

# Nieuwe mobiliteit voor Antwerpen

*Duidelijk engagement van Groen voor de volgende bestuursperiode*



Iedere stad heeft grote projecten nodig. Eén van de grote projecten voor Antwerpen voor de komende jaren moet een nieuwe mobiliteit zijn: **modern en duurzaam**.

Antwerpen moet de richting uitgaan die alle moderne en ambitieuze steden in Europa uitgaan: voluit kiezen voor **levenskwaliteit**.

In een ander mobiliteitsbeleid zitten antwoorden op belangrijke noden die vandaag in Antwerpen hoog op de agenda staan:

- Verkeersveiligheid
- Aangename en levendige straten en pleinen
- Gezonde lucht

## Nieuwe mobiliteit

Om dit te realiseren is een mobiliteitsplan nodig – opgesteld en ingevoerd met doorgedreven **participatie** van burgers, organisaties en bedrijven. Vetrekkende vanuit de doelstellingen die vanuit het middenveld zijn aangegeven in het mobiliteitspact (<http://antwerpenize.be/>).

- Binnen de zeven jaar moet het jaarlijks aantal ernstige verkeersslachtoffers in Antwerpen gehalveerd zijn.
- Minstens drie kwart van de Antwerpenaren moet binnen zeven jaar tevreden zijn over de aanleg van de straten in zijn buurt en voldoende groen vinden.
- De filezwaarte wordt elk jaar minstens met 10% verminderd.
- Binnen zeven jaar geraakt iedereen die geen auto bezit dankzij deelmobiliteit gelijk waar in de stad vlotter dan wie dat met de eigen auto wil doen.
- Mobiliteit moet anders in de stad: meer te voet en per fiets, meer openbaar vervoer en minder autoverplaatsingen

## Proces

Concrete plannen worden opgesteld door **experts**, maar in een zeer **open proces**. **Bewoners, organisaties** en **bedrijven** kunnen van bij de start en gedurende heel het proces **participeren**, zowel online als via overlegmomenten.

Het stadsbestuur stelt een vast panel samen van gespecialiseerde **mobiliteitsorganisaties** enerzijds, en uitgelote bewoners en bedrijven anderzijds om zaken uit te discussiëren.

Specifiek voor bedrijven en **bedrijfsorganisaties** roept de stad een permanent 'overlegcomité openbare werken' in het leven, waarin het mobiliteitsplan, maar ook alle werken in de stad nauwgezet worden besproken.

## Mobiliteitsplan met 10 speerpunten

1. STOP-principe
2. Circulatieplan voor stad en districten
3. Autoluwe zones
4. Alle straten in zone 30 krijgen fietsstraatstatuut
5. Fietsers vlot *naar* de stad en comfortabel *in* de stad
6. Meer tram- en treinverbindingen
7. Efficiënt en comfortabel openbaar vervoer
8. Herovering openbaar domein via buurtparkeren
9. Slimme stadsdistributie
10. Conflictvrije kruispunten

## 1. STOP-principe

Groen herstelt de correcte hiërarchie in haar mobiliteitsbeleid en past deze consequent toe als overkoepelend principe. Het zijn de voetgangers en de fietsers die de toon zetten in de stad. In de infrastructuur komt dat dan ook duidelijk tot uiting. Het openbaar vervoer krijgt voorrang op het personen- en het vrachtvervoer.

Stappers

Trappers

Openbaar vervoer

Personenvervoer

## 2. Circulatieplan voor stad en districten

*Stadscirculatieplan:*

Naar het voorbeeld van Gent waar Schepen Filip Watteeuw kan uitpakken met mooie resultaten op vlak van *modal shift*, gezondere lucht en verkeersveiligheid (25% meer fietsers, 8% meer tram- en busreizigers, 12% minder auto's).

