

Fietsen in eerste klasse
Fietsbeleidsplan 2015-2019

Antwerpen Wereld fiets stad





Inhoud

Inleiding

Deel 1 Uitdagingen, visie, ambitieniveau

<i>Groei, economie, capaciteit</i>	8
<i>Een actieve en bereikbare fietsstad</i>	10
<i>Antwerpen als wereldfietsstad</i>	12

Deel 2 Een eersteklas fietsnetwerk

<i>Missing links</i>	18
<i>Soorten</i>	
<i>Instrumenten</i>	
<i>Superschakels</i>	26
<i>Fietswissels</i>	
<i>Deelfietsen</i>	
<i>Actief en proactief fietsparkeren</i>	30
<i>Proactief beleid</i>	
<i>Actief beleid</i>	

Deel 3 Fietsen in eerste klasse

<i>Veiligheid als prioriteit</i>	36
<i>Op routeniveau</i>	
<i>Fietsklimaat</i>	
<i>Antwerpen bereikbaar</i>	40
<i>Zonder omwegen</i>	
<i>Goed geïnformeerd</i>	
<i>Stadsbrede fietscultuur</i>	46
<i>Voor elk motief</i>	
<i>Voor iedereen</i>	

Antwerpen Wereld fiets en in eerste klasse stad

4

5

Antwerpen heeft zich de afgelopen jaren ontpopt tot een **echte fietsstad**. Dat is allerm minst onopgemerkt voorbijgegaan. Zo waren er de erkenning als Vlaamse Fietsstad 2012, de intrede van de stad in de Copenhagenize Index 2013 en de nominatie voor Fietsstad 2015. De stad is vastberaden om de ingeslagen weg aan te houden, en steekt zelfs een tandje bij. Volgens het stadsbestuur heeft Antwerpen immers alle potentieel om een echte wereldfietsstad te worden. Met dit fietsbeleidsplan en met de bijbehorende fietsactieplannen zullen we er de komende jaren alles aan doen om dit potentieel te verzilveren.

We doen dit uiteraard niet alleen. We doen dit samen met onze **partners**: Vlaanderen, de provincie, de districten, de randgemeenten, vervoersmaatschappij De Lijn, de NMBS, de Beheersmaatschappij Antwerpen Mobiel, het Agentschap Wegen en Verkeer en verschillende instellingen en verenigingen die zich inzetten voor de fiets, voor verkeersveiligheid, voor minder mobiele personen ... Waar mogelijk werken we in stadsregionaal verband aan grensoverschrijdende projecten. Maar we willen ook de (potentiële) fietser zelf aanspreken, en betrekken onze bewoners, ondernemers en bezoekers bij het fietsbeleid.

Het fietsbeleid wordt uitgewerkt in **drie lagen**. In de eerste plaats is het fietsbeleid een verfijning van het

stedelijk **mobilitieitsplan**. Het **fietsbeleidsplan** vormt hiervan de eerste doorvertaling, en formuleert de visie, het ambitieniveau en de fundamentele richtlijnen voor het fietsbeleid op middellange termijn. Het fietsbeleidsplan wordt op zijn beurt geconcretiseerd in **fietsactieplannen** die op regelmatige basis worden bijgestuurd. Deze drie lagen dienen samen te worden gelezen om een volledig zicht te verkrijgen op het fietsbeleid in Antwerpen.

Het fietsbeleidsplan zelf bestaat uit **drie delen**. Het eerste deel identificeert de uitdagingen, bepaalt het ambitieniveau en formuleert de visie voor het stedelijk fietsbeleid. De uitdagingen zijn grotendeels dezelfde als diegene die we aangaan met ons mobiliteitsplan: het opvangen van de bevolkingsgroei, het stimuleren van de economie en het bevorderen van de capaciteit van onze netwerken. Uiteraard tekent het fietsbeleidsplan in op de visie van het mobiliteitsplan voor een actief en bereikbaar Antwerpen. En met het streven om de fietser kwaliteit aan te bieden op wereldniveau, laat dit plan ook niets aan de verbeelding over voor wat betreft het ambitieniveau van het fietsbeleid.

Vervolgens zoomt het fietsbeleidsplan in op de belangrijkste **infrastructurele sleutels** om een eersteklas fietsnetwerk uit te bouwen. Het gaat hierbij met name om het wegwerken van missing



links in de fietsnetwerken, het uitbouwen van superschakels op knooppunten en het voeren van een actief en een proactief fietsparkeerbeleid. Dit alles moet de fietser een logisch, leesbaar en comfortabel netwerk van fietsroutes opleveren.

