



ANTWERPEN 2020 | 2025 | 2030

ACTIEF & BEREIKBAAR

[VOORONTWERP v. 04/04/2014]

MOBILITEITSPLAN 2020 | 2025 | 2030

STAD ANTWERPEN

INLEIDING	3
CONTEXT EN TRAJECT.....	3
OPBOUW EN AANPAK	5
PERSPECTIEVEN EN PARTNERS.....	7
DEEL I UITDAGINGEN & VISIE.....	8
1 UITDAGINGEN.....	8
BEVOLKING EN RUIMTE	8
ECONOMIE EN VRACHTVERVOER	8
CAPACITEIT EN EFFICIËNTIE	9
2 VISIE	11
ACTIEF EN BEREIKBAAR ANTWERPEN.....	11
PERSPECTIEF 2025	11
STREEFBEELD 2030.....	12
STRATEGISCHE PROJECTEN	12
DEEL II STERKE NETWERKEN	19
1 NAAR DE STAD BEREIKBAAR ANTWERPEN	20
ROBUUST BOVENLOKAAL WEGENNETWERK	20
SAMENHANGEND NET VAN TREIN-, TRAM- EN BUSVERBINDINGEN.....	24
GROFMAGIG HOOFDFIETSNET	34
NETWERK VOOR WATERVERVOER.....	37
PIJPLEIDINGENNETWERK UITBOUWEN	39
INTERNATIONALE EN BOVENLOKALE KNOOPPUNTEN EN POLEN	40
2 IN DE STAD ACTIEF ANTWERPEN	43
STRATEN OP MENSENMAAT	48
ONTSLUITING KMO-ZONES EN INDUSTRIETERREINEN.....	55
MULTIMODALE STEDELIJKE KNOOPPUNTEN	58
CENTRALE PLEK VOOR DE VOETGANGER.....	61
STEVIG STEDELIJK TRAMNETWERK.....	64
FIJNMAGIG STADSDIETSNET.....	67
3 NAAR DE BESTEMMING PARKEERBELEID.....	70
BASISKEUZES VOOR PARKEREN IN DE STAD	70
EVENWICHTIG EN FLEXIBEL AANBOD	71
STADSBREDE EN DOORDACHT INPLANTING VAN PARKEERFACILITEITEN	73
GEBIEDSGERICHT AANPAKKEN VAN PARKEERPROBLEMEN	75
FOCUS OP FIETSPARKEREN	77
AANPAKKEN VAN PARKEEROVERTREDINGEN EN -OVERLAST.....	80
DEEL III EEN NIEUW EVENWICHT	81
1 STRATEGISCHE STADSONTWIKKELING	81
2 CO-MODAAL, SLIM EN INCLUSIEF.....	83
DE FIETS ALS IDEEAAL STADSVVERVOERSMIDDEL	83

VERLEIDINGSTRATEGIE VOOR DE GEWENSTE MODAL SHIFT	85
SLIMME MAATREGELEN VOOR VERKEERSAFWIKKELING.....	87
BEWEGWIJZERING EN INFORMATIE	89
GEÏNTEGREERD EN INCLUSIEF BELEID.....	90
3 VERKEERSLEEFBAAR.....	92
MILIEU EN GEZONDHEID.....	92
INRICHTINGSKEUZES VOOR DE PUBLIEKE RUIMTE	95
GECOÖRDINEERDE MINDERHINDERAAANPAK.....	96
DRAAIBOEKEN EN VERVOERPLANNEN VOOR EVENEMENTEN	99
4 VERKEERSVEILIG	100
GO FOR ZERO: KWETSBAARSTE VERKEERSDEELNEMERS	100
BEVEILIGEN, ONTVLECHTEN EN MENGEN.....	103
SENSIBILISERING EN HANDHAVING.....	105

INLEIDING

Context en traject

Dit mobiliteitsplan is een verbreding en verdieping van het Mobiliteitsplan Antwerpen dat in februari 2005 werd vastgesteld. Een sneltoets leverde in november 2009 de keuze op voor een verbreding en verdieping van dit mobiliteitsplan. De verkenningsnota werd conform verklaard in juni 2011. Er werd met name gekozen voor verbreding en verdieping van zeven thema's:

- Grote infrastructuurprojecten
- Openbaar vervoer
- Categorisering van wegen en straten
- Parkeren en stallen voor fiets en auto
- Kernstad
- Verfietsing van de stad
- Milieu, energie en gezondheid

Om het onderzoek te structureren werd er voor elk thema een werkgroep ingericht met zowel interne als externe mobiliteitspartners. Tussen mei 2011 en maart 2012 werden bijkomend een ruimtelijke en een cijfermatige analyse uitgevoerd. Een synthesenota integreerde de resultaten van het afgelegde traject en werd goedgekeurd in juli 2012. Het geheel leverde een lijst op van potentiële acties voor de zeven thema's en in de drie werkdomeinen ruimte, netwerken en flankerende maatregelen.

Het voorliggende mobiliteitsplan zet de volgende stap: het selecteert acties uit deze lijst en deelt hen verder op in acties die **Onderzoek en overleg (O&O)** vereisen met overheden en andere partners en acties die **Speerpunten** vormen binnen het grondgebied en bevoegdheden van de stad. O&O staat in dit mobiliteitsplan voor het organiseren en ontwikkelen van acties door samenwerking. Speerpunten zetten in op de versterking van leefbare en veilige mobiliteitsnetwerken.

Bij de selectie van acties werd rekening gehouden met de mobiliteitsdoelstellingen uit het Antwerpse bestuursakkoord 2013-2018. Bij de vertaling van de verbreding en verdieping in het voorliggende mobiliteitsplan werd uitdrukkelijk gekozen voor integratie in een strategisch opgebouwde visie. Onderstaande tabel *Integratie verbreding en verdieping in mobiliteitsplan 2025* duidt deze integratie binnen de opbouw van voorliggend mobiliteitsplan. Dit gebeurt tegen de achtergrond van de uitvoering van het bovenlokale Masterplan 2020 waar de stad Antwerpen op een constructieve wijze zal samenwerken met andere partners.

Integratie verbreding en verdieping in mobiliteitsplan 2020 | 2025 | 2030

Thema verbreding-uitdieping	Situering in opbouw mobiliteitsplan
Grote infrastructuurprojecten	Deel I Uitdagingen en visie • Hoofdstuk 2 Visie - Perspectief 2025 - Streefbeeld 2030 Deel II Sterke netwerken • Hoofdstuk 1 Naar de stad

	Deel III Een nieuw evenwicht • Hoofdstuk 2 Verkeersleefbaar - Gecoördineerde minder hinderaanpak
Openbaar vervoer	Deel I Uitdagingen en visie • Hoofdstuk 2 Visie - Perspectief 2025 - Streefbeeld 2030 Deel II Sterke Netwerken • Hoofdstuk 1 Naar de stad - Gelaagd en leesbaar hoofdspoor • Hoofdstuk 2 In de stad - Stevig stedelijk tramnetwerk Deel III Een nieuw evenwicht • Hoofdstuk 1 Co-modaal, slim en inclusief - Verleidingsstrategie voor de gewenste modal shift
Categorisering van wegen en straten	Deel II: Sterke netwerken • Hoofdstuk 2 In de stad - Vlotte en veilige wegen - Straten op mensenmaat - Bereikbare bedrijventerreinen Deel III: Een nieuw evenwicht • Hoofdstuk 2 Verkeersleefbaar - Inrichtingskeuzes voor de publieke ruimte • Hoofdstuk 3 Verkeersveilig - Beveiligen, ontvlechten en mengen
Parkeren en stallen voor fiets en auto	Deel II: Sterke netwerken • Hoofdstuk 1 Naar de stad - Bovenlokale en internationale knooppunten • Hoofdstuk 2 In de stad - Multimodale (groot)stedelijke knooppunten • Hoofdstuk 3 Naar de bestemming
Kernstad	Deel II Sterke netwerken • Hoofdstuk 2 In de stad - Multimodale (groot)stedelijke knooppunten Deel III Een nieuw evenwicht - Milieu en gezondheid
Verfietsing van de stad	Deel II Sterke netwerken • Hoofdstuk 1 Naar de stad

	- Grofmazig hoofdfietsnet • Hoofdstuk 2 In de stad - Multimodale (groot)stedelijke knooppunten - Fijnmazig stadsfietsnet • Hoofdstuk 3 Naar de bestemming - Evenwichtig en flexibel aanbod Deel III Een nieuw evenwicht • Hoofdstuk 1 Co-modaal, slim en inclusief - De fiets als ideaal stadsvervoersmiddel - Verleidingsstrategie voor de gewenste modal shift
Milieu, energie en gezondheid	Deel III Een nieuw evenwicht • Hoofdstuk 1 Co-modaal, slim en inclusief - De fiets als ideaal stadsvervoersmiddel - Verleidingsstrategie voor de gewenste modal shift • Hoofdstuk 2 Verkeersleefbaar - Milieu en gezondheid

Opbouw en aanpak

Deel I van dit mobiliteitsplan omvat de visie achter het mobiliteitsbeleid en de uitdagingen die moeten worden aangegaan om deze visie waar te maken. Het werkdomein ruimte komt hier, zij het summier, aan bod. De stad werkt immers parallel aan de evaluatie van het strategisch Ruimtelijk Structuurplan Antwerpen (zie synthesesnota), met een bijzondere focus op verdichting en nabijheid. Delen II en III zijn opgebouwd rond de werkdomeinen 'netwerken' en 'flankerende maatregelen'. Voor het werkdomein netwerken (deel II) willen we versterking op drie niveaus: het bovenlokale netwerk, het stadsnetwerk en het parkeerbeleid. Het werkdomein ruimte is in dit deel met name belangrijk voor wat betreft de multimodale bovenlokale en (groot)stedelijke knooppunten, die een cruciale rol zullen spelen in een efficiënte mobiliteitsorganisatie. Met een samenhangend kader van flankerende maatregelen streven we tot slot een nieuw evenwicht na voor deze netwerken (deel III). Dit evenwicht moet zich uiten in co-modaliteit, verkeersleefbaarheid en verkeersveiligheid, maar ook in de vertaling van mobiliteitsdoelstellingen in stadsontwikkelingsprojecten.

Voor elk van deze ambities worden geselecteerde acties omschreven. Onder de noemer 'speerpunten' worden acties opgesomd waaraan het stadsbestuur de komende jaren zal werken op het eigen grondgebied en binnen de eigen bevoegdheden. Onder de noemer 'O&O' (Onderzoek en Overleg) worden acties geclusterd die door samenwerking met andere overheden, overheidsbedrijven en andere partners georganiseerd en ontwikkeld worden.

In de eerste plaats vormt het mobiliteitsplan een kader voor concrete projecten op het Antwerpse grondgebied. De speerpunten voor het mobiliteitsbeleid worden de komende jaren vertaald in ingrepen en maatregelen op het Antwerpse stadsnetwerk. Daarnaast verfijnen we met beleidsnota's ons mobiliteitsplan aan de hand van nieuwe inzichten en studies. Zo verfijnen we onze parkeervisie aan de hand van de nieuwe parkeerplanologische studie voor de binnenstad en anticiperen we ook op de parkeerproblematiek in de districtengordel. Andere thema's zijn fietsverkeer, vrachtverkeer, taxiverkeer, verkeerssturing, nieuwe vormen van mobiliteit ...

Het succes van het stedelijk mobiliteitsbeleid hangt sterk samen met het bovenlokaal beleid voor de bereikbaarheid van onze stad en haven. Daarom worden er de komende jaren bovenlokale projecten opgestart, onderzocht of uitgevoerd in overleg en in samenwerking met bevoegde overheden en

andere partners. Ongetwijfeld zullen de investeringen in het tramnet in het noorden van de stad en de keuze voor de Oosterweelverbinding het Masterplan 2020 in een hogere versnelling brengen.

Perspectieven en partners

Het stadsbestuur gaat voor duurzame oplossingen voor de mobiliteitsproblemen in en rond Antwerpen. De visie van dit mobiliteitsplan stopt dan ook niet aan de grenzen van het grondgebied en de bevoegdheden van de stad en biedt een doorkijk op langere termijn. Concreet worden op het niveau van visie twee tijdshorizonten gehanteerd: een stedelijk 'Perspectief 2025' en een 'Streefbeeld 2030'. Het is immers cruciaal om nu al de nodige fundamenten te leggen, samenwerkingsverbanden op te zetten en overlegstructuren te organiseren die een structurele verbetering van de mobiliteit kunnen verzekeren op lange termijn, ook al is de uitvoering niet steeds mogelijk binnen de huidige legislatuur.

De stad en de districten, hogere overheden, publieke vervoersbedrijven en buurgemeenten delen vaak belangen en/of bevoegdheden, zodat samenwerking onontbeerlijk is om tot een belangrijke meerwaarde te komen of om de haalbaarheid van projecten te verzekeren. We gaan dan ook over tot de organisatie van structureel overleg en de uitbouw van platforms rond gedeelde bevoegdheden en belangen. Maar we denken samen met andere overheden ook na over nieuwe financieringsvormen voor onder meer de uitbouw van parkeerfaciliteiten zoals P&R's.

Met private partners willen we innovatieve mobiliteitsoplossingen bedenken en publiek-private financieringsmodellen uitwerken voor specifieke projecten die het economisch en sociaal weefsel van de stad blijvend ten goede komen. Zo denken we aan collectief vervoer naar bedrijventerreinen, innovatieve vormen van taxivervoer (met de fiets, over water ...) en autodelen en gelet op het succes van het Velo-systeem de uitbreiding van het leenfietsensysteem ...

De stad treedt in overleg met het maatschappelijk middenveld, belangenverenigingen, kennisinstellingen, bedrijven en ondernemers om een inclusief beleid te kunnen verzekeren. We denken samen na over hoe we met het mobiliteitsbeleid basisvoorwaarden kunnen invullen om elke Antwerpenaar toegang te verlenen tot economische, recreatieve en sociale activiteiten en voorzieningen zoals onderwijs, werkgelegenheid en hulpverlening. Vragen, klachten en suggesties van bewoners, ondernemers en bezoekers worden klantvriendelijk en kwaliteitsvol behandeld.

DEEL I | UITDAGINGEN & VISIE

Antwerpen streeft met het stedelijk mobiliteitsbeleid naar een bereikbare en actieve stad. De belangrijkste uitdagingen hierbij zijn een snel groeiende bevolking en een economie die moet kunnen meegroeien. Om dit te bereiken zullen we de beschikbare ruimte zo efficiënt mogelijk benutten en zetten we financiële en technologische middelen zo gericht mogelijk in.

In samenwerking met hogere overheden streeft de stad naar sterke netwerken voor de verschillende modi die stad en haven optimaal bereikbaar maken. Vanuit een heldere wegcategorisering streeft de stad naar een sterk stadsnetwerk. Op, rond en in deze netwerken moet een nieuw evenwicht worden verzekerd, dat zich uit door co-modaliteit, leefbaarheid, verkeersveiligheid en waar iedereen toegang tot heeft.

1 UITDAGINGEN

Bevolking en ruimte

Volgens de studiedienst van de stad worden er tegen 2030 ongeveer 100.000 nieuwe inwoners verwacht. Dit brengt belangrijke uitdagingen mee voor de stad. Zo zouden er tegen 2030 tussen 30.000 tot 50.000 extra woningen nodig zijn. We zien ook dat de samenstelling van de bevolking sterk verandert. Naast een toenemende variatie in de culturele en sociale achtergrond van de Antwerpenaren, kent de stad een enorme stijging van het aantal 0-tot-9-jarigen (vergroening) en een stijging van het aantal 80-plussers (verzilvering), terwijl er minder sprake is van vergrijzing, gezien het aantal 60-tot-79-jarigen trager stijgt dan de algemene bevolking. Het stadsbestuur wil de jonge, werkende middenklasse aantrekken en in de stad houden. Zij draagt immers sterk bij aan het fiscale en sociale draagvlak van de stad. De stad ontwikkelt zich bovendien als een lerende stad waar tieners, studenten en volwassenen onderwijs, hoger onderwijs of avondonderwijs volgen. De nieuwe bewoners zullen nood hebben aan voorzieningen (scholen, rusthuizen, winkels, ontspanning, sport, cultuur, groene ruimte ...) en werkgelegenheid. Het is een cruciale uitdaging om deze voorzieningen te kunnen blijven aanbieden en mobiliteitsoplossingen te voorzien om er gebruik van te maken.

Om bereikbaarheid in deze context te kunnen optimaliseren, moeten we de stedelijke troef van nabijheid uitspelen. Dat betekent het inplanten van woningen, activiteiten, voorzieningen en werkplekken nabij stedelijke centra en districtskernen, strategische knooppunten (multimodale kruisingen, stationsomgevingen, attractiepolen ...), verdichtingsassen (structurerende tramassen) en omgekeerd het zorgen voor mobiliteitsvoorzieningen in verdichtingsgebieden. We bouwen daarom verder aan een 'korte afstands-stad' waarbij we bestaande stads- en districtskernen versterken met een waaier van functies die een beter evenwicht garanderen tussen wonen, werken, winkelen en andere voorzieningen. Met de creatie van hoogwaardig publiek domein en de ontwikkeling van op elkaar afgestemde mobiliteitsnetwerken maken we een nabije stad voor kinderen, jongeren, actieve gezinnen en senioren.

Economie en vrachtvervoer

Met de stijging van de bevolking groeit ook de nood aan werkgelegenheid en bedrijvigheid. Voor een groeiend en gezond bedrijfs- en ondernemersleven is er niet alleen ruimte nodig, maar ook een aantrekkelijke uitstraling voor investeerders, klanten, toeristen... Voor onze wereldhaven, ons toeristisch centrum en onze shoppingassen, onze diamantsector, bedrijven en hoofdkwartieren

betekent dat in de eerste plaats een bereikbare stad en haven. Bedrijven en hoofdkwartieren moeten logistieke en kantoorgebouwen vinden op goed bereikbare locaties. Onze handelaars en ondernemers moeten goederen en diensten vlot kunnen ontvangen en leveren. Toeristen, winkelaars en pendelaars moeten vlot de stad in, rond en uit raken. Hoewel er alternatieven zullen worden uitgewerkt, zoals stadsdistributie, vervoer over water, het spoor, openbaar vervoer, (elektrische) fiets en taxi, moet er ook rekening gehouden worden met de auto, de autocar en de vrachtwagen.

De laatste jaren is de aandacht voor stedelijk vrachtvervoer gegroeid en wordt het thema meer en meer bekeken in samenhang met de bereikbaarheid van de stad en de leefbaarheid van de stadskern. Dit vloeit voort uit het besef dat stedelijk vrachtvervoer ook een grote impact kan hebben op de maatschappelijke leefbaarheid van de stad. Het belang van goederenvervoer in een sterk stedelijke context kan niet overschat worden. De goederen die in en uit de stad vloeien zijn verantwoordelijk voor een groot stuk van de stedelijke dynamiek. *Het vrachtverkeer bestaat echter niet.* Stedelijk goederenvervoer kent diverse vormen en evoluties. In dit mobiliteitsplan wordt daarom aandacht besteed aan vracht bij de behandeling van de verschillende netwerken (bovenlokaal, lokaal en parkeervoorzieningen), modi (vrachtwagen, spoor, water, fiets, pijpleidingen ...) en maatregelen (stimuleren van duurzame modi, ondersteunen van stadsdistributie ...).

Capaciteit en efficiëntie

Er zullen zich steeds meer Antwerpenaren, toeristen, pendelaars, bedrijven en ondernemers verplaatsen naar verschillende activiteiten in de stad. Dat vangen we niet alleen op met het verdichten en verweven van activiteiten. Antwerpen kent vele aantrekkingspolen, centra en kernen en kan nu eenmaal niet op zakformaat gebouwd worden. Nabijheid heeft dus ook nood aan sterke mobiliteitsnetwerken. We zullen daarom onze wegen en straten, onze fietsnetwerken en openbaar vervoersassen robuust moeten maken. Dit wil zeggen dat we moeten inzetten op capaciteitswinst, flexibiliteit, leefbaarheid en multimodaliteit.

Naast het selectief uitbreiden van wegcapaciteit (met de derde Scheldekruising als meest gekende maatregel) zijn we het aan de Antwerpenaar verplicht veel meer te halen uit de bestaande capaciteit. We bekijken en remediëren de werking van structurele knelpunten, zwakke schakels en kruispunten om na te gaan waar we nog capaciteitswinst kunnen boeken (bijvoorbeeld door de linksafslagbewegingen aan de kruispunten van de Leien gelijktijdig en voorlans te laten gebeuren).

Informatie is daarbij de helft van het werk. In de oplossingen voor hinder, ruimtegebrek, veiligheid en leefbaarheid zal de stad – soms zelfstandig, soms in samenwerking met andere partners – inzetten op verkeerssturing. Reisinformatie, signalisatie, route- en parkeergeleiding, dynamische verkeersinformatie, leesbaarheid, voetgangers- en fietsplannen of bewegwijzering en nieuwe technologieën zoals automatische nummerplaatherkenning (ANPR) zijn de instrumenten waarmee we aan de slag kunnen gaan.

De stad zal ook op zoek gaan naar mogelijkheden om samen met de private sector te investeren in een betere mobiliteit. Ze gaat partnerschappen aan met de privésector en kennisinstellingen om in te kunnen spelen op specifieke behoeften, maar ook om innovatieve en creatieve ideeën rond mobiliteit te stimuleren en om nieuwe vormen van publiek-private financiering uit te werken.

Tot slot zal de stad zich voorbereiden op een mogelijke evolutie in Vlaanderen naar een systeem waarbij een stuk van de kost gedragen en gedeeld wordt door gebruikers van verkeersinfrastructuur en voorzieningen. De stad wil alvast dat de persoonlijke vrijheid van de verkeersdeelnemer

gerespecteerd wordt. Dit wil onder andere zeggen dat er voldoende en volwaardige alternatieven zijn en de consequenties voor de bewoners van de stad steeds mee in rekening worden gebracht.

2 VISIE

Actief en bereikbaar Antwerpen

De stad Antwerpen dankt haar bijzondere dynamiek aan de combinatie van woonstad en economische spil. Antwerpen zet het mobiliteitsbeleid de komende jaren zo veel mogelijk ten dienste van deze dynamiek. De stad streeft zo naar een nieuw elan voor Antwerpen als een actieve en bereikbare stad waarin bewoners werken, schoolgaan, spelen, boodschappen doen en ontspannen vlot organiseren en waarin ondernemers, handelaars en dienstverleners efficiënt bevoorraad worden en op tijd bij hun klanten raken. Pendelaars trekken vlot de stad in en uit en toeristen en winkelaars vinden de weg naar onze wijken, winkels, cafés, restaurants, musea, evenementen en hotels. Mobiliteit heeft vanuit deze optiek niet zozeer tot doel om verbindingen te leggen tussen verschillende plekken, maar gaat in de kern over het mogelijk maken en stimuleren van de economische en sociale activiteiten van onze bewoners, bezoekers en ondernemers. Het mobiliteitsbeleid gaat dan ook een sterke wisselwerking aan met het ruimtelijk beleid, dat bepaalt op welke locaties bepaalde activiteiten gebouwd of georganiseerd kunnen worden. In een stad met een sterk groeiende bevolking en weinig open ruimte, is de beste strategie hiervoor het uitspelen van 'nabijheid'. Dat betekent het inplanten van activiteiten en voorzieningen nabij stedelijke centra en districtskernen, strategische knooppunten en verdichtingsgebieden en -assen (structureerende tram-assen).

Een *actieve* stad, daar zorgen we de komende jaren dus grotendeels samen zelf voor: de Antwerpenaar, ondernemer en bezoeker met al hun activiteiten, en het bestuur dat deze activiteiten in de stad ondersteunt door te werken aan een sterk stadsnetwerk, een goed evenwicht van vervoersmodi en motieven (woonverkeer en economisch verkeer) en met maatregelen voor verkeersleefbaarheid en verkeersveiligheid.

We zullen de komende jaren ook sterk samenwerken met andere overheden rond Antwerpen als *bereikbare* stad. Oplossingen voor de bereikbaarheid van de stad hebben ook te maken met de organisatie van het bovenlokaal verkeer, dat zich grotendeels buiten het grondgebied en de bevoegdheden van de stad zelf afwikkelt. De twee niveaus van netwerken kunnen echter niet los van elkaar worden gezien. Ze maken beide integraal deel uit van het 'Perspectief 2025': een totaalbeeld waarnaar we de komende jaren met het stedelijk mobiliteitsbeleid en in samenwerking met alle partners streven. Naast de concrete resultaten op middellange termijn, houden we een doorkijk in het achterhoofd op lange termijn en streven we ernaar waar mogelijk nieuwe bouwstenen te leggen voor de toekomst (Streefbeeld 2030).

Perspectief 2025

Het Perspectief 2025 omvat een stevig bovenlokaal netwerk van wegen, tramlijnen, spoorlijnen en naar de stad, en een helder, hiërarchisch netwerk van wegen, straten, tramlijnen, fietsroutes, voetpaden en parkeerroutes in de stad. Op beide niveaus spelen knooppunten een cruciale rol.

Dit perspectief levert een pakket van twee types acties op:

- **speerpunten** waaraan de stad de komende jaren zal werken op het eigen grondgebied en binnen de eigen bevoegdheden,
- acties die de verdere **organisatie van samenwerking en overleg (O&O)** vereisen met verschillende overheden en andere partners

Het perspectief geeft weer hoe we de mobiliteit rond en in Antwerpen willen zien in het jaar 2025, wanneer belangrijke geplande projecten gerealiseerd zijn. Enkele van de belangrijkste projecten hiervan zijn de bovenlokale projecten in het kader van Masterplan 2020. Immers, hoe sterker de

bovenlokale oplossingen voor een bereikbare stad, hoe gericht we tegelijk het stadnetwerk kunnen optimaliseren.

Het Masterplan 2020 bevat maatregelen voor de bovenlokale netwerken van alle modi. De stad neemt deze maatregelen als uitgangspunt, maar formuleert zelf ook aanbevelingen of vragen die erop gericht zijn het maatregelenpakket te optimaliseren. Het gaat onder andere over de ontwikkeling van een voorstadsnet voor personenvervoer over het spoor, aanvullend op bestaande en geplande tramlijnen. Voor auto en fiets stelt de stad onder andere een aantal ontbrekende tangentiële verbindingen voor, maar ook wandel- en fietsbruggen die veilige kruisingen mogelijk maken met barrières zoals de Ring en Singel. Daarnaast gaat het bijvoorbeeld over een efficiënt netwerk van leenfietsystemen doorheen de hele stad. Voor auto en openbaar vervoer wil de stad tegen 2025 graag de aanzet geven om een aantal tangenten te realiseren. De inplanting of optimalisering van Park & Ride's of transferia die vlotte overstappen mogelijk maken tussen auto, openbaar vervoer en fiets, vormt hiervan de eerste concrete stap.

Streefbeeld 2030

Maar de stad kijkt nog verder. Haar 'Streefbeeld 2030' omvat projecten en voorstellen die enkel realiseerbaar zijn op lange termijn en enkel indien men nu reeds rekening houdt met de mogelijkheden en het nodige onderzoek en overleg opstart. We houden dit wensbeeld in het achterhoofd bij het streven naar een betere mobiliteit in Antwerpen tegen 2025. Zo wil de stad stap voor stap randvoorwaarden vervullen voor een 'ideaal' mobiele stad in 2030 (en verder) en vermijden dat projecten en beslissingen van vandaag andere projecten en mogelijkheden met een grotere meerwaarde op lange termijn verhinderen.

De stad wil bijvoorbeeld onderzoek naar de uitbouw van routes over de Schelde of het Albertkanaal voor intergemeentelijk en/of bovenlokaal personenvervoer. Ze droomt van watertaxi's en/of –bussen naar en in de stad. Ze hoopt op de realisatie van een aantal tangentiële tramverbindingen, zoals de Singeltram en de Fortentramlijn en de linken A12-E19 en E34-E17. Ze ziet graag de verdere uitbreiding van een systeem van multimodale knooppunten met Park & Ride's, lightrail, tramhaltes en fietsvoorzieningen. Naast de optimale ingebruikname van de bestaande premetro-infrastructuur wil de stad ook toewerken naar een maximale benutting van het ondergrondse tramnetwerk om het stedelijk tramnet te versterken en te verbeteren en de randstedelijke tramlijnen vlotter door de stad te krijgen. Ze droomt van een brug over de Schelde die de Singel kan doortrekken naar Linkeroever voor auto, tram, voetganger en fietser en op die manier bijkomende capaciteit aanreikt voor Scheldekrusende alternatieve modi. De stad ziet bijvoorbeeld ook graag een fiets-o-strade naast de A12 en de E313/E34 en de doortrekking van het Ringfietspad over het Eilandje. En tot slot ziet de stad de leenfietsen van Antwerpen op lange termijn graag aansluiten op vergelijkbare systemen in de randgemeenten en -steden.

Strategische projecten

Het mobiliteitsplan schuift 5 kernthema's naar voor waarbinnen we dankzij strategische projecten een sterke vooruitgang willen boeken tegen het einde van deze legislatuur. Dit is nodig om de groei van de stad op te vangen en haar economische groei te stimuleren. Een aantal grote en kleinere mobiliteitsprojecten zullen Antwerpen de komende jaren tastbaar veranderen, hertekenen en vorm geven voor bewoners, bezoekers, bedrijven, handelaars, werknemers ... Ze geven de stad en districten zuurstof, brengen een groeiende stedelijke dynamiek met zich mee en zorgen voor investeringen; kortom, ze zijn een katalysator voor economische groei en stadsontwikkeling. Voorbeelden hiervan zijn de Via Sinjoor, de heraanleg van de IJzerlaan, de realisatie van het

Operaplein, tramuitbreidingen ... Strategische projecten zetten de krachtlijnen van de mobiliteitsvisie van het stadsbestuur in realiteit om. Het zijn bij uitstek projecten waarbij we als stad een trekkende rol vervullen en die haalbaar zijn binnen deze legislatuur. Per thema zetten we een aantal van deze projecten in de kijker.

De thema's en projecten die we hieronder behandelen, komen later in dit mobiliteitsplan nog aan bod bij de 'Speerpunten' en worden in de verschillende hoofdstukken verder uitgediept.

Fietsroutes verstevigen en uitbouwen

Veilige en directe fietsroutes zijn essentieel om een stijgend fietsgebruik in goede banen te leiden. We willen deze evolutie ondersteunen en verder stimuleren door te werken aan een stevig uitgebouwd netwerk. De fiets speelt immers een cruciale rol om de groeiende mobiliteitsvraag in en naar de stad op te vangen. We zetten in op de verdere uitbouw van fietsroutes, het wegwerken van barrières, zwakke en ontbrekende schakels en dit onder meer door het uitrollen van fietsstraten in de districten om routes te vervolledigen.



We bieden bewoners en bezoekers voldoende parkeer- en stallingsmogelijkheden aan

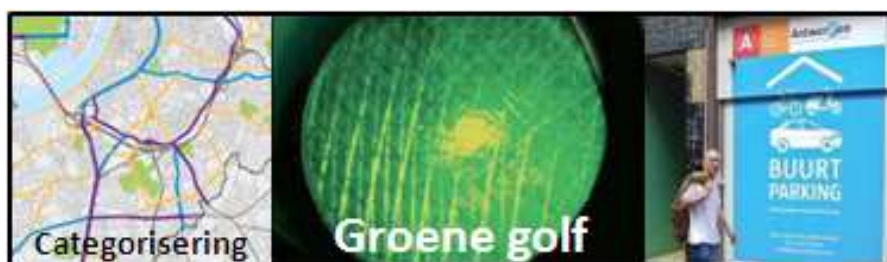
Voor bewoners van buurten met een hoge parkeerdruk zoeken we structurele oplossingen, zoals de uitbouw van buurtparkings en waar mogelijk het voorzien van bijkomende stallingen in nieuwbouwprojecten via de Bouwcode. Zo bevorderen we ook de verblijfskwaliteit op straat zelf en verminderen we zoekverkeer.

Bezoekers die met de auto naar de stad komen, krijgen de keuze om hun auto veilig achter te laten op één van de Park & Ride's aan de stadsrand of overstapparkings ter hoogte van de Singel en vlot over te schakelen op tram of fiets. Ze kunnen ook de keuze maken om te parkeren op een plek dicht bij hun bestemming. Parkeerlussen en een dynamische parkeergeleiding, leiden parkeerders naar vrije plaatsen.



Vlotte en leesbare autobereikbaarheid voor stad en districten, straten op mensenmaat voor woonwijken

We selecteren in de stad en de districten wegen die de grootste stromen van autoverkeer op een vlotte en veilige manier afwikkelen. Gecombineerd met een goede parkeergeleiding en een voldoende aanbod aan buurtparkings kiezen we logische routes voor bestemmend verkeer van bewoners en bezoekers in de stad, de districten en de wijken. De wegen die we selecteren in functie van een vlotte autobereikbaarheid, moeten die functie ook kunnen opnemen. Dit komt niet alleen de bereikbaarheid van de stad en de districten ten goede, maar zorgt er ook voor dat de woonwijken en –straten niet langer overbelast worden met onnodig autoverkeer.



De tramdoorstroming moet sterk verbeteren

Het tramnetwerk zal de komende jaren verder uitbreiden. We stellen echter vast dat de doorstroming van de tramlijnen naar en in de stad ondermaats is. Dit zorgt er niet alleen voor dat het gebruik van de tram aan aantrekkelijkheid inboet, maar ook dat investeringen in tramlijnen onvoldoende renderen. De stad wil samen met andere partners de doorstroming van het tramverkeer drastisch verbeteren, voornamelijk op stamlijnen die van aan de Park & Ride's snel het stadscentrum moeten bereiken en op grootstedelijke tramlijnen die bezoekers en werknemers van buiten de stad efficiënt en snel naar de stad moeten brengen. Daarnaast willen we de aanwezige premetro-infrastructuur optimaal benutten.



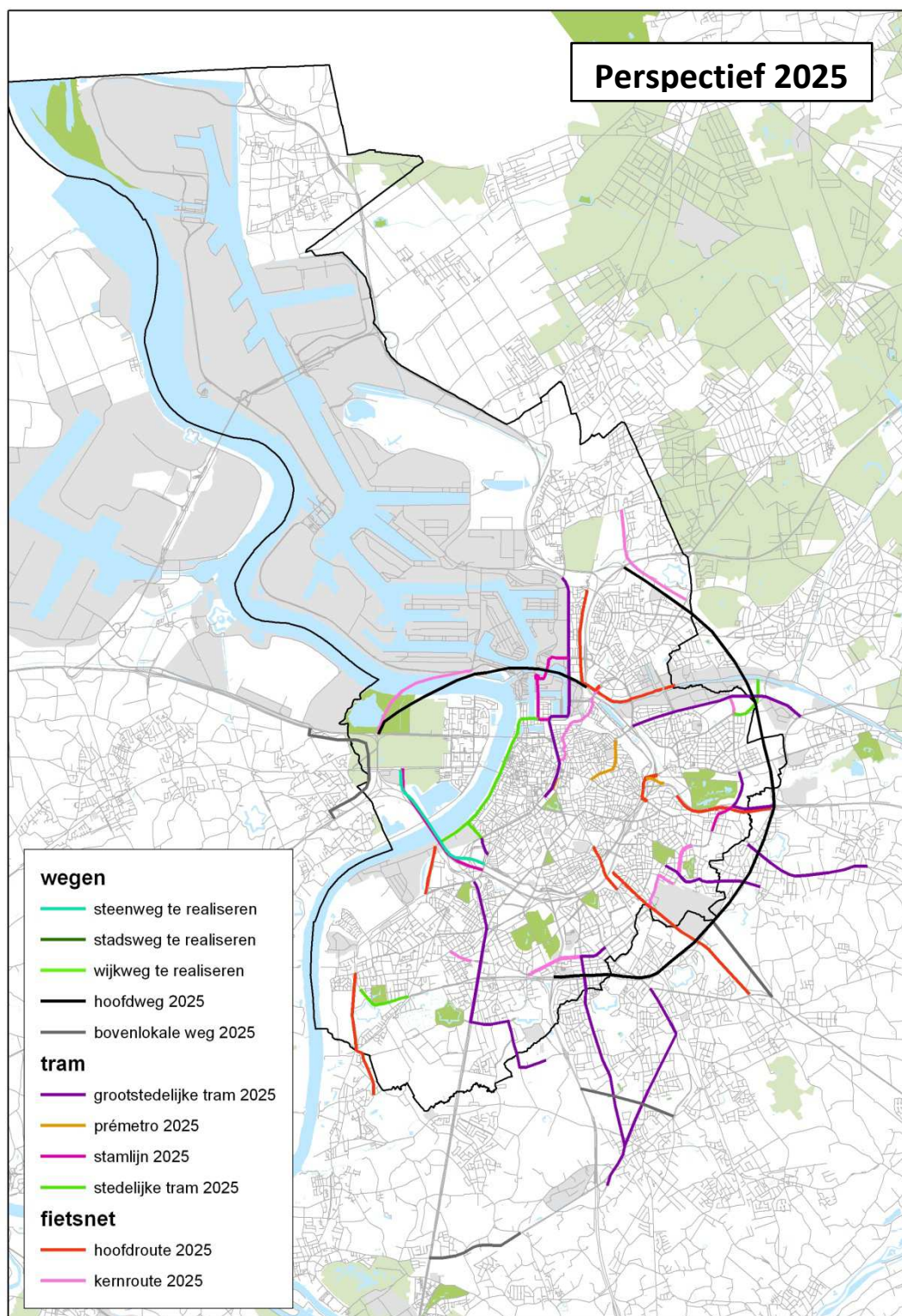
Aangename winkel- en kerngebieden versterken de economische groei van de stad

Investeren in een kwaliteitsvol en aangenaam openbaar domein, passend bij de functie van een gebied, verhoogt de aantrekkelijkheid van de stad en zorgt er mee voor dat bewoners, bedrijven, horecazaken en winkels er zich graag vestigen. Dit doen we met infrastructuurprojecten (Via Sinjoor, Operaplein, Bredabaan ...), maar bijvoorbeeld ook door het realiseren van (tijdelijk) autoluwe zones.

