

HAAL HET VERKEER UIT DE KNOOP

VEROVER
DE STAD



PVDA

antwerpen.pvda.be

SOCIAAL

RECHTVAARDIG

ACTIEF

4. MOBIELE STAD

STANDPUNT

De stad weer in beweging brengen op zo'n manier dat iedereen meekan: dat is de mobiliteitsuitdaging. Een performant openbaar vervoer kan de ruggengraat van een duurzame mobiliteit worden. De fiets laten we uitgroeien tot een gezond en veilig alternatief voor de auto. En als je toch eens een auto nodig hebt, kies je het best voor een auto die zo weinig mogelijk vervuult. Een slimme ruimtelijke ordening zorgt ervoor dat veel verplaatsingen gewoon niet meer hoeven. Op die manier trekken we het verkeer weer vlot en zorgen we voor propere lucht in de stad.

WAT WE WILLEN

EEN. EEN PERFORMANT OPENBAAR VERVOER ALS RUGGENGRAAT

- We dringen aan op investeringen bij De Lijn: in voertuigen, infrastructuur en personeel. Zo verbeteren we de kwaliteit van de dienstverlening en de werkomstandigheden, en houden we De Lijn in openbare handen.
- We maken het openbaar vervoer in Antwerpen kosteloos zodat veel meer mensen overstappen van de auto naar de tram en de bus.
- We verhogen het aanbod op de lijnen. Ideaal rijdt er in de spitsuren elke vijf minuten een tram of bus. In de daluren wordt dat elke tien minuten en 's nachts om het half uur.
- We zorgen ervoor dat de bestaande premetrotunnels maximaal gebruikt worden, onder andere door de haltes Drink en Carnot te openen.
- We leggen ook enkele nieuwe premetrolijnen aan als snelle hoofdassen door de stad. Dan kan je zonder auto in enkele minuten naar de andere kant van de stad trammen.
- We maken alle voertuigen van De Lijn toegankelijk voor mensen met een beperking of voor wie een kinderwagen bijheeft. De oude PCC-trams doen we cadeau aan transportmusea in binnen- en buitenland.
- We verbeteren de doorstroming van trams en bussen door een 'groene golf' voor het openbaar vervoer en de fiets in te stellen.
- We investeren hoogdringend in functionerende signalisatieborden met *realtime* informatie, zowel aan de haltes als in tram en bus.
- Iedere Antwerpenaar heeft recht op een halte van tram of bus dicht bij de voordeur. We laten buslijn 31 opnieuw rijden.
- We vervangen de vervuilende Antwerpse bussen door bussen op waterstof, die ook lokaal geproduceerd worden.
- Voor een vlotte verplaatsing tussen de verschillende districten voorzien we mobiliteitsknooppunten waar trein, tram en bus goed op elkaar zijn afgestemd: station Antwerpen-Zuid, Antwerpen-Berchem, Antwerpen-Luchtbal en het nieuwe station Antwerpen-Schijnpoort.
- De ringtram, die kan rijden op de bestaande singelsporen, verbindt deze knooppunten en zorgt voor een snelle verbinding van Hoboken tot Merksem.
- We onderzoeken de aanleg van een tweede ringweg van ondergronds openbaar vervoer verder buiten de singel, om de groei van Antwerpen in de komende jaren voor te zijn.
- We maken van de overzet tussen linkeroever en rechteroever een echte veerdienst naar Amsterdams model, die minstens om het kwartier vaart, met een laatste vaart om 21 u.

TWEE. EEN STAD MET VEEL RUIMTE VOOR FIETSERS EN VOETGANGERS

- We tekenen autoluwe en tramvrije hoofdassen voor fietsers uit, die de stad doorkruisen, met een netwerk van ringwegen en dwarsverbindingen.
- Voor deze hoofdassen voeren we een groene golf in voor fietsers en het openbaar vervoer. Het ideale tempo wordt aangegeven met ledlichten naast het fietspad.
- In samenspraak met bewoners, scholen en middenveldorganisaties zorgen we voor vertakkingen vanaf deze hoofdassen naar de verschillende wijken.
- In woonwijken wordt de fiets de norm en de auto de gast. We richten de straten zo in dat de zone 30 goed wordt nageleefd.
- Straten zonder afgescheiden fietspad vormen we om tot zone 30.
- Risicokruispunten maken we veiliger door de verkeerslichten zo af te stellen dat ze conflictvrij worden. Dan kunnen fietsers een kruispunt ook in één keer oversteken.
- Waar zijstraten fietspaden kruisen, brengen we voorrangstrepen aan.
- In elke buurt voorzien we toegankelijke overdekte fietsparkings.
- We breiden het Velo-fietsdeelsysteem uit met bakfietsen.
- We verminderen het aantal kasseistroken, zeker op belangrijke fietsassen, en we leggen geen nieuwe straten met kasseien aan.