Een derde en laatste deel formuleert een samenhangend pakket van **flankerende maatregelen en initiatieven** die een optimaal

gebruik toelaten van dit netwerk. Met veiligheid als absolute prioriteit, een positief bereikbaarheidsbeleid tijdens de wegenwerken en een variatie aan initiatieven ter bevordering van een stadsbrede fietscultuur, wil Antwerpen de keuze voor de fiets belonen. De stad wil dat zo veel mogelijk mensen deze keuze kunnen en willen maken, en dat zij een fietsrit in Antwerpen ervaren als een reis in eerste klasse.

Uitdagingen

Visie

Ambitieniveau

6

In het mobiliteitsplan formuleerden we drie grote uitdagingen voor het mobiliteitsbeleid: bevolkingsgroei, economie en capaciteit. Het fietsbeleid vertrekt vanuit dezelfde uitdagingen en focust hierbij op de rol van de fiets in een actief en bereikbaar Antwerpen. Maar het fietsbeleidsplan gaat verder en wil dat Antwerpen zich definitief nestelt in het koppeloton van fietsvriendelijke steden. Om die ambitie te bereiken, moeten we verder werken aan een eerste klas fietsnetwerk. Flankerende maatregelen voor veiligheid, leesbaarheid en comfort moeten er mee voor zorgen dat de keuze voor de fiets zoveel mogelijk garant staat voor een reis in eerste klasse.

Deel 1



Groei, economie, capaciteit

De afgelopen jaren kende Antwerpen een sterke **groei van de bevolking**. In 2012 overschreed de stad de kaap van 500.000 inwoners. In 2014 zijn dat er al bijna 15.000 meer. Ook de samenstelling van de bevolking verandert sterk, met onder andere een forse toename van het aandeel van 0-tot-9-jarigen en 80-plussers. Deze evoluties betekenen een verdere verhoging van het reeds fel gestegen aantal fietsers en een uitbreiding van de groepen van kwetsbare verkeersdeelnemers. De groei betekent echter ook dat we nog voorzichtiger moeten omgaan met de schaarse ruimte in de stad. Omdat de ruimte ontbreekt om het fietspadennetwerk eindeloos uit te breiden, moeten we ook specifiek voor fietsinfrastructuur eenvoudige maar slimme oplossingen bedenken.

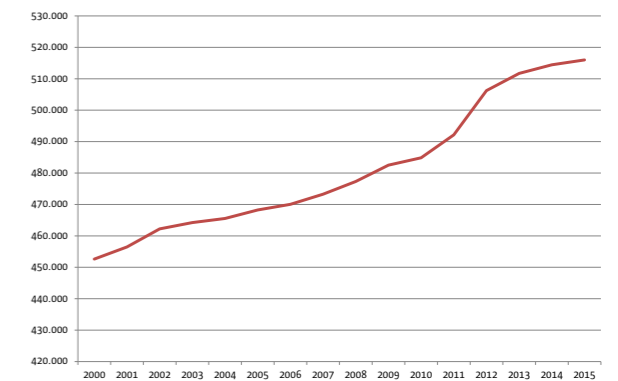
Een sterk groeiende stad moet ook inzetten op een even sterke **groei van de economie**. De komende jaren liggen de uitdagingen voor het fietsbeleid

hier in de rol van de fiets in het woon-werkverkeer, de bereikbaarheid met de fiets van de stad en haar handelaars en winkelstraten en het potentieel van de fiets als toeristisch verplaatsingsmiddel en als vracht- en personenvervoermiddel. Er ligt ook een uitdaging in de fiets als een sociaal vervoermiddel, dat jongeren en ouderen, maar ook mensen die het financieel, sociaal of fysiek moeilijker hebben, de nodige mobiliteit kan bieden om ten volle deel te nemen aan het stadsleven.

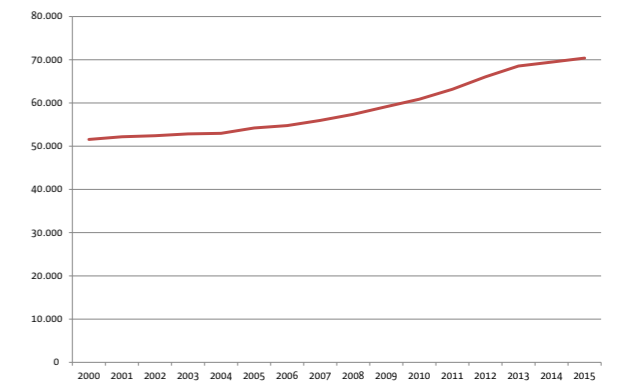
Tot slot gaan we ook in het fietsbeleid op zoek naar ruimtelijk efficiënte oplossingen die de **capaciteit van ons netwerk** verhogen. De fiets kan een cruciale rol spelen in de uitbouw van een supermobile stad, waarin optimaal gebruik wordt gemaakt van alle modi. Ook de elektrische fiets is hierin een belangrijke evolutie, omdat die snellere verplaatsingen toestaat over grotere afstanden. De fiets is vaak het snelste en meest

wendbare vervoermiddel in de stad, en kan ook ingezet worden als schakel tussen openbaar vervoer nemen en te voet gaan, tussen de auto nemen en overstappen op openbaar vervoer ... De fiets optimaliseert met andere woorden het gebruik van de verschillende netwerken en modi, en maakt meer opties en combinaties mogelijk voor meer mensen. Het potentieel van de fiets is nog belangrijker in het kader van de geplande werken op ons wegennet.