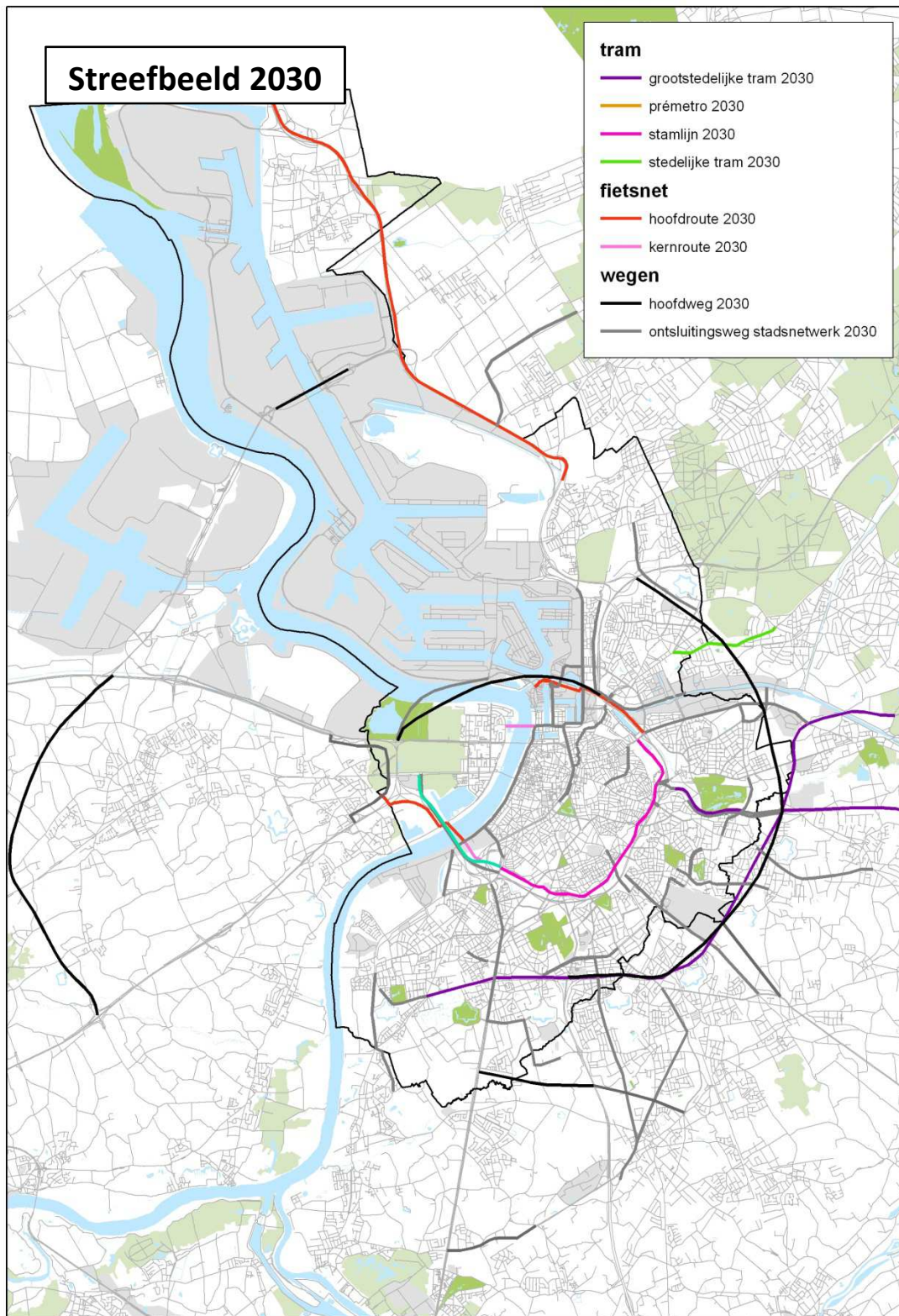


Het vervolledigen en verknopen van het hoger wegennet is onontbeerlijk voor de economische welvaart van de stad, haar ruime omgeving, de haven en Vlaanderen.

Perspectief 2025



Streefbeeld 2030





DEEL II | **STERKE NETWERKEN**

De bereikbaarheid van onze stad en haven wordt in deel 2 verder uitgewerkt op drie verschillende schaalniveaus. Hiermee werken we maatregelen en alternatieven uit op maat van elke verplaatsingsbehoefte.

NAAR DE STAD | *Bereikbaar Antwerpen*

De uitgangspunten voor het streven naar een bereikbare stad en haven zijn de afspraken die beschreven zijn in het 'Masterplan 2020, Bouwstenen voor de uitbreiding van het Masterplan Mobiliteit Antwerpen'. Masterplan 2020 bevat maatregelen voor de bovenlokale netwerken van alle modi.

De stad neemt deze maatregelen als uitgangspunt, maar formuleert ook aanbevelingen of vragen om het maatregelenpakket te optimaliseren. Zo benadrukt de stad het belang van tangentiële verbindingen en knooppunten om het multimodale systeem in samenhang en efficiënt te laten functioneren. Al deze maatregelen moeten tot een evenwichtige en stabiele verkeersafwikkeling leiden en een grotere verkeersleefbaarheid in stad en stadsrand met zich meebrengen.

IN DE STAD | *Actief Antwerpen*

Naast het wegwerken van knelpunten op het grotere netwerk, werken we ook plannen uit voor onze woonkernen en leefomgeving. Door netwerken op maat te maken van de stadsbewoner en bezoeker kunnen zij zich vlot en veilig tussen lokale kernen en doorheen hun eigen buurten verplaatsen. Een uitgebreid stedelijk tramnet (van premetro tot straattram), een fijnmazig fietsnet (van fietspaden tot fietsstraten) en een intuïtief lokaal wegnnet zijn de basis om de leefkwaliteit te verzekeren en versterken.

PARKEERBELEID | *Evenwichtig ruimtegebruik*

Stad en haven worden tot slot pas echt bereikbaar als we bestemmingen optimaal ontsluiten met de juiste parkeervoorzieningen voor fiets, auto, vrachtwagen, touringcar en motor op de juiste plaatsen in de netwerken. Elke voorziening, elk knooppunt wordt afgestemd op de specifieke behoeften van de gebruiker en leidt tot een betere co-modaliteit, waarbij de gebruiker het meest geschikte vervoermiddel kiest.

1 NAAR DE STAD | BEREIKBAAR ANTWERPEN

Robuust bovenlokaal wegennetwerk

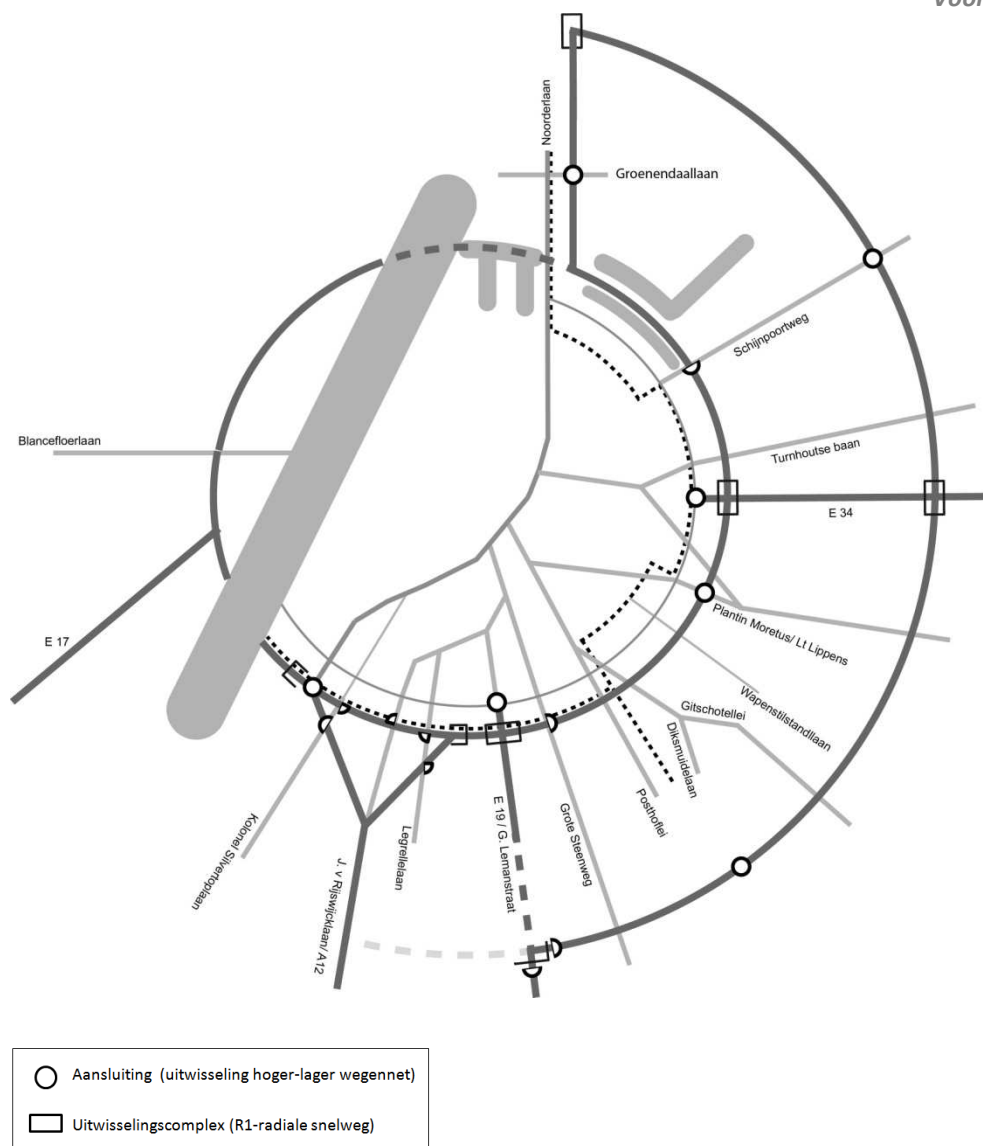
De ontsluiting van stad en haven voor auto- en vrachtverkeer hangt grotendeels af van bovenlokale infrastructuur die niet op het grondgebied en/of binnen de bevoegdheden van de stad Antwerpen vallen. Deze ontsluiting op **bovenlokaal en (inter)nationaal niveau** is echter van groot belang voor de stad. Verkeerscongestie die op dit niveau ontstaat, bemoeilijkt niet enkel de bereikbaarheid van de stad voor bedrijven, investeerders, pendelaars en bezoekers van buitenaf, maar heeft ook een aanzienlijke impact op de verplaatsingen en het leefmilieu binnen de stad. Vlaanderen heeft verscheidene projecten op til staan die belangrijke verkeersproblemen in en rond de stad dienen te verhelpen. Aanvankelijk werden deze projecten uitgewerkt in het Masterplan Mobiliteit Antwerpen, vandaag werken stad en Vlaanderen samen binnen het kader van het verruimde Masterplan 2020.

De projecten voor auto's en vrachtwagens uit het oorspronkelijke Masterplan Mobiliteit Antwerpen omvatten de derde Scheldekruising en het sluiten van de R1 in het noorden met de Oosterweelverbinding, de aanleg van de stedelijke en doorgaande ringweg in de bedding van de R1 en kleine ingrepen aan knelpunten. **Masterplan 2020** schrapt het concept van een verbreding van de Ring tot een stedelijke en doorgaande Ringweg en voegt een aantal andere projecten toe. Het betreft voor het wegennet met name de tangenten of bretellen rond Antwerpen (A102 en ondergrondse R11bis), de heraanleg van de spaghettiknoop (die vandaag niet voldoet aan de EU-richtlijnen), aanpassingen aan de E34/E313, dynamische verkeerssignalisatie, ingrepen in het Waasland en de zuidostrand, verbeteringen aan de R2, de heraanleg van de R4 te Gent, de ombouw van de N49 expresweg en een betere ontsluiting van de bedrijvenzone langsheen het Albertkanaal op het hoger wegennet door de aanpassing van de bruggen. Verder zijn er projecten zoals de Nv en de Nx, die het lokaal verkeer in de rand op een betere manier draineren naar het hoofdwegennet zodat de randgemeenten en de 20^{ste}-eeuwse districtengordel ontlast worden van sluipverkeer. We zien de potentie van het Masterplan 2020-project "Aansluiting N171-N1" vergroot door deze verbinding aan te laten sluiten op de E19 en A12. In het najaar van 2013 formuleerde de Vlaamse regering ook 33 maatregelen (zogenaamde *quick wins*) die op korte termijn een positief effect beogen op de doorstroming van het verkeer van en naar Antwerpen. Het betreft onder andere een aantal optimalisaties op (en aan de aansluitingen van) het hoger wegennet.

Een robuust bovenlokaal netwerk veronderstelt goede **uitwisselingscomplexen** voor vlotte uitwisselingen tussen de verschillende hoofdwegen (bv tussen de R1 en E313) en strategisch gekozen **aansluitingen** met het lokale wegennet.

De projecten uit het Masterplan 2020 vervolledigen de bovenlokale structuur naar en rond de stad gedeeltelijk. Volgens de stad zou een **optimalisering** kunnen worden bekomen door het voorzien van een tangentiële structuur in het westen met een beter gebruik van de Liefkenshoektunnel en het strategisch uitwerken van uitwisselingscomplexen in het oosten op de twee ringstructuren met de toekomstige snelwegen en de tangenten van het Masterplan 2020 zodat zij flexibel en complementair gebruikt worden en dus een hogere gebruikswaarde, vlotheden en efficiëntie kennen.

Om van een radiaal netwerk naar een rasternetwerk te gaan, moeten de eerste en laatste verknoping van nieuwe tangenten met de radiaal net/ringstructuur volledig zijn. Alle tussenliggende knopen moeten minimaal radiaal linken met de nieuwe tangent.



Aansluitingen en uitwisselingscomplexen, uit *Overkappingsonderzoek Antwerpse Ring, AG Stadsplanning, 2012*

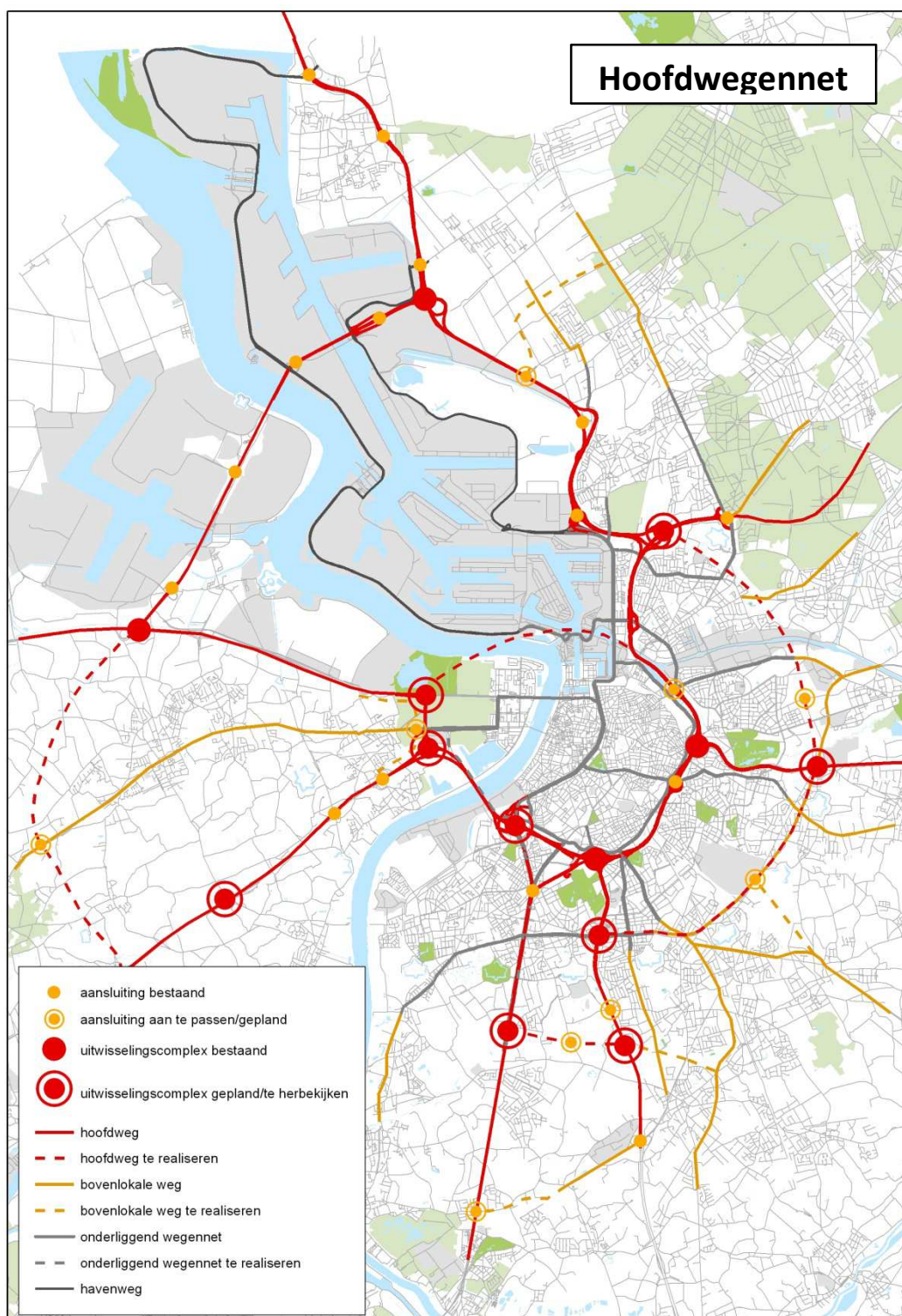
Het is de bedoeling dat **vrachtverkeer** zo lang mogelijk gebruik maakt van het hoofdwegennet (A12, R1, E34 en R2) en de Singel (tot 4,50m) om de verschillende delen van de haven te bereiken. Daarnaast is een verfijning nodig. Door de Antwerpse binnenstad loopt een route voor uitzonderlijk vervoer tot 240 ton. Het tracé omvat de kortste en meest directe weg, namelijk de kaaiweg (van aan de Generaal Armstrongweg tot aan de Kattendijksluis) en de Droogdokkenweg (tussen de Kattendijksluis en de Royerssluis). De inrichting hiervoor zal gefaseerd gebeuren aan de hand van de heraanleg van de Scheldekaaie.

Tot slot ziet het stadsbestuur graag oplossingen voor **zwaar en gevaarlijk transport (ADR)**. Het faciliteren van ADR-transport is van vitaal belang gelet op de belangrijke petrochemische cluster en Seveso-bedrijven in onze haven. Voor de selectie van ADR-routes dringen we er op aan dat de tunnel van de A102 uitgerust wordt voor de doorgang van zwaar en gevaarlijk transport. Een ADR-route via de Ring is onvoldoende veilig, omdat ze door dens bebouwde omgeving loopt.

O&O bovenlokale wegen

- Bespreken van de gewenste hoofdstructuur en bijhorende sturingsmaatregelen, met een "R1" en een "R2" in het kader van de conclusies van de plan-MERs.
- Optimaliseren van het gebruik van de Liefkenshoektunnel
- Verder onderzoeken van verschillende projecten in lopende of op te starten planprocessen. Na de goedkeuring van het plan-MER Oosterweelverbinding gaat het bv. om:
 - Plan-MER A102 – R11bis ("R2")
 - Plan-MER E313
 - Plan-MER 2e spoor
- Invetten op vlotte uitwisselingscomplexen en aansluitingen
- De stad Antwerpen heeft op eigen initiatief een aantal onderzoeken laten uitvoeren als verdere uitdieping van de streefbeeldstudies R11/N12 en R11/R11bis zoals die door de Vlaamse overheid is opgesteld. Het gaat hier in het bijzonder om:
 - Aansluitingscomplex Houtlaan (als alternatief voor Bisschoppenhoflaan o.a. i.f.v. Makro/Wijnegem Shopping Center)
 - Verknoping E19/R11bis (als volwaardige knoop te ontwikkelen i.f.v. bovenlokaal rasternetwerk)
 - Verknoping A12/R11bis (vervollediging netwerk ter ontlasting van doortocht Wilrijk en snelwegverbinding met Kennedytunnel)
 - Op- en afrit Leugenberg/weginfrastructuur Kloosterstraat (verkeer naar de stad op de A12 ipv door de kern van Ekeren)
- Optimaliseren van de spaghettiknoop in functie van EU-richtlijnen, nieuwe ontwikkelingen (Nieuw Zuid, Blue Gate ...), en een betere aantakking op de Leien en Bolivar-tunnel
- Optimaliseren van de ontsluiting van bedrijventoneel Albertkanaal naar het hoger wegennet
- Aangezien spoorvertakking Oude Landen een zware ruimtelijke belasting voor Ekeren en Merksem betekent, heeft de stad een studie bureau aangesteld om in dialoog met de spoorwegen een nieuw voorstel uit te werken. Dit voorstel is technisch haalbaar en hypothekeert andere ruimtelijke ontwikkelingen niet.

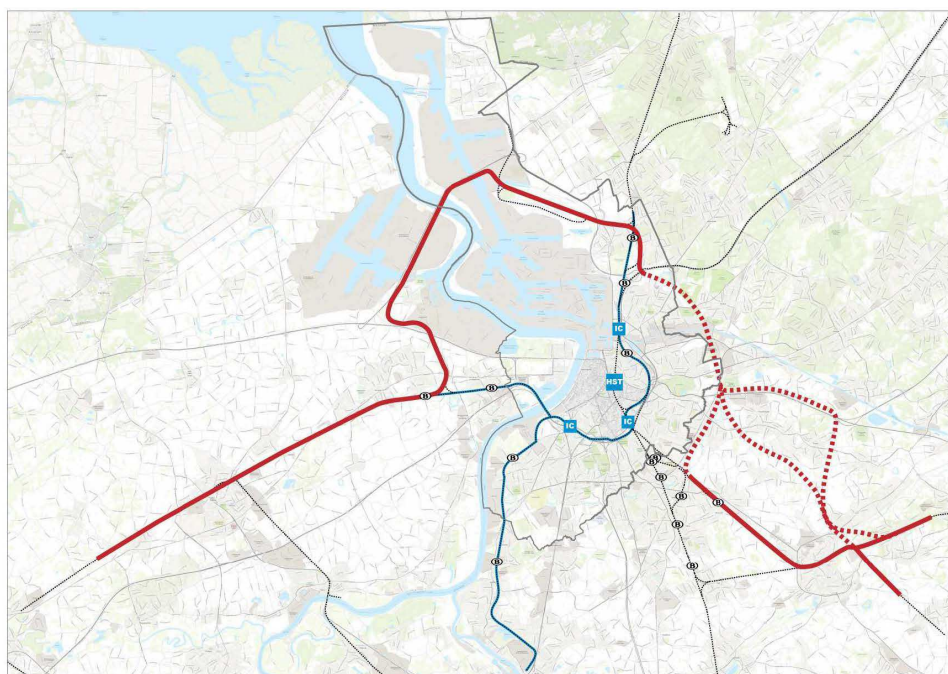
Bovenlokaal wegennet



Samenhangend net van trein-, tram- en busverbindingen

De stad wil een **leesbaar, efficiënt en gelaagd** openbaar vervoernetwerk opbouwen, bestaande uit een robuust bovenlokaal netwerk waarbinnen trein en tram complementair worden ingezet, en een stevig stedelijk stadsnet van voornamelijk tramlijnen. Het bovenlokaal hoofdspoornet en het stedelijk tramnetwerk moeten samen zorgen voor een optimale bereikbaarheid en ontsluiting van de haven, de stad en haar verschillende functies, kernen en attractiepolen. De stad wil busverkeer in de stad waar mogelijk afbouwen ten voordele van de tram. Op bovenlokaal en voorstedelijk niveau wil de stad de trein meer op de voorgrond zien voor wat betreft vracht- en personenvervoer. Om de nodige capaciteit te voorzien, zal er verder geïnvesteerd moeten worden in het spoornet rond Antwerpen. Door te investeren in het goederenvervoer over spoor maken we ook capaciteit vrij voor personenvervoer over het spoor.

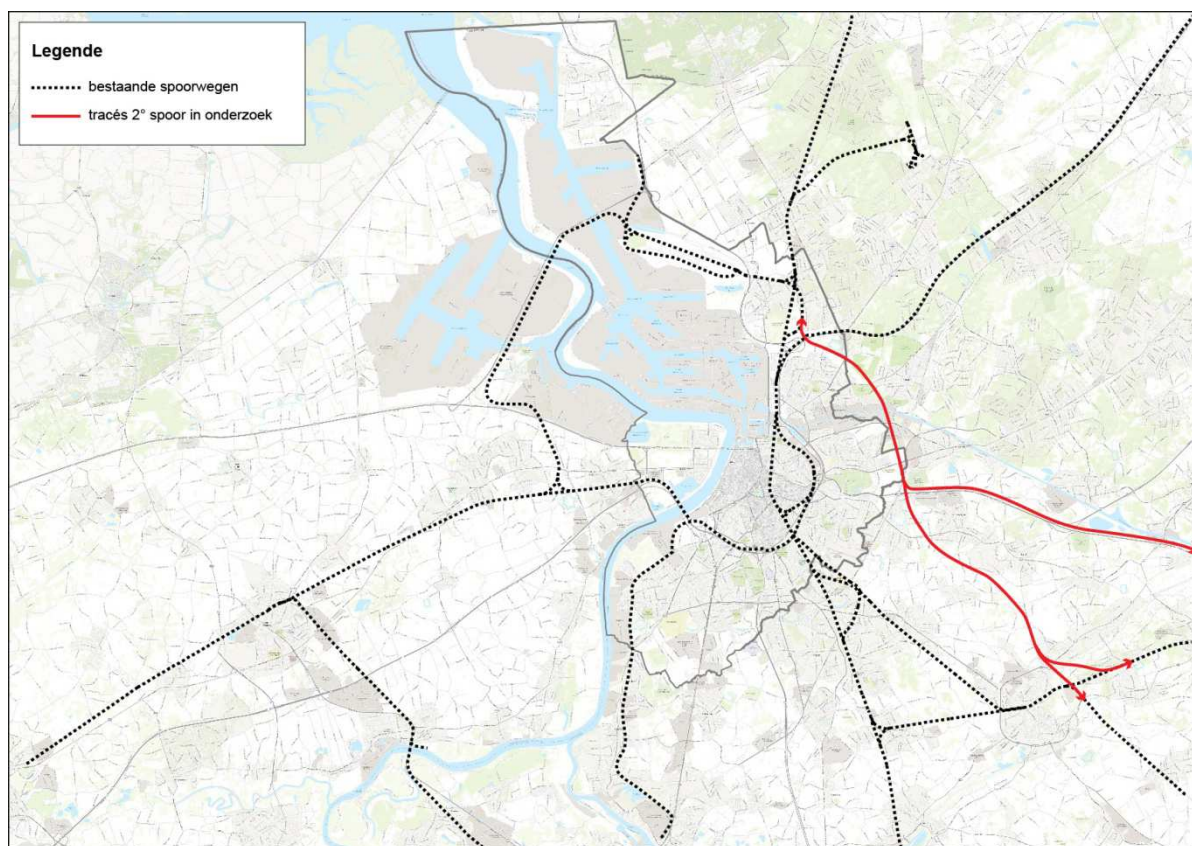
Een goed georganiseerd **vrachtvervoer** over het spoor is een belangrijke schakel in een goed functionerend bovenlokaal vrachtroutenetwerk. Dit vraagt om versnelde uitvoering van noodzakelijke optimalisaties van het goederenspoornet. Vandaag loopt al het goederentreinverkeer van en naar onze haven immers over een enkele spoorlijn, meer bepaald via het Ringspoor naar het spoorvertakkingscomplex Antwerpen-Noord. Momenteel legt Infrabel de laatste hand aan de nieuwe Liefkenshoekspoortunnel, die in september 2014 in gebruik kan worden genomen. Deze nieuwe spoorverbinding van Linkeroever naar de rechteroever zal de Kennedyspoortunnel en het Ringspoor gedeeltelijk ontlasten van een groot aandeel van goederenvervoer. Dit biedt mogelijkheden voor het personenvervoer naar onze stedelijke spoorstations Antwerpen Centraal, Antwerpen-Berchem en Antwerpen-Zuid. Om op deze opportuniteiten te kunnen inspelen, is het noodzakelijk een ruimtelijk verantwoorde realisatie van de capaciteitsuitbreiding in Oude Landen uit te werken in samenspraak met Infrabel waarbij de huidige timing aangehouden kan worden. De stad Antwerpen heeft hiervoor technisch haalbare voorstellen uitgewerkt.



Heroriëntatie spoorontsluiting haven Antwerpen

In een volgende fase wordt een **tweede spoortoegang** tussen het spoorvertakingscomplex Antwerpen-Noord en het hinterland gepland. Tracés voor deze tweede spoortoegang worden momenteel onderzocht in een plan-MER. Op 10 juni 2013 besliste de dienst-MER om enkel nog de tracés 1 en 3 verder in het onderzoek mee te nemen. Door het goederenvervoer via bijkomende sporen extra capaciteit te geven, ontstaat op het **Ringspoor** de opportuniteit meer ruimte voor personenvervoer te bieden. De stad denkt dan in de eerste plaats aan de ontwikkeling van een Antwerps Gewestelijk Expresnet (AGEN) of de uitbouw van een lightrail, bijvoorbeeld naar Kapellen-Essen en Puurs-Boom. Onderzoek moet uitwijzen hoe en in welke mate dit optimalisaties vraagt aan de stations Antwerpen-Berchem, Antwerpen-Luchtbal, Antwerpen-Oost, Antwerpen-Zuid,... Het blijft dus van belang om een gecombineerde piste A102/R11bis en spoorverbinding op tafel te houden.

De stad erkent het belang van spoorlijn 11, dat dienst moet doen als goederenspoor naar en van de Antwerpse haven. De stad wil het gebruik van goederenvervoer stimuleren en pleit dan ook voor een haalbaarheidsstudie over goederenspoorlijn 11. Op die manier zouden er geen transporten met gevaarlijke stoffen meer over de spoorlijn Antwerpen-Essen moeten rijden. Een doortrekking van deze spoorlijn naar Nederland is daarom wenselijk. Bovendien ontstaat hierdoor ook meer ruimte op spoorlijn 12 (Antwerpen-Rosendaal), waardoor we het personenvervoer op deze lijn kunnen doen toenemen.



Tweede spoorontsluiting goederenspoor

Het (inter)nationale, gewestelijk en (regionaal)stedelijk personenvervoer over het spoor gebeurt vandaag de dag met hogesnelheidstreinen (HST), InterCity- treinen (IC), en Interregio-treinen (IR). Deze rechtstreekse verbindingen zijn essentieel om Antwerpen als economische pool optimaal te kunnen laten functioneren. Het station Antwerpen-Centraal is een grote troef voor onze stad. De stad

wil dan ook inspelen op nieuwe opportuniteiten, zoals de komst van de Eurostar in 2016 en de mogelijkheden voor nieuwe IR-, IC-, en HST-verbindingen met andere Europese steden.

De **treinbediening vanuit de voorstad** gebeurt vandaag nog onvoldoende frequent om een aantrekkelijk alternatief te vormen (de L-treinen). Vanuit de ruime 'voorstad' (Beveren, Melsele, Sint-Niklaas, Kalmthout, Kapellen, Puurs, Brecht, Hove, Kontich, Lier...) zouden reizigers op 20 minuten vlot de stad moeten kunnen bereiken. Het huidige spoorwegnet zou deze kwaliteit kunnen invullen indien er een minimaal aanbod kan worden gerealiseerd van ten minste drie treinen per spitsuur (vier is echter wenselijk). Deze bediening gebeurt idealiter met lightrails, die omwille van het lichter materieel sneller kunnen optrekken en afremmen dan L-treinen. Dit maakt het mogelijk om binnen een zelfde reistijd meer stations aan te doen. Op die manier kunnen verschillende woonkernen in het voorstedelijk gebied vlotter bediend worden (bv Kapellen-Essen, Puurs-Boom, Brecht). Onderzoek moet uitwijzen hoe en in welke mate dit optimalisaties vraagt aan de stations Antwerpen-Berchem, Antwerpen-Luchtbal en Antwerpen-Zuid. De stad wil ook een lightraillijn dóór de kernstad, zodat een exploitatie naar verschillende richtingen aangeboden kan worden. Dit vergt aanpassingen ter hoogte van station Antwerpen-Berchem. Het is voor de stad Antwerpen wenselijk dat ook nieuwe opstappunten of stations het voorstadsnetwerk ontsluiten.

Samen met de NMBS en De Lijn wil de stad nagaan hoe de trein een kwaliteitsvol en complementair alternatief kan zijn bij het verder doortrekken van tramlijnen.

Met sneltrams en **grootstedelijke tramlijnen** (trams tot in de randgemeenten) moeten reizigers op 30 minuten in de stad kunnen geraken. Deze tramlijnen moeten robuust, snel en direct zijn. De lijnvoering moet dus storingsgevoelige tracés vermijden en maximaal gebruik maken van de premetro, vrije trambeddingen en zoveel mogelijk kruisingen vermijden. Daar waar kruisingen onvermijdelijk zijn, moet de tram de lichten kunnen beïnvloeden. De huidige lijnvoering van de grootstedelijke tramlijnen borduurt soms nog te veel verder op het stedelijke tramnet, zodat deze lijnen vaak te lange reistijden kennen. Door ongebruikte premetrokokers in gebruik te nemen en bestaande en nieuwe tramverlengingen sneller aan te sluiten op het premetronet, kan een grote winst geboekt worden. In de 20^{ste}-eeuwse districtengordel moeten deze lijnen de meest vlotte verbinding zoeken en hebben ze in eerste instantie tot doel bezoekers en pendelaars op een snelle manier van buiten de stad richting kernstad te loodsen. Prioritair zijn die lijnen waar geen alternatieve bediening kan ontwikkeld worden via bestaande sporen.

Het voorstedelijk tramnetwerk is vandaag zeer radiaal en stadscentrum-gericht. De stad pleit voor een **tangentiële uitbreiding** van het grootstedelijk tramnet. Een behoorlijk aandeel van de verplaatsingen gebeurt immers van randgemeente naar randgemeente. Het zou een grote ontlasting betekenen voor het voorstedelijk en stadsnet en veel tijdswinst opleveren voor de reiziger, moesten voorstedelijke tangentiële tramverbindingen de omweg via het stadscentrum overbodig maken. Zo bleek uit onderzoek in opdracht van de stad Antwerpen (studie *Niet-centrumgerichte openbaarvervoerlijnen*, Omgeving, 2005) een hoog vervoerspotentieel in de 'band' tussen Hoboken en Wijnegem. Op lange termijn wil de stad de mogelijkheden bestuderen voor een tram ter hoogte van de Krijgsbaan. Een bovenlokale tramlijn op de Krijgsbaan zou er immers voor zorgen dat het merendeel van deze intergemeentelijke verplaatsingen niet meer via het stadscentrum moet verlopen. Op middellange termijn wenst de stad bovendien een onderzoek naar de mogelijkheid van een tram op de Singel. Tot slot kan het afbouwen van buslijnen naar bepaalde overstappunten rond de stad in eerste instantie ook gepaard gaan met het deels invullen van de tangentiële vraag in de stadsrand, op de Singel, of in de 20^e-eeuwse gordel.

Een sterke ruggengraat van kwalitatieve grote capaciteitstramlijnen vormt een noodzakelijke aanvulling op dit voorstedelijk tramnet. Deze wordt gevormd door de **stamlijnen**. Stamlijnen bewegen zich vlot door de 20^{ste}-eeuwse gordel en maken waar mogelijk gebruik van het premetrostelsel, maar ze hebben op hun tracés wel meerdere kruisingen die vertraging kunnen genereren. De grootstedelijke tramlijnen ontwijken in regel conflicten. Stamlijnen takken aan op de P&R's en spelen een belangrijke rol in de geleidelijke invoering van het overstapmodel, waarbij de stad de rol van streekbussen wil herbekijken. De stamlijnen moeten hoogfrequent, storingvrij en snel van aan de stadsrand tot in het centrum rijden.

Om een betere **leesbaarheid** te garanderen, stelt de stad voor om een nieuwe benaming te gebruiken voor de voorstedelijke tramlijnen en stamlijnen: tramlijn A,B,C ... Zo zouden lijnen die aangeduid worden met een letter vooral een verbindende taak hebben. De stadstrams blijven hun historische nummering behouden, stadstram 4, 10, 11, 12 ... en richten zich op de ontsluitende taak. Het voordeel van zulk een herbenoeming is meer duidelijkheid voor occasionele gebruikers (toerist, citytripper, stadsrandbewoner ...). Men kan beter inschatten welke tramlijn past bij de specifieke mobiliteitsbehoefte.

De stad wil met De Lijn structureel over exploitatie spreken en bekijkt samen graag de opportuniteiten die de nieuwe lijnvoering met zich mee zal brengen na de grote tramuitbreidingen LIVAN 1 en BRABO 2.