Uitgangspunten voor zo'n circulatieplan zijn het werken met lussen en het weren van doorgaand verkeer. Vanop de Singel kan je bepaalde zones in- en uitrijden. Het plan wordt vorm gegeven door verkeersdeskundigen, en in samenspraak met bewoners en bedrijven (zoals hierboven geschetst).

*Wijkcirculatieplannen:*

Ook buiten het stadscentrum en in alle woonwijken is het belangrijk om de circulatie van auto's en vrachtverkeer goed te organiseren. In de volgende bestuursperiode zetten we dan ook de districten aan het stuur om de mobiliteitsnoden in hun wijken mee op te nemen, eveneens in een participatief proces met bewoners en handelaars.

## 3. Autoluwe zones

De autoluwe zones worden fors uitgebreid.

Heel de binnenstad (tussen Schelde en Leien) wordt autoluw gemaakt.

Ook de districtskernen en de schoolomgevingen krijgen een autoluw karakter.

Autoluw wil zeggen dat de stad via vergunningen kan bepalen welke gemotoriseerde voertuigen wanneer toegang kunnen krijgen. Zo kunnen bewoners uiteraard parkeren in hun garage en kunnen handelaars lossen en laden, maar laten bezoekers hun auto elders achter en komen die met vlot openbaar vervoer of met eigen fiets of velo het gebied binnen.

#### 4. Alle straten in zone 30 krijgen fietsstraatstatuut

Alle straten in zone 30 krijgen een fietsstraatstatuut. In een fietsstraat geldt dat auto's niet sneller mogen dan 30 km/u. Ze mogen fietsers niet inhalen. Door elke straat in een zone 30 het statuut van een fietsstraat te geven, zijn het opnieuw de fietsers die het tempo aangeven.

#### 5. Fietsers vlot naar de stad en comfortabel in de stad

We realiseren een twintigtal fietssnelwegen vanuit alle hoeken naar de stad. Op deze fietssnelwegen liggen brede, vrij liggende fietspaden met kruisingen onder of boven het straatniveau. Ze lopen door via snelle fietsroutes, via fietspaden en fietsstraten tot in het centrum van de stad.

We realiseren 4 cirkelvormige fietsroutes rond de stad: een binnenringfietspad, een ringfietspad, een districtenroute en een fortengordelfietspad.

Tussen de fietssnelwegen voorzien we een fijnmazig en veilig fietsnetwerk met fietspaden en fietsstraten in het centrum en autoluwe gebieden in de kernstad. Fietspaden in de stad worden comfortabel aangesloten op de cirkelvormige fietsroutes en fietssnelwegen.

Om de Schelde over te steken voorzien we meer mogelijkheden:

- We verbeteren de fietstunnel aan de Kennedytunnel.
- We bouwen een nieuwe fiets- en voetgangersbrug over de Schelde.
- We voorzien een fietstunnel tussen het Noordkasteel en Sint-Annabos op Linkeroever

Zo maken we ook het Ringfietspad rond.

Met die fietssnelwegen richting stadscentrum bedoelen we onder meer:

- Vanuit Aartselaar via Wilrijk
- Vanuit Hemiksmen via het Kiel
- De twee schelde-oevers
- Vanuit Kruibeke via Burcht
- Vanuit Beveren via Melsele en Zwijndrecht
- Vanuit Kallo
- Vanuit Berendrecht-Zandvliet via Stabroek en Hoevenen
- Vanuit Essen via Kapellen – Ekeren – Luchtbal
- Vanuit Brasschaat via Merksem
- Vanuit Sint-Job-Antitankkanaal via Schoten
- Vanuit Schilde via Wijnegem
- Vanuit de Noordelijke zijde van het Albertkanaal via de fietsbrug Ijzerlaan
- Vanuit Wijnegem via de Bisschoppenhoflaan
- Vanuit Oelegem via Wijnegem
- Vanuit Kontich via Edegem en Berchem
- Vanuit Borsbeek
- Vanuit Boechout
- Vanuit Lier
- Langs de spoorwegen

## 6. Meer tram- en treinverbindingen

Een duurzaam mobiliteitsbeleid betekent voorrang geven aan investeringen in een helder, leesbaar, snel en robuust openbaar vervoersnetwerk.