DRIE. BETER WOON-WERKVERKEER – DE INVALSWEGEN VAN EN NAAR DE STAD

- We leggen een *lightrail* aan op de bestaande spoorbeddingen tot in Zandvliet, die zowel op linker- als op rechteroever en aan beide oevers van het Kanaaldok langs de verschillende bedrijven en terminals rijdt.
- De waterbus trekken we verder door naar het noorden en we voorzien ook een waterbus tussen de verschillende dokken.
- De *lightrail* en de waterbus worden zo ingericht dat fietsen meekunnen om de laatste kilometers af te leggen. We trekken de waterbus ook door naar het zuiden, tot in Temse, en vragen De Lijn deze waterbus in beheer te nemen.
- Een bijkomende waterbus op het Albertkanaal zorgt voor een nieuwe, filevrije invalsweg van Wijnegem tot diep in de Antwerpse haven.
- We dringen bij de NMBS aan op een betere bediening van de lijn Puurs-Antwerpen voor pendelaars uit de Rupelstreek.
- We voorzien een terminal voor internationaal busvervoer buiten de Ring, met een shuttledienst die ervoor zorgt dat je snel in het stadscentrum staat.
- We willen de modernisering van het station Antwerpen-Zuid, zodat het kan uitgroeien tot een grootstedelijke toegangspoort.
- Wie met de auto naar de stad komt, moet die gratis kunnen achterlaten in randparkings met een snelle en frequente verbinding van het openbaar vervoer naar het stadscentrum.
- We maken werk van de ontbrekende schakels in de fietsostrades naar de stad.

VIJF. GEZONDE MOBILITEIT BEGINT BIJ EEN SLIMME RUIMTELIJKE ORDENING

- We maken van Antwerpen een stad waar de keuzes voor de fiets en het openbaar vervoer gewoon het meest voor de hand liggen. Dat wil zeggen dat in elke buurt basisvoorzieningen aanwezig zijn en dat integrale wijken worden gevormd.

VIJF. WE SCHEIDEN LOKAAL EN DOORGAAND VERKEER

- We investeren prioritair in duurzame transportmiddelen om het auto- en vrachtverkeer terug te dringen. Investeren in weginfrastructuur komen op de tweede plaats.
- We maken de Liefkenshoektunnel tolvrij en we leggen de A102 aan om het doorgaand vrachtverkeer van de Antwerpse Ring te halen.
- We blijven achter de plannen van Ringland staan: scheiding van het lokaal en het doorgaand verkeer in de bestaande bedding van de Ring en een volledige overkapping.
- Door te investeren in bus, tram en fiets, maken we de auto stilaan overbodig. Wie toch een auto nodig heeft, kan rekenen op het stedelijk autodeelsysteem Otto met waterstofwagens in wijkparkings.
- Om de parkeerdruk te verlagen stellen we de parkings van warenhuizen, bedrijven en stadsdiensten 's nachts en in het weekend open voor buurtbewoners.
- De vlotste en duurzaamste verplaatsing is er een die je niet hoeft te maken. Daarom zorgen we ervoor dat je in elke wijk kan wonen, leren, ontspannen, winkelen en werken.
- Bij de ontwikkeling van nieuwe woonzones wordt eerst voorzien in openbaar vervoer en fietspaden, nog voor de werkzaamheden starten.

ZES. HET VRACHTVERKEER VAN DE WEG

- We realiseren een tweede spoorontsluiting van de haven. Vrachtvervoer over spoor moet opgetrokken worden van 8 procent nu naar minstens 40 procent, zoals dat in de Duitse havens het geval is.
- We voeren venstertijden in voor het vrachtvervoer, zodat dit vervoer zo weinig mogelijk met school- en woon-werkverkeer in contact komt.
- We voorzien in elke buurt centrale afhaalpunten voor pakjesdiensten. Zo lopen onze straten niet vol met bestelwagens van de verschillende bezorgers.