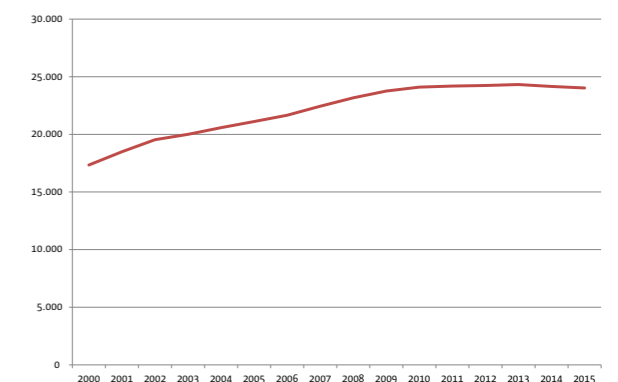
Vanaf 2000 kende Antwerpen een sterke bevolkingstoename. Ook de jongste en oudste inwoners kenden een sterke stijging.



Evolutie van het totaal aantal inwoners



Evolutie van het aantal 0 tot en met 9-jarigen



Evolutie van het aantal 80 tot en met 89-jarigen



De bevolkingsgroei zorgt voor intensief gebruikte netwerken



Meer fietsers hebben nood aan meer voorzieningen

Een actieve en bereikbare fietsstad

Het mobiliteitsplan schuift een visie naar voren voor een **actief en bereikbaar Antwerpen**. Het fietsbeleid trekt deze lijn volop door en stelt dat de fiets het ideale vervoermiddel is in een actieve en bereikbare stad, om bewoners en bezoekers van activiteit naar activiteit te brengen en om mensen van buitenaf naar deze bruisende stad te leiden. In lijn met het overkoepelende mobiliteitsbeleid willen we hiervoor zorgen dankzij sterke netwerken en een nieuw evenwicht op en rond deze netwerken.

10

Het **optimaliseren van het fietsnetwerk** doen we onder andere door deze legislatuur minstens 100 missing links aan te pakken in het fietsnetwerk, zowel op bovenlokaal als op lokaal niveau. Het gaat om het aanvullen van ontbrekende stukken, het beveiligen van onveilige stukken, het overbruggen van barrières... Daarnaast zetten we sterk in op 'superschakels' door hoogkwalitatieve fietsvoorzieningen in te planten op knooppunten in de netwerken van de verschillende modi. Tot slot zorgen we er met een proactief en actief fietsparkeerbeleid voor dat stallen vlot en veilig kan.

Met al deze inspanningen kan de fiets een ideaal middel zijn om een **nieuw evenwicht** na te streven op de mobiliteitsnetwerken van de stad. Een nieuw evenwicht is ondertussen ook aan de orde op het niveau van het fietsnetwerk zelf. Zo mag het stijgen van het aantal fietsers niet ten koste gaan van de veiligheid en het comfort. We maken een prioriteit van verkeersveiligheid en minder hinder op routeniveau. We trekken tot slot iedereen mee aan boord bij de bloei van een echte fietscultuur in Antwerpen, we gaan voor inclusiviteit, waarbij de fiets voor zo veel mogelijk mensen een volwaardige deelname aan het stadsleven bevordert.