Dit zal in de eerste plaats een opdracht zijn voor de hogere overheden (Vlaanderen en België) en voor De Lijn en de NMBS, maar de stad moet hier duidelijk voortrekker in zijn en de regierol opnemen.

Concrete maatregelen zijn alvast:

1. In gebruik nemen van de laatste ongebruikte metrotunnel
2. Rond de stad ringen van openbaar vervoer aanleggen:
  - Een Singeltram (eventueel eerst singelbus) + de uitbouw van mobiliteitsknooppunten aan het Schijnpoort, de Turnhoutsepoort, Antwerpen-Oost en Antwerpen-Zuid
  - Een lightrail op het Ringspoor
  - Een lightrail of een (snel)tramverbinding via een tweede ring tussen Ekeren, Merksem, Wijnegem, Borsbeek, Mortsels, Edegem, Wilrijk, Hoboken
3. Bouwen van nieuwe tramlijnen + verlengen van bestaande lijnen:
  - Nieuwe (snel)tramlijn richting zuidrand: Wilrijk – Aartselaar – Boom
  - Nieuwe (snel)tramlijn parallel met de E313/E34 tot in Oelegem
  - Verder doortrekken van tramlijnen naar de woonkernen in de rand van de stad: Hemiksem, Kontich, Boechout, Borsbeek, Wommelgem, Schilde, Brasschaat, Ekeren, Beveren, Schoten
  - Een Kaaitram op de Scheldekaaien, eventueel in een light vorm
4. Heropenen en bedienen van de treinstations Antwerpen-Linkeroever, Antwerpen-Dam, Antwerpen-Oost

## 7. Efficiënt en comfortabel openbaar vervoer

De dienstverlening van trams en bussen moeten een pak beter. Een stad als Nantes toont bijvoorbeeld dat er heel wat mogelijk is op vlak van snelheid en stiptheid.

- We trekken de gemiddelde snelheid van het openbaar vervoer op van 12 km/u naar 20 km/u.
- De stiptheid van het openbaar vervoer verbeteren we van 47% naar 85%.
- Trams en bussen rijden regelmatig, zowel overdag als 's nachts, zowel in de week, als in het weekend. We verhogen de frequentie van het openbaar vervoer.
- Bussen en trams rijden zoveel mogelijk op een vrije bedding, hebben nooit rood licht en stoppen enkel aan haltes.
- Bussen en trams, metrostations en haltes worden toegankelijk voor mensen met een handicap, ouders met kinderwagen, ouderen die moeilijk te been zijn,...

## 8. Herovering openbaar domein - buurtparkeren

Grote delen van het openbaar domein worden nu gebruikt om te parkeren, en op zich is dat een serieuze onderbenutting. Daarom gaan we manieren uitwerken om dat openbaar domein terug te heroveren, en voor de auto's van de bewoners alternatieven te voorzien.

- Binnen de Ring zijn er momenteel 117.000 "offstreet-parkeerplaatsen" en 38.500 parkeerplaatsen op straat. De bezettingsgraad van de rotatieparkings binnen de Ring is ca. 41%. Er zijn 52.000 wagens van bewoners. We geven het openbaar domein terug aan de mensen. Dat doen we door parkeergebouwen binnen de Ring deels om te vormen tot buurtparkings voor bewoners. Op die manier maken we openbaar domein vrij voor stadsleven. In buurten met een duidelijke overdruk kunnen buurtparkings aan de rand van de wijk gebouwd worden, om zo extra publiek domein vrij te maken.
- We bouwen Park en Rides/Bikes op knooppunten van openbaar vervoer in de rand van de stad.
- Openbaar vervoer en fietssnelwegen zijn zo snel en comfortabel, dat bezoekers liever voor deze duurzame modi kiezen, dan met hun auto de stad in te rijden. Bezoekers komen niet met hun auto de stad binnen, maar laten hun auto thuis of parkeren deze op een Park en Ride aan de rand van de stad.