VISIE

In onze Grote Bevraging bij bijna negenduizend inwoners van de koekenstad komt 'mobiliteit' als vierde prioriteit uit de bus. Niet verwonderlijk, want vandaag staat Antwerpen stil. Vanop de Ring tot diep in de binnenstad zit het verkeer muurvast. Fietsers en voetgangers wagen zich elke dag opnieuw in een heksenketel, terwijl de luchtvervuiling mensen ziek maakt.

Nochtans is mobiliteit voor iedereen een basisrecht. Hoe kan je namelijk werken of je ontspannen of mensen ontmoeten als je je niet kunt verplaatsen? Zonder mobiliteit geen participatie.

Het stadsbestuur heeft geen samenhangende visie op de stedelijk mobiliteit, met als gevolg dat de auto meer en meer plaats inneemt. Wij vertrekken van een coherent toekomstbeeld met een degelijk openbaar vervoer als ruggengraat van het verkeer, en met veel ruimte voor fietsers en voetgangers. Op die manier kunnen we ons veilig verplaatsen en weer propere lucht inademen.

Mobiliteit begint bij een slimme ruimtelijke ordening. Willen we van Antwerpen een stad maken waar de keuzes voor de fiets en het openbaar vervoer voor de hand liggen, dan moeten in elke buurt basisvoorzieningen aanwezig zijn. Winkels, diensten en medische centra, maar ook cultuurcentra, ontmoetingsplaatsen en open en groene ruimte: samen vormen ze een integrale wijk. Buurtbewoners moeten zo niet voortdurend de stad doorkruisen, maar vinden het nodige dicht bij huis. Nabijheid wordt zo het begin van mobiliteit en de auto wordt dan vanzelf overbodig.

Met het oog op de tienduizenden nieuwe Antwerpenaren die er in de komende jaren bijkomen, zorgen we ervoor dat er al openbaar vervoer en fietsinfrastructuur is in buurten waar nieuwe woningen zullen worden gebouwd.

Maar er zijn ook snelle remedies nodig. Om het verkeer hier en nu veiliger en vlotter te maken. Om de stad toegankelijk te maken voor wie er woont, werkt, leert of komt ontspannen. Goed samenwerken met de buurgemeenten, de Vlaamse Overheid, De Lijn en de NMBS is daarbij cruciaal. Net als het betrekken van bewoners, werknemers, bezoekers en studenten. Stedelijke mobiliteit stopt niet aan de gemeentegrenzen.

We streven naar een trendbreuk en willen dat in 2030 het overgrote deel van het vervoer en de verplaatsingen in de Antwerpse regio gebeurt te voet, met de fiets of met het openbaar vervoer. Dat is een noodzaak om de stad gezond te maken. Heel wat mensen zijn bereid om de auto te laten staan voor de fiets of het openbaar vervoer. Maar dan moet er ook een efficiënt, betaalbaar en goed georganiseerd alternatief voor de auto zijn. En dan gaat het niet over punten en komma's, maar over een nieuwe aanpak van de Antwerpse mobiliteit. Dan gaat het over structurele investeringen in bus en tram, in fiets- en voetgangersinfrastructuur, in nieuwe manieren om ons te verplaatsen.

EEN. EEN PERFORMANT OPENBAAR VERVOER ALS RUGGENGRAAT

Onder de rubriek 'mobiele stad' kwam in onze Grote Bevraging 'gratis bus- en tramverkeer' als tweede eis naar voren. Vandaag hebben 56 Europese steden een vorm van kosteloos openbaar vervoer. De tickets afschaffen leidde overal tot een spectaculaire groei van het aantal reizigers met de bus of de tram. Tegenover de weggevallen ticketinkomsten staan dan de weggevallen kosten voor automaten, controleurs en ontwaardingstoestellen. Gratis openbaar vervoer kan een sleutelmaatregel zijn om mobiliteit duurzamer en laagdrempeliger te maken.

Ook wie niet goed te been is, moet vlot de tram of bus kunnen nemen. Het kan niet dat wie afhankelijk is van een rolstoel of rollator, of wie met een kinderwagen op stap is, trams moet laten passeren omdat de opstap gewoon te hoog is.

De Lijn beschikt over een uitgebreide infrastructuur en over capabel en toegewijd personeel, maar begaat blunder na blunder, het gaat van de ene besparingsgolf naar de andere. De Vlaamse Regering, waarin dezelfde partijen zetelen als in het Antwerpse stadsbestuur, dwingt ons openbaar vervoer in de richting van de privatisering. Materiaal wordt verwaarloosd. Door een tekort aan chauffeurs worden dagelijks tientallen ritten afgeschaft. Net toen in de stad de grootste wegenwerken sinds mensenheugenis van start gingen, besloot De Lijn doodleuk het tramaanbod terug te schroeven. Openbaar vervoer als georganiseerde stilstand?