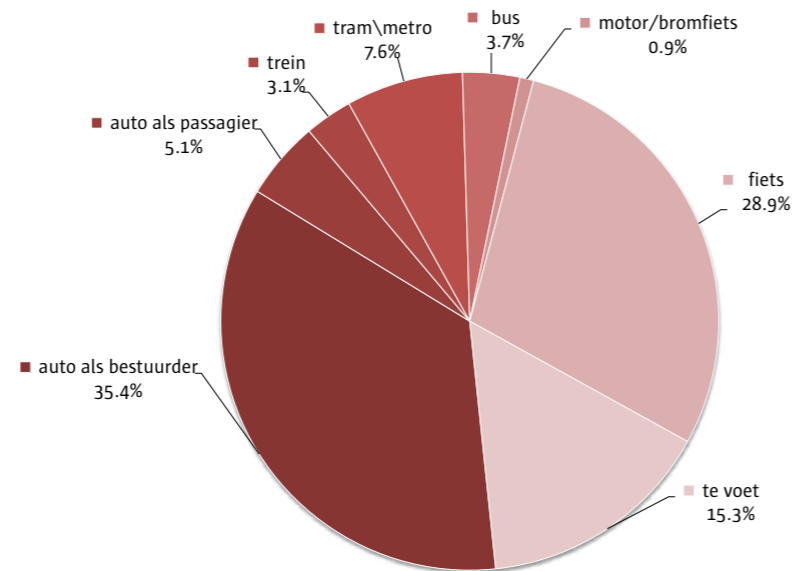
Antwerpen als wereldfietsstad

De stad wil nog meer bereiken met haar fietsbeleid. Ze wil ontpoppen van fietsstad tot een echte wereldfietsstad. We zijn er nog niet, maar we zijn alleszins goed bezig. Antwerpen was **Vlaamse Fietsstad 2012** en deelde dit genoeg met Mortsel en Boechout. De jury prees onder andere het goede voorbeeld dat de stad geeft als werkgever, het deelfietsensysteem, de Staten-Generaal voor de Verkeersveiligheid in Antwerpen en de goede opvolging van het fietsbeleid. Bovendien nomineerde de jury Antwerpen onlangs voor Fietsstad 2015, samen met Gent en Sint-Niklaas.

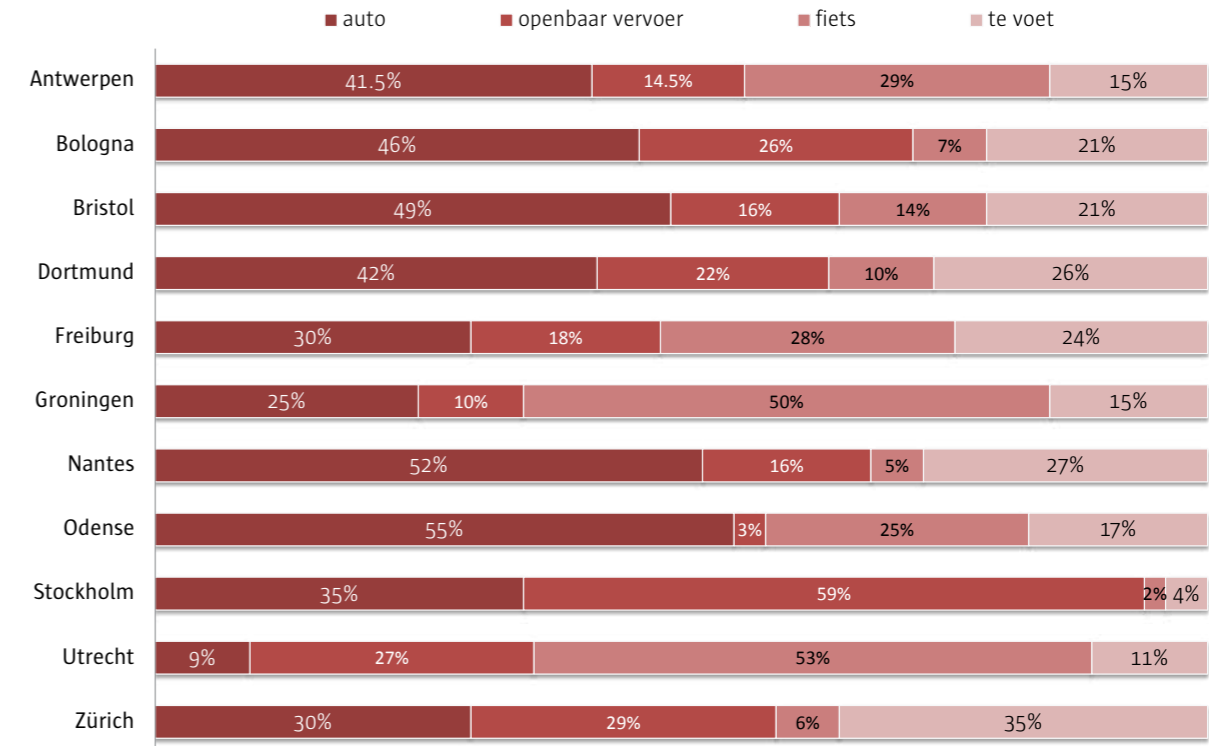
Ook de **mobiliteitsenquête** van de stad ligt er niet om. In 2010 ging 23,9% van de Antwerpenaren met de fiets naar het werk. In 2014 was dat maar liefst 29,5%. Het Vlaamse gemiddelde voor 2013 bedraagt 11,2%. Nog veel belangrijker is de fiets voor de jongere Antwerpenaars in het woon-schoolverkeer, met een aandeel van maar liefst 36,5% in 2014. Ook

hier ligt het Vlaamse gemiddelde met 28,6% een stuk lager. Met een globaal aandeel fietsers voor alle verplaatsingen van 28,9% in 2014, scoort de Antwerpenaar ook een pak hoger dan de Vlaming, die de fiets slechts voor 12,7% van al zijn of haar verplaatsingen gebruikt.