Daarnaast bedienen **streekbussen** de stad vanuit alle richtingen. Samen met De Lijn wil de stad de busexploitatie bekijken wanneer tramlijnen tot in de rand verlengd of versterkt worden (de randstedelijke tramlijnen). Waar mogelijk rollen we het overstapmodel verder uit. Goed uitgebouwde overstappunten versterken bovendien de knooppunten in het netwerk. We willen dit echter doen op voorwaarde dat tramlijnen voldoende vervoerscapaciteit aanbieden, de overstap voor reizigers een adequaat bereik van bestemmingen aanbiedt en goede aansluitingen, de reistijd niet echt stijgt en betrouwbaar is. Dit vermijdt parallelle routes (en dus overaanbod) over lange gedeelten van de reisweg, en dus een inefficiënte inzet van materieel.

Bij de realisatie van een voorstadsnet per lightrail, geldt dezelfde zienswijze. Uiteraard zal dit niet overal mogelijk zijn. Waar geen sporen (tram, trein) zijn, willen we op vlot en direct busverkeer blijven inzetten. Een voorbeeld hiervan zijn de sneldiensten van De Lijn. **Sneldiensten** kennen een stijgend succes. Eigenlijk kunnen we ze beschouwen als de 'IC's' van De Lijn op verbindingen waar geen treinaanbod aanwezig is ('missing links'). Voor deze sneldiensten is er weinig tot geen ander vervoersalternatief buiten de wagen. Om die reden willen we extra omzichtig te werk gaan met deze lijnen. Een verplichte overstap aan de stadsrand zal bij sneldiensten eerder uitzondering dan regelmaat zijn.

Door het heroriënteren van streekbussen, daalt de busdruk op de kernstad en de wegen ernaartoe. Dit komt de bereikbaarheid en de verblijfskwaliteit van het stadscentrum ten goede, maar even goed de doorstromingskwaliteit op de vrije tram- en busbanen zelf. Tot slot willen we ook het gebruik van milieuvriendelijkere bussen op de agenda zetten.

Hoofdspoornet en streekbus

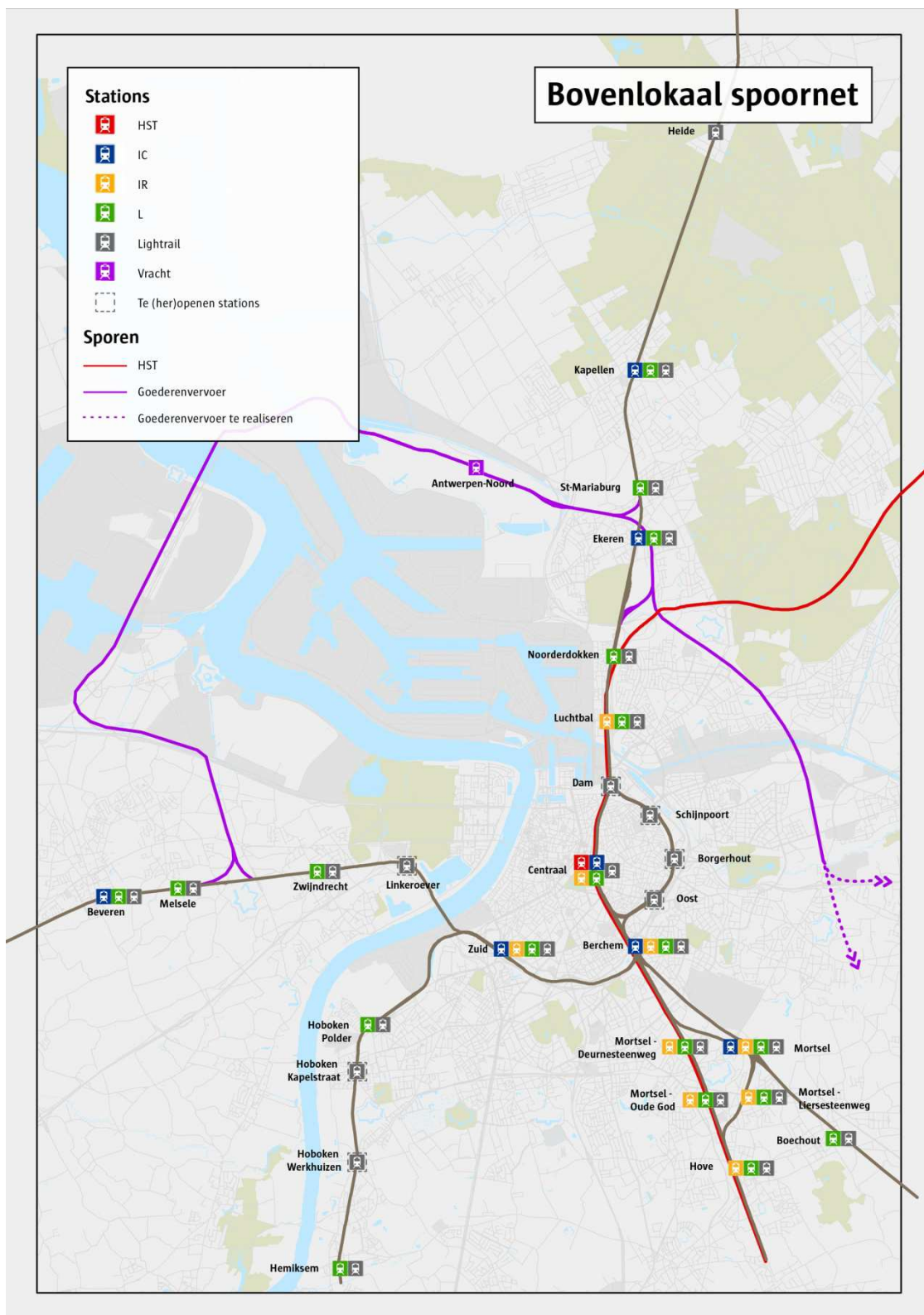
Categorie	functie	actieradius	Tussenafstand haltes	snellheid	Frequentie spitsuur
HST/IC/IR-treinen	verbinden (inter)nationale, gewestelijke en regionaalstedelijke polen met stad A	(inter)nationaal, intergewestelijk, interstedelijk	≥ 15- 30 km	≥ 80- 120 km/u	3
voorstadslijnen (L-trein/lightrail/sneltram)	voorstedelijk gebied verbinden met de stad	voorstedelijk gebied	1000- 5000m	≥ 35-50 km/u	4
snelbus/streekbus	voor/grootstedelijk gebied verbinden met de stad	voor/grootstedelijk gebied verbinden met de stad	5000/500m	≥ 50 km/u	
grootstedelijke tram	verbinden binnen grootstedelijk gebied Antwerpen	grootstedelijk gebied	500- 1500m	≥ 25 km/u	4
stamlijnen	verbinden op stedelijk niveau en overstap auto-tram aan P&R	P&R's ter hoogte van de stadsrand	500- 800m	≥ 25 km/u	6

O&O hoofdspoornet

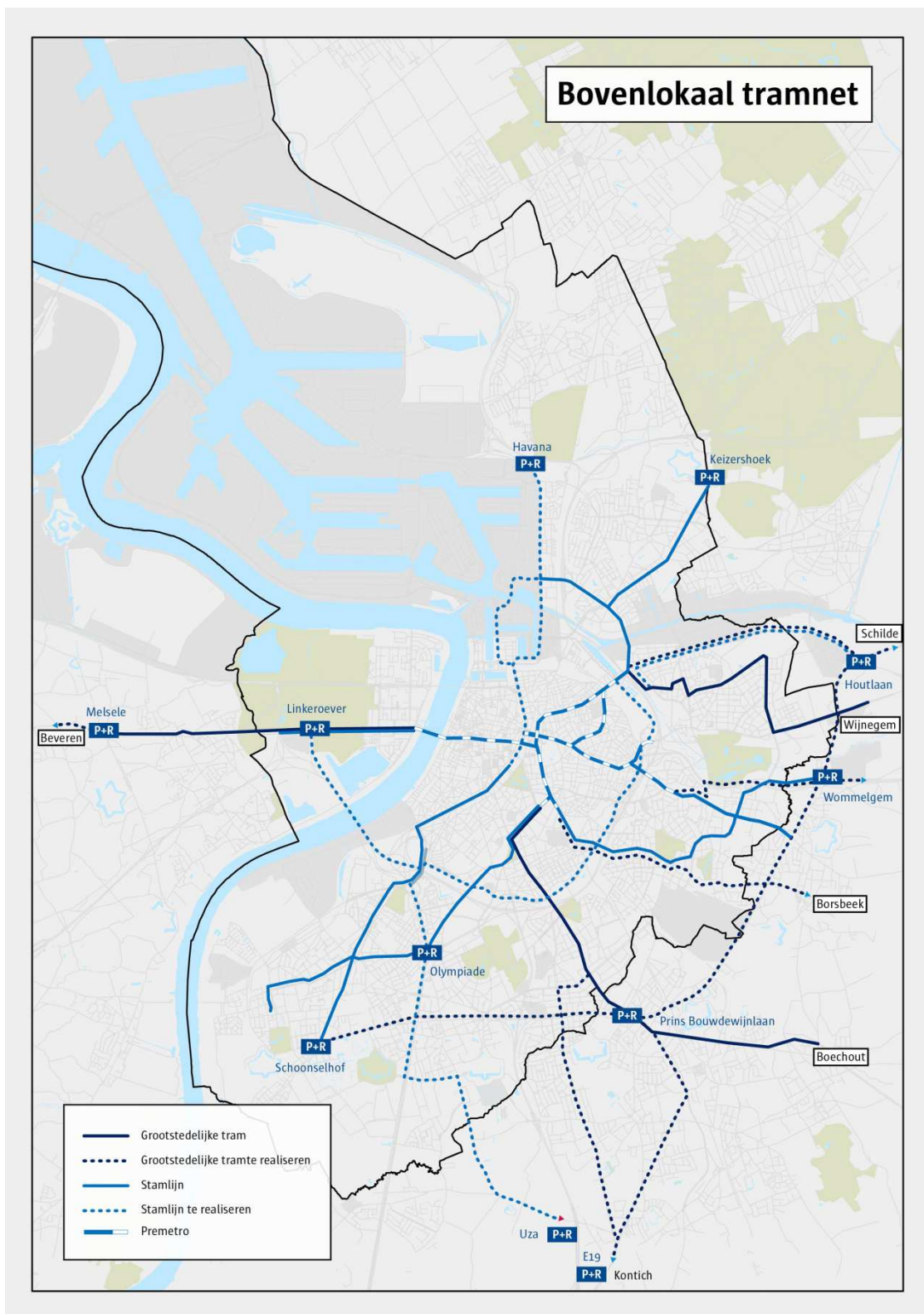
- De stad Antwerpen heeft intensief studiewerk verricht naar het spoornet in en rond stad en haven met als doel meer capaciteit te realiseren voor spoorvervoer en dit zowel voor personen- als goederenvervoer.
- Aanpassing plannen Oude Landen om capaciteit op te drijven op kortere termijn (ruimtelijke verbetering voor Ekeren en Merksem)
- ondergrondse 2^{de} spoortoegang Ekeren i.f.v. capaciteit op langere termijn (inpassing in Laaglandpark)
- Haalbaarheidsstudie uitvoeren voor een doortrekking naar Nederland van goederenlijn 11
- Onderzoek en overleg opstarten over een **voorstadsnet voor personenvervoer** over het spoor (inzetten nieuwste treinstellen NMBS), ook in het kader van de tweede (ondergrondse) spoortoegang en de benutting van het Ringspoor
- Voor de realisatie van **lightrail-verbindingen** doet de stad volgende concrete voorstellen:
 - de verbinding Antwerpen- Kapellen-Essen (spoorlijn 12)
 - de verbinding Antwerpen-Hemiksem- Boom- Puurs/Willebroek (spoorlijn 52)
 - de verbinding Antwerpen- Beveren- Sint-Niklaas (lijn 59)
- Bekijken (her)openen voorstadsstations op voorstadslijnen.
 - Inspelen op de komst van de **Eurostar** in 2016 en op mogelijkheden voor nieuwe IR-, IC-, en HST-verbindingen (bv naar Nederland en Duitsland).
 - Algemene opwaardering, verbetering toegankelijkheid en **verhoging capaciteit stations**:
 - Berchem
 - Luchtbal
 - Zuidstation
 - Onderzoek naar het optimaliseren van **multimodaal knooppunt Berchem-Station**:
 - om lightrail van Puurs/Boom ook op noord-zuid verbinding aan te sluiten (cfr studie Eurostation)
 - om lightrail uit Lier in noord-zuidverbinding te krijgen
 - Onderzoek naar het optimaliseren van **multimodaal knooppunt Antwerpen-Luchtbal**:
 - treinaanbod verhogen en afstemmen op nieuw gepland programma in de stationsomgeving
 - verknoping met tramlijnen en fiets-o-strade optimaliseren
 - Bestaande Masterplan 2020 tramlijnen optimaliseren zodoende deze maximaal de stadsrand kunnen bedienen binnen 30 min.
 - Selecties voor **grootstedelijke tramlijnen** die het centrum binnen 30 min kunnen bedienen:
 - Bestaande tramlijn Wijnegem
 - Nieuwe tramlijn Borsbeek-Wommelgem
 - Nieuwe tramlijn Kontich
- Participeren in de Corridorstudie N12 van de provincie Antwerpen om zo de noordoostkant van Antwerpen beter te ontsluiten en de mobiliteitsdruk op E313 en de rand te milderen. In deze de Masterplan 2020 initiatieven maximaal incorporeren.
 - Uitbreiden van de hoofdtramstructuur naar Havanasite en Wilrijk, het Eilandje en Nieuw Zuid
 - Tegen 2025 de verdere ingebruikname van de premetro realiseren
 - Foorplein ingang en station
 - Bisschoppenhoflaan rechtstreeks naar premetro aansluiten

- station Drink ter hoogte van het Ecohuis op Turnhoutsebaan in gebruik nemen
- Premetrokoker onder de Kerkstraat in gebruik nemen
- Nadenken over de uitbreiding van het netwerk van de premetro binnen de R1 (2030)
- Onderzoek naar tangentiële verbindingen (2030);
 - een Singeltram op middellange termijn,
 - op tram op de Krijgsbaan op lange termijn,
 - Verder uitbouwen van het overstapmodel van De Lijn, met:
 - verdere afbouw van het busaanbod en optimalisering van het tramnetwerk
 - locatiebepaling en uitwerking van belangrijke overstapplaatsen (station Antwerpen Berchem, Havanasite...)
 - omleiden en afbouwen van buslijnen laten samenlopen met de tangentiële vraag in de districten.

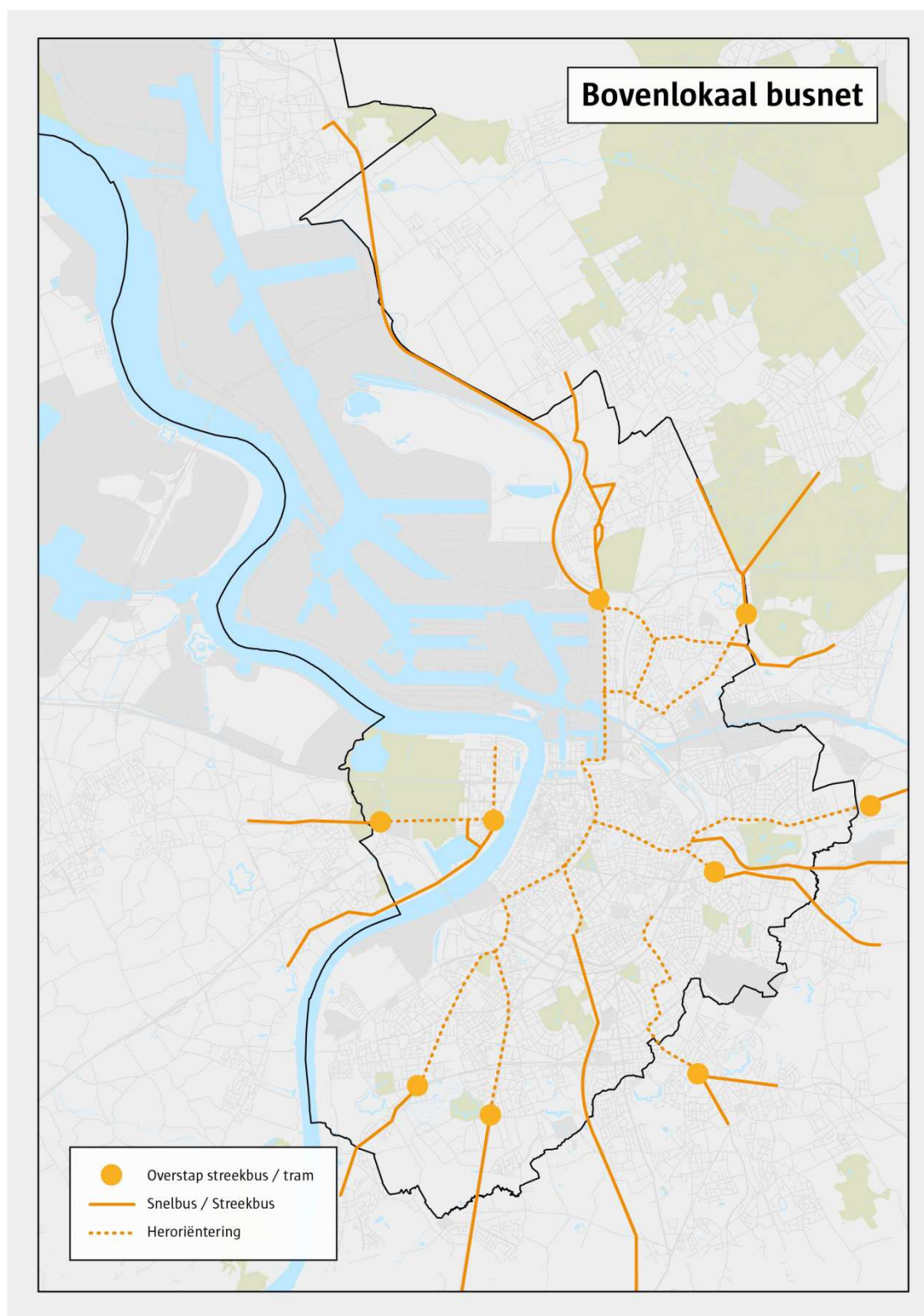
Bovenlokaal treinnetwerk



Bovenlokaal tramnetwerk



Bovenlokaal busnet en busheroriëntatie



Grofmazig hoofdfietsnet

Het grofmazige hoofdfietsnet vormt de ruggengraat van het geheel van fietsroutes naar en in de stad. Het ligt deels buiten het grondgebied en is deels bevoegdheid van Vlaanderen en de provincie Antwerpen. Het bovenlokaal en lokaal fietsnet moeten **complementair worden benaderd en ingezet**. We zetten samen met de betrokken overheden in op het wegwerken van ontbrekende schakels en tangentiële verbindingen, het overbruggen van barrières en conflictvrije kruisingen van de Ring- en Singelfietspaden met de radiale ontsluitingswegen en aan de op- en afrittencomplexen. De opkomst van de elektrische fiets zal het aantal fietsers op het hoofdfietsnet doen toenemen. Samen met de andere overheden moeten we dus aandacht besteden aan de eventuele aanpassing van de infrastructuur aan een drukker fietsverkeer met verschillende snelheden. Daarnaast werken stad en provincie samen aan een goede afstemming tussen het provinciale recreatieve en functionele fietsroutenet en het stadsfietsnet.

De eerste stap voor de uitwerking van een helder fietsnet is een **duidelijke basiscategorisering** van de routes. Aan deze categorisering worden functies gekoppeld, die op hun beurt de uitgangspunten vormen bij de (her)aanleg van infrastructuur op deze routes. Voor het bovenlokaal niveau gaat het om een grofmazige structuur van hoofdroutes en kernroutes. De categorisering van het lokaal stadsnet wordt in het volgende hoofdstuk besproken.

De hoogste categorie, de **hoofdroutes** of fiets-o-strades, zijn de 'snelwegen' voor de fietser. Het zijn lange-afstandsroutes die tot ver buiten het grondgebied van de stad lopen. Het zijn hoogwaardige snelle routes voor langeafstandsverplaatsingen in het dagelijkse woon- en economisch verkeer of doelgerichte verplaatsingen in de vrije tijd. Ze vormen trajecten die veel bestaand of potentieel fietsverkeer bundelen door hun ligging langsheen verdichte gebieden en/of opeenvolgende attractiepolen. Ze worden gekenmerkt door het hoogst kwalitatief karakter, meestal voorzien van afgescheiden fietspaden of -wegen. In functie van de gebruikswaarde en coherentie onderzoeken we in overleg met de provincie hoe we de fiets-o-strades het best kunnen bewegwijzeren, benoemen...

Op het volgende niveau zorgen de **kernroutes** (bovenlokale alternatieve functionele routes) voor snelle verbindingen tussen woonkernen, districtskernen en belangrijke kernfuncties. Ze zijn meestal de kortste en meest logische route voor de fietser met bestemmingen in de stad op middellange afstand. Deze routes krijgen voornamelijk vorm door vrijliggende of aanliggende fietspaden. Voor Antwerpen is de uitwerking van de Districtenroute een cruciale schakel in de verdere verfijning van (de overgang naar) het stadsnet.

De stad bekijkt waar zij zelf deze hoofd en kernroutes kan optimaliseren door kruisingen met andere modi te vermijden (bv. fietsbrug Noorderplaats, ...). Hiervoor kunnen bruggen, tunnels en alternatieve tracés in aanmerking komen. Tevens bekijken we samen met andere partners waar samenwerkingsverbanden kunnen ontstaan (bv. Posthof-fietsbrug, aansluiting fiets-o-strade Lier realiseren en via Arbeidersstraat aansluiten op Posthoffietsbrug, IJzerlaanfietsbrug, ...). Daarbij blijft overleg met de randgemeenten noodzakelijk.

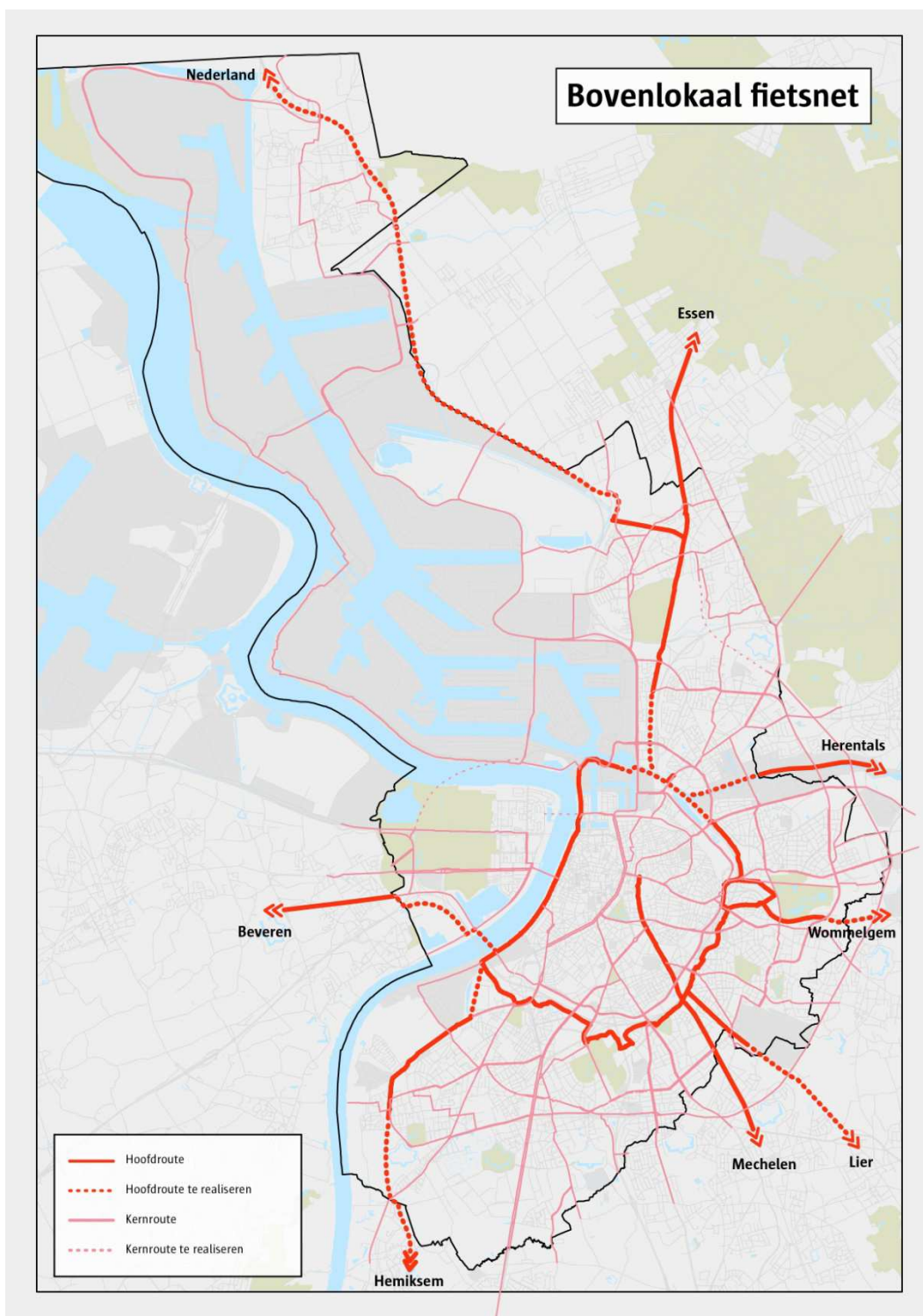
Hoofdfietsnet

Categorie	Functie	Actieradius	Gewenste gemid./snelheid
Hoofdroute	Fiets-o-strades of lange afstandsroutes die gemeentegrensoverschrijdend zijn. Doorgaande fietsroutes met het hoogst kwalitatief karakter	> 10 km	18 km/u
Kernroute	Bovenlokale functionele routes die woonkernen, districtskernen en belangrijke functies met elkaar verbinden. Ze zijn de kortste en meest logische weg voor de fietser	5 - 10 km	15 km/u

O&O hoofdfietsnet

- Hoofdfietsnet verder optimaliseren (o.m. bewegwijzeren) samen met de partners
- Afstemmen van het bovenlokaal op het lokaal fietsnet
- Invullen van ontbrekende schakels, radialen en tangentiële verbindingen:
 - Fiets-o-strade Antwerpen –Essen
 - Fiets-o-strade Antwerpen – Lier
 - Fiets-o-strade Antwerpen – Mechelen
 - Fiet-o-strade Antwerpen – Hemiksem
 - Fiets-o-strade Antwerpen naast A12 (Stabroek)
 - Fiets-o-strade Antwerpen – Herentals naast Albertkanaal (bottlenecks wegwerken en verwijdering lokaal goederenspoor vanaf Vossenschijnstraat)
 - Ringfietspad doortrekken over het Eilandje
 - Ringfietspad binnenweg over Stenenbrug en Turnhoutsebaanbrug + Singelfietspad
 - Fietstunnel Oosterweel
 - Fietsverbinding doortrekking Singel over Schelde (Scheldebrug zuid)
 - Nieuwe fietsroute IJzerlaanbrug via Park Spoor Noord tot binnenstad optimaliseren
 - Vervolledigen Districtenroute
 - Fietsverbinding bovenop 2^{de} spoorontsluiting tot aan R11 in combinatie met groene viaducten (Ekeren - Wijnegem)
 - ...
- Overbruggen van barrières zoals Ring en Singel en beveiligen van kruisingen en oversteken aan op- en afritten:
 - IJzerlaanfietsbrug (knooppunt fiets-o-strades en Ring/Singelfietspad)
 - Posthof-fietsbrug (fiets-o-strade) + fietsgebouw Station Berchem
 - verknoping fiets-o-strade Antwerpen-Lier met Posthof-fietsbrug
 - Fietsbrug Merksem-Luchtbal (wijkverbinding over E19)
 - Parkverbinding Rivierenhof
 - Groenendaallaanfietsbrug (fiets-o-strade) (onderdeel van 33 quick wins Vlaamse Overheid)
 - Schijnpoortfietsbrug (Ringfietspad) → afbraak viaduct Merksem
 - Oosterweelknoop fietsbrug
 - Fietstunnel Oosterweelverbinding
 - Kruiningenfietsbrug (Districtenroute)
 - Fietsbrug over Ruggevelddaan (potentiële fiets-o-strade) (onderdeel van 33 quick wins Vlaamse Overheid)
 - Ringfietspad ter hoogte van uitwisselingscomplex E313
- Bewegwijzeren en benoemen van de fiets-o-strades.
- Inspelen op de opkomst van de elektrische fiets

Bovenlokaal fietsnetwerk



Netwerk voor watervervoer

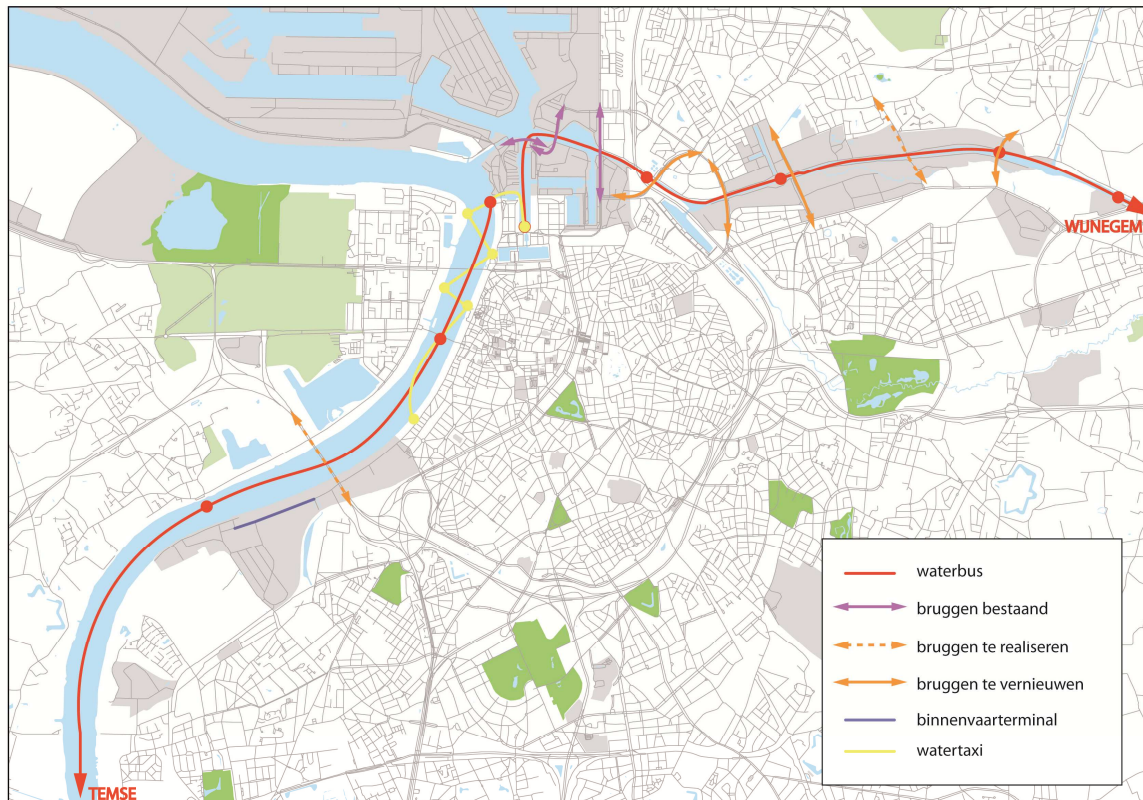
Antwerpen is niet enkel een zeehaven; ook de binnenvaart is hier aanwezig. Samen met Vlaanderen, het Gemeentelijk Havenbedrijf, Waterwegen en Zeekanaal nv, nv De Scheepvaart en andere partners, wil de stad het **goederentransport over water** van en naar Antwerpen verbeteren. Daarom steunt de stad ook volop de optimalisatie van het Albertkanaal, waarbij enerzijds de doorvaart wordt verhoogd door vijf nieuwe, hogere bruggen over het kanaal (zoals vooropgesteld in het Masterplan 2020) en waarbij anderzijds nv De Scheepvaart versneld wil inzetten op het wegwerken van de krappe bocht in Merksem.

Voor wat **personenvervoer** betreft, wil de stad het potentieel onderzoeken van vervoer over water voor bewoners en bezoekers. Er zit voor de bezoekers nog veel potentieel in de aanmerende zee- en riviercruises langs de Schelde en de dokken. Maar ook andere types van waterwegen en watervervoer dienen onderzocht, zoals de dokken op het Eilandje, waterbussen en watertaxi's, een overzetboot naar Sint-Anneke... Ook verbindingen over langere afstanden dienen onderzocht te worden: bijvoorbeeld over de Schelde tussen de binnenstad en het Waasland, of van Wijnegem over Schoten, Deurne en Merksem tot het Eilandje of van Klein-Brabant tot het Eilandje.

O&O watervervoer

- Verder optimaliseren van de doorvaartbreedte en –hoogte op het Albertkanaal
- Het aanmeren van zee- en riviercruises bevorderen aan Schelde en dokken
- Het potentieel van watervervoer onderzoeken om in extra verbindingen te voorzien tussen de rechteroever en Linkeroever te voorzien
- Het potentieel van de dokken op het Eilandje voor watervervoer onderzoeken
- Het potentieel en de haalbaarheid onderzoeken van watervervoer over langere afstand voor bewoners en bezoekers, bijvoorbeeld tussen binnenstad en Waasland of Klein-Brabant of tussen Wijnegem en het Eilandje

Mogelijkheden voor vervoer over water



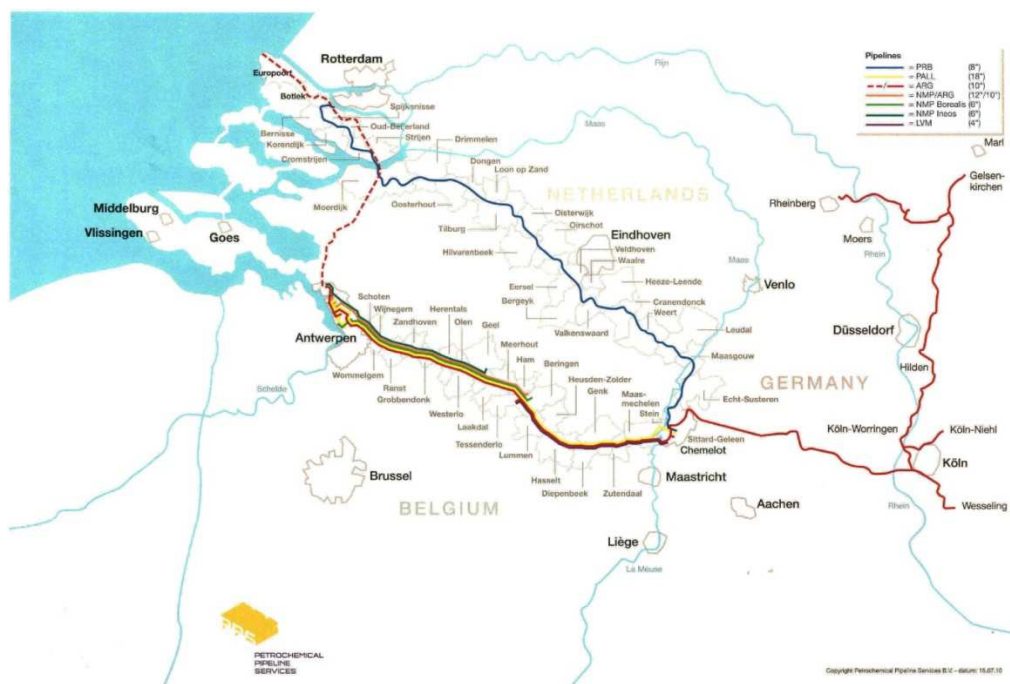
Pijpleidingennetwerk uitbouwen

Vlaanderen en het Havenbedrijf zetten in op het versterken van de pijpleidingen-as die **Antwerpen, Limburg en het Ruhrgebied** in Duitsland verbindt. De huidige ruimtelijke plannen bieden onvoldoende of geen mogelijkheden om op korte termijn nieuwe leidingen aan te leggen tussen Antwerpen en het Ruhrgebied. De bestaande reservaties op het gewestplan zijn immers ingenomen (zie ook onderstaande figuur). Vlaanderen onderzoekt daarom de mogelijkheden voor de ruimtelijke inplanting van een dergelijke leidingstraat.

In samenspraak met alle betrokken actoren wil de stad een visie uitwerken voor de uitbouw van een **modern en veilig pijpleidingennetwerk**. Er zijn vandaag heel wat leidingen aanwezig in de ondergrond van het Antwerpse grondgebied en de randgemeenten. Dit is een historisch gegroeide situatie, waarbij gedeeltes van de leidingen, veelal in functie van bepaalde wegenwerken, ad hoc werden verplaatst en/of vernieuwd. De grote wegenwerken die in de toekomst in onze regio op stapel staan, worden als een opportuniteit gezien om een sterker netwerk uit te bouwen. De aanleg van de ondergrondse A102 en R11bis is hiervan een goed voorbeeld. In de reservatiestrook voor de A102 zijn immers ook een aantal leidingen aangelegd.

Speerpunten Pijpleidingennetwerk uitbouwen

- Een visie uitwerken met Vlaanderen voor een veilig en modern netwerk van pijpleidingen



Pijpleidingen tussen Antwerpen en het Ruhrgebied: ingenomen reservaties

Internationale en bovenlokale knooppunten en polen

Een robuust bovenlokaal netwerk veronderstelt vlotte uitwisselingen tussen de verschillende netwerken. **Multimodale verknopingen** zijn nodig in een co-modaal vervoersnetwerk omdat ze toestaan om steeds het beste vervoermiddel te kiezen voor de (verderzetting van) verplaatsingen in het bovenlokale en internationale woon-werkverkeer, reizigersvervoer, goederenvervoer ... De belangrijkste bovenlokale knooppunten en polen zijn:

- de haven, waar infrastructuren samenkomen voor goederenvervoer via schip, spoor en pijpleidingen
- de luchthaven voor voornamelijk internationaal zakelijk verkeer
- het HST-station
- de IC/IR-stations
- riviercruises en cruiseterminal

Het is de ambitie van de stad om daar een vijfde element aan toe te voegen voor bovenlokale verplaatsingen naar de stad: de Park & Ride's aan de stadsranden, waarop tramlijnen en fietsvoorzieningen aansluiten. Dit werken we verder uit in hoofdstuk 3.