We zetten de zaken recht met nieuwe investeringen. We waken erover dat De Lijn de beloftes voor extra personeel waarmaakt, zodat er een einde komt aan de afgeschafte ritten en aan overvolle en vuile voertuigen. Het invoeren van een 'groene golf' (bij de verkeerslichtsignalisatie) voor fietsers en het openbaar vervoer kan zorgen voor een vlotte doorstroming van trams en bussen. Bij vertraging moet de reiziger daar *realtime* informatie over krijgen via de signalisatieborden aan de haltes en in de voertuigen. De premetrostations Drink en Carnot openen we onmiddellijk, zodat we de bestaande tunnels beter gebruiken.

De weginfrastructuur vergroten trekt telkens weer nog meer wagens aan. Maar we vergeten vaak dat dit ook geldt voor het openbaar vervoer. Daarom nemen we met de stad Antwerpen De Lijn op sleeptouw om de armslag ervan te vergroten en bouwen zo het sterke openbaar vervoer van morgen stelselmatig uit. Ons uitgangspunt daarbij is de basismobiliteit: voor iedereen een halte op wandelafstand van de voordeur en van de bestemming. Ook evenementenlocaties zoals het Sportpaleis en winkel-wandelzones linken we stevig aan het net van het openbaar vervoer, zodat mensen van buiten het centrum niet met de auto hoeven te komen. Op die manier overtuigen we de mensen om het openbaar vervoer te gebruiken, naar én binnen de stad.

In het openbaar vervoer van morgen zijn tram, bus en trein op elkaar afgestemd in mobiliteitsknooppunten. Een ringtram op de singelsporen verbindt die knooppunten met elkaar en zorgt zo voor vlot vervoer tussen de districten. Zo kunnen we veel autoverplaatsingen over de Ring vermijden. De tram bedient de hoofdas-

sen en gaat waar mogelijk ondergronds als premetro om snellere verplaatsingen mogelijk te maken. Zo wordt de tram niet gehinderd door het andere verkeer en creëren we boven de grond ruimte voor fiets en groen. De bus vult dat netwerk aan om tot een fijnmazig aanbod te komen. We onderzoeken of ook in de rand een ondergrondse ring van openbaar vervoer aangelegd kan worden, van Hoboken tot Merksem.

TWEE. EEN STAD MET VEEL RUIMTE VOOR FIETSERS EN VOETGANGERS

De laatste vijf jaar verdubbelde het aantal fietsers in Antwerpen. Daarmee tonen de bewoners, werknemers, bezoekers en studenten de juiste weg. Het is aan de stad om die trend te versterken en in goede banen te leiden, want er komen meer en meer fietsers naar Antwerpen, in alle vormen en maten. Maar fietsers en voetgangers blijven bejegend worden als tweederangsgebruikers van de straat.

De voorbije jaren werd een netwerk van fietsostrades naar de stad uitgebouwd. Er ontbreken nog enkele cruciale schakels, maar vooral het fietsnetwerk in en naar de Antwerpse haven blijft ontoereikend. Daardoor gebeuren er nog veel te veel ongevallen met fietsers in het havengebied. Chemiearbeiders brachten de knelpunten voor fietsers in de haven in beeld en pleiten vanuit eigen fietservaring voor een aantal tamelijk eenvoudige maatregelen om de veiligheid te verbeteren. Daar maken we snel werk van.

Ook in de stad laat de fietsveiligheid nog erg te wensen over. 'Veilige fiets- en voetpaden' kwam onder de rubriek 'mobiele stad' als belangrijkste eis uit onze Grote Bevraging. Gevaarlijke kruispunten waar fietsers werden doodgereden, werden jarenlang gewoon niet aangepakt. Pas na heel veel protest kwam het stadsbestuur met maatregelen op de proppen.