Ook in vergelijking met **Europese fietssteden** scoort Antwerpen steeds beter wat betreft het fietsgebruik. In een vergelijkende analyse met Europese steden met een gelijkaardige morfologie moet Antwerpen enkel wereldfietssteden als Utrecht en Groningen laten voorgaan.

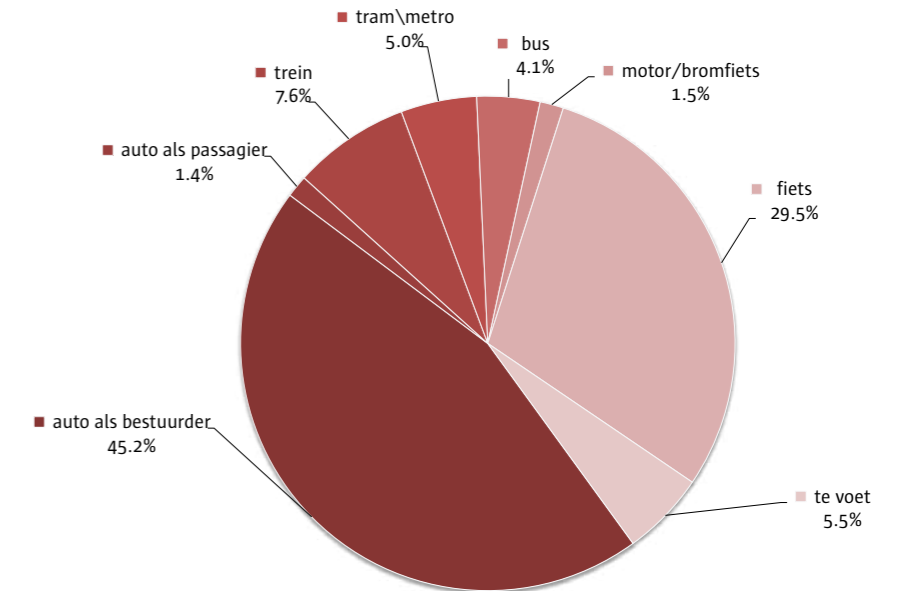


Globale modal split bewoners Mobiliteitsenquête 2014

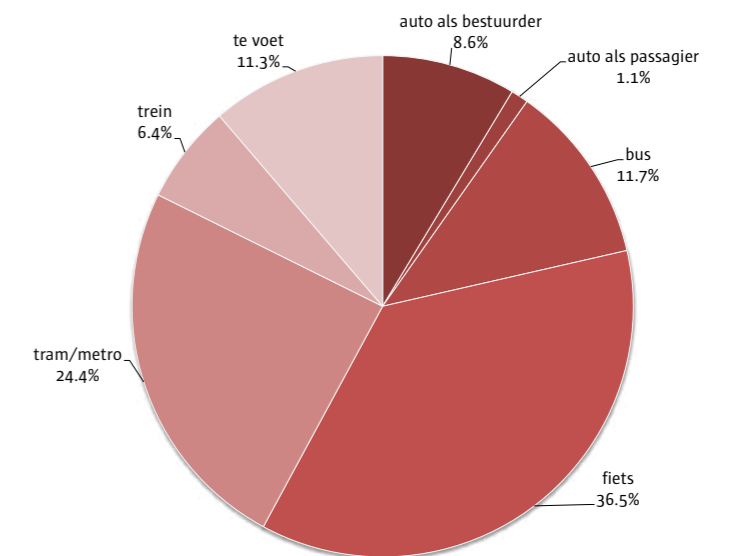


Modal split: vergelijking met Europese steden
Eigen verwerking

Modal split bewoners woon-werk
Mobiliteitsenquête 2014



Modal split bewoners woon-school
Mobiliteitsenquête 2014



In 2013 veroverde Antwerpen een plek in de **Copenhagenize Index** als vijfde meest fietsvriendelijke stad ter wereld. Copenhagenize vermeldt ons uitgebreide fietspadennetwerk en ons deelfietsensysteem als grootste verdiensten. Andere criteria waren de aanwezigheid van een fietscultuur, het veiligheidsgevoel van fietsers, het rekening houden met de fiets bij vernieuwingsprojecten... De intrede van Antwerpen op de Index kadert in de ontwikkeling van een wereldwijde fietscultuur en het besef van meer en meer steden dat het loont om te investeren in de fiets. Waar de vijfde plaats in 2011 nog goed was voor 64 punten, moesten Antwerpen en Nantes nu al 72 punten verdienen om op de vijfde plaats te belanden.

Antwerpen verschijnt steeds vaker in lijstjes van online fietsgemeenschappen, blogs en fora. Op de Amerikaanse site **Bicycling.com** wordt Antwerpen vermeld als één van tien internationale fietsvriendelijke steden (10 International Bike-Friendly Cities 2014). Hier wordt onder andere



Antwerpen op de vijfde plaats van de Copenhagenize index voor fietsvriendelijke steden, editie 2013

de vele info op www.visitantwerpen.be vermeld, de voorzieningen in het Centraal Station en de mogelijkheden om fietsen te lenen.