Antwerpse haven

Onze **haven** is een uitermate belangrijk internationaal knooppunt voor goederenvervoer. Stad en haven werken samen om de optimalisering van de havenontsluiting binnen het trans-Europese transportnetwerk (TEN-T) en de dossiers 'tweede spoortoegang' en IJzeren Rijn hoog op de agenda te houden op Vlaams en Europees niveau. Bovendien is de haven het belangrijkste knooppunt van West-Europese pijpleidingen, met zowat 1.000 kilometer pijpleiding binnen de haven voor vervoer van vloeibare goederen in de petrochemische cluster, verbindingen met de Duitse en Nederlandse chemische industrie via het pijpleidingennet voor ethyleen (ARG-net) en pijpleidingen naar Rotterdam, Terneuzen, Feluy en het Rijn-Ruhrgebied.

Zakenluchthaven Antwerp Airport

De Antwerpse **zakenluchthaven** maakt deel uit van het dossier 'regionale luchthavens' op Vlaams niveau. Vanaf 2014 wordt de luchthaven uitgebaat door een private partner. Vlaanderen blijft verantwoordelijk voor de infrastructuur. De uitbater zorgt voor de commerciële exploitatie. Deze nieuwe structuur, met de Vlaamse LOM (Luchthavenontwikkelingsmaatschappij) en private LEM (Luchthavenexploitatiemaatschappij), moet het hoofd bieden aan de scherpe concurrentie in de luchtvaartsector en nieuwe luchtvaartmaatschappijen aantrekken. Een multimodale en optimale ontsluiting van de luchthaven zal stimulansen geven aan het zakelijk luchtverkeer, kleine vracht en *short haul*-vluchten ... Antwerpen treedt daarom in overleg met de Vlaamse overheid en de private uitbater en volgt ook de ondertunneling van de Krijgsbaan op.

(Inter)nationaal en regionaal reizigersverkeer over het spoor

Het internationaal **HST-station** Antwerpen-Centraal en de rechtstreekse snelle verbinding met de luchthaven van Zaventem zijn absolute troeven die we samen met de partners ten volle moeten uitspelen. We willen Antwerpen ook internationaal nog meer op de kaart zetten door rechtstreekse nieuwe HST verbindingen te voorzien met de belangrijkste steden uit onze buurlanden: Londen, Parijs, Keulen, Amsterdam.

De stations Antwerpen-Berchem en Antwerpen-Zuid vervullen vandaag reeds een knooppuntfunctie op **IC-niveau** maar hebben echter niet de allure van nationale knooppunten. De stad wil hier de komende jaren dan ook samen met de NMBS en De Lijn inzetten op de toegankelijkheid van de stations en perrons, het wachtcomfort, de overstapvoorzieningen op het tram- en busnet, de informatievoorzieningen en het stallingscomfort voor auto's of (brom)fietsen van pendelaars.

Ook het **IR-station** Antwerpen-Luchtbal heeft veel potentieel dat nu nog niet of onvoldoende benut wordt. De stad wil de stationsomgeving bovendien ook verder verdichten en opladen met een nieuw programma met bovenlokale aantrekkingskracht. Bovendien is het station gelegen in een dicht bebouwde omgeving, waardoor het ook voor pendelaars, die nu eerst naar Antwerpen-Centraal moeten reizen, heel wat kansen biedt. De aanwezigheid van een op- en afrit, trams op de Groenendaallaan en de Noorderlaan en het passeren van de fiets-o-strade Antwerpen-Essen, maken dat dit station een groot verknopingspotentieel heeft.

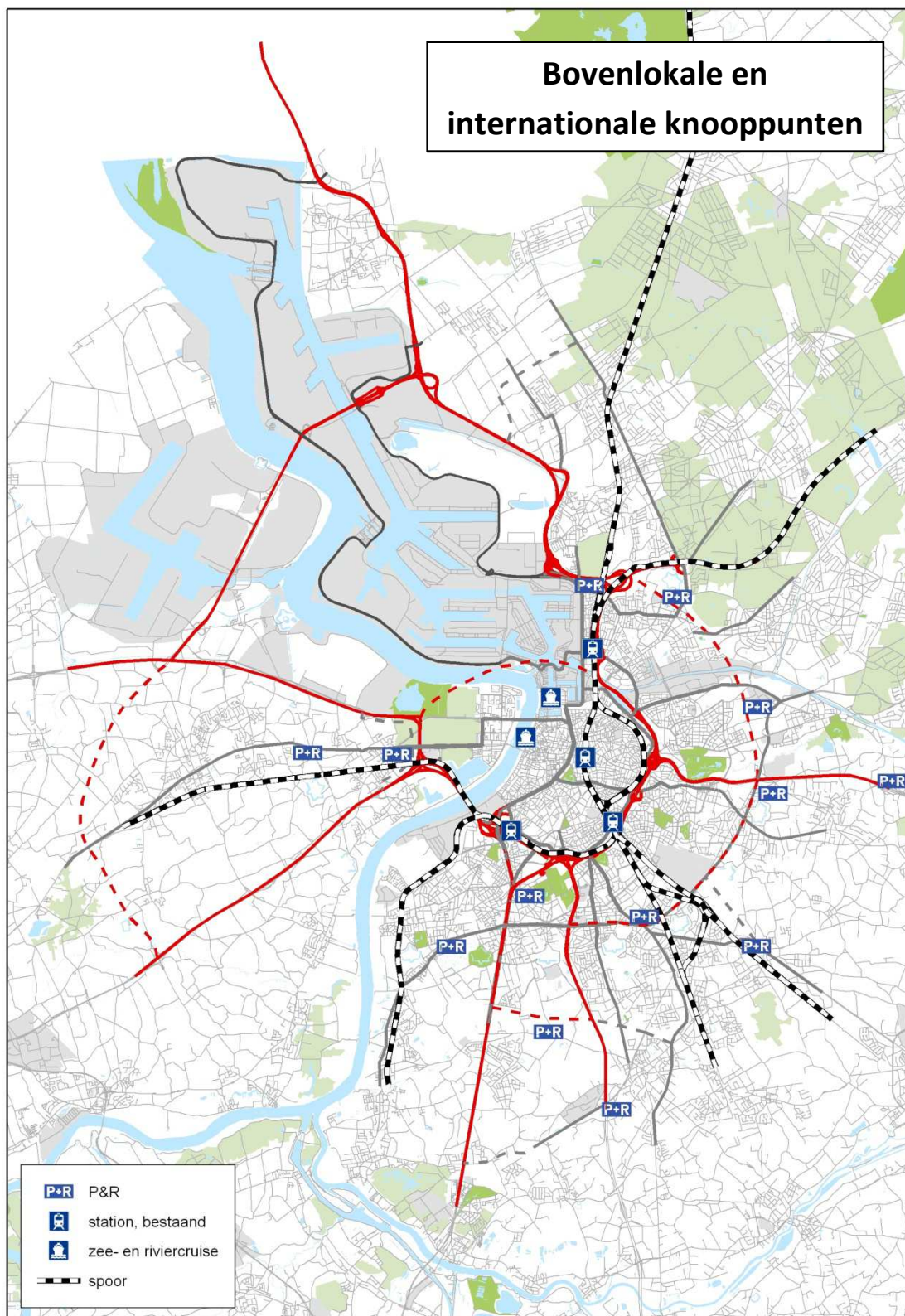
Rivier- en cruisterminal

Ook met het waternetwerk bestaan er verknopingen, met name voor de zee- en riviercruises via de Schelde en het Schelde-Rijnkanaal. De cruisterminal aan het Steenplein, maar ook het aanmeren van riviercruises aan het Kattendijkdok, moeten multimodale verknopingen geven, in het bijzonder voor de bezoekers van Antwerpen. Op die manier kunnen we onze stad als aanlegplaats voor cruises nog meer op de kaart zetten. Ook met de haven kunnen synergiën worden uitgebouwd om Antwerpen te promoten als (toeristische) havenstad. Dit laatste kan onder meer door voort te bouwen op de bestaande rondvaarten en bustours en de recreatieve fietsroute in het havengebied.

O&O Bovenlokale en internationale knooppunten

- Inzetten op vlotte uitwisselingen en multimodale verknopingen binnen de netwerken van autoverkeer, openbaar vervoer en fiets
- Samen met de haven en de Vlaamse overheid werken aan de havenontsluiting op nationaal, Europees en internationaal niveau
- De dossiers tweede spoortoegang en IJzeren Rijn hoog op de agenda houden voor een optimaal goederentreinverkeer en zo meer kansen voor personenvervoer over het spoor realiseren
- Een samenwerking uitbouwen met de Antwerpse luchthaven (Vlaanderen en de private partner) om de aantrekkelijkheid van de stad als vliegbestemming te verhogen
- Samen met de NMBS het HST-station Antwerpen-Centraal en de rechtstreekse verbinding met Zaventem uitspelen als troeven
- Samen met de NMBS en de Lijn werken aan de functie en uitstraling van de stations Berchem en Zuid als nationale knooppunten
- Het potentieel van IR-station Antwerpen-Luchtbal optimaliseren

Bovenlokale en internationale knooppunten



2 IN DE STAD | ACTIEF ANTWERPEN

Vlotte en veilige ontsluitingswegen

Om een goede bereikbaarheid te garanderen van (groot)stedelijke activiteiten en voorzieningen in de stad, werkt de stad aan een **samenhangend, eenduidig en leesbaar** netwerk van stedelijke ontsluitingswegen. Door de grootste stromen van auto en openbaar vervoer op dit niveau helder, vlot en veilig te organiseren, is er veel verbetering mogelijk voor het ganse netwerk, zowel in termen van verkeersafwikkeling als van leefkwaliteit en verkeersveiligheid. De selectie van dit type van wegen laat immers toe om woonzones af te bakenen waarbinnen de focus ligt op veilige straten met overwegend 'traag' bewonersverkeer.

Voor de categorisering van de stedelijke ontsluitingswegen gaat het stadsbestuur uit van drie basistypes met elk eigen functies, die op hun beurt bepaalde inrichtingseisen impliceren. Maar deze drie categorieën hebben ook een aantal **basisprincipes** gemeen. Zo worden ze niet onnodig versmald, doorgesneden of geknipt en worden ontbrekende schakels waar mogelijk aangevuld. De inrichting richt zich enerzijds op lange-afstandsmodi (fiets, auto en openbaar vervoer), maar biedt anderzijds een veilige plek aan de voetganger die in de buurt woont, werkt, schoolgaat of de tram neemt. Binnen stedelijk weefsel blijft de oversteekbaarheid van deze ontsluitingswegen belangrijk om op de bestemming te raken. Daarom wordt hier ook geïnvesteerd in de beveiliging van kruisingen en oversteekplaatsen voor voetgangers en fietsers, traminfrastructuur en van de rijbaan afgescheiden fiets- en voetpaden.

De **steenwegen** zijn onze grote verkeersaders. Het zijn wegen waarop het verkeer zo goed mogelijk kan doorstromen, dat wil zeggen: ook over de kruispunten en met zo min mogelijk verstoring. Steenwegen hebben een dominante verkeersfunctie en ontsluiten veelal grootstedelijke functies. Ze hebben de taak om bovenlokaal bestemmingsverkeer van bewoners, pendelaars, bezoekers, leveranciers ... de stad in te brengen, veilig te mengen met stadsverkeer en verder te verdelen op knooppunten met stads- en wijkwegen. Omgekeerd zorgen zij voor de afwikkeling van lokaal verkeer met bestemmingen buiten de stad (bv Antwerpse bewoners, pendelaars of handelaars/leveranciers met leveringen of klanten buiten de stad). De aantakkingen van het bovenlokaal op het lokaal netwerk (en omgekeerd) worden in belangrijke mate georganiseerd op de uitwisselingscomplexen en de Park & Ride's, die een overstap mogelijk maken op tram of fiets. Deze wegen voorzien dus ook in belangrijke bovenlokale fiets- en/of openbaar vervoerverbindingen, en moeten daarvoor dan ook veilige en goed uitgebouwde voorzieningen bieden. De maximumsnelheid op deze wegen is 70 of 50 km/u.

Stadswegen vullen het netwerk van steenwegen verder aan, maar op een iets lager niveau. Deze belangrijke lokale verbindingswegen hebben voornamelijk tot doel om de stadsdelen en centra bereikbaar te maken. Zo ontsluiten zij overwegend grootschalige stedelijke functies of activiteitenzones, zoals kantoren en winkel- en horecagebieden of evenementenlocaties. Door de overwegende verkeersfunctie wordt gestreefd naar een voldoende hoog niveau van doorstroming en een goede oversteekbaarheid voor het dagelijks traag verkeer dat zich vanuit en tussen de woongebieden begeeft van en naar de school, het werk, de winkel ... De maximumsnelheid is 50 km/u. Indien de ruimte het toelaat, blijven aparte fiets- en voetpaden en beveiligde oversteekplaatsen het uitgangspunt bij de inrichting.

Wijkwegen maken wijken en kernen bereikbaar en ontsluiten daar hoofdzakelijk lokale bestemmingen op wijkniveau (bv cultuurcentrum, specifiek winkel- of horecagebied) en in omgekeerde richting

ontsluiten zij de 'hogere' categorieën van wegen. Op kruispunten vinden typisch veelvuldige uitwisselingen van verkeer plaats van en naar hogere wegen of lagere straten. In een grootstedelijke context geven deze wegen zeer vaak toegang tot individuele woningen. Leefkwaliteit en oversteekbaarheid zijn hier dus van groot belang. Het snelheidsregime is in de regel 50 km/u. Ter hoogte van schoolomgevingen kan een lagere maximumsnelheid gelden van 30 km/u door middel van variabele signalisatie. Ook hier is scheiding van voetgangers, fietsers en gemotoriseerd verkeer het uitgangspunt en worden oversteekplaatsen beveiligd. Ook kan worden gekozen voor de uitbouw van parallelle routes waar bijvoorbeeld fietsstraten een rol in kunnen spelen.

Categorie wegen: steenwegen, stadswegen, wijkwegen					
Categorie	Hoofdfunctie	Snelheids-regime	Vorrangsstatuut	Fietspaden	Openbaar vervoer
Steenweg* (Secundaire III)	verbinden en verzamelen op niveau van stadsagglomeratie	70 / 50	voorrangsregeling	vrijliggende fietspaden	halteren op rijbaan of in haltehaven evt. tram-/busbanen
Stadsweg* (Lokale I)	verbinden op stedelijk niveau	50	voorrangsregeling	fietspaden	halteren op rijbaan of in haltehaven evt. tram-/busbanen
Wijkweg* (Lokale II)	verzamelen en ontsluiten op wijkniveau (en naar hoger wegennet)	50 (variabele 30)	voorrangsregeling	fietspaden	halteren op rijbaan evt. tram-/busbanen

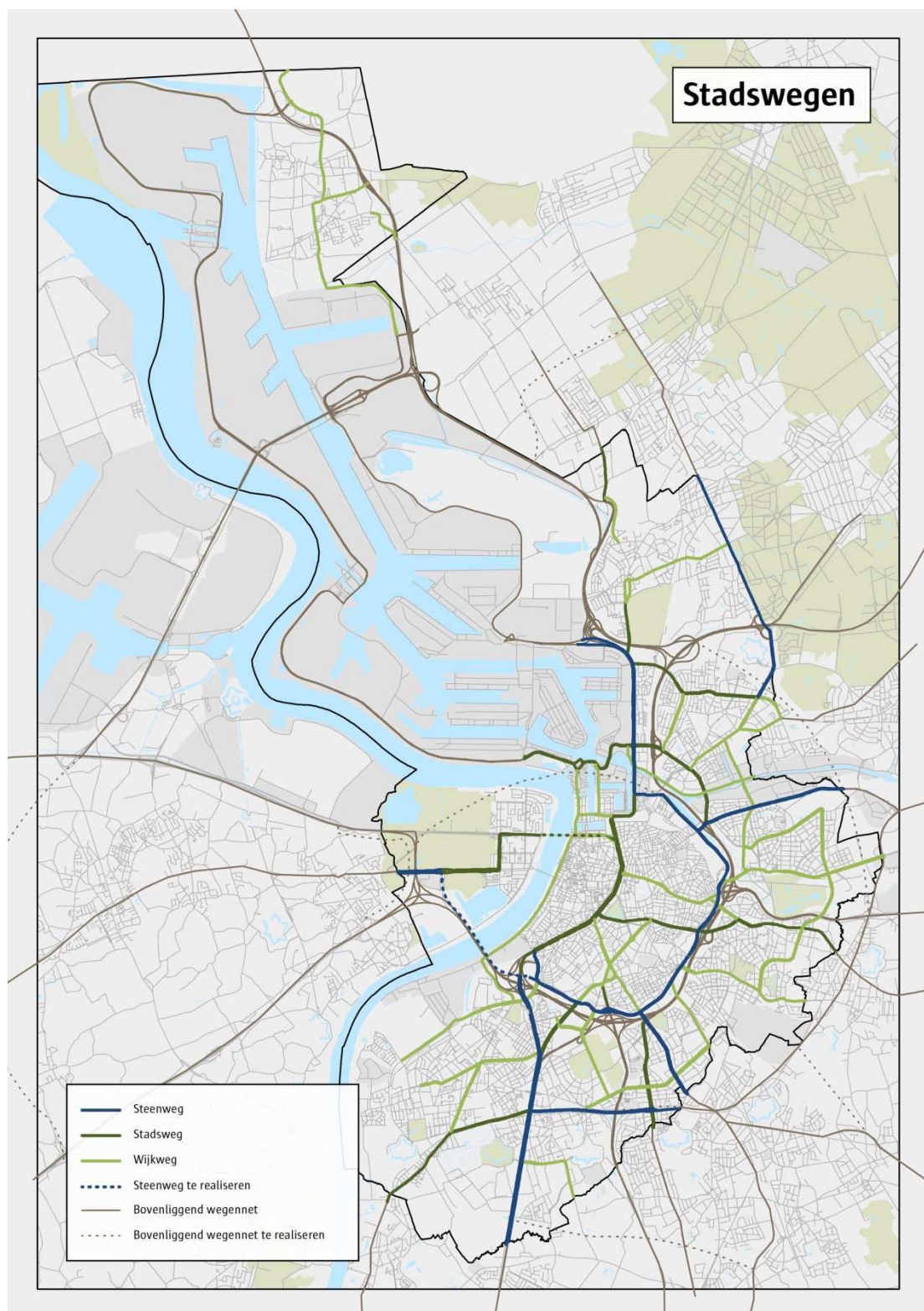
**In functie van de morfologie van de wegen en de beschikbare ruimte zullen we keuzes moeten maken. Dit kan onder ander resulteren in een ontvlechting van routes (bijvoorbeeld door de realisatie van parallelle fietsroutes).*

Selectie van steenwegen, stadswegen en wijkwegen

Antwerpen		
Steenweg	Stadsweg	Wijkweg
- Noorderlaan (tussen A12/A102 en IJzerlaan) - IJzerlaan - Slachthuislaan - Singel - Jan De Voslei (bovengronds) - N177 (Boomsesteenweg-zijkbanen A12) - Blancefloerlaan tot ASC OWV (N70) *Singelbrug tussen Nieuw Zuid en Regatta (na aanpassing spaghettiknoop)	- Ekersesteenweg - Havanastraat - Groenendaallaan - Straatsburgbrug - Siberiabruggen - Oosterweelsteenweg - Noorderlaan (van IJzerlaan tot Noorderplaats) - Leien - Ankerrui - Waaslandtunnel - Ch. De Costerlaan - Halewijnlaan - Blancefloerlaan (tussen ASC OWV en Halewijnlaan) - Plantin en Moretuslei - Jan Van Rijswijcklaan (tussen Olympiade en Singel) - Generaal Lemanstraat	- Groot Hagelkruis - Straatsburgdok-Noordkaai - Mexicostraat - Kattendijkdok-Oostkaai - Rijnkaai - Oosterweelsteenweg - Londen-Amsterdamstraat - Scheldekaaien (tussen Armstrongweg en Siberiastraat) - Brouwersvliet - Turnhoutsebaan - Carnotstraat - Gemeentestraat - Mechelsesteenweg - Belgiëlei - Van den Nestlei - Koningin Elisabethlei - Koning Albertparkweg - Jan Van Rijswijcklaan (tussen Singel en Generaal Lemanstraat) - Beukenlaan - Vogelzanglaan - Vilde Olympiadelaan - Emiel Vloorstraat - Generaal Armstrongweg
Berchem		
Steenweg	Stadsweg	Wijkweg
- Singel - Grotesteenweg (tussen grens Mortsel en Singel)	- R11 Krijgslaan (Sint-Bernardsesteenweg – N177) - Prins Boudewijnlaan – Elisabethlaan	- Ringlaan - Fruithoflaan - Roderveldlaan - Posthofbrug - Gitschotelei – Borsbeekbrug - Generaal Lemanstraat - Grotesteenweg (tussen Singel en Mechelsesteenweg)
Berendrecht-Zandvliet-Lillo		
Steenweg	Stadsweg	Wijkweg
		- Antwerpsebaan (tot aan NX) - Hollandseweg - Steenovenstraat (tussen A12 en Zandweg) - Monnikenhofstraat (tussen Krommeweg en districtsgrens)
Borgerhout		
Steenweg	Stadsweg	Wijkweg
Singel	- Luitenant Lippenslaan - Plantin en Moretuslei	- Stenenbrug - Turnhoutsebaan - Gitschotelei
Deurne		
Steenweg	Stadsweg	Wijkweg

Bischoppenhoflaan	- Herentalsebaan (tussen Boterlaarbaan en Stenenbrug) - Boterlaarbaan - Van Strydoncklaan	- Brug van den Azijn - Lakborslei - Ter Heydelaan - Ruggeveldlaan - Turnhoutsebaan - August Van de Wielelei - Stenenbrug - Florent Pauwelslei - Dascottelei - Boekenberglei - Gitschotellei - Drakenhoflaan - Borsbeeksesteenweg
Ekeren		
Steenweg	Stadsweg	Wijkweg
Kapelsesteenweg	Leugenberg	- Leugenbergbrug - De Beukelaerlaan - Steenstraat - Veltwijcklaan
Hoboken		
Steenweg	Stadsweg	Wijkweg
	Sint-Bernardsesteenweg (tussen grens Hemiksem en Krijgslaan)	- Sint-Bernardsesteenweg (Krijgslaan – De Bruynlaan) - De Bruynlaan - Antwerpsesteenweg (De Bruynlaan – Oudestraat) - Herenpolderburg – Schroeilaan
Merksem		
Steenweg	Stadsweg	Wijkweg
Bredabaan (tussen Kapelsesteenweg en kruispunt met Merksemheidelaan/Ringlaan)	- Theunisbrug - Groenendaallaan - Minister Delbekelaan - Ringlaan - Maantjessteenweg - Victor Govaerslaan	- Bredabaan (tussen kpt Merksemheidelaan/Ringlaan en Groenendaallaan) - Lambrechtschoekenlaan - Brug van den Azijn - Merksemheidelaan - Oudebareellei - Eethuisstraat - Vaartkaai
Wilrijk		
Steenweg	Stadsweg	Wijkweg
- N177 (Boomsesteenweg-zijrijbanen A12) - Jan de Voslei (bovengronds) - Krijgsbaan (R11 tussen Boomsesteenweg en grens Mortsel) - R11 Krijgslaan (Sint-Bernardsesteenweg – N177)	- Prins Boudewijnlaan - Jan Van Rijswijcklaan (tussen Olympiade en Singel)	- Doornstraat (grens Aartselaar – Krijgslaan) - Krijgslaan - De Bruynlaan - Groenenborgerlaan - Ringlaan

Selectie van 'wegen'



Straten op mensenmaat

De selectie van ontsluitingswegen (steenwegen, stadswegen en wijkwegen), bakent op districtsniveau woon- en verblijfsgebieden af. Hier staan het buurtleven en woon- en verblijfskwaliteit centraal. Deze gebieden worden zones 30, waar het STOP-principe van toepassing is (prioriteit gaat naar de meest kwetsbare verkeersdeelnemers, in deze volgorde: Stappers, Trappers, Openbaar vervoer en Privaat gemotoriseerd vervoer). Buurtwinkels, voorzieningen, pleintjes, zit- en speelplekken ... moeten aangenaam en veilig te voet of met de fiets bereikt kunnen worden dankzij een **fijnmazig netwerk van lokale straten**. Dit zijn onze woon(erf)- of winkelstraten. Binnen een stedelijke context dient deze categorisering verder gespecificeerd te worden. Daarom maakt de stad voor deze lokale wegen een verdere onderverdeling in **hoofdstraten, buurtstraten en woonstraten**. We richten deze straten op mensenmaat in, zonder daarmee in te grijpen in hun functie in het verkeersnetwerk.

De straten verschaffen bewoners en bezoekers met alle modi **rechtstreeks toegang** tot individuele percelen en ontsluiten deze naar wegen van een hogere categorie. Ze komen zowel voor in verblijfsgebieden met gemengde centrumfuncties of overwegend woonfuncties, als in industriegebieden (of havengebied). Omwille van hun specifieke plaats binnen het netwerk, kennen straten verschillende maten van verkeersintensiteit en ontsluiten ze verschillende types en grootteordes van functies. Bijgevolg zullen de straten onderling ook verschillen van inrichting.

Hoofdstraten hebben een belangrijke verblijfsfunctie (bv het bezoeken van lokale handel, horeca en voorzieningen, maar ook wonen ...) en een belangrijke verkeersfunctie op niveau van de buurt. In het bijzonder kan bereikbaarheid voor openbaar vervoer hier zeer belangrijk zijn. Hoofdstraten ontsluiten woonbuurten en/of centra en verwerken in principe enkel verkeer met herkomst of bestemming binnen de desbetreffende buurt of wijk. Ook de belangrijke lokale parkeerroutes behoren tot deze categorie. Het snelheidsregime is in de regel 30 km/u, maar afhankelijk van de plaatsgesteldheid, de functie van de straat voor het openbaar vervoer en de menging of scheiding van fietsverkeer, kan een snelheidsregime van 50 km/u gelden. Gelet op de hogere verkeersintensiteiten in hoofdstraten, zullen gemarkeerde oversteekplaatsen (zebrapaden) vaak noodzakelijk of wenselijk zijn.

Buurtstraten zijn woonstraten die in een rechtstreekse aansluiting voorzien op een weg of een hoofdstraat. Zij begeleiden het plaatselijk verkeer tussen de woonstraten en het hogere net van wegen. Door deze taak en/of door hun historisch gegroeide plaats in het stadsweefsel, verwerken buurtstraten iets hogere verkeersintensiteiten dan een woonstraat. De maximumsnelheid is 30 km/u. Auto's, fietsers, openbaar vervoer ... begeven zich hier in traag gemengd verkeer. Openbaar vervoer heeft hier echter lage frequenties.

Woonstraten zorgen voor de toegang tot en bereikbaarheid van de individuele percelen en/of functies. Die percelen worden ingevuld met woningen, winkels, recreatie... De verblijfsfunctie is hier uitermate belangrijk. Verkeer dat geen herkomst- en/of bestemming heeft in de straat of de onmiddellijke omgeving, is daarom niet gewenst. Deze straten kunnen ingericht worden als een woonerf, winkel(wandel)straat, voetgangersgebied... Ook hier geldt een maximumsnelheid van 30 km/u (of 20 km/u voor woonerven) en delen fietsers de rijbaan met het overige verkeer.

Categorie straten: hoofdstraat, buurtstraat, woonstraat					
Categorie	Hoofdfunctie	Snelheids-regime	Voorrangsstatuut	Fietspaden	Openbaar vervoer
Hoofdstraat (Lokale III)	verzamelen op buurniveau + toegang geven	30 / 50	voorrang van rechts	fietspaden of gemengd	halteren op rijbaan
Buurtstraat (Lokale III)	toegang geven	30	voorrang van rechts	gemengd	lage frequentie
Woonstraat (Lokale III)	toegang geven	30 / 20	voorrang van rechts	gemengd	geen of zeer lage frequentie

Selectie van hoofdstraten, buurtstraten en woonstraten

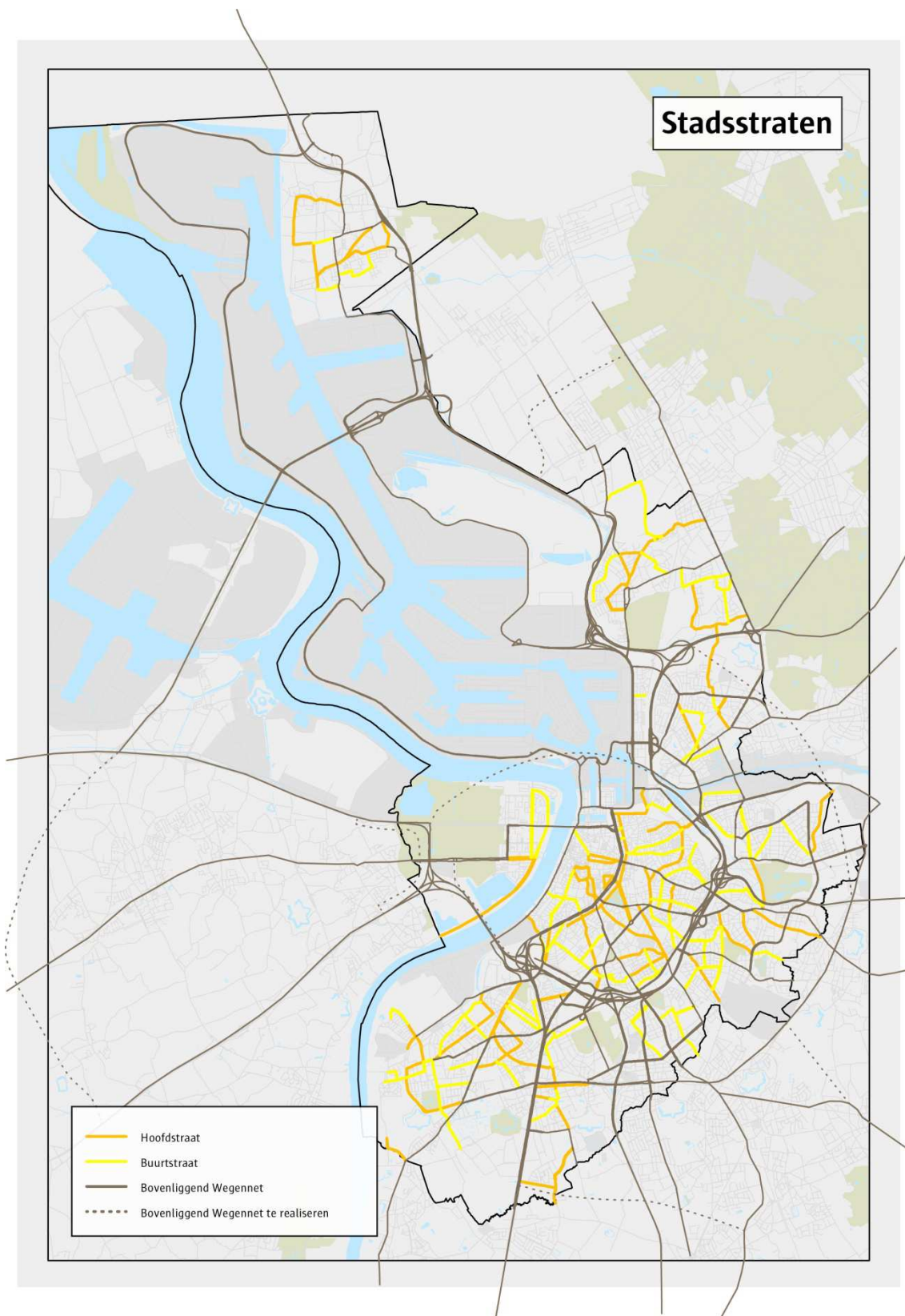
Antwerpen		
Hoofdstraat	Buurtstraat	Woonstraat
- Ferdinand Verbieststraat - Viaduct Dam - Ellermanstraat - Schijnpoortweg - Halenstraat - Stuivenbergplein - Van Kerckhovenstraat (tot Gasstraat) - Pothoekstraat - Kerkstraat - Van De Wervestraat - Van Maerlantstraat - Osystraat - Van Ertbornstraat - Quellinstraat - Rubenslei - Van Breestraat - Justitiestraat - Paleisstraat - Kipdorp - Lange Nieuwstraat - Stoopstraat - Meistraat - Hopland - Tabakvest - Bourlastraat - Leopoldstraat - Komedieplaats - Lange Gasthuisstraat - Oudaan - Kammenstraat - Nationalestraat (tussen Kammenstraat en Groenplaats) - Schoenmarkt - Huidevetterstraat - Quinten Matsijlei - Charlottalei - Lange Leemstraat - Stanleystraat - Mercatorstraat - Provinciestraat - Ommeganckstraat - Lange Lozannastraat - Karel Oomstraat - Montignystraat - Camille Huysmanslaan - Julius De Geyterstraat - Sint-Bernardsesteenweg (tussen De Bruynlaan en Emiel Vloorstraat) - Jan Van Gentstraat - Blancefloerlaan (tussen Halewijnlaan en Thonetlaan) - Beatrijslaan	- Schoonbroek - Sprangweelstraat - Manchesterlaan - Kalverstraat - Lange Lobroekstraat - Damplein - Handelstraat - Korte Zavelstraat - Sint-Elisabethstraat - Muizenstraat - De Coninckplein - Lange Beeldekenstraat - Pijlstraat - Cassiersstraat (tussen Leien en Van De Wervestraat) - Vondelstraat - Draakstraat - Kleine Beerstraat - Rolwagenstraat - Van Schoonbekestraat - Markgravelei - Brederodestraat - Oude Boomsesteenweg - Eglantierlaan - Kruishofstraat - Populierenlaan - Wolfstraat - Lange Altaarstraat - Abdijstraat - De Bosschaertstraat - Gloriantlaan - Thonetlaan - Galgenweellaan - Graaf Van Hoornestraat - Leopold De Waelplaats - Volkstraat - Nationalestraat - Kasteelpleinstraat - Kronenburgstraat - Scheldestraat - Sint-Paulusstraat - Minderbroedersrui - Sint Katelijnevest *Singel tussen Emiel Vloorstraat en Bolivarplaats (na aanpassing spaghettiknoop)	Alle overige
Berchem		
Hoofdstraat	Buurtstraat	Woonstraat

• Driekoningenstraat – Statiestraat • Boomgaardstraat • Posthoflei •	• Arbeidersstraat – Edelgesteentestraat – Lodewijk Van Berckenlaan (tussen Edelgesteentestraat en Bikschotelaan) • Dianalaan – Bacchuslaan • Bikschotelaan • Jan Moorkensstraat – Berchemstadionstraat • Filip Williotstraat – Rooiplein - Berchemboslaan • Wapenstilstandlaan – Zurenborgbrug • Uitbreidingstraat • Generaal Drubbelstraat – Meibloemstraat • Pretoriastraat • Cogels-Osylei • Tramplein • De Lescluzestraat (tussen Generaal Lemanstraat en Onze-Lieve-Vrouwstraat) – Sint-Hubertusstraat (tussen Generaal Lemanstraat en De Lescluzestraat) – Onze-Lieve-Vrouwstraat – Frans Van Hombeekstraat	• Alle overige
Berendrecht-Zandvliet-Lillo		
Hoofdstraat	Buurtstraat	Woonstraat
• Putsebaan (tussen Antwerpsebaan en Zoutestraat) • Zoutestraat (tussen Putsebaan en Zandweg) • Zandweg (tussen Zoutestraat en Dorpstraat) • Dorpstraat • Bosstraat • Krommestraat • Monnikenhofstraat (tussen Dorpstraat en Krommeweg) • Solftplaats	• Zandweg (tussen Dorpstraat en Antwerpsebaan) • Schouwvegerstraat • Cecilianenstraat • Van Couwervenstraat (tussen Cecilianenstraat en Gillis Damaesstraat) • Gillis Damaesstraat (tussen Van Couwervenstraat en Tongerlostraat)	• Alle overige
Borgerhout		
Hoofdstraat	Buurtstraat	Woonstraat
• Arthur Matthyslaan • Dokter Van de Perrelei • Montensstraat – Sergeyselsstraat – Moorkensplein – Eliaertsstraat •	• Berchemlei • Karel De Preterlei • Bikschotelei • Lodewijk Van Berckenlaan (tussen grens Berchem en Bikschotelaan) • Bacchuslaan • Collegelaan • Bleekhofstraat – Sterlingerstraat • Kroonstraat • Helmstraat • Gravinstraat – Gijselsstraat – Borsbeekstraat • Drossaardstraat - Kortrijkstraat	• Alle overige
Deurne		
Hoofdstraat	Buurtstraat	Woonstraat

• Schotensesteenweg • Hooftvunderlei • Sterckshoflei • Jozef Verbovenlei • Muggenberglei • (Oude) Herentalsebaan	• Tweemontstraat • Confortalei • Frank Craeybeckxlaan • Gallifortlei • Alfons Schneiderlaan • Menegemlei • Eksterlaar • Wouter Haeklaan • Ten Eeckhovelei	• Alle overige
Ekeren		
Hoofdstraat	Buurtstraat	Woonstraat
• Kloosterstraat • Dorpstraat • Driehoekstraat • Boerendijk • Schriek • Groot Hagelkruis • De Oude Landen • Laar	• Klein Heiken • Puihoek • Schoonbroek • Bilderdijkstraat • Jaak Van Haesendonckstraat • Jos Craeybeckxlaan (tussen J. Van Haesendonckstraat en Moerenhoutlaan) • Moerenhoutlaan • Leerhoeklaan • Prinshoeveweg • Hoogpadlaan • Baljuwlaan • Herautenlaan (tussen Baljuwlaan en Hoogpadlaan) • Oudebaan	• Alle overige
Hoboken		
Hoofdstraat	Buurtstraat	Woonstraat
• Sint-Bernardsesteenweg (De Bruynlaan – Kolonel Silvertopstraat) • Krijgslaan (Sint-Bernardsesteenweg – Jaak Schramplantsoen) - Jaak Schramplantsoen - Jozef Leemanslaan – Cockerillplaats – Louisalei • Berkenrodelei • Scheldelei (Schroeilaan – Graspolderlaan) • Steynstraat – Weerstandlaan • Hendriklei (Weerstandlaan – Lageweg) • Emiel Vloorsstraat (Lageweg- Herenpolderbrug)	• Broydenborglaan (Krijgsbaan) Meerlenhoflaan) – Oudestraat • Antwerpsesteenweg (Oudestraat – Kioskplaats) • Kioskplaats • Kapelstraat • Daniel Baginierlaan • Lenaart de Landrelaan (Daniel Baginierlaan – Maccabilaan) • Eikenlei – Meerlenhoflaan • Aartselaarstraat • Lageweg – Van de Perrelei • Krugerstraat • Scheldelei (Graspolderlaan - Jan Van de Wervelaan) – Jan Van de Wervelaan (Scheldelei – Restrigenlaan) • Broydenborglaan (Krijgslaan – Sint-Bernardsesteenweg) – Groenstraat	• Alle overige
Merksem		
Hoofdstraat	Buurtstraat	Woonstraat

- Nieuwdreef - Ryenlanddreef - Dokter Maurice Timmermanslaan - Kroonplein (tussen D.M.Timmermanslaan en Catershoflaan) - Catershoflaan (tussen Kroonplein en Maantjessteenweg) - Laaglandlaan (tussen Maantjessteenweg en B.E.Waghemansbrug) - Burgemeester Eduard Waghemansbrug	- Gildestraat - Constant De Jongstraat - Terlindenhofstraat - Rodeloopstraat - Laaglandlaan (tussen Kroonplein en Maantjessteenweg) - Sint-Bartholomeusstraat	Alle overige
Wilrijk		
Hoofdstraat	Buurtstraat	Woonstraat
- Atomiumlaan - Kleine Doornstraat - Doornstraat (tussen Krijgslaan en Oudestraat) - Jules Moretuslei - Kleinesteenweg (tussen N177 en parking Bist) - Heistraat (tussen Dokter Veeckmanslaan en parking Mastplein) - Coöperatielaan – Letterkundestraat - Michel Willemslaan – Pastoor Bauwenslaan – Berkenrijkslaan – Dokter Veeckmanslaan	- Valaardreef – Egied Segerslaan – Ridderveld - Oudestraat - Heistraat (tussen parking Mastplein en Bist) - Bist - Kleinesteenweg (tussen parking Bist en Bist) - Heistraat (tussen Kruishofstraat en Dokter Veeckmanslaan) - Kruishofstraat - Eglantierlaan - Groenstraat is te bespreken	Alle overige

Selectie van 'straten'



Ontsluiting KMO-zones en industrieterreinen

Antwerpen heeft een aantal belangrijke industriegebieden: zones waar clusters van grote bedrijven of industrie gevestigd zijn. Deze zones vormen eigenlijk **afgebakende 'vlekken'** binnen de wegencategorisering. De wegen in deze gebieden zijn in principe van het type 'lokale III': zij verwerken enkel verkeer met bestemming of herkomst in industriegebieden en verlenen directe toegang tot afzonderlijke bedrijven en percelen met een industriële bestemming.