## 9. Slimme stadsdistributie

In de zoektocht naar duurzame en veilige mobiliteit in Antwerpen wordt de stadsdistributie een steeds belangrijker thema.

Naast de levering aan bedrijven, winkels en horeca kennen we immers een explosie van beleving van particulieren, die via internet bestellingen doen en dit thuis laten afleveren. Vooral de mogelijkheid om terug te sturen en in te wisselen en de druk om bijzonder snel te leveren, zorgen ervoor dat er heel wat bestelwagens in de stad rondrijden, en dat de verplaatsingen niet efficiënt genoeg gebeuren.

Twee doelstellingen moeten dan ook centraal staan in een beleid rond stadsdistributie:

### 1. Het aantal leveringen en ritten beperken

- a. Oprichting van een **stadsdistributieplatform** naar Gents model – afspraken met alle vervoersfirma's voor het coördineren en vergroenen van leveringen in de binnenstad (binnen de Leien – nadien binnen de ring)
- b. Slim databeheer in het kader van **smart city logistics**: alle voertuigen zouden zoveel mogelijk geconnecteerd moeten zijn, zodat ze vlot kunnen inspelen op nieuwe vragen. Zo kunnen leveringen maximaal gebundeld worden en kan het leeg rond rijden van voertuigen zo veel mogelijk vermeden worden;
- c. Oprichting van **één of meer grote stadsdistributiezones aan de rand van de stad**, maar ook **micro-hubs** dicht bij de stadskern waar goederenstromen kunnen worden overgeslagen en gebundeld;
- d. Beloning van klanten die een langere leveringstijd aanvaarden;

- e. Bevorderen voor het leveren en ophalen aan afhaalpunten als alternatief voor thuislevering;
- f. Levering op vaste momenten in bepaalde buurten

## 2. Duurzame leveringen

Het omschakelen naar emissievrije leveringen door zoveel mogelijk lage en liefst zero emissie voertuigen in te zetten voor leveringen in de centra. Gezien de evolutie naar emissievrije steden, ligt het voor de hand ook zo snel mogelijk te streven naar enkel leveringen door lage of zelfs zero -emissie voertuigen.

## 10. Conflictvrije kruispunten

Zelfs als fietsers of voetgangers de verkeersregels volgen, kunnen ze toch in gevaarlijke situaties terechtkomen. Daar bestaan oplossingen voor, zoals conflictvrije kruispunten die er voor zorgen dat fietsers en voetgangers niet op hetzelfde moment groen krijgen als auto's en vrachtwagens. Dit principe willen we toepassen op zoveel mogelijke kruispunten in Antwerpen.

- Oplijsten van de kruispunten die conflictvrij voor fietsers en voetgangers kunnen gemaakt worden met de bestaande verkeerslichten en kruispuntinrichting. Dit zijn de kruispunten waar enkel de verkeerslichtenfasering moet aangepast worden. Aanpassen van de lichtenregeling binnen de 6 maanden.
- Jaarlijks 20 kruispunten in beheer van de stad conflictvrij maken. De kostprijs hiervan bedraagt 200.000 euro per jaar voor de stad

## Stadsdialoog

Op zaterdag 14 april organiseert Groen een stadsdialoog om in gesprek te gaan met de Antwerpenaar over vijf cruciale thema's. Eén daarvan is mobiliteit.

We nodigen **Filip Watteeuw** (Groene schepen in Gent en architect van het Gentse circulatieplan) en **Willy Miermans** (mobiliteitsexpert Universiteit Hasselt) uit als sprekers. Met hen buigen we ons over een aantal concrete mobiliteitsvraagstukken in Antwerpen.