Fietshoofdstad Kopenhagen toont hoe je van de fiets een veilig en efficiënt vervoermiddel maakt in de stad. De Wereldgezondheidsorganisatie berekende dat, mochten alle Europese steden het fietsmodel van Kopenhagen kopiëren, elk jaar 10 000 levens gespaard kunnen worden. Wij willen dat Antwerpen dit model volgt. Daarvoor zijn grote fietsassen nodig die de verschillende delen van de stad met elkaar verbinden. Ze zijn het best autoluw en tramvrij, met een afgescheiden fietspad en een groene inrichting. In de eerste plaats bekijken we hoe we drie echte fietsringen kunnen ontwikkelen. De fietspaden op de Leien en de singel kunnen, als enkele knelpunten aangepakt worden, zo'n snelle ringverbinding vormen. En buiten de singel is het mogelijk een fietsnelweg aan te leggen die van Hoboken via Wilrijk, Berchem en Deurne tot Merksem en Ekeren reikt.

Daarnaast is er, vooral in de binnenstad, nood aan straalsgewijze verbindingen van en naar het centrum van de stad om deze ringen aan elkaar te koppelen. Op die hoofdassen passen we een groene golf toe voor de verkeerslichten, op het tempo van de fiets en het openbaar vervoer. Ledlichten aan de kant van het fietspad geven de juiste snelheid aan. Afhankelijk van het uur van de dag rij je zo zonder een voet op de grond te zetten van je werk naar huis of omgekeerd.

Vanuit de grote fietsassen maken we veilige aftakkingen naar de wijken van de stad. Deze trajecten ontwikkelen we samen met de bewoners, de scholen en de middenveldorganisaties. In de woonwijken bepalen fietsers en wandelaars de maat. Straten waar geen afgescheiden fietspad ligt, worden omgevormd tot zone 30. Auto's worden bezoekers, de zone 30 wordt duidelijker aangegeven en door de inrichting van de straten gemakkelijker gehandhaafd.

Waar fietsers, voetgangers en gemotoriseerd verkeer elkaar kruisen, vermijden we zo veel mogelijk contact. Verkeerslichten moeten eenduidige informatie geven: groen betekent veilig oversteken. Waar dat vandaag niet het geval is, wordt een conflictvrij kruispunt gecreëerd. Daarbij krijgen alle voetgangers en fietsers samen groen terwijl het gemotoriseerd vervoer in alle richtingen rood licht heeft. Zo kunnen fietsers ook in één keer een kruispunt oversteken, in plaats van in twee of drie keer.

Om van Antwerpen een fietsstad te maken, moet fietsen ook eenvoudig en aangenaam zijn. We bouwen het succes van de Velo-deelfietsen verder uit met bakfietsen. Zo kan iedereen zonder de wagen naar de winkel of de crèche. We zorgen ook voor fietsparkings in elke buurt, zodat fietsers hun fiets kwijt kunnen na de rit. We voorzien fietsenstallingen zowel in woonwijken als bij werk-, winkel- en recreatiegebieden. We vervangen kasseistroken zo veel mogelijk en leggen er geen nieuwe aan. Maar ook kleine dingen, zoals *railings* en voetbankjes aan verkeerslichten, maken het verschil.

DRIE. BETER WOON-WERKVERKEER – DE INVALSWEGEN VAN EN NAAR DE STAD

We verbinden de haven met het openbaarvervoersnet van de stad. Vandaag rijdt in dat uitgestrekte gebied geen enkele bus of tram, waardoor meer dan 80 procent van de werknemers er met de auto naartoe moet. In samenspraak met de vakbonden zorgen we voor een nieuwe *lightrail* en waterbussen zodat ook werknemers uit de haven op een duurzame manier naar hun werk kunnen gaan.

VIJF. GEZONDE MOBILITEIT BEGINT BIJ EEN SLIMME RUIMTELIJKE ORDENING

We maken van Antwerpen een stad waar de keuzes voor de fiets en het openbaar vervoer gewoon het meest voor de hand liggen. Dat wil zeggen dat in elke buurt basisvoorzieningen aanwezig zijn. Winkels, diensten en medische centra, maar ook cultuurcentra, ontmoetingsplaatsen en open, groene ruimte: samen vormen ze een integrale wijk. Buurtbewoners moeten zo niet de ganse dag de stad doorkruisen, maar vinden het nodige dicht bij huis. Nabijheid wordt zo het begin van mobiliteit en de auto wordt vanzelf overbodig.

VIJF. WE SCHEIDEN LOKAAL EN DOORGAAND VERKEER

Dat we willen dat koning auto troonsafstand doet in Antwerpen, hoeft niet te betekenen dat de auto een paria wordt. Grootouders bezoeken, vrienden helpen verhuizen... soms is een auto gewoon handig. En met minder auto's wordt het vanzelf aangenamer rijden als je toch eens de auto neemt.