Antwerpen wordt dus stilaan internationaal erkend als fietsstad, en dit terwijl de 'concurrentie' van andere fietssteden steeds steviger wordt. De ambities liggen dan ook hoger dan ooit tevoren, en de stad zet met dit fietsbeleidsplan grote stappen vooruit. Een wereldfietsstad heeft immers een **eersteklas fietsnetwerk** waar fietsers veilig, vlot en comfortabel kunnen fietsen, parkeren en stallen.

Met 702 km aan fietspaden op een totaal van 1649 km wegen, wordt het tijd om onze netwerken te gaan **perfectioneren**. We willen het netwerk haarfijn op punt stellen door op zoek te gaan naar missing links in het netwerk en door eenvoudige maar slimme stal- en parkeeroplossingen te injecteren in het stadsweefsel. Op andere vlakken zijn we dan weer klaar voor het 'grof geschut'. Als volleerde fietsstad en kandidaat-wereldfietsstad, gaan we

volwassen engagementen en partnerschappen aan voor flink uit de kluiten gewassen projecten. Zo willen we multimodale knooppunten op hoog niveau verfietsen, onder andere door er hoogwaardige fietsparkeermogelijkheden te creëren.

Een **fietscultuur** kan enkel ten volle groeien in een veilig fietsklimaat en in een sfeer van respect tussen alle verkeersdeelnemers onderling. Een sterke fietsroute op papier kan terplekke ondermaats blijken door hinder en hindernissen. En een succesvol fietsbeleid trekt iedereen mee in het bad: bewoners, bedrijven, ouderen, jongeren, sociaal zwakkeren ... Met al deze ingrediënten heeft Antwerpen alles in huis om een echte wereldfietsstad te worden op maat van onze bewoners en bezoekers.