Specifiek voor de bestemmingen die binnen deze gebieden worden ontsloten, zijn **meer en zwaarder verkeer** en relatief veel manoeuvres: dit stelt ook specifieke eisen aan de inrichting. Zo gaat het vaak om bredere wegen met grote bochtstralen en geldt er een snelheidsregime van 50 km/u of lager. Binnen de vlekken kan daarom afgeweken worden van de inrichtingsprincipes voor de overige straten van het type 'lokale III'.

De industrieterreinen worden ontsloten door een **industriehoofdstraat**. Industriehoofdstraten moeten de terreinen ook ontsluiten voor werknemers en bezoekers met de fiets (veelal aparte fietspaden) en het openbaar vervoer (halteert hier op de rijbaan).

De overige **industriestraten** verlenen toegang tot de individuele bedrijfsperven. Zij functioneren veelal op een gelijkaardig niveau als woonstraten, en lenen zich doorgaans tot traag gemengd verkeer. Deze straten lenen zich niet of beperkt tot busverkeer.

Door de organische groei van de stad en haar wegennetwerk zijn vele industrieterreinen **suboptimaal ontsloten** naar het hoger wegennet. Er bestaan veel alternatieve aanrijroutes door districtskernen en woonbuurten. Waar nodig dienen ingrepen uitgevoerd te worden om het zware vrachtverkeer zo direct mogelijk naar het hogere wegennet te leiden (Industriezone Wilrijk: Moerelei, Industriezone Albertkanaal: Vaartkaai en Belcrowlaan).

De stad verleent ten volle haar medewerking aan het **vrachtroutenetwerk** van de Vlaamse Overheid dat een belangrijke referentie zal zijn voor alle professionele GPS gebruikers. Zo zullen GPS routes en borden langs wegen op elkaar afgestemd worden. Hierdoor wordt de verkeersleefbaarheid van onze stad beter en vermindert het zoekverkeer. Ook met bewegwijzering kan hier een belangrijke stap voorwaarts gezet worden.

Categorie industriehoofdstraten en industriestraten

Categorie	Functie	Snelheidsregime	Vorrangsstatuten	Fietspaden	Openbaar vervoer
Industriehoofdstraat (Lokale III)	verzamelen op niveau industriezone + toegang geven	30 / 50	voorrang van rechts	fietspaden	halteren op rijbaan
Industriestraat (Lokale III)	toegang geven	30	voorrang van rechts	gemengd	geen of zeer lage frequentie

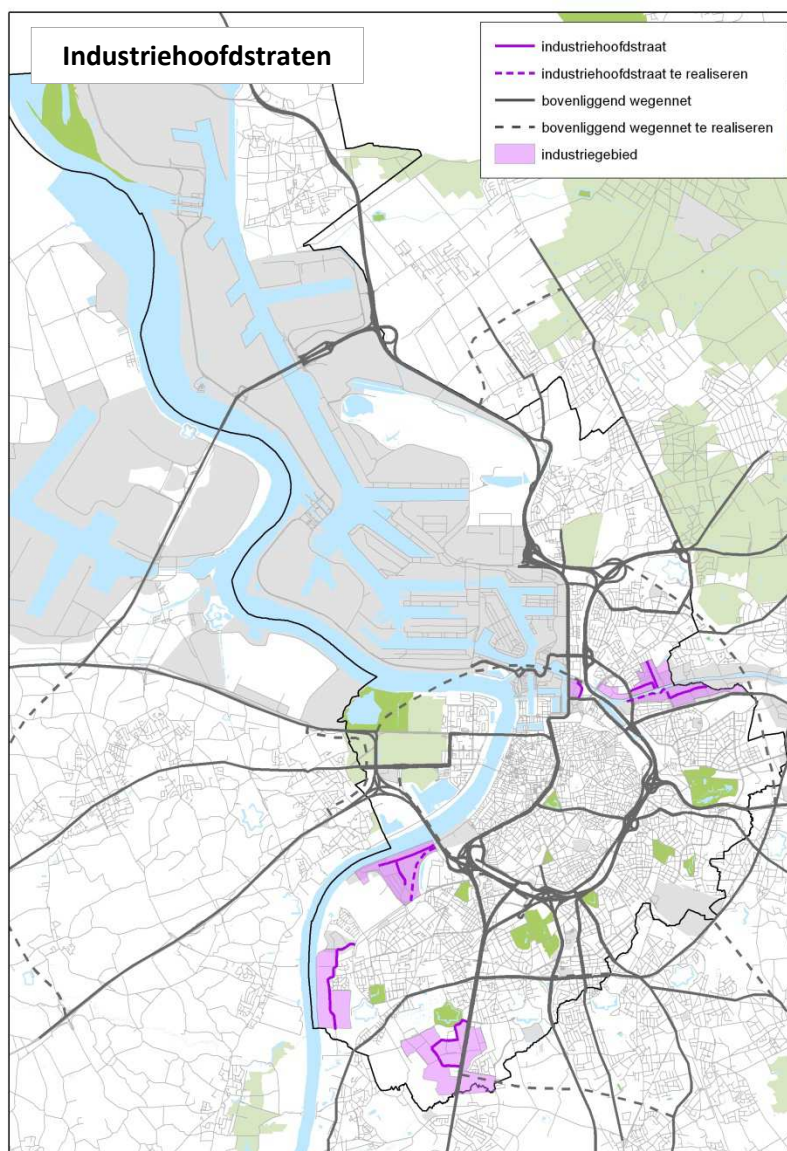
Selectie van industriehoofdstraten		
Antwerpen		
Industrieterrein	Industriehoofdstraat	Industriestraat
Blue Gate Antwerp	- Bredastraat - D'herbouvillekaai/Olieweg (nieuwe Industriehoofdstraat)	Alle overige
Deurne/Merksem		
Industrieterrein	Industriehoofdstraat	Industriestraat
- Albertkanaal: noordkant (oa. Dokske) - Albertkanaal: zuidkant	- Vaartkaai + Eugeen Meeusstraat + Westkaai (tussen Vaartkaai en E. Meeusstraat) + Oostkaai - Jaagpad thv Kronenburg - Belcrowlaan + doortrekking	Alle overige
Hoboken		
Industrieterrein	Industriehoofdstraat	Industriestraat
Boombekelaan-Ketelmakerijstraat- Vulkanstraat	As Van Praetstraat - Adolf Greinerstraat – Kapelstraat – Leo Bosschaertlaan – Lenaart de Landrelaan – Maccabilaan – Boombekelaan	Alle overige
Wilrijk		
Industrieterrein	Industriehoofdstraat	Industriestraat
Terbekehof	- Terbekehofdreef - Elektronikalaan - Oudebaan - Moerelei	Alle overige

Speerpunten KMO-zones en industrieterreinen

- Proactief aanpassingen/optimalisering van het vrachtroutenetwerk voorleggen aan de partners
- Inzetten op bewegwijzering
- Herorganiseren van het industriegebied rondom Albertkanaal:
- Doortrekking van de Belcrowlaan tot Industrielaan
- Verhoging bruggen
- Jaagdpad parallel aan Tweemontstraat tot ontsluitingsweg ombouwen
- Ontsluiten via Vaartkaai en via Belcrowlaan/Bisschoppenhoflaan naar het hoger wegennet
- Circulatie ingrepen industrieterrein Terbekehof, Wilrijk:

- Verkeer uit Fotografielaan en Terbekehofdreef verplicht afbuigen naar Moerelei door de herinrichting van deze 2 kruispunten
- Optimaal aanleggen circulatie nieuw industrieterrein Blue Gate Antwerp
- Maximaal via industriehoofdstraat naar de Spaghettiknoop ontsluiten
- Vermijden stedelijke wijkwegen
- Bereikbaarheid linker- en rechteroever haven verbeteren:
- Optimaliseren aansluiting Vossenschijnstraat naar toekomstige Oosterweelknoop en Op- en afritten Noorderlaan/A12. Zo vrachtverkeer op de Noorderlaan terugdringen
- Nieuw aansluitingscomplex op de A12 ter hoogte van de Dijkstraat

Industriehoofdstraten



Multimodale stedelijke knooppunten

Wanneer het erop aankomt zo zuinig mogelijk te werken met de voorhanden zijnde ruimte en infrastructuren, hebben knooppunten belangrijk potentieel voor een efficiënte **multimodale mobiliteitsorganisatie**. Dit potentieel is te danken aan hun locatie, vormgeving, organisatie, functioneren en hun locatie op kruisingen tussen verschillende vervoersnetwerken: wegen en straten, fietsroutes, tram- en buslijnen en treinverbindingen. Het succes van multimodale grootstedelijke knooppunten is met name sterk gelieerd aan het (groot)stedelijke openbaar vervoernet (met in het bijzonder stationsomgevingen en belangrijke premetrostations). Het zijn overstappunten in ketenverplaatsingen van gebruikers en vormen op zich ook vaak aantrekkingspunten voor allerlei functies. Net daardoor zijn het ook kansrijke locaties voor een intensifiëring van stedelijke programma's en verdichting.

Onze stad is doorheen de eeuwen radio-concentrisch gegroeid: eerst rondom de grachten, dan de Leien, en later de Brialmontomwalling, de forten... Dit groeipatroon vertaalt zich ook in het wegennet en het openbaar vervoersnetwerk. Beide zijn zeer sterk georiënteerd op de kernstad, met grote knopen aan Groenplaats en Rooseveltplaats/Astridplein. Vandaag functioneert Antwerpen echter als een **policentrische stad**, met meerdere kernen en aantrekkingspolen op meerdere plekken in onze stad. Het wegennetwerk en het tram-en busnetwerk moeten hieraan aangepast worden. Een anders georiënteerd netwerk en nieuwe knopen dringen zich ook daarom op.

Langsheen Singel en Ring realiseren we **multimodale knooppunten** die ontsluiting bieden aan treinstations (Luchtbal, Berchem en Zuid, maar ook (op)nieuw te openen stations op voorstadslijnen, zoals Schijnpoort of Ooststation), directe tram- en premetrolijnen en/of belangrijke fietsroutes (Foorplein, Schijnpoort, station Zegel aan de Turnhoutsebaan...). Deze knopen liggen op fietsafstand van het stadscentrum. We voorzien op deze knooppunten dan ook de nodige faciliteiten voor fietsers, zoals fietsstallingen, een gevarieerd aanbod aan fietsdeelsystemen (Vélo, Blue Bike...)... Naast met fiets en openbaar vervoer zijn deze knooppunten ook vlot bereikbaar met de wagen en is er voldoende parkeeraanbod. Parkeren doe je aan dagprijs. Een optie is om in parkingprijs de prijs van het na-traject met openbaar vervoer en/of leenfietsensysteem te vatten. We werken dit verder uit in hoofdstuk 3.

Buiten de zone van de Singel hebben voornamelijk **(voorstads)treinstations** een belangrijke verknopingsfunctie, zoals Hoboken-Polder, Ekeren of Linkeroever. Het is belangrijk dat deze knooppunten direct en vlot aansluiten op bus- of tramlijnen, over voldoende parkeerplaatsen beschikken en kwaliteitsvolle fietsenstallingen aanbieden.

Ten slotte zijn er ook **tram- of premetroknooppunten in de stad** (Groenplaats, Opera, Nationale Bank, Harmonie, Van Eedenplein...) die het tramnetwerk aan elkaar schakelen. Op deze locaties kunnen reizigers zich immers (her)oriënteren binnen het netwerk dankzij de vele aansluitingen. De aansluiting van parking, het tram- en busaanbod, ruime fietsenparkings en leenfietsssystemen op deze knooppunten, is een cruciale schakel in een geoptimaliseerd pendel- en bezoekersverkeer binnenin het lokale stadnetwerk (van woning naar station, van station naar kantoor ...).

Knooppunten zijn interessante plekken om de **stedelijke dynamiek** te stimuleren en kunnen een grote invloed uitoefenen op hun omgeving. Knooppunten met een gemengde ontwikkeling verhogen de efficiëntie van het vervoersnetwerk: pieken worden afgevlakt, dalen opgevuld en investeringen in infrastructuur renderen beter. Het concentreren van het aanbod (lijnen) gaat dan immers hand in hand met het ruimtelijk concentreren van gebruikers.

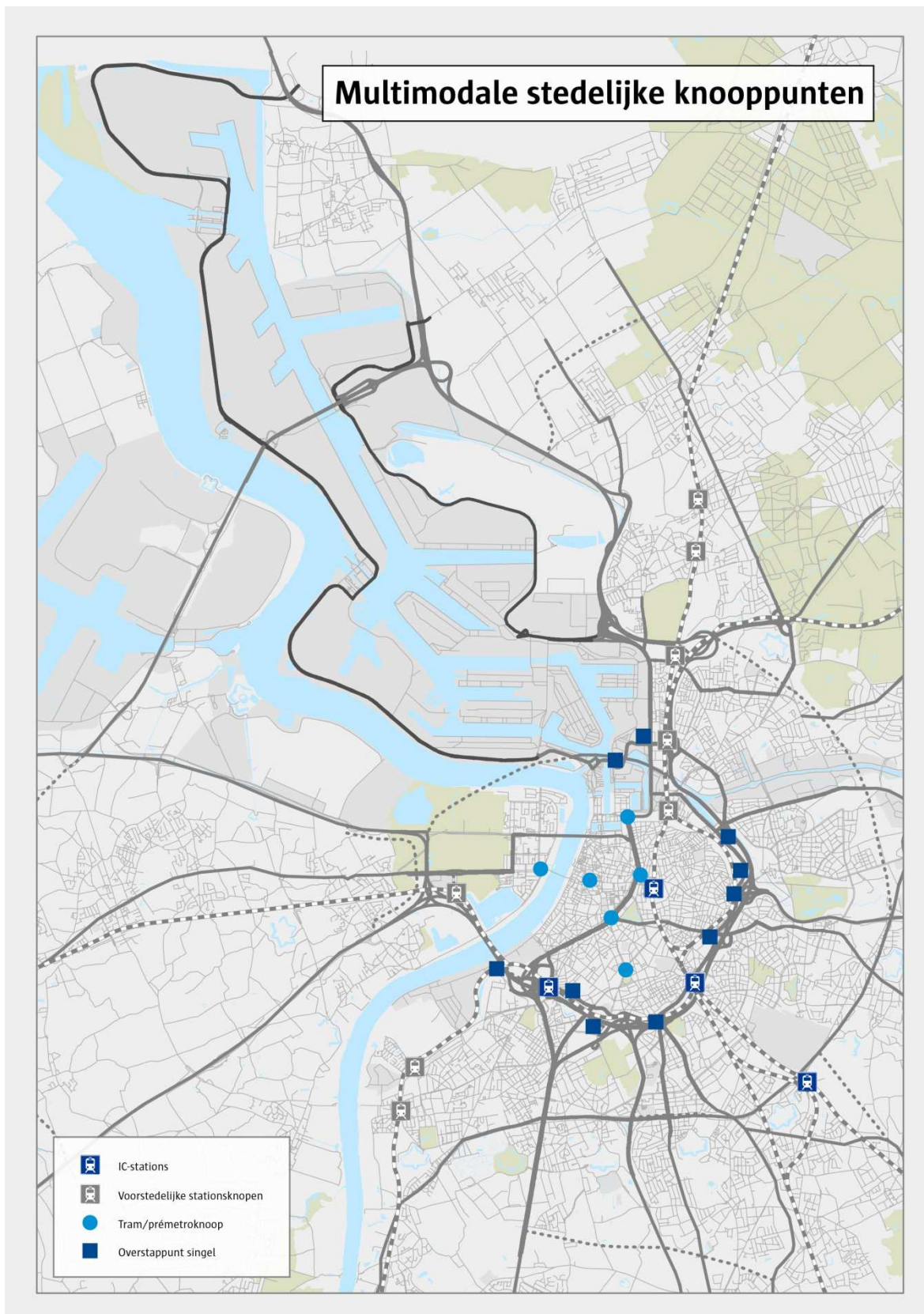
Multimodale bereikbaarheid is een belangrijke **vestigingsfactor**. Goed bereikbare plekken hebben een aantrekkingskracht op verschillende activiteiten. Het zijn de ideale locaties voor het ontwikkelen van aantrekkelijke gemengde stedelijke milieus. Locaties die en goed per auto, per fiets en per openbaar vervoer bereikbaar zijn, geven mensen de keuze. Afhankelijk van het weer, de vertragingen op het spoor, de prijs en het doel van de reis, kunnen mensen kiezen met welk vervoermiddel ze reizen. Door nieuwe woon- en werkmilieus te ontwikkelen op plekken die nu al goed bereikbaar zijn per auto en openbaar vervoer, maken we optimaal gebruik van de bestaande infrastructuur.

Uiteraard zijn ontwikkelingsopportuniteiten en -mogelijkheden aan knooppunten locatiegebonden en hangen ze in sterke mate af van het mobiliteitsprofiel van de plek. Sommige functies genereren meer reizigers per openbaar vervoer dan andere. Bij het ontwikkelen van knooppunten zou vooral ingezet moeten worden op die functies die veel openbaarvervoerreizigers aantrekken. Voor een vitale omgeving is een **menging van functies** wenselijk: milieus die alleen op werken gericht zijn, functioneren vooral op weekdays tussen 7 uur 's ochtends en 6 uur 's avonds, waardoor in de avond een onplezierige, desolate sfeer ontstaat. Kantoren en grotere voorzieningen zullen zich niet snel bij een klein station vestigen, maar ook hier draagt het mengen van lokale voorzieningen bij aan een aantrekkelijk stationsomgeving. Op die manier wordt het eenvoudig voor de reiziger om allerlei activiteiten te combineren.

O&O multimodale stedelijke knooppunten

- Knooppunten in het stadsnetwerk uitwerken als essentiële, multimodale spinnen voor de uitwisseling tussen de verschillende modi
- Multimodale knooppunten ter hoogte van de "R1" (Ring en Singel): multimodaal ontsloten, betalend (dagprijs), gekoppeld aan specifieke attractiepunten en/of als uitvalsbasis richting centrum. Een optie is om in parkingprijs de prijs van het na-traject met openbaar vervoer en/of leenfietsensysteem te vatten.
- Stationsomgevingen optimaliseren binnen het systeem van knooppunten door de inplanting van zo divers mogelijke fietsvoorzieningen (bv. Blue-bike, stallingen, fietsdeelsysteem, ...)
- Voorstadsstations ontwikkelen tot volwaardige knooppunten
- Verder uitbouwen van belangrijke tram- en premetroknooppunten
- Verdichtings- en ontwikkelingsmogelijkheden onderzoeken aan lokale knooppunten

Multimodale stedelijke knooppunten



Centrale plek voor de voetganger

In een stad als Antwerpen, met mooie historische stadsdelen en gebouwen en met bruisende winkelstraten, geven wandelaars in grote mate vorm en betekenis aan het beeld van een levendig stadsleven. De mensen op pleintjes en in de straten die op weg zijn naar huis, school, werk, winkel, sportclub, cultureel centrum..., de joggers en kuieraars langs de kaaien en in onze parken, maar ook de uitgestapte automobilist of passagier en de afgestapte fietser: iedereen is voetganger. Voetgangers verdienen dan ook een centrale plaats in het stadsnetwerk, en de stad wil deze centrale plaats mee verzekeren door de uitwerking van een **visie voor voetgangers in de stad**. De categorisering van de wegen vormt ook hier het eerste uitgangspunt. Dit betekent dat voetgangers een consequente en veilige plaats krijgen toegewezen op de wegen en in de straten van het stadsnetwerk.

De **toegankelijkheid** van het stadsnetwerk moet verzekerd zijn voor alle voetgangers. Voor barrières en zwarte punten worden structurele oplossingen gezocht, zoals de Parkbrug die Park Spoor Noord met het Eilandje zal verbinden, de ondertunneling van de Leien ter hoogte van het Operaplein (in functie van de Via Sinjoor)... Toegang en vrije doorgang voor rolwagens en kinderwagens en duidelijke geleiding voor visueel gehandicapten, moeten vanzelfsprekende uitgangspunten zijn bij het optimaliseren van de voetgangersnetwerken. Samen met het Centrum voor Toegankelijkheid Provincie Antwerpen (CTPA), de Werkgroep Antwerpen Toegankelijk (WAT), de Minder Mobielen Centrale en andere partners, denkt de stad ook verder na over de ondersteuning van personen voor wie het moeilijker is zich zelfstandig te verplaatsen. De stad breidt het systeem van blindengeleiding uit op basis van logische assen en werkt zo ontbrekende schakels weg. De aanleg van blindengeleidingssystemen wordt ook steeds geïntegreerd in heraanlegprojecten op het openbaar domein.

Van het stijgende aandeel **jonge kinderen en ouderen** in de Antwerpse bevolking (zie ook deel I), is een groot deel voetganger. Het mobiliteitsbeleid bewaakt daarom mee de ruimtelijke strategie van nabijheid, zodat deze bewoners scholen, winkels en voorzieningen in de buurt te vinden, maar ook veilige fietsroutes en openbaar vervoerhaltes voor verdere verplaatsingen. Het verkeersveiligheidsbeleid besteedt ook bijzondere aandacht aan deze groepen. Onder andere door de focus op obstakelvrije voet- en fietspaden en op veilige routes naar school en naar speelplekken (zie deel III).

Er is ook bijzondere aandacht voor **economisch en toeristisch belangrijke assen**, waar een continue en aangename doorgang voor voetgangers bijdraagt aan de levendigheid en gezondheid van onze winkelgebieden en horeca. Zo zal de realisatie van de "Via Sinjoor" op termijn een continue en aangename wandeling mogelijk maken van het Centraal Station, over de De Keyserlei en de Meir, tot aan de Schelde. Na de werken aan het Operaplein kunnen we de voetgangers-as ter hoogte van de Meirbrug vervolledigen. Intussen richten we dit gebied nu al op periodieke tijdstippen in als voetgangersgebied.

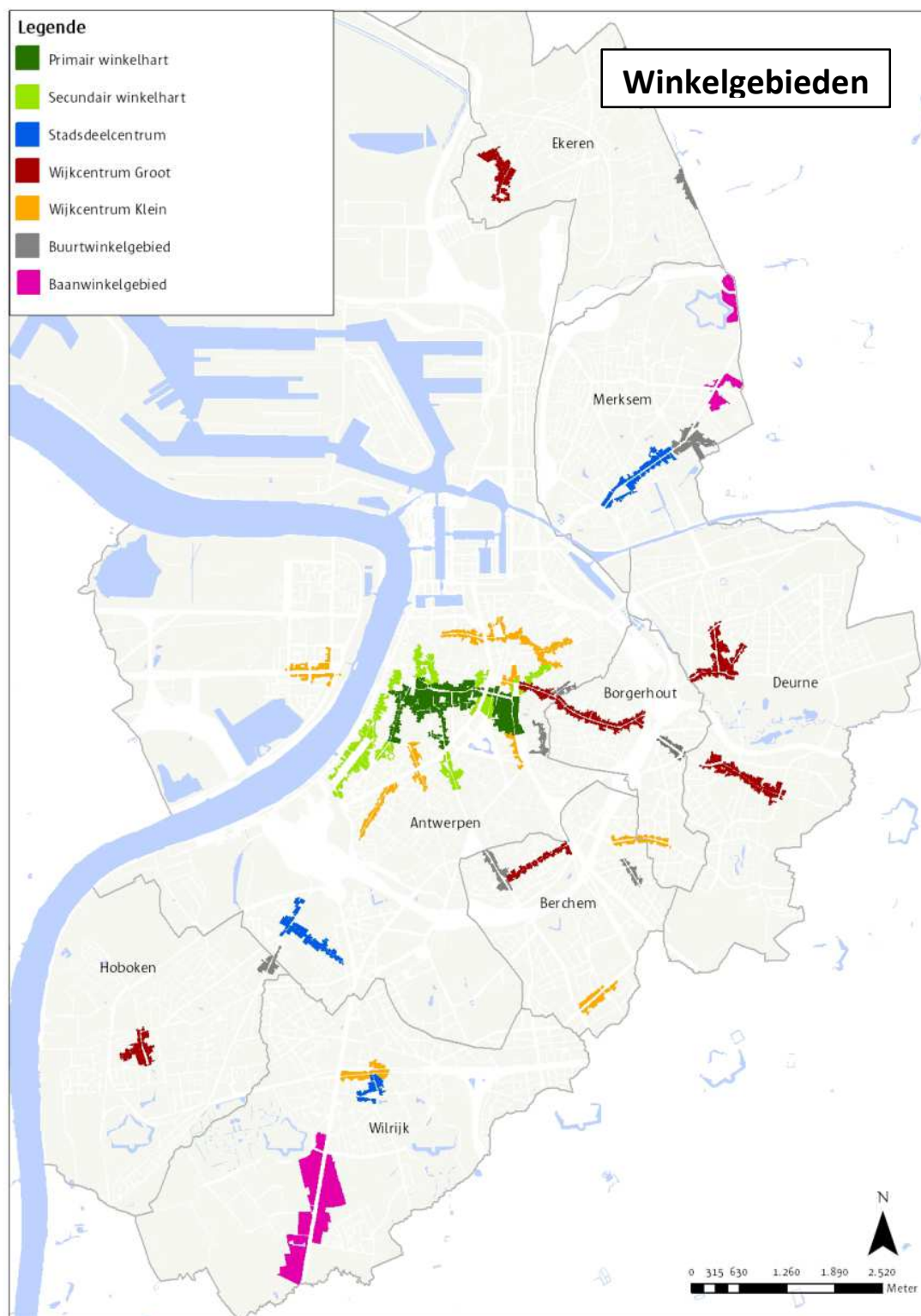
Overal in de stad en de districten zijn er kleinschaligere maar belangrijke economische assen waar veel aandacht moet gaan naar de kwaliteit van de **publieke ruimte** en het comfort van de voetganger. Voorbeelden van zulke economische wandelassen zijn Brederodestraat (Antwerpen), Driekoningenstraat-Statiestraat (Berchem), Bist-Heistraat (Wilrijk), Abdijstraat-TIR, Handelsstraat (Antwerpen), Kloosterstraat-Dorpstraat-Kristus Koningplein (Ekeren), Kioskplaats-Kapelstraat (Hoboken), de en de 'Oude' Herentalsebaan (Deurne).

Maar de stad ziet een nog meer centrale plaats voor de voetganger. Ze zal inzetten op autoluwe gebieden tijdens specifieke evenementen. Ze bekijkt de mogelijkheden om winkelstraten tijdens

koopzondagen, solden-periodes ... autovrij te maken. Op deze wijze zetten we stappen naar een verdere uitbreiding van autovrije gebieden, zonder de bereikbaarheid en leefbaarheid te hypothekeren.

Speerpunten centrale plek voor de voetganger

- Visie uitwerken voor de voetganger in de stad
- Consequente en veilige plaats toewijzen aan voetgangers bij de inrichting van wegen en straten
- Oplossingen formuleren voor barrières (bv infrastructuur, water ...) en conflicten tussen voetgangers en andere modi (bv kruisingen openbaar vervoer, wandelstraten ...)
- Op projectbasis experimenteren met grotere autovrije gebieden en de synergie tussen koopzondagen en autoluwe gebieden bekijken.
- Barrières overbruggen en de toegankelijkheid van het stadsnetwerk vrijwaren voor alle voetgangers, rolwagens, kinderwagens, blinden, slechtzienden, ouderen ...
- Netwerk van blindengeleiding verder aanleggen en finaliseren
- Investeren in de publieke ruimte op economisch en toeristisch belangrijke wandelassen
- De Via Sinjoor realiseren
- De Meirbrug inrichten op maat van de grote voetgangersstromen
- Het autovrije Operaplein realiseren als voetgangersverbinding tussen de De Keyserlei en de Meir



Stevig stedelijk tramnetwerk

De stad wil dat de tramlijnen op haar grondgebied samen uitgroeien tot een **stevig stedelijk tramnetwerk** van stamlijnen en stedelijke tramlijnen, aangevuld met kleinere milieuvriendelijke stadsbussen. In onze zones-30 willen we hoogfrequente buscorridors vermijden. Waar bussen nodig zijn, willen we dat hybride of elektrische types worden ingezet. Bovenop een optimaal stedelijk tramnetwerk wil de stad bestaande en nieuwe vormen van openbaar en collectief vervoer ondersteunen. In het derde deel van het mobiliteitsplan wordt daarom ingegaan op het verder ondersteunen van autodelen, het geven van nieuwe stimulansen en uitstraling aan de Antwerpse taxi en het ondersteunen van nieuwe vormen van taxivervoer (bv fietstaxi, watertaxi ...).

Stedelijke tramlijnen ontsluiten districten en wijken. Ze rijden bovengronds en minder snel en kennen kortere halteafstanden. Ze moeten voldoende capaciteit bieden en stipt en regelmatig rijden. In principe maken deze lijnen geen gebruik van de premetro. Rijden in gemengd verkeer kan daar waar er voldoende doorstroming (bv verkeerslichtenregelingen, vrije aanloop naar verkeerslichten, lage verkeersintensiteiten) en veiligheid (bv veilige kruisingen met andere modi en beschermde oversteekplaatsen voor voetgangers en fietsers) geboden kan worden.

De stad pleit voor een **tangentiële uitbreiding** van het stedelijk tramnet. Op korte termijn wenst de stad onderzoek naar een tram op de kaaïen, op middellange termijn naar een tram op de Singel en op lange termijn wil ze de mogelijkheden bestuderen voor een tram ter hoogte van de Krijgsbaan. In afwachting van de realisatie van deze tangentialen, pleit de stad voor een pragmatische oplossing op kortere termijn. Zo kan er een Districtenlijn worden uitgewerkt door bestaande segmenten optimaal in te zetten en oplossingen voor ontbrekende schakels te onderzoeken (Merksem – Deurne Noord – Deurne Zuid – Berchem). Het afbouwen van buslijnen naar bepaalde overstappunten rond de stad kan ook gepaard gaan met het deels invullen van de tangentiële vraag in de stadsrand, op de Singel of in de 20^e-eeuwse gordel.

Om het openbaar vervoeraanbod op Linkeroever-Noord te optimaliseren, stellen we voor om (sommige) streeklijnen met eindhalte aan het Frederik Van Eedenplein door te laten rijden naar Linkeroever-Noord. Met De Lijn willen we nadien de noodzaak van een tramantenne naar Linkeroever-Noord evalueren op basis van een kostenbaten-analyse, rekening houdend met de aanwezigheid van een hoogfrequente tram-as op de Blancefloerlaan en een busaanbod naar Linkeroever-noord.

Een tram door onze stadskern en woonwijken laten rijden, loopt niet altijd van een leien dakje. De traminfrastructuur vraagt ruimte en deze strookt niet altijd met de beperkte beschikbare ruimte. Waar mogelijk wordt de traminfrastructuur lokaal aangepast om zich beter in de omgeving te integreren. Voorbeelden hiervan zijn de verlenging van tram 12 (en het opheffen van de keerlus in de Van der Delfststraat) en het supprimeren van de keerlus aan Eksterlaar door de terminus van tramlijn 9 te verplaatsen.

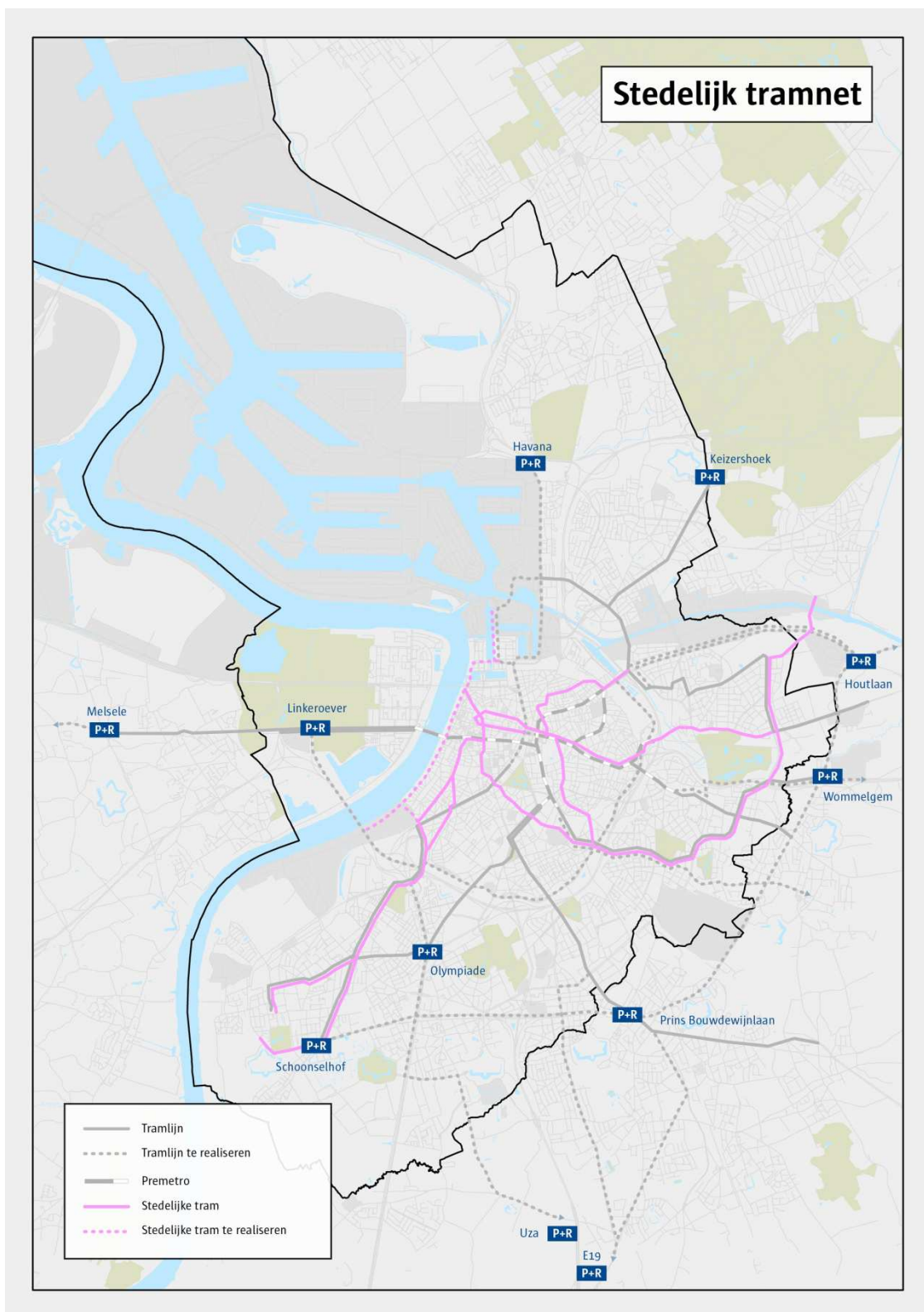
Stedelijk tramnetwerk

Categorie	Functie	Actieradius	Tussenafstand haltes	Snelheid	Frequentie spitsuur
stedelijke tram	ontsluiten op stedelijk niveau	stad Antwerpen	400m	≥ 20 km/u	5
stadsbus	ontsluiten op stedelijk niveau	stad Antwerpen	400m	≥ 20 km/u	4

O&O *stevig stedelijk tramnetwerk*

- Tangentiële uitbreiding van het stedelijk tramnet met:
- Districtentramlijn op korte termijn (na realisatie Ruggenveldlaan is dit mogelijk)
- Tram op kaaïen
- Verbeteren en verdichten van de stadslijnen (bv oversteek tram 11 aan Plantin en Moretuslei, conflict tram-fiets in Halenstraat, inpassing tramlijnen kioskplaats-Lelieplaats, keerlus tram 12 naar Merksem ...)
- Selecties voor nieuwe stedelijke lijnen
- Tramlijn Scheldekaaïen en Nieuw-Zuid
- Tramlijn Hoboken (via Krijgsbaan naar Moretuswijk)
- Stedelijke tramlijn die we in vraag stellen: tramverlening Linkeroever-Noord
- De stad stelt voor om (sommige) streeklijnen die een eindhalte hebben aan Frederik Van Eedenplein door te laten rijden naar Linkeroever-Noord
- Maatregelen nemen om een betrouwbare en stipte dienstverlening aan te kunnen bieden
- Samen met De Lijn kijken waar het tramnet mits infrastructurele ingrepen beter ingepast kan worden binnen het stedelijk weefsel, en waar er door toevoeging van bochten/wissels meer exploitatiemogelijkheden ontstaan.