We kiezen ervoor het resterende autoverkeer zo duurzaam mogelijk te maken. In navolging van het Velo-fietsdelen ontwikkelen we Otto, een publiek autodeelsysteem dat voornamelijk gebruikmaakt van waterstof. Zo hoef je zelf geen auto te bezitten als je er maar af en toe een nodig hebt. Zoals de stad Utrecht kan ook Antwerpen gunstige voorwaarden voor een betaalbaar model onderhandelen via een openbare aanbesteding. De tankinfrastructuur in de buurtparkings waar deze wagens te vinden zijn, kan ook door privé-eigenaars gebruikt worden, waardoor we de drempel voor de aankoop van een wagen op waterstof verlagen.

Hoe minder auto's in de stad, hoe lager de parkeerdruk. We zetten waar mogelijk in op buurtparkings, zodat er heel wat publieke ruimte vrijkomt in straten die nu wordt ingenomen door stilstaande wagens. We gaan onderhandelingen aan om de parkings van bedrijven, warenhuizen en stadsdiensten 's avonds en 's nachts open te stellen voor buurtbewoners, zodat ook op korte termijn parkeren minder een probleem wordt.

We verbeteren het verkeer op de Antwerpse Ring door het verkeer in de bestaande bedding te herorganiseren: we scheiden stadsverkeer en doorgaand verkeer. Daarom staan we achter de plannen van Ringland. Dat is de beste en veruit goedkoopste oplossing, ze vermindert het aantal weefbewegingen en dekt het doorgaand verkeer voor eens en altijd af.

De Vlaamse regering, het stadsbestuur van Antwerpen en de actiegroepen stRaten-Generaal, Ademloos en Ringland sloten op 15 maart 2017 het 'Toekomstverbond'. Dat is een moeizaam verworven maar niet-

temin ambitieus en vernieuwend compromis over de mobiliteit en de leefbaarheid in en om Antwerpen. Het Toekomstverbond omvat vier investeringsassen: een Oosterweel-light, het radicaal haventracé, een 'modal shift' naar 50/50 en een overkapping van de Ring. In dit compromis volgt Oosterweel-light dezelfde route als het BAM-tracé, maar leidt veel minder verkeer de stad in. Het doorgaand verkeer wordt rond de stad gevoerd via het radicaal haventracé. Zo kan de Ring opnieuw een bestemmingsweg worden voor wie in Antwerpen moet zijn. Zo worden de knooppunten kleiner, de tunnels smaller en de aansluitingen compatibel met Ringland, de overkapping van de hele Ring.

ZES. HET VRACHTVERKEER VAN DE WEG

Al drie jaar is de dertien kilometer lange Liefkenshoekspoorntunnel of Antigoontunnel gebruiksklaar. Deze tunnel wint almaar aan belang, want het containerverkeer verloopt meer en meer via het Deurganckdok op Linkeroever. Maar in de Antwerpse haven gebeurt amper 8 procent van het vrachtverkeer via het spoor, al heeft onze haven het dichtste spoornet van Europa. In de Duitse havens gebeurt 40 procent of meer van het vrachtverkeer via het spoor. De tweede spoorontsluiting is een voorwaarde om hier de allerbelangrijkste modale shift, die van het vrachtverkeer, te kunnen realiseren. Al vier jaar liggen de plannen van Infrabel en Tuc Rail klaar om een geboorde tunnel aan te leggen, eventueel tot in Lier, maar gebundeld aan de A102. Zo zijn deze tweede spoorontsluiting en het radicaal haventracé met elkaar verbonden.

Via de Liefkenshoekntunnel en de nieuw aan te leggen A102 leiden we het doorgaand vrachtverkeer rond Antwerpen, zodat het niet over de Ring passeert. Vrachtwagens met een bestemming binnen de stad zouden specifieke routes moeten krijgen, waar zo weinig mogelijk kwetsbare weggebruikers op de weg zijn. Daarnaast kunnen we ook werken met tijdsvensters die aangeven wanneer vrachtwagens de stad binnen kunnen.

De e-commerce is ook in Antwerpen sterk gegroeid. Vandaag besteld, morgen geleverd is het credo van de sector. De impact op onze mobiliteit is navenant. Bestelwagens slibben onze wegen dicht. Vaak zijn ze ook halfleeg. Daarom promoten we centrale afhaalpunten en lockers. Nog altijd dicht bij huis, maar zonder de thuisleveringen.