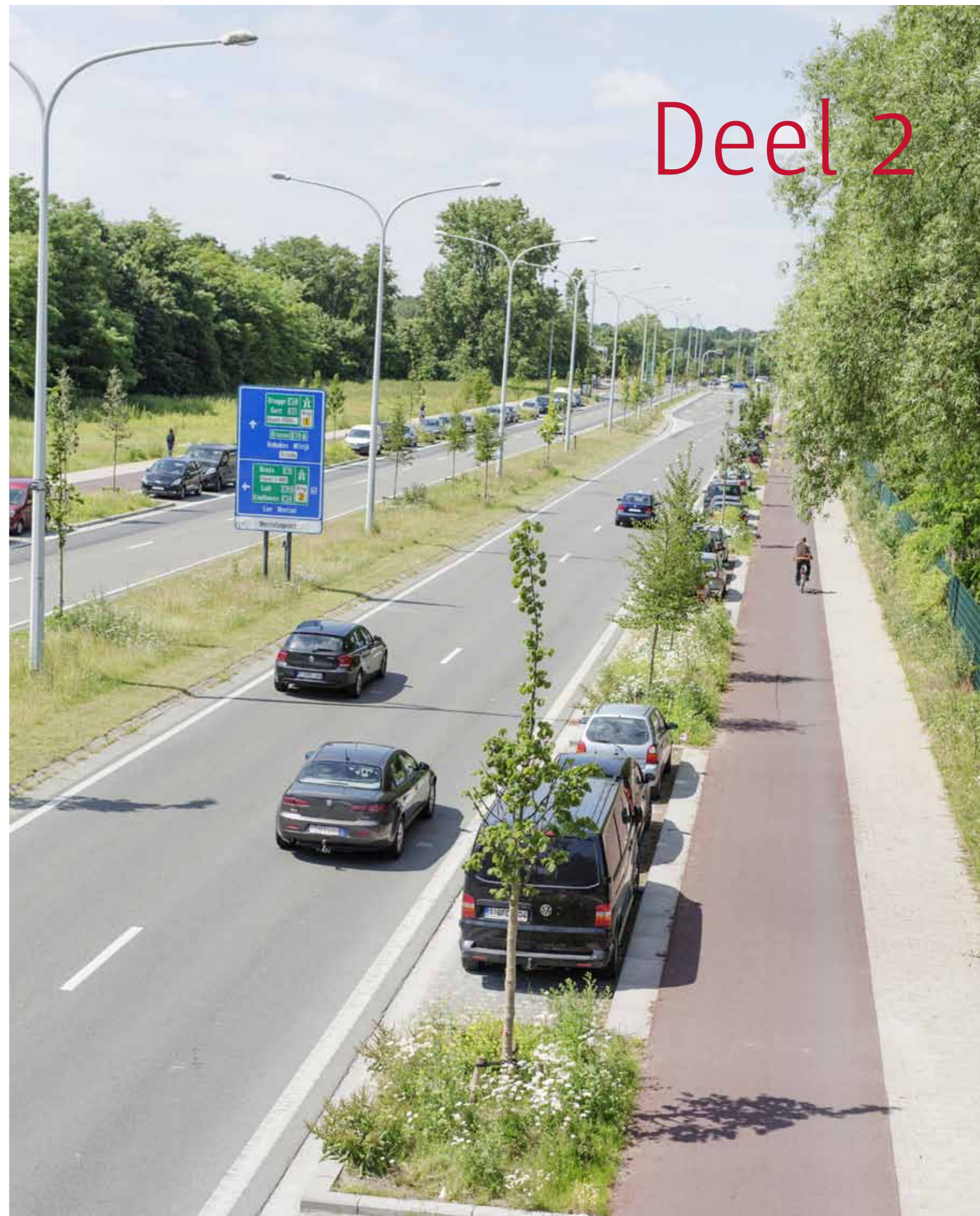


Een eersteklas fietsnetwerk

16

Met het mobiliteitsplan kregen onze 700 km fietspaden een basiscategorisering. Op bovenlokaal niveau is er het hoofdfietsnet, met hoofdroutes, kernroutes en schakelroutes. Op lokaal niveau is er het stadsfietsnet, met wijkroutes en buurtroutes in het fijnmazig netwerk van lokale straten. De stad investeert waar nodig samen met partners in nieuwe infrastructuur om deze routes aan te vullen. De focus ligt de komende jaren echter niet op de uitbreiding, maar op de optimalisering, de kwaliteit en capaciteit van de fietsnetwerken: missing links wegwerken, multimodale superschakels uitbouwen, en proactief én actief inzetten op fietsparkeren.

Deel 2



Missing links

Door onveilige, ontbrekende, zwakke en onleesbare schakels in de fietsnetwerken aan te pakken, vervolledigen we het fietsnetwerk en verhogen we de veiligheid en de kwaliteit op routeniveau. Elk type missing link vereist maatwerk. Inzetten op grote projecten is noodzakelijk, maar er zijn vooral vele kleinere ingrepen nodig om sterk netwerk te realiseren. Er is dan ook een uitgebreid aanbod aan mogelijke instrumenten: van het eenvoudigweg aanbrengen van markeringen, tot het bouwen van fietsbruggen.

18

Soorten

Onveilige schakels zijn plaatsen waar er verhoogde risico's zijn op ongevallen met andere verkeersdeelnemers of op eenzijdige ongevallen. Het gaat dus zowel om kruispunten en trajecten waarop modi elkaar tegenkomen, als om infrastructuur in slechte staat, hinderlijke paaltjes, kasseien, tramsporen... De stad zet sterk in op verkeersveiligheid op routeniveau en stelt een actieplan op rond obstakels op fietspaden.

Ontbrekende schakels zijn stukken in het netwerk waar de fietser niet kan rijden of waar geen volwaardige infrastructuur voorhanden is. Het gaat vaak om grotere projecten en investeringen: nieuwe fietsverbindingen over een langere afstand, fietsbruggen om barrières te kruisen ... Het gaat om een mix van projecten op korte en langere termijn, waarvoor samenwerking met andere partners noodzakelijk is.

Zwakke schakels zijn fietsroutes waar er niet echt vlot en comfortabel kan gefietst worden. De fietser wil graag zo veel mogelijk op kruissnelheid rijden. Het antwoord hierop is vooral investeren in onderhoud, maar ook zorgen voor vlakheid, comfort bij overgangen, doorstroming aan de kruispunten en voldoende capaciteit.

Onleesbare schakels zijn delen in het netwerk waar duidelijkheid ontbreekt voor de gebruiker. De stad streeft ernaar om alle routes tot op wijkniveau te vertalen in het straatbeeld om op deze manier logische en leesbare verbindingen te garanderen. Ook op buurtniveau, in het fijn netwerk van dagelijkse routes in lokale straten, kunnen maatregelen gewenst zijn.



Instrumenten

Bij het aanpakken van missing links komt het erop aan het **juiste instrument op de juiste plaats** te gebruiken. Het is dus belangrijk om eerst na te gaan over welk type missing link het gaat. Hierbij zal het vaak gaan om een combinatie van knelpunten. Meestal verhoogt gebrekkige of afwezige infrastructuur immers de onveiligheid. Zo zal een slecht verlicht fietspad vaak zowel een zwakke (oncomfortabele) als een onveilige schakel zijn. Ook de context terplekke bepaalt mee het instrument, zoals het geldende snelheidsregime, de beschikbare ruimte en de aanwezigheid van andere modi.