Stedelijk tramnet



Fijnmazig stadsfietsnet

Het stadsfietsnet bestaat uit lokale routes in de stad en is een logische verfijning van het hoofdfietsnet. De **belangrijkste doelstellingen** voor het stadsfietsnet zijn de verdere verfijning van het netwerk, het wegwerken van ontbrekende schakels en overbruggen van obstakels, het aanpakken van onveilige en oncomfortabele stukken en een betere afstemming van het stedelijk fietsnetwerk op het provinciale functionele en recreatieve fietsroutenet. Wederom vertrekt de stad hierbij vanuit een categorisering, met fietsroutes op niveau van de wijk enerzijds, en alle 'lagere' routes anderzijds.

De **wijkroutes** zijn de routes met de hoogste fietsintensiteiten en met directe verbindingen binnen de wijken van de districten. De routes worden qua inrichting vormgegeven door fietspaden of door veilige doorstroming binnen gemengd verkeer. De keuze van inrichting heeft enerzijds te maken met de categorie op het wegennet en de snelheid, en anderzijds met criteria zoals de intensiteit en de samenstelling van het verkeer. In de praktijk zullen de wijkroutes grotendeels bestaan uit fietspaden. Veilige doorstroming in gemengd verkeer kan enkel bij regimes van 30 km/u en lager.

De **verfijningsroutes** vervolledigen het fietsnet op het niveau van de hoofd-, buurt- en woonstraten. Zij lenen zich tot de dagdagelijkse kortere trajecten in het woon-, school-, werk-, recreatie- en (buurt)winkelverkeer. De fietser maakt hierbij gebruik van het netwerk van trage, fietsvriendelijke straten. De snelheidsregimes op dit niveau variëren tussen 20 en 30 km/u. In buurtstraten en woonstraten gaat het vrijwel altijd over fietsen in traag gemengd verkeer.

Stadsfietsnet			
Categorie	Functie	Actieradius	Gewenste gemid./snelheid
Wijkroute	Belangrijkste routes in de stad (of binnen een district). Zijn op lokaal niveau de routes met meeste fietsintensiteiten en directe verbindingen binnen de wijken	< 5 km	12 km/u
Verfijningsroute	Dagdagelijkse route binnen een diffuus net waar alle straten fietsvriendelijk zijn ingericht. In principe alle straten waar de fietser zijn eigen route uit selecteert voor een korte verplaatsing.	< 5 km	12 km/u

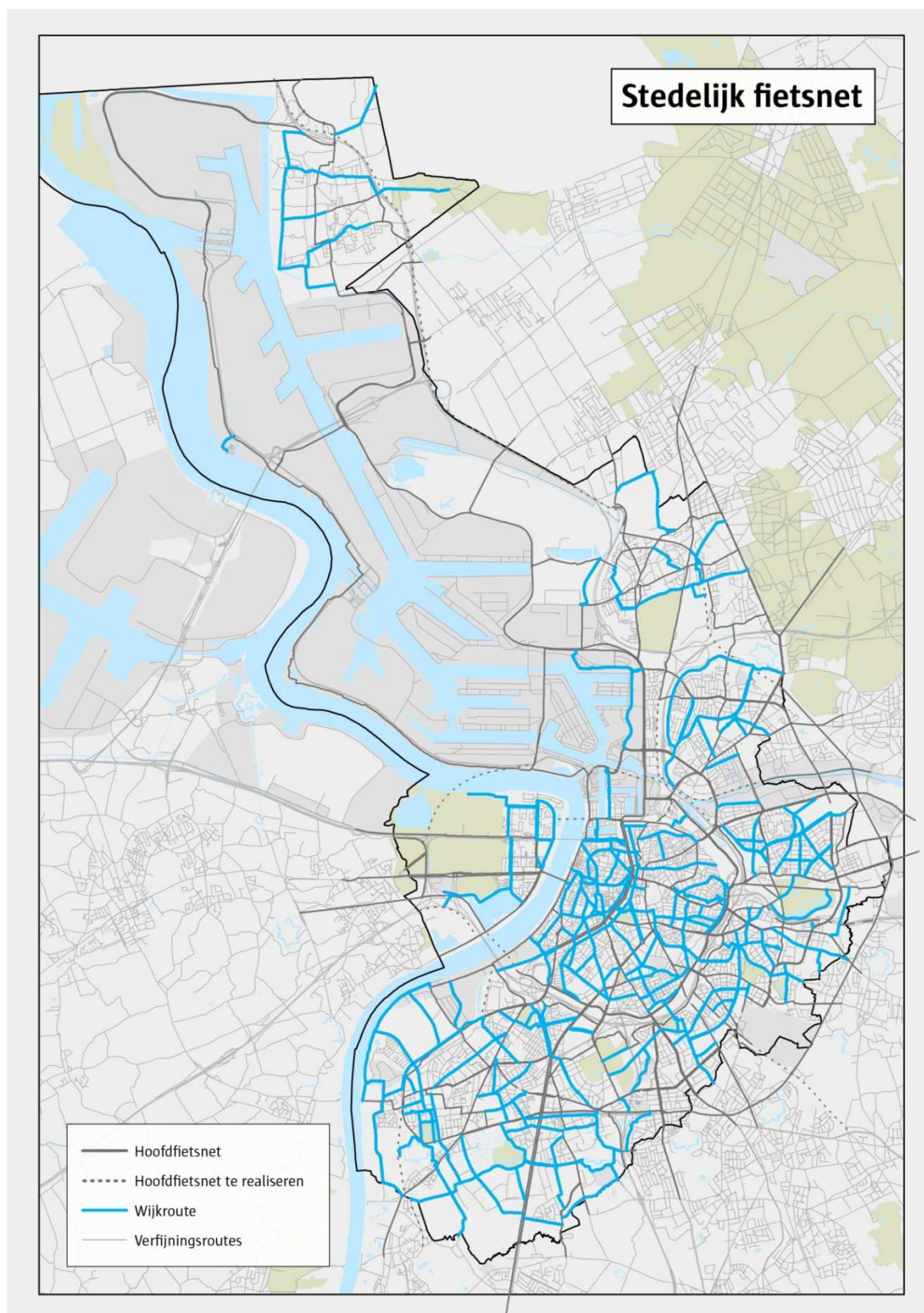
De stad geeft prioriteit aan verbindingen tussen **alle wijken en districtscentra**. Dit betekent eigenlijk een vertakking van de Districtenroute op het hoofdfietsnet om zo wijken en buurten te ontsluiten. Het verder verfijnen van fietsroutes betekent niet steeds het aanleggen van nieuwe fietspaden. Vaak laat het straatprofiel de aanleg van nieuwe fietspaden immers niet toe. Traag gemengd verkeer is in de overwegend smallere straten van het lagere niveau vaak de enige en veiligste optie. Maar er wordt ook gewerkt met fietssuggestiestroken, het asfalteren van stroken op kasseiwegen, snelheidsremmende maatregelen voor het autoverkeer of de afbakening van doorlopende straten of 'fietsstraten', waar de auto zich aanpast aan het fietstempo door achter de fietsers te blijven. Waar het straatprofiel het toelaat, kunnen we evenwel fietspaden verbreden om een vlotte en veilige

doorstroming te bieden aan de groeiende groep van (elektrische) fietsers. We volgen zulke evoluties in het fietsverkeer op en werken hierbij onder andere met fietstellers.

Speerpunten fijnmazig stadsfietsnet

- Fietsplan uitwerken rond de fiets als volwaardig verplaatsingsmiddel
- Verder optimaliseren van het stadsfietsnet samen met de partners
- Alle wijken en districtscentra verbinden door de verdere uitwerking van de Districtenroute
- Ontbrekende en zwakke schakels wegwerken en gevaarlijke punten aanpakken
- Gedifferentieerde oplossingen uitwerken voor de fietser naargelang de wegcategorisering en het profiel van de straat of weg (fietspaden, fietssuggestiestroken, asfaltering ...)
- Onderzoeken van de mogelijkheid om 'fietsstraten' af te bakenen, waar de auto zich aanpast aan het tempo van de fiets
- Waar de opportuniteit zich voordoet, fietspaden verbreden voor een betere doorstroming, veiligheid en comfort (bvb. Belgiëlei, Noorderlaan,...)
- Opvolging van evoluties in het fietsverkeer, onder andere met fietstellers

Stedelijk fietsnet



3 NAAR DE BESTEMMING | PARKEERBELEID

Basiskeuzes voor parkeren in de stad

De stad maakt een aantal basiskeuzes die aan de grond liggen van het parkeerbeleid voor de hele stad. In de eerste plaats zal het bestuur het aantal beschikbare parkeerplaatsen **niet doen dalen** en worden er actief oplossingen gezocht voor extra capaciteit op plekken met een structureel tekort. Daarnaast geeft de stad de voorkeur aan kortparkeren en waar mogelijk bewonersparkeren op het openbaar domein. Om de kwaliteit van de publieke ruimte zo veel mogelijk te vrijwaren, wordt langparkeren op straat duurder gemaakt dan garageparkeren ('off-street'). Voor langparkeren wordt er een voldoende breed aanbod van alternatieven uitgewerkt, zoals bezoekersparkings, buurtparkings, gedeeld gebruik van parkeervoorzieningen, Park & Ride's en het stimuleren van andere vervoerswijzen. We werken een tarifieringsstelsel uit voor de verschillende parkeersystemen.

Speerpunten basiskeuzes voor parkeren

- Beschikbare parkeerplaatsen dalen niet
- Waar mogelijk extra capaciteit creëren op plekken met een structureel tekort
- Voorkeur geven aan kortparkeren en waar mogelijk bewonersparkeren op openbaar domein
- Langparkeren op straat duurder maken dan 'off-street' parkeren
- Voldoende alternatieven voorzien voor langparkeren (bezoekersparkings, P&Rs, buurtparkings, gedeeld gebruik ...)
- Hoe dichter bij de stadskernen, hoe duurder parkeren

Evenwichtig en flexibel aanbod

Het parkeeraanbod moet zowel het woon- als het economisch verkeer dienen en zowel de auto als de fiets. In een groeiende stad met beperkte beschikbare ruimte dringt zich ook een **goede mix** op tussen parkeren op privédomein (bv. een garagebox), op publiek domein (bv. straatparkeren, openbare parkings) en op afstand (bv. Park & Ride's). In haar strategie met multimodale knooppunten op bovenlokaal en lokaal niveau voorziet de stad alvast de versterking van de systemen van Park & Ride's aan de rand van de stad en parkings in een krans rond de kernstad.

Om in te spelen op tijdelijke gebeurtenissen (bv werken en evenementen) en toekomstige ontwikkelingen, zoals evoluties in autodelen of autobezit, moet ook de nodige **flexibele (parkeer)infrastructuur** worden voorzien. In het streven naar een voldoende en evenwichtig aanbod moeten alle betrokkenen – eigenaars, ontwikkelaars en overheid – hun verantwoordelijkheid opnemen, ook op het vlak van de realisatiekosten.

Een eerste stap naar een ruimer aanbod aan off-street parkeervoorzieningen is de uitwerking van een **verordenend kader in de Bouwcode**, waarbij bij nieuwbouw- en herbouwprojecten een structureel aanbod aan parkeerplaatsen wordt opgelegd. Hierbij wordt uitgegaan van de CROW-kengetallen. Waar mogelijk krijgt een project meer parkeerruimte opgelegd dan strikt nodig om in de eigen behoefte te voorzien. Zo kan ook ingespeeld worden op reeds bestaande of verergerende tekorten in de omgeving. In sommige nieuwe bouwprojecten kunnen buurtparkings worden geïntegreerd. Om alternatieven te ontwikkelen zetten we een parkeerfonds in.

Optimale benutting en gedeeld gebruik van de beschikbare parkeerplaatsen zijn een must. De parkeermakelaar zorgt de komende jaren mee voor evenwichtige oplossingen voor de parkeerproblematiek. Hij zet verder in op dubbel gebruik van (private) parkings en blijft zoeken naar geschikte locaties voor buurtparkings. Het bestaande systeem van bewonerskaarten wordt geëvalueerd en afgestemd op toegangsvoorwaarden van de lage-emissiezone. De stad wil een voorstel uitwerken om bestaande parkings op verdichte knooppunten uit te breiden en dubbel te gebruiken als bestemmingsparking en als Park & Ride. Niet alleen zorgt dit voor meer capaciteit met minder middelen, het garandeert ook de levendigheid van de P&R's en de sociale veiligheid. Bepaalde P&R's zouden ook door bewoners gebruikt kunnen worden als buurtparking, ingezet als evenementenparking of parking in functie van de LEZ-zone.

Er wordt een specifiek parkeerbeleid uitgewerkt voor mensen en modi met **bijzondere parkeernoden**. Vrachtwagenchauffeurs kunnen rekenen op kwaliteitsvolle, veilige stallingen met voorzieningen op de terreinen van het toekomstige Blue Gate Antwerp en in de haven. Om het bustoerisme te stimuleren, komen er een autocarroute met dropzones en nieuwe standplaatsen in het noorden (Kempeneiland) en zuiden (de terreinen van Blue Gate) van de stad. Ook personen met een handicap, autodelers, motorrijders en fietsers moeten voldoende parkeervoorzieningen vinden. De stad treedt in overleg met de betrokken belangengroepen en autodeelorganisaties en zet sterk in op de verhoging van het aantal veilige fietsenstallingen. Volgens de noden en mogelijkheden van de locatie worden er fietsbeugels voorzien, dan wel fietstrommels of buurtfietsenparkings. De verschillende parkeervoorzieningen voor fietsers worden in kaart gebracht in het Fietsplan.

Speerpunten evenwichtig en flexibel aanbod

- Uitwerken van een parkeerverordening in de Bouwcode
- Verder werken aan gedeeld en dubbel gebruik
- Bewonerskaarten evalueren en afstemmen op de toegangsvoorwaarden van de lage-emissiezone
- Buurtparkings voorzien in nieuwe bouwprojecten
- Meer veilige fietsenstallingen inplanten
- Inzetten op dubbel gebruik van P&R's als bewonersparkings, evenementenparkings en vice versa ...
- Autocarroutes met dropzones uitwerken
- Standplaatsen voorzien voor autocars
- Voorzien in veilige rustplaatsen voor vrachtwagenchauffeurs op Blue Gate Antwerp en in de haven
- Met aangepaste voorzieningen inzetten op bijzondere parkeernoden van mindervaliden, autodelers, motorrijders en fietsers

Stadsbrede en doordachte inplanting van parkeerfaciliteiten

Om de bestemming te bereiken, biedt de stad verschillende opties aan: parkeren aan de rand van de stad op Park & Ride's, ter hoogte van de Singel op overstapknopen, en als laatste, op één van de parkings rond (Leien en kaaïen) of in de binnenstad zelf. Het systeem van Park & Ride's en knooppunten rond de kernstad zal de komende jaren ook nodig zijn in het licht van de geplande **lage-emissiezone in de kernstad** (zie ook deel III). Het autoverkeer dat zich toch in de stad begeeft, moet de gelegenheid krijgen om een overstap te maken – ten laatste aan de rand van de kernstad.

Aan de stadsrand, makkelijk en direct ontsloten door het hoofdwegennet (bv Wommelgem, Havana, Keizershoek, Olympiade, Linkeroever ...), liggen **Park & Ride's** die aansluiten op snelle tramlijnen ('stamlijnen'). Deze kwamen ook reeds kort aan bod in het hoofdstuk *Internationale en bovenlokale knooppunten en polen*. Deze plekken richten zich op een optimale moduswissel. Naast de ontlasting van het stadsnetwerk van een deel van het dagelijkse autoverkeer, verlichten Park & Ride's zo ook de parkeerdruk in de stad. Samen met partners zoals De Lijn en AWV, bouwen we de Park & Ride's uit als goed draaiende transferia, met overstapmogelijkheden naar verschillende bestemmingen en een aanbod aan verschillende vervoersmodi. Park & Ride's moeten ook met de fiets goed bereikbaar zijn en over kwaliteitsvolle fietsenstallingen beschikken. De overstapplaatsen moeten goed verlicht, levendig en aantrekkelijk zijn voor pendelaars, toeristen en shoppers. Om de aantrekkingskracht nog te verhogen, kunnen synergiën gezocht worden met andere functies, zoals een benzinestation, een bandencentrale, een carwash of een krantenkiosk.

Langsheen de Ring en Singel, met name de kruisingen van de (multimodale) ontsluitende wegen met de R1 en de stationsomgevingen langs de Singel, ligt een **krans van knooppunten**. Deze knooppunten zijn erg strategisch gelegen om een vlottere, multimodale en milieuvriendelijke mobiliteit te bevorderen in de dichtbebouwde en -bevolkte kernstad. Vaak zijn dit op zich ook (potentiële) attractiepolen, die meer verdicht zijn (of kunnen worden) en meer of grotere types functies aankunnen (bv kantoren ter hoogte van Berchem of het Zuidstation of toplocaties zoals De Singel, Sportpaleis en Trix). Dit maakt sommige parkeervoorzieningen op deze knooppunten ook interessant voor dubbelgebruik, bijvoorbeeld als gedeelde bewonersparkings of tijdelijke evenementenparkings.

Vanuit de belangrijke invalswegen naar de kernstad en geënt op tram-assen, moeten deze knooppunten in parkeergelegenheid voorzien en moduswissels faciliteren. Bestaande parkings aan de Uitbreidingsstraat, PIVA en Schijnpoort (parking Ten Eeckhove) kunnen deze rol opnemen, maar om tot een 'sluitend' systeem te komen rond de lage-emissiezone, bakent de stad verder **zoekzones** af. Voorbeelden zijn het Havenhuis, de kop van Petroleum Zuid, het Zuidstation, de Grotesteenweg, station Antwerpen-Berchem, Station Oost, Spoor Oost, Antwerp Expo,...Het zijn knooppunten die aansluiting geven op directe en veilige fietsroutes en snelle tram- en premetrolijnen naar het stadscentrum.

Een aangepaste **tariefstructuur** moet het stadsbrede parkeersysteem ondersteunen. Parkeren aan de stadsrand zal dan ook veel goedkoper moeten zijn dan parkeren in het stadscentrum. Om het gebruik te vergemakkelijken, is het wenselijk om met je parkeerticket gebruik te kunnen maken van het openbaar vervoer naar de stad.

Gebruikers die in de kernstad, op de Leien of op de kaaïen willen parkeren, kunnen gebruik maken van **logische parkeerlussen**. De automobilist krijgt op deze routes tijdig de juiste informatie om eenvoudig de parkeerplaats te bereiken die aansluit bij zijn bestemming. Deze aanpak is zeker

cruciaal voor de levendigheid en de leefbaarheid van de binnenstad. De shopper, toerist en dienstverlener worden naar voldoende en betaalbare parkeermogelijkheden geleid dankzij een grote parkeerlus over de Leien, het Eilandje, de kaaien en het Zuid of via korte parkeerlussen in de binnenstad. Door een vlottere doorstroming en een dalend zoekverkeer komt dit niet enkel de andere verkeersdeelnemers, maar ook de bezoekers en bewoners van de binnenstad ten goede.

Hoeveel parkeerplaatsen een stad kan aanbieden, hangt sterk af van de beschikbare ruimte. Het ruimtelijk beleid is hoe dan ook het vertrekpunt van het parkeerbeleid. Belangrijk is dat er al in de plannings- en uitwerkingsfase aandacht is voor een realistische inschatting van de huidige en toekomstige parkeerbehoefte. Om de inplanting van parkeermogelijkheden optimaal te plannen, brengt de stad aanbod en vraag in beeld in een **verkeersplanologische studie**, zowel voor wat inpanidige parkeerruimte betreft, als parkeerplaatsen op het openbaar domein.

Speerpunten Stadsbrede en doordachte inplanting parkeerfaciliteiten

- Park & Ride's inplanten die ontsloten zijn voor auto en fiets en aansluiten op bovenlokale tangenten (Havana, Wommelgem, Linkeroever, Houtlaan, Wilrijk, Kontich, kruising Prins Boudewijnlaan-R11,...)
- Multimodale overstapknopen ontwikkelen ter hoogte van Ring en Singel (aan de rand van de Low Emission Zone) die aansluiten op snelle en directe fiets- en tramverbindingen
- Zoekzones afbakenen voor de inplanting van 'poorten' tot de kernstad, met parkeervoorzieningen
 - Havenhuis
 - Kop Nieuw-Zuid
 - Zuidstation
 - Grote Steenweg
 - Schijnpoort
 - Foorplein
 - ...
- Tarifieringssysteem uitwerken voor de verschillende parkeersystemen
- Grote parkeerlus uitwerken voor de binnenstad, over Leien-Eilandje-kaaien-Zuid
- Optimaliseren van korte bezoekerslussen in de binnenstad
- Parkeeraanbod afstemmen op resultaten van de verkeersplanologische studie

Gebiedsgericht aanpakken van parkeerproblemen

Om parkeerproblemen efficiënt aan te pakken, is het best om gebiedsgericht te werk te gaan. De stad kan met dit doel voor ogen opgedeeld worden in **drie grote zones** op basis van algemene ruimtelijke kenmerken: het centrumgebied, het gebied tussen Leien en Singel en de districtskernen buiten de Singel. Daarnaast vereisen sommige buurten een aanpak op maat.

Het **centrumgebied** (tussen Schelde, Leien en stationsbuurt) omvat het historische centrum en het commerciële hart van de stad. Er zijn relatief veel off-street parkeervoorzieningen (garages, boxen, bezoekersparkings ...) en relatief weinig parkeerplaatsen op straat. Op straat ligt de focus op kortparkeren en bewonersparkeren door de invoering van een gelijk (betalend) regime voor de hele binnenstad tussen kaaien en Leien. Langparkeerders (bv. pendelaars, dagtoeristen...) dienen bij voorkeur de off-street voorzieningen te gebruiken (bestaande en geplande parkings langs de Leien). Het Parkeerbedrijf stimuleert het off-street parkeren van bewoners onder andere via subsidiëring van bewonersabonnementen en bewoners/abbonementhouders krijgen voorrang in minder goed bereikbare rotatieparkings.

Tussen de Leien en de Singel leidt de hoge woondichtheid tot een tekort aan stalplaatsen. Daar waar bijkomende verkeersaantrekkende functies zijn (bedrijven, horeca...) ontstaan er bovendien belangenconflicten tussen bewoners en langparkerende bezoekers. Er zijn weinig grote(re) parkeervoorzieningen (Sint-Jansplein, Berchem-Station, Centraal station en Kievitbuurt, buurtparking Vijfhoek) en ook het aantal privéparkeerplaatsen is minimaal. Het aanbod aan openbaar vervoer is hier echter relatief groot. Op het openbaar domein ligt de focus op kortparkeren en bewonersparkeren. Langparkeren wordt ontmoedigd door een enkel parkeertarief te handhaven: de enige optie is een dagticket, met dus een relatief hoge prijs. Dagtickets zijn dan weer niet beschikbaar in de omgeving van erkende parkings (loopafstand van circa 500 meter) om zo het off-street parkeren aan te moedigen. Betere benutting van bestaande terreinen (faciliteren en subsidiëren) of bijkomende buurtparkings aanleggen kan in deze zone zorgen voor meer stalplaatsen. Ook kunnen de publieke parkings in deze buurten goedkopere bewonersabonnementen en mogelijk ook betaalbare abonnementen voor werknemers of andere langparkeerders aanbieden.

Ook **de districtskernen buiten de Singel** kennen een verhoogde parkeerdruk en een belangenconflict tussen de parkeerbehoefte van bewoners en de daar gevestigde handelaars en bedrijven. Invoering van een aangepast parkeerregime is in deze gebieden mogelijk na een parkeeronderzoek dat het effect van mogelijke maatregelen in kaart brengt. Zo kan invoering van een blauwe of betalende zone (al dan niet met bewonerskaarten) het gebruik van de parkeerplaatsen beïnvloeden ten voordele van kortparkeerders en bewoners en bovendien ook het parkeren op afstand (bv. op een randparking) stimuleren. Wel mogen dergelijke maatregelen geen verschuiving veroorzaken naar de naastliggende buurten.

Naast meer algemene richtlijnen kan een **parkeerregime op maat van de buurt** noodzakelijk zijn voor gebieden met een verhoogde parkeerdruk (bv. bij evenementen) en gebieden met een structureel tekort aan parkeerplaatsen. Invoering van een aangepast regime gebeurt in dit laatste geval in overleg met de betrokken actoren. Uitgangspunten daarbij zijn een gezond exploitatiemodel met kosten en inkomsten in evenwicht en de verdeling van de lasten en opbrengsten over verschillende betrokken actoren en gebruikers.

Speerpunten gebiedsgericht aanpakken van parkeerproblemen

- **Centrumgebied:** kortparkeren en bewonersparkeren op straat, langparkeren in off-street voorzieningen door een gelijk parkeerregime in de ganse binnenstad
- **Tussen Leien en Singel:** kortparkeren en bewonersparkeren op straat, ontmoediging langparkeren door dagticket, betere benutting van bestaande voorzieningen
- **Districtskernen buiten de Singel:** aangepast parkeerregime na parkeeronderzoek
- Parkeerregime **op maat van buurt** waar noodzakelijk

Focus op fietsparkeren

Het aantal fietsers in de stad neemt aanzienlijk toe. Antwerpen telt momenteel al **meer fietsbezitters dan autobezitters**: 85,6 procent van de bevolking beschikt over een fiets tegenover 80,4 procent een auto. Evoluties zoals de verjonging en veroudering van de bevolking, de verbeterde fietsinfrastructuur, de leenfietsen en de opkomst van de elektrische fiets, brengen een verdere stijging met zich mee. Met de toename van het aantal fietsers is er ook een steeds grotere differentiatie vast te stellen wat betreft categorieën van fietsers, de soorten fietsen en dus ook wat betreft stallingswensen/-behoeften. De groei van het fietsverkeer is goed nieuws: dit kan de parkeer- en verkeersdruk verminderen en de stad leefbaar en bereikbaar houden. We moeten er daarom voor zorgen dat de fiets zo weinig mogelijk inboet aan het voordeel van goede reistijden door tijdverlies bij het stallen en parkeren. We moeten ook hinder, overlast en een te grote druk op het openbaar domein vermijden. Vooral voetgangers ondervinden vaak hinder van foutief gestalde fietsen. Dit is bijzonder gevaarlijk op blindengeleidingstrajecten.

Hoewel de fiets weinig ruimte in beslag neemt, kunnen we op een sommige plekken, zoals overstapplaatsen, stations en drukbezochte publieke ruimtes, het aantal langdurig stilstaande fietsen moeilijk kwijt. Daarom krijgen **inbandige oplossingen** ook in het fietsparkeerbeleid de nodige aandacht. Dit is bijvoorbeeld nu al het geval aan het Kievit- en Astridplein, en straks ook aan de Teniersplaats. Immers, net als voor het autoparkeren geldt hier: hoe meer fietsen inbandig worden gestald voor langere perioden, hoe meer ruimte er vrij komt op het openbaar domein voor voetgangers, voor andere functies, en om de fiets kort te parkeren voor een boodschap, een levering ... Bovendien bieden inbandige stallingen ook de veiligheid (bv tegen diefstal) en het comfort (bv beschut tegen regen) die in het bijzonder gewenst zijn voor langdurig stallen.

Voor het lang stallen van fietsen door bewoners en werknemers, legt de stad in de **Bouwcode** de focus op inbandige oplossingen. Bouwers en verbouwers moeten bij vergunningsplichtige werken in fietsenstallingen voorzien binnen het gebouw. Langzaam maar zeker beschikken zo meer en meer bedrijfspanden over stallingen voor hun werknemers en zorgen bewoners voor oplossingen binnen de woning. De stad kan mee creatieve ideeën stimuleren voor de integratie van fietsvoorzieningen in gebouwen, bijvoorbeeld via de het preadvies bij bouwaanvragen van particulieren en ondernemers, maar ook in de ontwerpen die de stad laat uitwerken voor haar publieke gebouwen en stadsontwikkelings- en vastgoedprojecten.

In de vele woonwijken met voornamelijk rijhuizen en appartementen, kunnen bewoners hun fietsen vaak enkel in de gang of helemaal niet binnen stallen. Hier kunnen **buurfietsenstallingen** een oplossing bieden. Aangezien buurtparkings in private bedrijfsgebouwen niet altijd plaats bieden aan fietsen, gaat de parkeermakelaar ook op zoek naar kleinere ruimtes die kunnen dienen als buurfietsenstallingen, zoals leegstaande garages, winkelpanden of magazijnen. Vaak bieden zulke ruimtes ook opportuniteiten om bijzondere types van fietsen te stallen waarvoor er geen of minder voor de hand liggende oplossingen zijn op het openbaar domein. Zo zal het in een buurtparking eventueel mogelijk zijn om de elektrische fiets terplekke op te laden, en kan er ruimte zijn voor het stallen van bakfietsen.

Indien inbandige oplossingen niet mogelijk zijn, kunnen **fietstrommels** op het openbaar domein bescherming bieden tegen slecht weer en diefstal. Gezien de relatief grote impact op het openbaar domein en de eerder beperkte capaciteit van fietstrommels, moeten hier steeds een aantal

afwegingen worden gemaakt. De stad start daarom eerst een proefproject op met een beperkt aantal fietstrommels.

Ook het bezoekersfietsverkeer neemt toe. Bewoners nemen steeds vaker de fiets voor hun boodschappen, maar ook meer mensen van buitenaf nemen de (elektrische) fiets tot in de stad. Daarnaast groeit de fiets als toeristisch vervoermiddel en wordt het fietsen zelf steeds populairder als recreatievorm. De druk op publieke ruimtes zoals de Groenplaats is vaak al te groot om bijvoorbeeld extra beugels te plaatsen. Bij de **heraanleg van drukke pleinen** kunnen innovatieve oplossingen worden gezocht en verwerkt in het ontwerp. De stad zal daarnaast onderzoeken of ombouw van delen van bestaande ondergrondse parkings tot fietsenstallingen wenselijk en haalbaar is.

De stad wil ook dat **evenementenbezoekers** de fiets nemen naar onze attractiepolen. Voor grote evenementen zet de stad daarom tijdelijke fietsbeugels in. Organisatoren voorzien vaak zelf ook in extra fietsvoorzieningen, bijvoorbeeld als onderdeel van een evenementenvervoerplan. De stad onderzoekt de mogelijkheid om organisatoren van evenementen vanaf een bepaald aantal bezoekers te verplichten om te voorzien in fietsenstallingen.

Vooraf het kortparkeren met de fiets kan op vele plekken nog opgevangen worden met klassieke fietsbeugels op het openbaar domein. **Elektronische fietsenstallingen** kunnen op sommige plaatsen de druk verlichten van langdurig gestalde fietsen. Zulke fietsbeugels monitoren de stallingsduur en informeren fietseigenaren zodra de maximaal toegestane duur bereikt is. Fietsen worden verwijderd wanneer de eigenaar niet reageert. Elektronische fietsenstallingen beveiligen fietsen tegen diefstal en voorkomen tegelijk het fenomeen van 'weesfietsen': kapotte, vergeten of gestolen fietsen die achtergelaten worden op het openbaar domein (vooral aan treinstations en tram-/bushaltes).

Fietsparkeervakken kunnen op bepaalde plaatsen slimme oplossingen bieden voor kortparkeerders, zonder zwaar in het openbaar domein in te grijpen. Door fietsparkeervakken af te bakenen met markeringen, kunnen we fietsers op een efficiënte manier aanmoedigen om hun fiets logisch en ruimte-efficiënt te plaatsen. Wanneer één fietser zijn fiets onordentelijk plaatst, ontstaat er immers vaak een kettingreactie, met chaotische en hinderlijke toestanden tot gevolg. Fietsparkeervakken kunnen dan ook een goede oplossing zijn in voetgangersgebieden en winkelstraten. Op sommige plaatsen kunnen parkeervakken bijvoorbeeld ook het stallen van stadsdistributiefietsen, bakfietsen of zelfs fietstaxi's faciliteren. Parkeervakken kunnen ook een snelle en efficiënte oplossing bieden om vervangcapaciteit aan te bieden bij werken. Een volgende stap zou kunnen zijn om dubbel gebruik te organiseren op autoparkeervakken. Zo kunnen fietsers overdag vlotter parkeren aan, bijvoorbeeld, een school, terwijl de vakken 's avonds en 's nachts kunnen dienen om de auto's van buurtbewoners te parkeren.

Fietsparkeervoorzieningen op het openbaar domein zijn het meest gevoelig voor diefstal en vandalisme. Er wordt dan ook sterk ingezet op **diefstalpreventie en handhaving**. Om diefstal en vandalisme te voorkomen, zal de stad onder andere 'hotspots' voor overlast en diefstal in kaart brengen en vervolgens oplossingen op maat uitwerken. Fietsers kunnen bij de stad een niet-verwijderbaar anti-diefstal-label bekomen om op hun fiets te kleven. Dit werkt ontradend, maar helpt bovendien ook bij de opsporing. De aangifte van een fietsdiefstal kan alvast snel en gemakkelijk online. Wanneer de politie gestolen fietsen opspoort, kunnen eigenaars hun fiets eenvoudig online terugvinden.

De stad voert ook een actief beleid om de openbare weg vrij te houden van '**weesfietsen**', niet-rijwaardige fietsen, fietswrakken, achtergelaten fietsen en hinderlijk of gevaarlijk gestalde fietsen. Achtergelaten fietsen worden door de politie gelabeld en na twee weken verwijderd. Hinderlijk en

gevaarlijk gestalde fietsen worden onmiddellijk verwijderd. Fietsen die geparkeerd staan op plaatsen die daarvoor niet bedoeld zijn, worden ook als hinderlijk of gevaarlijk gestalde fietsen beschouwd. Verwijderde fietsen worden zes maanden bewaard, en de eigenaars kunnen hun fiets eenvoudig online terugvinden.

Speerpunten focus op fietsparkeren

- Nadruk leggen op in pandige oplossingen voor langdurig fietsparkeren, onder andere via de Bouwcode
- Creatieve ideeën stimuleren voor de integratie van fietsvoorzieningen in gebouwen
- Het aantal buurtfietsenstallingen in private bedrijfsgebouwen en leegstaande garages, winkelpanden of magazijnen uitbreiden
- Een proefproject opstarten met fietstrommels op het openbaar domein
- Innovatieve oplossingen uitwerken bij heraanleg van drukke pleinen, waar haalbaar met nieuwe parkings en waar mogelijk door de ombouw van delen van bestaande ondergrondse parkings
- Ondersteunen en stimuleren van initiatieven van partners die het aanbod helpen uitbreiden op cruciale plaatsen, zoals het fietsparkeergebouw aan Berchem-Station en de ondergrondse fietsparking aan de Teniersplaats
- Tijdelijke fietsbeugels inzetten bij grote evenementen
- Nagaan of de stad organisatoren kan verplichten om te voorzien in fietsenstallingen
- De mogelijkheid van elektronische fietsenstallingen onderzoeken daar waar veel hinder is door langdurig gestalde fietsen
- Experimenteren met fietsparkeervakken op plaatsen waar voetgangers gehinderd worden, voor bijzondere fietsen (bv bakfietsen, stadsdistributie, fietstaxi's ...) of waar vervangcapaciteit dient te worden voorzien bij werken
- De mogelijkheden van dubbel gebruik op autoparkeervakken onderzoeken
- Sterk inzetten op fietsdiefstalpreventie en handhaving
- Actief optreden om de openbare weg vrij te houden van 'weesfietsen', hinderlijk geparkeerde fietsen, fietswrakken ...

Aanpakken van parkeerovertredingen en -overlast

Parkeerproblemen en overtredingen verstoren te vaak het aangenaam wonen, winkelen, ondernemen en werken in de stad. **Foutparkeren** voor inritten, op laad- en loszones, op kruispunten en op plaatsen voorbehouden voor personen met een handicap, is bijzonder hinderlijk voor de stedelijke mobiliteit. Foutparkeren en zoekverkeer veroorzaken bovendien verkeersonveilige situaties. Om effectiever af te rekenen met foutparkeren, worden de bevoegdheden van de parkeerwachters uitgebreid en worden na federale wetgeving straks ook GAS-boetes ingezet.

Werken kunnen overlast uit de hand doen lopen, zeker daar waar er reeds parkeerproblemen zijn. Daarom wordt bij werken waar mogelijk in vervangcapaciteit voorzien en wordt bij elke heraanleg of aanpassing van verkeerssituaties rekening gehouden met de impact op verkeersstromen en parkeerplaatsen in de ruimere omgeving. Voor, tijdens en na de werken wordt bovendien helder gecommuniceerd over de nieuwe verkeerssituatie en de getroffen maatregelen.

Ook **evenementen** kunnen overlast veroorzaken door parkeerdruk en zoekverkeer. Toplocaties zoals het Sportpaleis, Lotto Arena, Antwerp Expo en De Singel en evenementen zoals de Sinksenfoor en Laundry Day krijgen waar mogelijk evenementenparkings. We denken onder andere aan dubbelgebruik en 'overloopparkings': multifunctionele zones die slechts af en toe als parkeermogelijkheid worden ingezet bij grotere evenementen die veel autoverkeer aantrekken. Grote (evenementen)parkings worden zo rechtstreeks mogelijk op het hogere netwerk aangetakt om de woonzones te ontzien. We blijven zelf fietsenstallingen voorzien voor evenementen en leggen dit waar mogelijk ook op aan de organisatoren. We zetten samen met De Lijn, taximaatschappijen en de organisatoren in op openbaar vervoer en shuttles tussen evenementenplaatsen en P&R's.

Speerpunten aanpakken overtredingen en overlast

- Foutparkeren effectief aanpakken door uitbreiding van de bevoegdheden van parkeerwachters
- Waar mogelijk voorzien in parkeer-vervangcapaciteit bij werken
- In beeld brengen en communiceren van de impact op verkeersstromen en parkeerplaatsen bij werken
- Evenementenparkings aanleggen om de parkeerdruk voor bewoners te verminderen (o.a. overloopparkings)
- Grote parkings zo rechtstreeks mogelijk aansluiten op het hogere wegennet
- Fietsenstallingen voorzien en opleggen aan organisatoren van evenementen
- Bij evenementen inzetten op openbaar vervoer en shuttles tussen evenementenplaatsen en P&R's

DEEL III | EEN NIEUW EVENWICHT

Meer Antwerpenaren en bezoekers die op de baan gaan, dat stelt de capaciteit, de leefbaarheid en de verkeersveiligheid van het stadsnetwerk op de proef. Het mobiliteitsbeleid moet de groei van bevolking en economie daarom opvangen door een nieuw evenwicht na te streven voor haar netwerken.

Dit houdt in: aandacht voor alle modi en noden in zowel het woon-, als het economisch verkeer, stimuleren van milieuvriendelijke verplaatsingen en streven naar doorstroming, leefbaarheid en verkeersveiligheid. Ook in stadsontwikkelingsprojecten streven we naar een nieuw evenwicht op maat van de plek en op maat van de behoeften van de betrokkenen.

1 STRATEGISCHE STADSONTWIKKELING

In stadsontwikkelingsprojecten streven we naar een nieuw evenwicht door **ruimtelijke planning en mobiliteit goed op elkaar af te stemmen**. Nieuwe functies brengen een bijkomende en nieuwe mobiliteitsvraag met zich mee. Andersom biedt een goed en kwaliteitsvol aanbod van sterke mobiliteitsnetwerken het kader om ruimtelijke ontwikkelingen en economische groei te ondersteunen en mogelijk te maken. Voor nieuwe programma's of ontwikkelingen zoeken we daarom naar de best bereikbare plek, zonder de bereikbaarheid van de omgeving te verminderen of verder te hypothekeren. Iedereen moet er immers op vooruit gaan. Als vanuit bepaalde overwegingen voor een plek wordt gekozen, dan zal het programma moeten afgestemd worden op de draagkracht van die plek. Bereikbaarheid dient immers gegarandeerd voor het project en de ruimere omgeving errond en voor alle vervoersmodi. We willen hierbij niet voorbij gaan aan de realiteit. We kunnen en mogen niet verwachten dat bijna iedereen met de fiets of het openbaar vervoer komt. We mogen evenmin vertrekken vanuit een volledige auto-bereikbaarheid. Het zal dus steeds een zoeken zijn naar een evenwicht tussen draagkracht en bereik van een locatie, tussen programma en verkeersgeneratie van een project.

In een stadsontwikkelingsproject is het bereiken van dit evenwicht steeds **maatwerk**, want iedere plek heeft haar eigen ruimtelijke structuur en haar eigen vervoersaanbod en iedere ontwikkeling heeft haar specifieke mobiliteitsbehoefte. Zo behoeft grootschalige detailhandel meer parkeerplaatsen per m² dan kantoren, lokale functies trekken meer fietsers aan dan bovenlokale functies... En evenzeer is een inplanting op twee metrolijnen naast een op- en afrit een betere locatie voor die grootschalige detailhandel dan in een woonwijk. We wegen, waar mogelijk, verschillende locaties voor stadsontwikkelingsprojecten tegen elkaar af in functie van een maximale bereikbaarheid met de wagen, de fiets en/of openbaar vervoer. Door voldoende aandacht te besteden aan een efficiënte ontsluiting van nieuw in te planten functies, wordt vermeden dat de bereikbaarheid van (bepaalde zones van) de stad in het gedrang komt of dat woonstraten bovenmatig worden belast.

We wensen stadsontwikkelingsprojecten steeds **goed aan te sluiten op de bestaande of te verstevigen netwerken**; bedrijvenszones zo direct en efficiënt mogelijk aansluiten op het hoger wegnnet, projecten laten aansluiten op het fietsnetwerk, zodanig te bouwen dat de afstand tot openbaar vervoer binnen loopafstand ligt of waar noopt een ontwikkeling tot uitbreiding van dat tramnet, enz... Hierdoor vermijden we ook dat we achteraf allerhande verkeerstechnische maatregelen moeten nemen die ongewenste situaties niet meer altijd kunnen keren, maar eerder moeten instaan voor *fine tuning*, zoals het afstellen van verkeerslichtenregelingen, het plaatsen van

drempels en paaltjes in woonstraten... Dit wordt dan remediëren in plaats van genezen: het zijn vaak relatief dure ingrepen, die doorgaans weinig structurele impact hebben. Met een goede ruimtelijke inpassing en ontsluiting, voorkomen we bijvoorbeeld de nood aan maatregelen om te snel of te veel verkeer door woonstraten tegen te gaan.

Met een **slim locatiebeleid** zorgen we er dus voor dat de mobiliteitsbehoeften van een functie maximaal beantwoorden aan de bereikbaarheid van de plek (of vice versa). Maar daarnaast is meer nodig, want naast een gericht locatie- en ontwikkelingsbeleid zal 'nabijheid' moeten worden ingezet voor de lopende en geplande ontwikkelingen. Als alles dichtbij is, worden verplaatsingen verminderd, vermeden of gebeuren ze op een andere vervoerswijze. Hoe dichter de school bij huis, de winkel bij het werk, de laad- en loskade bij het bedrijf en de evenementenhal bij de metro is, hoe minder men aangewezen is op lange (gemotoriseerde) verplaatsingen. Dit noopt tot slim verdichten, tot een gelaagdheid in de nieuwe ontwikkelingen, tot vaak een gestapeld programma. Zo wordt bovendien vermeden dat de schaarse open ruimte steeds wordt aangesneden in de stad, maar ook dat een keten van verplaatsingen wijken en buurten, straten en wegen steeds onder druk zet.

Een slim locatiebeleid resulteert in een compactere ruimtelijke ordening, waarbij we **elkaar versterkende functies** bundelen. Dit maakt ook dubbelgebruik van faciliteiten mogelijk (bv gedeelde parkeerruimte). Zo vullen kantoren, winkels en woningen elkaar prima aan. Bovendien creëren we hierdoor geen desolate plekken tijdens bepaalde delen van de dag, maar is er levendigheid de klok rond. Deze slimme mix van elkaar versterkende functies levert de stedelijke dynamiek op die ons onderscheidt van de rand.

Onze stad is door de eeuwen heen opgebouwd, waardoor de juiste inplanting of een sterkere nabijheid niet altijd haalbaar is. We vertrekken nooit van een wit blad, een open gebied, maar werken in of naast een bestaande wijk, wat altijd noopt tot maatwerk. Andere maatregelen zullen nodig zijn om het gebrek aan nabijheid te compenseren of om oplossingen te bieden voor een iets minder goed ontsloten plek. Daarbij zullen we moeten inzetten op een verleidingsstrategie om een ander verplaatsingsgedrag te ontwikkelen voor scholieren, werknemers, concertgangers... Want hoe meer zij verleid worden tot andere modi, hoe verkeersleefbaarder onze stad en hoe hoger het bereik voor zij die aangewezen blijven op de auto of vrachtwagen.

Het evenwicht kan uiteindelijk enkel tot stand komen als de verschillende belanghebbenden participeren en samenwerken. Stadsontwikkelingsprocessen vereisen daarom voortdurend overleg met de verschillende betrokkenen.

Speerpunten strategische stadsontwikkeling

- Ruimtelijke planning en mobiliteit maximaal op elkaar afstemmen
- De stedelijke dynamiek bevorderen met de juiste functiemixen en dichtheden
- Een slim locatiebeleid voeren in functie van een efficiënte en multimodale bereikbaarheid en de ontlasting van onze woonstraten
- Stadsontwikkelingsprojecten goed aansluiten op de bestaande netwerken
- Inzetten op participatie, samenwerking en overleg met de verschillende betrokkenen.

2 CO-MODAAL, SLIM EN INCLUSIEF

De fiets als ideaal stadsvervoersmiddel

De stad werkt een **Fietsplan** uit dat het beleid rond de fiets op alle niveaus (bovenlokaal fietsnetwerk en stadsnetwerk) en voor alle doelstellingen (netwerken, informatie, aanbod, parkeren, voorzieningen en veiligheid) uitwerkt. Het uitgangspunt is dat de fiets het ideale en vaak ook snelste verplaatsingsmiddel is of kan zijn voor veel stedelijke verplaatsingsmotieven. De fiets biedt de wendbaarheid en flexibiliteit om ook smalle straten en stegen te doorkruisen en vereist minder stalruimte. Bovendien laat fietsen toe om op eigen tempo aan lichaamsbeweging te doen. De fiets heeft zo onmiskenbare voordelen ten opzichte van de auto, en biedt daarnaast meer onafhankelijkheid dan openbare of collectieve systemen. Maar de voordelen van de fiets komen ook ten goede aan de verkeersleefbaarheid en een gezonder milieu, aan de verkeersveiligheid en aan de capaciteit van de netwerken. Door in het Fietsplan in te spelen op evoluties zoals stadsdistributie en de elektrische fiets wil de stad fietsen ook stimuleren bij mensen en voor doeleinden waarvoor de (gewone) fiets niet of moeilijk in aanmerking komt omwille van lichamelijke of praktische (bv zware ladingen) redenen, of omwille van langere afstanden.

Gelet op het succes van het Velo-systeem willen we met een uitbreiding van het aanbod aan **leenfietsen** de stap naar de fiets voor heel veel mensen nog een stuk kleiner maken. De stad zoekt hiervoor mogelijke samenwerkingsvormen met de private sector en met beheerders van bestaande systemen zoals Blue-bike en Fietshaven. Fietshaven heeft als uitvalsbasis het Centraal Station en verhuurt fietsen voor periodes van een dag tot een jaar. Deze fietsen kunnen ook buiten de stad worden gebruikt. De Blue-bikes aan de stations Antwerpen-Berchem en Antwerpen-Centraal bieden dan weer een oplossing voor (keten)verplaatsingen gedurende maximum een dag, binnen of buiten de stad, maar met hetzelfde (trein)station als begin- en eindpunt, uitbreiden naar andere plaatsen (bv station Antwerpen-Zuid en de krans van knooppunten rond de kernstad).

In het kader van het Fietsplan onderzoekt en overlegt de stad de beste strategie om te komen tot een uitgebreid aanbod van **complementaire initiatieven**. Op basis van de sterke en zwakke punten van elk leensysteem kunnen we op stadsbrede schaal inspelen op de noden van verschillende (potentiële) gebruikers: bewoners, pendelaars, bedrijven, schoolgaande jeugd, studenten, toeristen, evenementenbezoekers ... Evoluties zoals de elektrische fiets en cargofietsen kunnen het concept van de leenfietsen in de toekomst nog meer veranderen en verankeren in het stadsleven. Ook voor kleinschalige stadsdistributie liggen hier mogelijkheden. Fietsen is immers de snelste en meest efficiënte manier om je te verplaatsen in de binnenstad. Tevens kijkt de stad uit naar een aanbod van fietstaxi's dat mensen snel doorheen de stad kan vervoeren. De stad staat open voor deze evoluties en wil kansen geven aan nieuwe initiatieven met een meerwaarde.

Het Fietsplan zal ook de verschillende initiatieven uit het Parkeerplan integreren om overal in de stad in voldoende, veilige en waar mogelijk overdekte **fietsparkeerplaatsen** te voorzien. Zo wordt een samenhangend en gedifferentieerd overzicht gecreëerd van verschillende types stalruimte (buurtfietsparkings, leenfietsstations, fietstrommels ...) om te voldoen aan verschillende noden (thuis stallen, parkeren aan functies en voorzieningen, stallen aan stations, Park & Ride's en openbaar vervoerhaltes ...). Fietsparkeervoorzieningen kunnen vanaf een bepaalde grootte en voor lang parkeren of stallen in oplaadpunten voorzien.

Andere voorwaarden voor een hernieuwde doorbraak van de fiets in de stad zijn **comfort en veiligheid**. Met dat laatste wordt de effectieve veiligheid in het verkeer bedoeld, maar ook de impact van andere modi op het veiligheidsgevoel van de fietser. Het Fietsplan integreert maatregelen voor

verkeersafwikkeling en verkeersveiligheid om de doorstroming van de fietser binnen het netwerk te verbeteren, het comfort en de veiligheid van de fietspaden zelf te verhogen en de veiligheid bij het kruisen van andere modi te vrijwaren. Met sensibiliserings- en handhavingsmaatregelen worden de andere modi bewust gemaakt van de aanwezigheid en de kwetsbaarheid van de fietser, maar wordt omgekeerd ook de fietser geïnformeerd over veilig en hoffelijk fietsgedrag en aangesproken op zijn verantwoordelijkheid ten aanzien van de andere modi.

Speerpunten De fiets als ideaal stadsvervoersmiddel

- Een set van maatregelen uitwerken om de beste routes en reistijden te garanderen aan de fietser
- Meer mensen en ondernemers aansporen om de fiets te gebruiken door in te spelen op de elektrische fiets (en mogelijkheden voor stadsdistributie)
- Uitbreiden van het aanbod aan gebruiksmogelijkheden van leenfietsen door een geheel van complementaire initiatieven (bv Velo, Blue-bike, Fietshaven, ...)
- Geïntegreerde maatregelen voor fietscomfort en veiligheid uitwerken in het Fietsplan
- Medewerking verschaffen aan initiatiefnemers inzake fietstaxisystemen of fietscargo's in de stad.

Verleidingstrategie voor de gewenste modal shift

Masterplan 2020 formuleert een ambitieuze doelstelling voor een **modal split** van 50-50 tegen 2020. In Antwerpen is er al een veel gunstigere modal split dan gemiddeld in Vlaanderen. 53,7% van de Antwerpenaren gaat op een duurzame wijze naar het werk. Intramuros, waar het dichter bebouwd is, is het aandeel van de duurzame modi wel veel hoger dan extramuros. Het beleid beoogt de komende jaren een verdere modal shift, met name ten voordele van de fiets en het openbaar vervoer. Hier wordt een aparte fietsnota aan gewijd (zie hierboven) en overleg met de andere mobiliteitspartners zoals De Lijn en de NMBS. Daarnaast zet de stad sterk in op de uitstraling van het openbaar vervoer, het imago van de taxi en innovatie in het autodelen. De strategie van knooppunten en Park & Ride's (zie deel II) vormt een sterke katalysator in het stimuleren van de gewenste modal shift. Kwaliteitsvolle voorzieningen op de juiste plekken stimuleren immers snelle en efficiënte moduswissels.

De stad wil optimale **reistijden, vervoerscapaciteit, frequenties, informatie en infrastructuur** voor de trein-, tram- en busreiziger. Deze factoren zijn cruciaal voor het welslagen van het overstapmodel en voor het functioneren van de Park & Ride's op de bovenlokale en stedelijke knooppunten. Tijdverlies omwille van een moeilijke overstap is nefast. Hierover wil de stad op permanente basis overleggen met De Lijn. Perrons en haltes moeten logisch georiënteerd zijn en mogen geen onveilige snelle oversteken in de hand werken van reizigers die hun aansluiting vrezen te missen.

Om meer mensen te verleiden om tram en bus te nemen, wil de stad samen met De Lijn ook werken aan de **veiligheid, properheid en toegankelijkheid** van de halte-infrastructuur en de veiligheid in de trams en bussen zelf. Hiervoor zet de stad in overleg met De Lijn onder andere haar buurttoezichters in. De stad wil zorgen dat alle bewoners van de stad Antwerpen tram of bus kunnen nemen aan stadstarief – ook de bewoners van de polderdistricten.

Daarnaast streeft Antwerpen naar een **later en frequenter aanbod** aan openbaar vervoer, dat afgestemd is op het levendige nachtleven van Antwerpen. De stad wil samen met de NMBS ook bekijken of de stedelijke verplaatsingen van bewoners per trein aan een goedkoper tarief kunnen, zeker met het oog op de ontwikkeling van een voorstadsnet over het spoor.

De stad wil ook een sterk ondersteunend beleid uitwerken rond de taxi. In een structureel overleg met de sector wil de stad het **aanbod, de zichtbaarheid en de uitstraling van taxi's** vergroten en verbeteren. Zowel bewoners als toeristen en winkelaars krijgen er zo een aantrekkelijk alternatief voor de (eigen) auto bij. Zeker in een wisselwerking met de andere modi is er nog veel potentieel. Het TOV-ticket (Taxi en Openbaar vervoer) – goed voor een heenrit met tram of bus binnen de stad en een korting op de taxirit naar huis – wordt meer gepromoot. De stad onderzoekt ook andere vormen van individueel publiek vervoer, zoals de fietstaxi of riksja en de motortaxi. Het aanbod van taxicheques voor mindervaliden blijft behouden. Taxi's kunnen vaker toegang krijgen tot vrije busbanen en autovrije zones, zoals dat nu al gebeurt is op de Suikerrui en de Grote Markt.

Tot slot faciliteert de stad ook het **autodelen**. Ze wil niet enkel de bestaande systemen ondersteunen door het aantal bestaande parkeerplaatsen te verhogen, maar ook nieuwe, creatieve vormen en systemen van autodelen stimuleren. De stad speelt hiermee in op een beginnende evolutie van autobezit naar autogebruik, en wil deze tendens bovendien ook zelf stimuleren. Ze geeft alvast het goede voorbeeld door het gebruik van de autodeelwagens in het Bell-gebouw voor dienstverplaatsingen en de afbouw van de eigen vloot.

Speerpunten verleidingsstrategie voor de gewenste modal shift

- Overleggen met De Lijn en het Vlaams gewest over de reistijden, frequenties, informatie en halte-infrastructuur
- Zorgen dat alle Antwerpenaren kunnen rekenen op het stadstarief en een beter nachtaanbod
- Samen met de NMBS bekijken of de stedelijke verplaatsingen van bewoners per trein (lightrail) aan een goedkoper tarief kunnen
- Sterk ondersteunend beleid uitwerken rond de taxi
- Extra promotie voeren voor het 'Taxi en Openbaar vervoer-ticket'
- Taxicheques voor mindervaliden behouden
- Autovrije busbanen vaker laten delen met taxi's
- Voetgangerszones selectief toegankelijk maken voor taxi's
- Alternatieve vormen van taxivervoer onderzoeken (fietstaxi, riksja, motortaxi, watertaxi...)
- Autodelen faciliteren door aantal parkeerplaatsen te verhogen en nieuwe ideeën te begeleiden en ondersteunen
- Verder gebruik maken van autodelen in het Bell-gebouw voor dienstverplaatsingen en verder afbouwen van de eigen vloot.

Slimme maatregelen voor verkeersafwikkeling

Zelfs met netwerken in en rond de stad die de nodige robuustheid en continuïteit bieden en zelfs met een optimale modal shift, zijn er **bijkomende maatregelen** nodig om onze netwerken optimaal te laten functioneren. Dit is zeker nodig in het licht van een intensiever gebruik van de netwerken door meer Antwerpenaren en bezoekers. De stad zal de komende jaren dan ook putten uit een breed gamma van slimme maatregelen om de doorstroming en veiligheid voor alle modi zo goed mogelijk te verzekeren. Dit gamma gaat van simpele, betaalbare maar efficiënte ingrepen, over nieuwe technologische hulpmiddelen, tot en met het afschaffen van verkeerstechnische maatregelen.

Heel **eenvoudige maar slimme ingrepen** zijn bijvoorbeeld de snelle en tijdelijke maatregelen voor verkeersveiligheid. Hiermee kan het stadsbestuur dringende snelheidsremmende ingrepen invoeren en verkeersonveilige kruispunten aanpakken, met name in de woonstraten en de schoolomgevingen. Andere voorbeelden van eenvoudige maar efficiënte ingrepen zijn beveiligde oversteekplaatsen langs trambeddingen, hekwerken voor de geleiding van voetgangersstromen, extra afslagstroken en andere geleidende maatregelen die via herziening van markeringen of signalisatie kunnen gerealiseerd worden.

Maar de stad zet ook in op **nieuwe en beschikbare technologieën** voor een betere verkeersafwikkeling, zoals slimme verkeerslichten en verkeerscamera's, dynamische signalisatie en route- en parkeergeleiding. Samen met de Vlaamse overheid bouwt de stad een nieuwe verkeerscentrale uit. Een moderne centrale en samenwerkingsverbanden met het Vlaams Verkeerscentrum zullen heel wat mogelijkheden creëren voor het monitoren, sturen en afwikkelen van de stromen van de verschillende modi. Een kwaliteitsvol verkeersmanagement vraagt echter dat data van, onder andere, camerabeelden, parkeer- en routegeleiding en variabele tekstborden (DRIPs en VMS) geïntegreerd beheerd en aangestuurd worden.

De integratie van deze applicaties in een **stedelijk verkeerscentrum** zou tegemoet komen aan de nood aan een geïntegreerde aanpak. Als federale en lokale politie-eenheden samen met het Vlaams Verkeerscentrum eenzelfde werkvloer delen, is snelle uitwisseling van gegevens verzekerd en kunnen maatregelen onmiddellijk worden afgestemd. De verkeersafwikkeling op en tussen het bovenlokaal wegennetwerk en het stadsnetwerk zal vlotter georganiseerd kunnen worden, bij werken en evenementen kan er heel wat hinder en overlast vermeden worden en bij calamiteiten en andere onvoorziene omstandigheden, kunnen alle middelen worden ingezet voor de om- of afleiding van het verkeer.

Voor de handhaving van de lage-emissiezone in de kernstad (zie het volgende hoofdstuk) zal gewerkt worden met het systeem van **automatische nummerplaatherkenning** (ANPR). Hetzelfde systeem zou ook ingezet kunnen worden om bewoners badge-loos toegang te verlenen tot wandelgebieden en om de binnenstad beter bereikbaar te maken voor buurtbewoners en leveranciers van plaatselijke handelaars. In combinatie met het stimuleren van bevoorrading buiten de spitsuren, worden het woon- en economisch verkeer verder in harmonie gebracht.

Kruispunten zijn belangrijke potentiële knelpunten op de route van iedere verkeersmodus. Op deze plekken komen verschillende verkeersdeelnemers en meestal ook verschillende modi elkaar tegen. Hier moet de veilige en vlotte verderzetting van ieders route worden georganiseerd. Daarom worden op deze plekken vaak verkeerslichten ingezet. Toch ontstaan vaak net hier conflicten,odeloze vertragingen en onveilige situaties. **Groene golven** kunnen dan ook sterk bijdragen aan een vlot verkeer, indien gekoppeld aan veilige kruispunten en oversteekplaatsen. Zo wil de stad groene golven creëren voor auto, openbaar vervoer en fiets op de hoofdassen van de verschillende vervoersmodi voor bovenlokaal verkeer. Zulke maatregelen moeten worden uitgewerkt op het niveau van het

stadsnetwerk en vanuit de categorisering van de wegen. Wanneer er op één bepaald kruispunt geen goede doorstromingskwaliteit kan worden geboden (bv omwille van de verkeersveiligheid), wordt bekeken of dit kwaliteitsverlies gecompenseerd kan worden op andere kruispunten op dezelfde route.

Voor het openbaar vervoer, en in de eerste plaats voor tramlijnen in en naar Antwerpen, is de doorstroming problematisch. Dit vormt in de eerste plaats een probleem voor de reiziger, die niet op snelle, stipte en dus betrouwbare trams kan rekenen. Ook de efficiëntie van het openbaar vervoer lijdt hier sterk onder. Met een effectieve en efficiënte lichtenbeïnvloeding zou De Lijn immers met dezelfde middelen het aanbod aan trams drastisch kunnen verhogen.

Voetgangers en fietsers dienen op bepaalde plekken voorrang te krijgen in de lichtenregeling. Zo kunnen winkelstraten die niet autovrij zijn aangenamer en veiliger worden met kortere wachttijden voor voetgangers. Op nog andere plekken, bijvoorbeeld op hoofdroutes, zullen fietsers voorrang krijgen. Op langere termijn moeten we evolueren naar een **gedifferentieerd en dynamisch systeem** van groene golven, dat vanuit de wegcategorisering en door middel van detectie van verkeersstromen (met verkeerscamera's, ANPR ...) inspeelt op de werkelijke noden op bepaalde plekken en van bepaalde modi.

Elders bestaan slimme maatregelen dan weer net uit het **afschaffen van verkeerstechnische elementen**. In zones 30 zijn maatregelen zoals verkeerslichten en zebrapaden soms niet nodig en wenselijk. Anderzijds kunnen verkeerstechnische elementen ook in zones 30 nodig zijn, bijvoorbeeld in schoolomgevingen. De stad wil ook op andere plaatsen in het wegennetwerk nagaan waar bijvoorbeeld overbodige signalisatie afbreuk doet aan de verkeerssituatie.

Speerpunten slimme maatregelen voor verkeersafwikkeling

- Doorstromings- en veiligheidsmaatregelen uitwerken voor verschillende modi vanuit de hiërarchie van het stadsnetwerk
- Met eenvoudige maatregelen streven naar belangrijke effecten op de verkeersafwikkeling
- Nieuwe technologieën slim inzetten voor een vlotte en veilige verkeersafwikkeling
- Toepassingen met automatische nummerplaatherkenning uitwerken voor de toegangscontrole van wandelgebieden, de bevoorrading van bedrijven en handelaars te bevorderen en om bepaalde voertuigen te weren uit zones zoals de lage-emissiezone en de Waaslandtunnel (vrachtverbod)
- Een gedifferentieerd en slim systeem van groene golven uitwerken voor alle modi
- Onderzoek naar de afschaffing van verkeerstechnische elementen in de zones 30
- Onderzoek naar overbodige borden en wegsignalisatie op het hele stadsnetwerk

Bewegwijzering en informatie

De heldere categorisering van wegen en straten moet ook doorgetrokken worden in signalisatie en reisinformatie. De stad wil dat bewoners en bezoekers voor en tijdens elke verplaatsing steeds op een eenvoudige manier juiste informatie kunnen bekomen over **routes en de reistijden**. Hiervoor is zowel digitaal toegankelijke informatie nodig die raadpleegbaar is voorafgaand aan de verplaatsing, als samenhangende systemen van (dynamische) signalisatie langs de weg.

De stad wil een samenhangend systeem van bewegwijzering ontwikkelen op maat van modus, motief en route. Vertrekpunt hiervoor is de voetgangersbewegwijzering die vandaag reeds bestaat in de binnenstad. Het gaat om een **gedifferentieerd systeem** dat zowel de ligging van wijken, als die van belangrijke locaties en attractiepolen aanduidt. Het systeem heeft zo niet enkel een verkeerstechnische functie, maar verhoogt ook de aantrekkelijkheid en bereikbaarheid van onze culturele attractiepolen en winkel- en horecagebieden voor bezoekers en toeristen. De voetgangersbewegwijzering kende reeds een uitbreiding in Deurne en wordt in alle districten voorzien.

Voor **digitale informatie en signalisatie** kan in een wisselwerking met de geplande verkeerscentrale de meest up-to-date informatie worden vertaald en aangeboden aan de verkeersdeelnemers, zoals dat vandaag reeds gebeurt bij evenementen in het Sportpaleis. De vertaling van deze gegevens moet enerzijds gericht zijn op het online aanbieden van informatie aan reizigers die een verplaatsing plannen. Hierbij kan worden gedacht aan de website en aan de ontwikkeling van applicaties voor mobiele toestellen. De stad wil ook mee nadenken met de NMBS en De Lijn over de verbetering en ontsluiting van het aanbod aan informatie voor de reiziger van en naar Antwerpen.

Anderzijds dient informatie rechtstreeks vertaald te worden in dynamische signalisatie langs de weg, zodat verkeersdeelnemers ook onderweg de beste beslissingen kunnen nemen in functie van hun modus en bestemming – zeker bij werken en evenementen. De stad ziet het nieuwe verkeerscentrum ook als een opportuniteit voor het uitwerken en signaleren van systemen van **route- en parkeergeleiding**. Zij zal een gedifferentieerde aanpak hanteren, die de beste opties en alternatieven oplevert voor auto, vracht en autocar, doorstroming bevordert en zoekverkeer en parkeerdruk in onze woonwijken doet dalen.

Speerpunten bewegwijzering en informatie

- Online raadpleegbare informatie over routes en reistijden ontwikkelen voor elke verkeersdeelnemer
- Samen met De Lijn en de NMBS het aanbod aan reizigersinformatie verbeteren
- Kwaliteitsvol en gedifferentieerd bewegwijzeringssysteem uitwerken voor elke modus
- Nieuwe technologieën inzetten voor flexibele informatie online en langs de weg
- Uitwerken en signaleren van route- en parkeergeleidingssystemen

Geïntegreerd en inclusief beleid

Het mobiliteitsbeleid moet bijdragen aan de optimalisering van het **economisch en sociaal weefsel** van de stad. Dit vereist een geïntegreerde benadering, waarbij naast aandacht voor alle modi, kansen en ruimte moeten gegeven worden aan zowel het woonverkeer, als het economisch verkeer en dat we vervoersarmoede proberen vermijden en bestrijden. Dit zijn allemaal facetten van eenzelfde doelstelling, namelijk dat alle Antwerpenaren volwaardig kunnen deelnemen aan het stadsleven. Het gaat om toegang tot essentiële stedelijke functies zoals werkgelegenheid, bedrijvigheid, handel en horeca, en tot fundamentele voorzieningen zoals scholen, hogescholen, universiteiten, ziekenhuizen, woonzorgcentra, opleidings- en hulpverleningscentra en dienstverleningsloketten voor de mensen en bedrijven die erop rekenen, erop vertrouwen of er afhankelijk van zijn.

De bereikbaarheid en toegankelijkheid van **sociale en medische voorzieningen** is fundamenteel voor alle Antwerpenaren. Voor mensen die kampen met lichamelijke, psychische, maatschappelijke of economische barrières, is dit echter een grondvoorwaarde om zo goed mogelijk te kunnen deelnemen aan het stadsleven. In de eerste plaats moeten dagdagelijkse voorzieningen zoals bakkers, scholen en kinderdagverblijven op de juiste plaatsen worden ingeplant (ruimtelijk beleid). Bij de ontsluiting van deze voorzieningen moet zo veel mogelijk uitgegaan worden van een verminderde persoonlijke mobiliteit. De stad wil hiertoe in overleg treden met de verenigingen en vertegenwoordigers van deze mobiliteitsdoelgroepen en telkens de gepaste zorg besteden aan klachten of vragen over toegankelijkheid. Een deel van de verplaatsingen in het kader van de stedelijke dienstverlening kan overbodig worden voor een grote groep van mensen via e-inclusie (de online afhandeling van bepaalde administratieve verrichtingen).

De ontsluiting van onze **haven en grote bedrijventerreinen** is cruciaal voor de ontwikkeling van onze industriële en logistieke sector en werkgelegenheid. De stad wil samen met de haven en de bedrijven blijven werken aan personenvervoer naar die moeilijker te bereiken bedrijven. Zo werken in de haven vandaag 62.500 mensen, indirect zelfs 150.000. Bestaande bedrijventerreinen zoals Polderstad in Hoboken en Terbekehof in Wilrijk en nieuwe bedrijventerreinen zoals Blue Gate Antwerp en Logistiek Park Schijns zorgen voor cruciale bedrijvigheid en werkgelegenheid. Het multimodaal ontsluiten van het havengebied en van deze grote stedelijke industriegebieden vormt dan ook een hefboom in het bestrijden van vervoersarmoede. Hierbij kan onder meer gedacht worden aan verdere investeringen in veilige fietspaden, collectieve shuttlediensten van en naar bedrijven en duidelijke informatie over mobiliteit naar en binnen industriegebieden en het havengebied.

Daarenboven kunnen alle types bedrijven, individueel of in clusters, een beroep doen op de stedelijke diensten om samen een **bedrijfsvervoersplan** uit te werken op maat van de onderneming, de locatie en het personeel. Zulke vervoersplannen bevatten een geheel van maatregelen die het bedrijf optimaal ontsluiten voor de verschillende modi, met een focus op milieuvriendelijke mobiliteit. Zowel het woon-werkverkeer als dienstverplaatsingen kunnen hierbij worden herdacht. Er kan ook worden ingespeeld op de verplaatsingsbehoefte zelf: thuiswerk heeft bij bepaalde types van bedrijven nog veel potentieel (bv kantoorwerk).

Handel en horeca worden gedifferentieerd ontsloten in overleg met de winkeliers en uitbaters zelf. Verschillende winkelgebieden functioneren immers op andere schalen en genereren of vereisen andere types van mobiliteit. Zo zijn er kernwinkelgebieden (zie ook de Beleidsnota Detailhandel 2013) waar een hoge concentratie aan uiteenlopende vestigingen handel, horeca en commerciële diensten aanbieden aan een breed publiek uit Antwerpen en (ver) daarbuiten. Buurtwinkelgebieden huisvesten eerder kleinschalige en versnipperde handelszaken en richten zich overwegend op de dagelijkse aankopen van bewoners. Tot slot zijn er baanwinkelgebieden op drukke verkeersassen, met

grootschalige handels(speciaal)zaken die klanten aantrekken van over heel de stad en daarbuiten. We moeten ook deze winkelgebieden projecteren op de categorisering van wegen en straten om ontsluiting uit te werken volgens het type winkelgebied en voor de verschillende modi.

In heraanlegplannen en bij grote projecten worden steeds de effecten op en oplossingen voor de **bevoorrading van handelszaken** en bedrijven in kaart gebracht. Hierbij wordt een evenwicht nagestreefd tussen de vlotheid van leveringen en de mogelijke hinder voor klanten, andere verkeersdeelnemers en buurtbewoners.

Speerpunten geïntegreerd en inclusief beleid

- Met het mobiliteitsbeleid bijdragen aan het economisch en sociaal weefsel van de stad
- De bereikbaarheid en toegankelijkheid van sociale en medische voorzieningen maximaal garanderen
- Ontsluiten van onze haven en grote bedrijventerreinen voor werknemers
- Bedrijfsvervoersplannen uitwerken samen met en op maat van (clusters van) ondernemingen
- Zorgen voor gedifferentieerde ontsluiting van onze handelszaken, volgens type winkelgebied, ligging in het stadsnetwerk en voor de verschillende modi
- Bereikbaarheid en bevoorrading toetsen en integreren in heraanlegplannen en projecten

3 VERKEERSLEEFBAAR

Milieu en gezondheid

Het geactualiseerde klimaatplan, het gezamenlijk actieplan luchtkwaliteit stad – gewest – haven en het stedelijk actieplan omgevingslawaaï, formuleren maatregelen en doelstellingen voor **minder CO₂-uitstoot, een betere luchtkwaliteit en minder omgevingslawaaï** in de stad. Het mobiliteitsplan draagt hieraan bij, onder andere door in te zetten op knooppunten voor moduswissels aan de stadsrand en rond de kernstad, een stevig stedelijk tramnet en een voorstadsnet voor tram en trein, het uitbreiden van het aanbod aan leenfietsen, het uitwerken van een fietsplan, het uitbouwen van het fietsnet, het inzetten op autodelen en taxivervoer, het uitwerken van route- en parkeergeleidingssystemen en doorstromingsmaatregelen voor elke modus ...

Door een **lage-emissiezone (LEZ)** in te voeren in de kernstad vanaf 2016 zet de stad een grote stap vooruit. Zij streeft hiermee naar een aanzienlijke verbetering op korte termijn van de uitstoot en luchtkwaliteit in de kernstad. Voertuigen die niet voldoen aan bepaalde milieunormen worden dan geweerd uit het gebied Linkeroever en kernstad (inclusief kaaien, Leien en Singel, op uitzondering van enkele wegvakken). De invoering van een LEZ is een doeltreffende maatregel om de stedelijke luchtkwaliteit te verbeteren en de verjonging van het wagenpark te stimuleren. Voor de toepassing van de LEZ kiest de stad voor camera's met nummerplaatherkenning. Niet toegelaten voertuigen krijgen dan automatisch een boete of retributie in de bus.

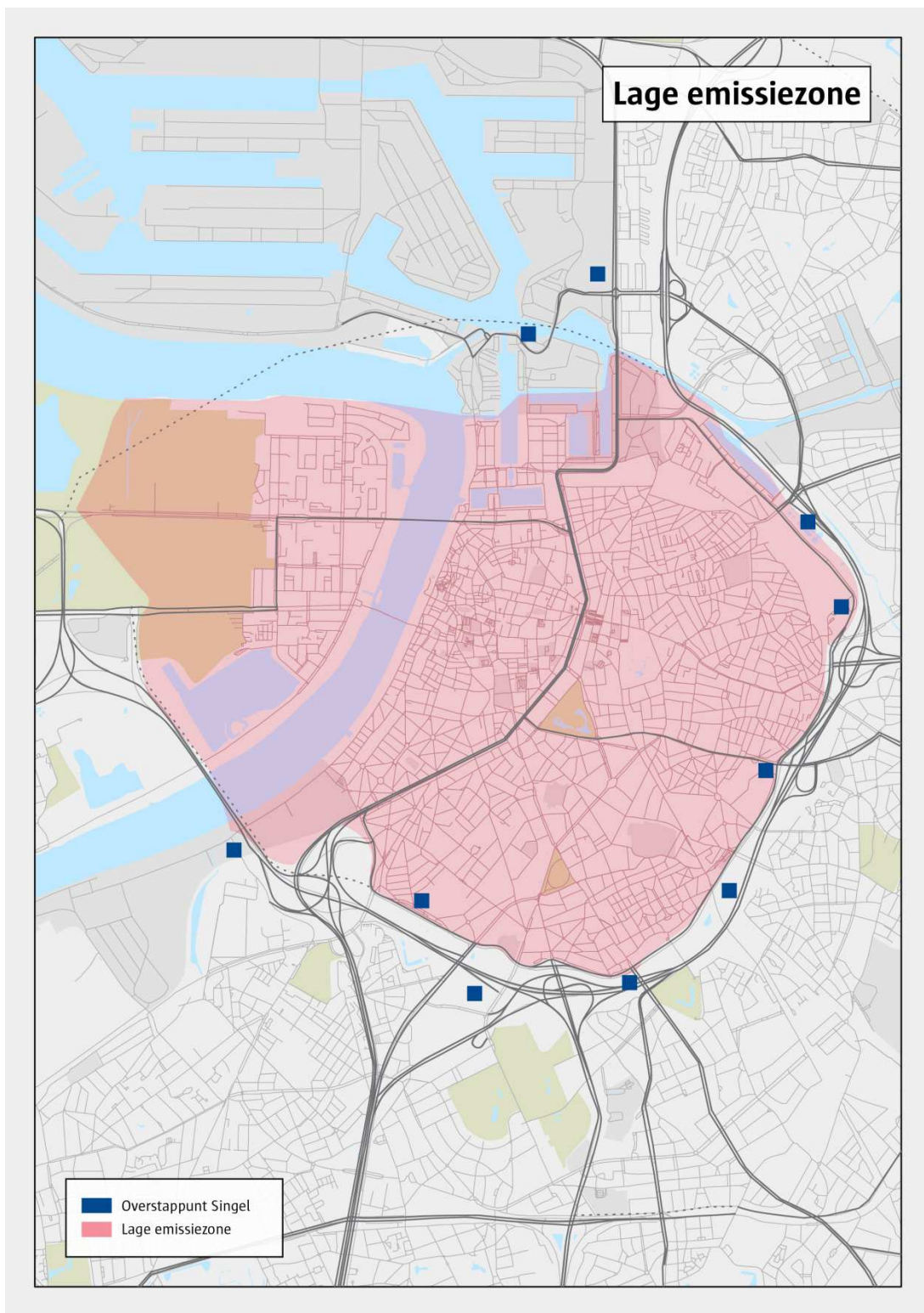
De globale doelstelling is om tegen 2020 het aantal inwoners dat blootgesteld wordt aan een gemiddelde **geluidbelasting** van meer dan 70 dB(A) terug te dringen tot 0. De geluidsoverlast in de woonzones tussen de grote verkeersassen zal verminderden met de geleidelijke omvorming tot zones 30. Een verlaging van de gemiddelde effectieve snelheid van 50 km/u naar 30 km/u, reduceert het verkeerslawaaï met 3 decibel voor auto's en met 2 decibel voor middelzwaar en zwaar vervoer. Andere maatregelen zullen ook zorgen voor minder geluidsoverlast langs drukke verkeerswegen. Langs de grotere verkeersassen kunnen we bewoners ontzien door het plaatsen van geluidsschermen. Voor wegen met een snelheidsregime van 50 km/u zal onderzoeken we het potentieel van stille wegdekken voor de stadsbewoners. In het actieplan omgevingslawaaï zullen bijkomende maatregelen worden geformuleerd voor de reductie van geluidsoverlast door verkeer.

De stad wil samen met handelaars, bedrijven en initiatiefnemers uit de sector bekijken hoe ze kansen kan geven aan rendabele vormen van **stadsdistributie**. Ze wil initiatieven en ideeën stimuleren van ondernemers en mensen uit de creatieve en kennissectoren rond goederenvervoer via binnenvaart, fietskoeriers, bundelingsconcepten, stille of hybride vrachtwagens voor late of vroege leveringen buiten de spitsuren, venstertijden ... De stad schreef alvast in op het Vlaamse PIEK-project rond stille beleving buiten de piekuren (tijdens de vroege ochtend en de late avond). Het PIEK-project is ondertussen reeds aan een vervolg toe (PIEK II).

Speerpunten milieu en gezondheid

- Lage-emissiezone implementeren binnen de Ring
- Een visienota uitwerken voor milieuvriendelijke mobiliteit in de stad
- Geluidsschermen voorzien langs grotere verkeersassen
- Potentieel van stille wegdekken onderzoeken op wegen met snelheidsregimes van 50 km/u
- Kansen geven aan de ontwikkeling van rendabele stadsdistributiesystemen
- Bevorderen van stille leveringen, bevoorrading buiten de spitsuren en venstertijden
- Het PIEK-project verder uitrollen in de stad

Lage-emissiezone



Inrichtingskeuzes voor de publieke ruimte

De publieke ruimte speelt een belangrijke rol in de stad, ze heeft dan ook vele **verschillende functies**. De publieke ruimte moet de mobiliteitsinfrastructuren dragen: rijvakken, parkeervoorzieningen voor auto en fiets, voet- en fietspaden, trambanen ... Maar ook sociale en economische interactie mogelijk maken door winkelatalages, straatfeesten, terrassen en markten te accommoderen en ontspanning te bieden met sport- en speelpleintjes, zitbanken ... Vaak moet de publieke ruimte op één plek tegelijk te veel rollen opnemen, zodat het in de uiteindelijke inrichting voor verschillende modi en economische of sociale activiteiten aan de nodige ruimte ontbreekt.

De stad zal daarom consequente, **duidelijke en efficiënte keuzes** maken bij de inrichting van straten, pleinen en wegen op basis van hun ligging en functie in de verkeersnetten van de verschillende modi en hun rol in het stadsleven. De categorisering van wegen en straten zal, zoals hogerop omschreven, basiskeuzes naar voren brengen voor de plaats van voetganger, fietser, openbaar vervoer en auto in het wegprofiel (afgescheiden fietspad, beveiligde oversteken, gemengd verkeer ...). In de praktijk is het vaak niet eenvoudig om zuivere keuzes te maken. In een historische stad als Antwerpen zijn er veel smalle straten, en het is meestal niet mogelijk om het straatprofiel significant te verbreden. In functie van de morfologie van de wegen en de beschikbare ruimte zullen we keuzes moeten maken. Er wordt daarom met oplossingen gewerkt die de verkeerssituatie vereenvoudigen en de publieke ruimte ontlasten: optimalisering van het premetronetwerk voor de tram, aangepaste snelheidsregimes voor de auto (zones 30, woonerven ...), fietsstraten waar de auto achter de fiets blijft en de ontvlechting van het fiets- en autoroutes (bijvoorbeeld door de realisatie van parallelle fietsroutes).

De stad voegde alvast een toetsing van de **mobiliteitsvoorwaarden** toe aan de procedure voor de (her)aanleg van de publieke ruimte. Deze toets wordt reeds vroeg in het traject doorgevoerd, in de fase van de projectdefinitie (omschrijving van de doelstellingen en afbakening van het project), om de samenwerking met de districten te bevorderen en om latere aanpassingen aan de plannen te vermijden. Naast de goedkeuring op het districtscollege en de advisering door de districtsraad, wordt de projectdefinitie geagendeerd op het college.

Ook de functie als **winkelgebied** moet worden vertaald in de publieke ruimte. Toeristen, dagjesmensen en bewoners die winkelstraten afstruinen, zijn vaak terplekke te voet of met de fiets. Er wordt dan ook sterk ingezet op de kwaliteit van de publieke ruimte in winkelgebieden en op economisch en toeristisch belangrijke wandelassen.

Speerpunten inrichtingskeuzes voor de publieke ruimte

- Duidelijke en efficiënte keuzes maken bij de inrichting van straten, pleinen en wegen op basis van de categorisering van wegen en straten
- Toetsing van de mobiliteitsvoorwaarden bij de (her)aanleg van de publieke ruimte
- Sterk inzetten op de kwaliteit van de publieke ruimte in winkelgebieden en op economisch en toeristisch belangrijke wandelassen

Gecoördineerde minderhinderaanpak

De geplande projecten van Vlaanderen, De Lijn, de stad en de districten zullen een grote impact hebben op de mobiliteit in en de bereikbaarheid van de stad en de haven. Zowel het personen- als het vrachtvervoer zal tijdens de werffasen hinder ondervinden in de bredere Antwerpse regio. Daarom heeft de stad het **bereikbaarheidsconcept**, *Antwerpen Bereikbaar*, dat een kader vormt om met hinder van werken om te gaan. De bereikbaarheid van de stad wordt gegarandeerd door prioritaire assen voor fietsers, openbaar vervoer en privaat vervoer. Hinder op één van deze groene, blauwe of rode assen heeft een negatieve impact op de bereikbaarheid van de stad. Wanneer men in een bepaald gebied op meerdere prioritaire assen werken plant, zal de stad samen met de mobiliteitspartners nadenken over de onderlinge afstemming van deze projecten om de bereikbaarheid van de stad te garanderen.

Vertrekkende van de eigen meerjarenplanning zal de stad het initiatief nemen om dergelijke **conflicten tijdig in beeld** te brengen en te bespreken met de externe mobiliteitspartners. Keuzes tijdens de ontwerpfase kunnen al bepalend zijn voor de uitvoering en de mate van hinder die hierdoor ontstaat. Minder hinder moet daarom vanaf de ontwerpfase geïntegreerd worden in het proces voor de heraanleg van het openbaar domein. Daardoor kunnen de minder hinder-principes ook geïntegreerd worden in de bestekken en voorkomt men later onverwachte financiële gevolgen wanneer projecten gewijzigd of zelfs uitgesteld moeten worden. De stad heeft al de eerste stappen gezet om de minder hinder-aanpak te integreren in de eigen werking en verwacht van de mobiliteitspartners dat zij op dezelfde wijze omgaan met de eigen projecten en processen.

De politie heeft als vergunningverlenende instantie (werfsignalisatie) een belangrijke rol bij de onderlinge coördinatie van werven. Werkzaamheden die een belangrijke impact hebben op de multimodale bereikbaarheid van Antwerpen vereisen dat de huidige aanpak versterkt wordt. Binnen de werkgroep en **stuurgroep impactmanagement** moeten de verschillende lokale en bovenlokale mobiliteitspartners zoals de stad, De Lijn en AWW dergelijke projecten tijdig in beeld brengen en werk maken van een gezamenlijke visie rond maatregelen om de verkeershinder te beperken en de projecten beter op elkaar af te stemmen. Binnen de stad zal er eveneens werk gemaakt worden van een volwaardige coördinator voor minder hinder die als aanspreekpunt zal functioneren.

De volgorde en timing van werken dient op een doordachte manier te worden gecommuniceerd. Een efficiënte mediamix voor werfcommunicatie maakt de verschillende doelgroepen op een uniforme manier wegwijs in de stad en informeert hen over het verloop van de verschillende werven. Langs de wegen zelf moet de nodige **omleidingssignalisatie** voor elke modus duidelijk worden weergegeven op goed zichtbare en stevige dragers. Waar mogelijk wordt met dynamische signalisatie gewerkt om snel te kunnen inspelen op wijzigende omstandigheden of veranderingen in verkeersstromen.

Er wordt rekening gehouden met de **impact van omwegen op voetgangers en fietsers** als modi die op eigen kracht bewegen. De stad werkt in de eerste plaats met veilige en comfortabele voorzieningen doorheen de werfzone zelf. Enkel indien dit door de aard van de werken en de fasering niet mogelijk is, moet er een alternatieve route bewegwijzerd worden. Daarbij wordt gekozen voor de kortste en veiligste weg voor voetgangers en fietsers. Bij uitstek in de context van de werven en werken die op til staan, wil de stad de meerwaarde aantonen van de fiets als snel en soepel verplaatsingsmiddel. Het is dus fundamenteel dat net de fietser geen onnodige hinder ondervindt van de werken.

Bij **private bouwwerken** moet er in een veilige en obstakelvrije doorgang voorzien worden voor de verschillende modi. Hiervoor wordt het 'Retributiereglement op de tijdelijke inname van de openbare ruimte voor het uitvoeren van bouwwerken' ingezet. Hoe langer het openbaar domein in beslag genomen wordt voor de uitvoering van werken, hoe duurder de retributie uitvalt. Hiermee wil de stad

de overlast sterk terugdringen in tijd. Bovendien wordt dit reglement gekoppeld aan het 'Retributiereglement interventies openbaar domein', zodat de kosten die de stadsdiensten maken bij het rechtzetten van overtredingen (het niet voorzien van duidelijke signalisatie, het niet in acht nemen van veiligheidsvoorschriften) verhaald kunnen worden op de overtreder.

Ook **nutswerken** worden zo efficiënt mogelijk georganiseerd en aan elkaar gekoppeld, om te vermijden dat dezelfde straat of hetzelfde voetpad in enkele jaren meer dan eens dient te worden opengebroken.

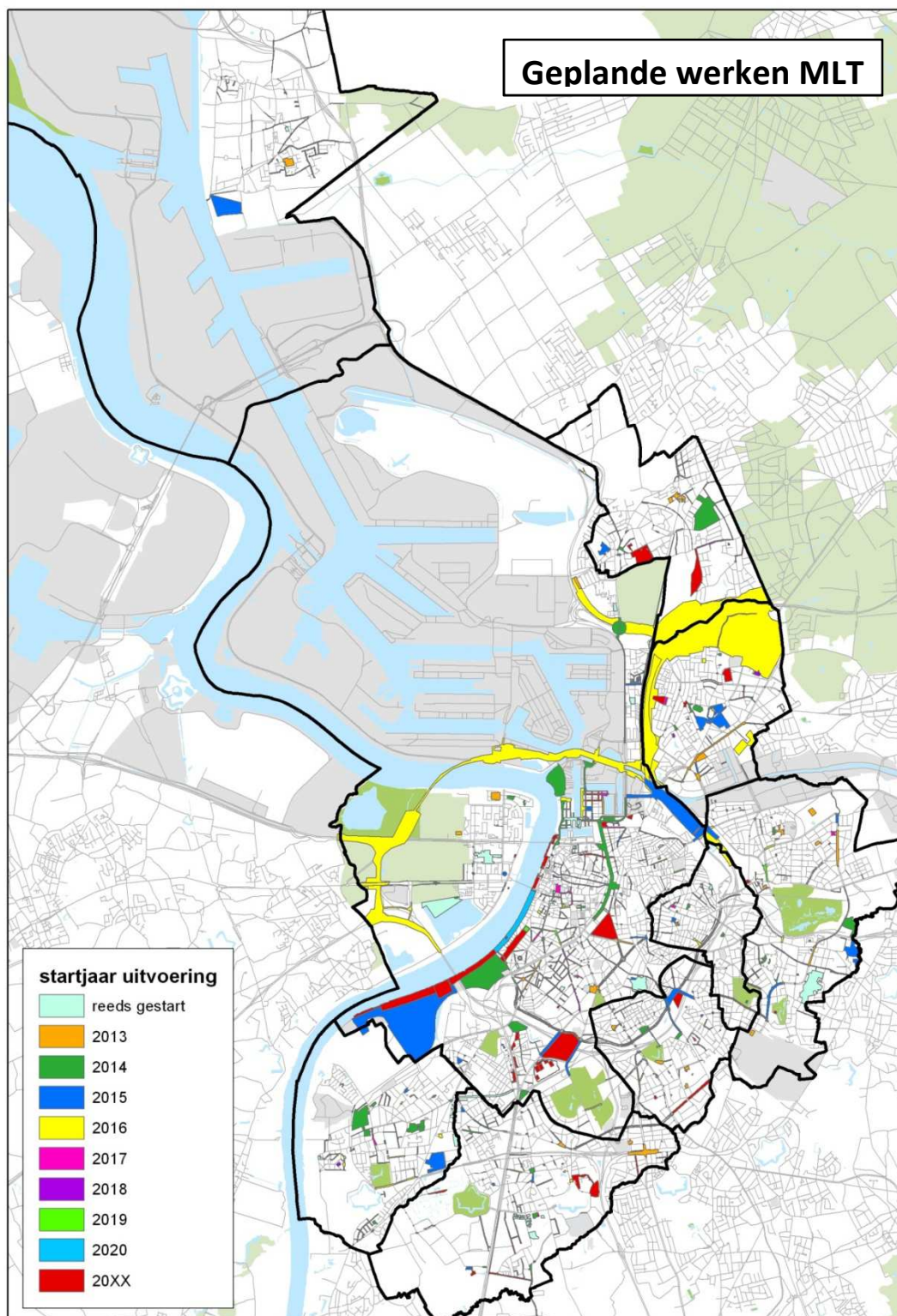
Speerpunten minder hinder bij werken

- Een sterk gecoördineerde minderhinderaanpak hanteren, vertrekkende van het bereikbaarheidsconcept
- Conflicten in de werfplanning tijdig in beeld brengen en bespreken met de mobiliteitspartners. Werven onderling coördineren, onder meer dankzij de overkoepelende werkgroep en stuurgroep minder hinder
- Inzetten op een efficiënte mediamix voor werfcommunicatie
- Duidelijke omleidingssignalisatie inzetten langs de weg
- Omwegen op voetgangers en fietsers zo veel mogelijk vermijden of beperken
- Onderlinge coördinatie, communicatie en klachtenbehandeling bij nutswerken en herstellingen optimaliseren

Bij private bouwwerken inzetten op handhaving en het verhalen van tussenkomsten

- Inzetten op handhaving en kostenverhaling bij private inname van het openbaar domein voor bouwwerken

Geplande werken op middellange termijn



Draaiboeken en vervoerplannen voor evenementen

De aantrekkelijkheid van de stad voor de bezoeker en toerist is gebaat met toplocaties zoals het Sportpaleis, Lotto Arena, Antwerp Expo, de Stadsschouwburg, de Waagnatie en De Singel. En topevenementen zoals de Sinksenfoor, Laundry Day, de 10 Miles en de Tall Ships Races zijn belangrijk voor de uitstraling van Antwerpen. De verkeersoverlast die hiermee vaak gepaard gaat, heeft het tegenovergestelde effect, en niet enkel voor de uitstraling naar de bezoeker toe. De stad maakt voor haar eigen evenementen **draaiboeken** op met mobiliteitsmaatregelen gericht op het afnemen van de druk op het plaatselijke verkeer en parkeeraanbod.

Private organisatoren kunnen rekenen op begeleiding en advies van de stad voor een verkeersleefbare en verkeersveilige afwikkeling van bezoekersverkeer. Voor grote wederkerende evenementen ondersteunt de stad private organisatoren bij de opmaak van **evenementenvervoerplannen**. Daarin worden afspraken gemaakt, ook betreffende financiering, tussen de stad, de organisator en partners zoals De Lijn om het verkeer dat aangetrokken wordt door het evenement zo vlot mogelijk af te wikkelen met zo weinig mogelijk overlast voor de bewoners en de verkeersdeelnemers zelf.

Speerpunten draaiboeken en vervoerplannen voor evenementen

- Draaiboeken opstellen voor verkeersafwikkeling bij Antwerpse evenementen
- Begeleiding en advies ter beschikking stellen van private organisatoren
- Private organisatoren ondersteunen bij de opstelling van evenementenvervoerplannen voor terugkerende grote evenementen
- Overleggen over evenementenvervoer met privé-organisatoren, De Lijn en de NMBS

4 VERKEERSVEILIG

Go For Zero: kwetsbaarste verkeersdeelnemers

Antwerpen heeft als enige Vlaamse stad een eigen stedelijke Staten-Generaal voor de Verkeersveiligheid. Deze zorgt voor de coördinatie en afstemming van alle inspanningen die geleverd worden op vlak van de verbetering van de verkeersveiligheid in de stad op de actieterreinen educatie, infrastructuur, handhaving en betrokkenheid. Antwerpen gaat dus voor een integrale aanpak en hoge ambities. Elk verkeersslachtoffer is er immers één te veel. We moeten dan ook principieel **streven naar nul verkeersslachtoffers**. Dit is de Go For Zero-doelstelling, die door steeds meer besturen wordt onderschreven.

We zetten onze energie nog selectiever en gericht in. We concentreren onze inspanningen en middelen daar waar op vlak van (objectieve) verkeersveiligheid de meeste winst valt te halen. De stad levert daarom ook bijzondere inspanningen voor de meest risicovolle plaatsen in de netwerken -we focussen hierbij in eerste instantie op het wegwerken van **zwarte punten**, in nauwe samenwerking met AWV- en de **meest kwetsbare verkeersdeelnemers**. Naar vervoersmodus gezien, zijn dit voetgangers en fietsers. We richten ons tevens op die slachtoffers die oververtegenwoordigd zijn in de ongevallenstatistieken: ouderen, twintigers en kinderen. Elke moduswissel in het opgroeien van kind tot volwassene verdient bijzondere aandacht: te voet, met de fiets, brommer, auto ...

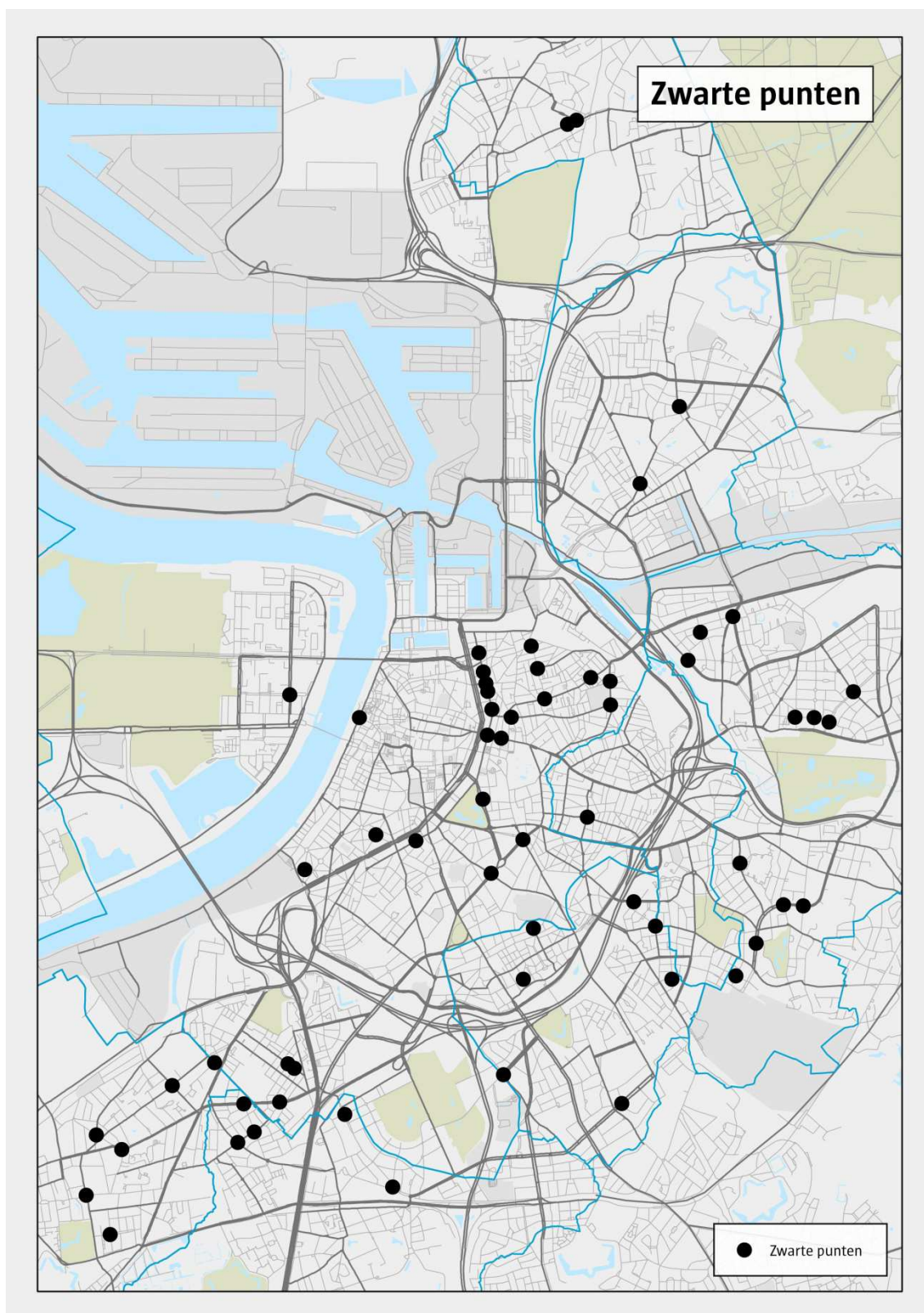
De stad levert inspanningen voor **obstakelvrije voet- en fietspaden**. Het vermijden of minimaal houden van hinder door werken, maakt de stad ook een stuk veiliger voor fietser en voetganger. Ook het gebruik van asfalt voor fietspaden en regelmatig onderhoud dragen bij aan een vlotte doorstroming en een hoog fietscomfort en verlagen de kans op zogenaamde 'eenzijdige' ongevallen. De voet- en fietspaden worden sneeuw- ijs- en bladvrij gehouden, maar ook de Antwerpenaar zelf moet hierin bijdragen in zijn eigen buurt en voor de eigen deur. Met de nutsbedrijven bekijkt de stad de mogelijkheden om nutskasten bij heraanlegprojecten ondergronds te plaatsen om de vrije doorgang voor voetgangers en fietsers te verbeteren.

In het licht van een stijgend aantal voetgangers en fietsers – mede ook door de toenemende groepen van jonge en oudere bewoners – wordt de veiligheid van **drukke wandelassen en fietsroutes** herbekeken. Hierbij gaat ook aandacht naar conflicten tussen fietser en voetganger. Zo zijn bepaalde straten typische 'wandelstraten' (bv drukke winkelstraten), waar bekeken dient of het fietsverkeer de voetgangers niet overmatig hindert of in gevaar brengt. We houden rekening met de opkomst van de elektrische fiets, en gaan waar mogelijk voor bredere fietspaden die zowel ruimte bieden aan de elektrische en sportieve fietser, als de rustige en jonge fietser. Voor drukkere dubbelrichtingsfietspaden wordt nagegaan of maatregelen zoals signalisatie, markeringen en/of verlichting de veiligheid kunnen verhogen.

Speerpunten Go for Zero: kwetsbaarste verkeersdeelnemers

- Aandacht verzekeren voor voetganger en fietser doorheen het mobiliteitsbeleid
- Gevaarlijke punten in het fietsroutenetwerk wegwerken
- De nodige aanpassingen doorvoeren voor de veiligheid van het elektrisch fietsverkeer
- Focussen op de grootste groepen van slachtoffers: ouderen, twintigers en kinderen
- Obstakelvrije voet- en fietspaden garanderen, zeker bij hinder van werken en in slechte weersomstandigheden
- Asfalt gebruiken voor de aanleg van fietspaden
- Regelmatig onderhoud uitvoeren op voet- en fietspaden
- Evalueren van drukke wandelassen en fietsroutes
- Drukke en dubbelrichtingsfietspaden waar mogelijk extra beveiligen en waar nodig ontvlechten
- Complexe conflictpunten zoals tramoversteken met extra aandacht inrichten

Kaart zwarte punten



Beveiligen, ontvlechten en mengen

Naast de focus op de meest kwetsbare verkeersdeelnemers, neemt de stad ook prioritair maatregelen voor de meest onveilige of risicovolle locaties in de netwerken. Enerzijds hanteert de stad hierbij een reactieve benadering met de **aanpak van zwarte punten**: plaatsen op de weg waar statistisch de meeste ernstige ongevallen gebeuren. Om een meer geïntegreerde en rendabele aanpak te garanderen, verruimt de stad de focus op kruispunten naar verkeersassen (of wegsegmenten) met een hoge ongevallenfrequentie. De stad werkt hiervoor samen met de andere wegbeheerders.

Anderzijds werkt de stad een proactieve aanpak uit, vanuit een geïntegreerde benadering op het niveau van netwerken en routes. Een groter aantal verkeersdeelnemers en een meer gevarieerde mix aan verplaatsingsmiddelen vereisen immers bijzondere aandacht voor het **vermijden van conflicten** tussen modi. Hierbij focust de stad onder andere op elementen in de infrastructuur die vaak (mede-) verantwoordelijk zijn voor (letsel)ongevallen en op bepaalde types ongevallen die vaak gebeuren (bv voorrangsongevallen en ongevallen op oversteekplaatsen). Op basis hiervan kan een samenhangend programma van maatregelen worden uitgewerkt dat in principe over het gehele netwerk kan worden toegepast. Zo kunnen we ongevallen zo veel mogelijk voorkomen.

De stad ziet de komst van de nieuwe verkeerscentrale als een opportuniteit voor deze aanpak vanuit risicobeheersing. De stad zet sterk in op verkeersmanagement, en koppelt hieraan naast instrumenten (zoals de verkeersregelfilosofie) ook een overkoepelend **beleidskader voor verkeersmanagement**. Het beleidskader wordt opgesteld op basis van de principes van dit mobiliteitsplan en in overleg met partners zoals de lokale politie en De Lijn. De stedelijke Staten-Generaal van de Verkeersveiligheid zal hierin een centrale rol spelen.

Overdreven en/of onaangepaste snelheid is een van de voornaamste oorzaken van ongevallen en een belangrijke factor in de ernst van de ongevallen. De stad werkt daarom proactief aan **snelheidsbeheersing**, vertrekkende vanuit een duidelijke vertaling van snelheidsregimes in de weginrichting en signalisatie. Alle weggebruikers moeten het gewenste (rij)gedrag kunnen afleiden uit de weginrichting. Door bovendien bepaalde infrastructuren, routes en netwerken preventief te screenen, kunnen zwarte punten en gevaarlijke wegsegmenten worden uitgeschakeld nog voor ze ontstaan.

Afhankelijk van de plaats en functie in de stadsnetwerken kunnen maatregelen bestaan in het **beveiligen of ontvlechten van infrastructuren**. Samen met De Lijn zal de stad tram- en de stad oversteekplaatsen voor voetgangers en fietsers over vrije tram- en busbanen screenen en beveiligen voor overstekende voetgangers en fietsers. Zware, multimodale knooppunten op belangrijke voetgangersassen kunnen bijvoorbeeld met hekwerken beveiligd worden. Waar haalbaar kunnen wandel- en fietsbruggen overwogen worden. Op andere routes kunnen groene golven voor voetgangers of fietsers en aftelsysteem aan verkeerslichten veilige doorstroming bevorderen en roodlichtnegatie terugdringen. Bovendien zal de stad onderzoeken waar netwerken best ontvlochten kunnen worden. Kwaliteitsvolle parallelroutes zoals wandelstraten en fietsstraten kunnen immers vaak meer comfort, veiligheid en doorstroming bieden.

De stad bakent op het niveau van hoofd-, buurt-, en woonstraten zones 30 af. In deze woongebieden en schoolomgevingen zal **gemengd verkeer** vaak een bevestigend effect hebben op het statuut als zone 30. Het is ook in deze context dat verkeerstechnische elementen zoals zebrapaden en verkeerslichten soms overbodig zullen blijken. Ze leggen de nadruk op de verkeersfunctie van de publieke ruimte, ten nadele van de verblijfsfunctie, die in deze zones absolute prioriteit heeft. Door het schrappen van overbodige maatregelen wordt net de nadruk gelegd op de prominente aanwezigheid

van het trage verkeer. Het straatbeeld en de inrichting worden wel geleidelijk aangepast met verkeersdrempels, as-verschuivingen en andere vertragende maatregelen.

In **schoolomgevingen** zal er soms toch nood zijn aan maatregelen zoals zebrapaden en verkeerslichten, eventueel met een drukknop voor voetgangers. In schoolomgevingen aan drukke (gewest)wegen, worden tijdelijke snelheidsbeperkingen opgelegd tijdens het drukke schoolverkeer 's morgens, woensdagmiddag en 's avonds. Hierbij kan gewerkt worden met dynamische signalisatie. Er wordt ook ingezet op de (verkeers)leefbaarheid en verkeersveiligheid in de studentenbuurten.

De **routes die kinderen nemen** om naar school te gaan, worden gescreend en beveiligd. De stad zal uitgaan van de daadwerkelijk gebruikte routes om gevaarlijke stukken bloot te leggen en prioritair aan te pakken. Vaak wordt immers de kortste route verkozen boven eventuele veiligere alternatieven. Om de werkelijk gebruikte schoolroutes in kaart te brengen, wordt een enquête afgenomen bij de leerlingen over de weg die zij nemen en de stukken of punten die zij eventueel zelf als onveilig ervaren. Dezelfde oefening wordt gemaakt vanuit het jeugdbeleid voor wat de routes naar speelplekken betreft.

Speerpunten beveiligen, ontvlechten en mengen

- Beleidskader opmaken voor verkeersmanagement
- Inzetten op gevaarlijke punten op het wegennet
- Beveiligen van kruisingen tussen verschillende modi
- Verkeerslichten aan drukke oversteekplaatsen met een aftelsysteem uitrusten voor voetgangers
- Waar mogelijk het fietspadennet ontvlechten ter verhoging van de veiligheid en het comfort
- Afstemmen snelheidsregimes en voorrangstatuten op de nieuwe wegencategorisering en geleidelijk vertalen in de weginrichting en signalisatie
- Woongebieden en schoolomgevingen verder afbakenen als zones 30 en een duidelijke, vertragende inrichting geven
- Veilig gemengd verkeer invoeren in woon- en schoolomgevingen in zones 30
- Maatregelen nemen voor verkeersveiligheid aan scholen langs drukke wegen
- In kaart brengen en beveiligen van daadwerkelijk gebruikte routes naar scholen en speelplekken

Sensibilisering en handhaving

Een veilig verkeer voor alle modi veronderstelt ook dat de verschillende verkeersdeelnemers zich aan de verkeersregels houden en zich **constructief en hoffelijk** gedragen in het verkeer. Elke modus wordt in de communicatie(campagnes) en de sensibiliserings- en handhavingsacties van de stad geïnformeerd en aangesproken over zijn gedrag in het verkeer en zijn impact op de andere modi.

Campagnes, sensibilisering en verkeerseducatie moeten voetgangers, fietsers, tram- en buschauffeurs en automobilisten aanzetten tot verkeersveiliger gedrag. De stad zet onder andere in op het digitaal ontsluiten van ons educatief aanbod en zet jaarlijks een grote verkeerscampagne op. Samen met scholen werkt zij verder aan veilige schoolomgevingen, veilig woon-schoolverkeer en bewuste en voorzichtige jonge verkeersdeelnemers.

Prioriteit op het vlak van handhaving gaat naar gedragingen die **anderen in onveilige verkeerssituaties** dwingen. Voor automobilisten focussen we onder andere op snelheidsovertredingen, rijden onder invloed van alcohol of drugs en foutparkeren. Voor wat betreft fietsers en voetgangers focussen we onder meer op roodlichtnegatie, het hinderlijk stallen van fietsen op het voetpad en het gevaarlijk oversteken van trambeddingen of de rijbaan om tijd te winnen.

Tot slot is ook het aanpakken van **verkeersagressie** bij alle modi fundamenteel binnen een mobiliteitssysteem dat gedeeld moet worden door een groeiend aantal verkeersdeelnemers en een steeds gediversifieerder aanbod aan vervoerswijzen.

Speerpunten sensibilisering en handhaving

- Verkeersveilig en hoffelijk gedrag bevorderen met sensibilisering, educatie en handhaving voor elke modus
- Verkeerseducatief aanbod digitaal ontsluiten
- Jaarlijkse campagne rond verkeersveiligheid en hoffelijkheid voortzetten
- Samenwerken met scholen rond verkeersveilige schoolomgevingen en bewuste en voorzichtige jonge verkeersdeelnemers
- Prioritair aanpakken van gedragingen en overtredingen die anderen in onveilige situaties dwingen
- Optreden tegen verkeersagressie