Fietspaden behouden een deel van de openbare weg voor aan fietsers. Een fietspad ligt meestal langs een rijbaan, maar maakt er geen deel van uit. Ze zijn vaak de aangewezen oplossingen langs bredere wegen met een hogere snelheidslimiet. In de dichtbebouwde stad zal er niet altijd plaats zijn om een gedeelte van de openbare weg voor te behouden aan de fiets. Soms kan er ruimte gevonden worden buiten de openbare weg. Zo vormt een **fietsweg** een volledig apart tracé, bijvoorbeeld door een park, maar in dichtbebouwde stadsdelen zal er toch vaak naar andere oplossingen moeten gezocht worden. Om kwaliteitsvolle trajecten te kunnen aanbieden over langere afstanden bieden **fietsostrades** de oplossing. Dat zijn snelle fietsverbindingen met hoge veiligheids- en comforteisen, bijvoorbeeld langs spoorwegen of langs drukke wegen en autostrades. De stad wil deze verbindingen leesbaar aansluiten op het stadsfietsnet en doortrekken in het stedelijk weefsel.

In smallere straten kan een **fietsuggestiestrook** in een aparte kleur een opvallende plaats bieden voor fietsers op de rijbaan. Een **fietscomfortstrook** maakt eveneens deel uit van de rijbaan en is dus ook niet voorbehouden aan fietsers, maar dient om het comfort voor de fietser te verhogen. Het kan bijvoorbeeld gaan om



een asfaltstrook op een kasseiweg. Daarnaast zijn er tal van middelen om de fietser naar de veiligste en efficiëntste routes te 'geleiden', bijvoorbeeld door afbakening met klinknagels, markeringen of pictogrammen.

22



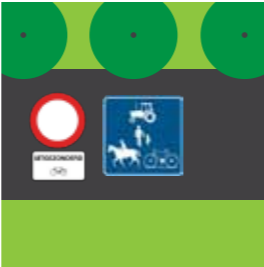
In het tragere netwerk van woonstraten, waar veelal zones 30 zijn ingericht, is **gemengd verkeer** vaak de meest geschikte oplossing. Een variant hierop die heel expliciet prioriteit geeft aan fietsers, is de **fietsstraat**: een rustigere woonstraat waar over de hele breedte haast letterlijk de rode loper wordt uitgerold voor de fiets. Auto's zijn er toegestaan, maar zij moeten achter de fietsers blijven.

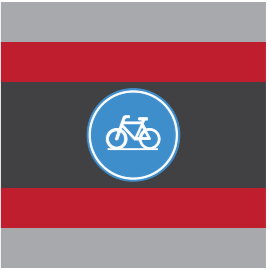


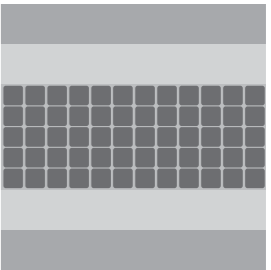

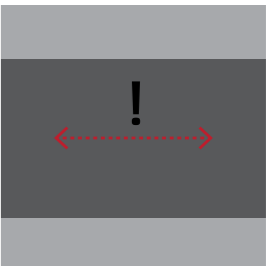
Fietsbruggen en -tunnels zijn ingrijpende en duurder maatregelen. Soms zijn het echter de enige oplossingen om een hoogkwalitatieve route aan te kunnen bieden ondanks barrières

zoals waterwegen, spoorwegen, de Ring- en Singelinfastructuren. Indien deze grotere investeringen weloverwogen worden ingezet in samenwerking met de betrokken partners, kunnen ze een enorme meerwaarde betekenen voor het hele fietsnetwerk. (vb. een volwaardige scheldekruising voor fietsers)

Wanneer we al deze verschillende oplossingen in samenhang bekijken en combineren, kunnen we het fietsnetwerk nog verder optimaliseren door bepaalde trajecten te **ontvlechten of verdubbelen**. Deze principes worden ingezet om binnen de verschillende fietsroutes veiligere of snellere alternatieven te creëren of om fietsverkeer beter te spreiden binnen de verschillende routes. Zo kunnen bepaalde trajecten beter geschikt zijn voor sneller en 'doorgaand' fietsverkeer, en andere voor trager, lokaal fietsverkeer.

Missing links - instrumenten

Benaming	Omschrijving	
Ongelijkvloerse fietskruising	Verhoogde of verlaagde kruising, zoals een brug of tunnel, om een barrière te overwinnen	
Fietsostrade	Snelle fietsverbinding met hoge comforteisen voor langere afstand	
Fietsweg	Apart fietstracé in comfortabele verharding (asfalt of beton)	

Benaming	Omschrijving	
Fietspad	Vrijliggend of aanliggend naast de rijweg, aangelegd in rode asfalt.	
Fietsstraat	Rode loper in woonstraat met voorrang voor fiets	
Fietsuggestiestrook	Strook in contrasterende kleur op de rijbaan	
Fietscomfortstrook	Strook in een ander (comfortabel) materiaal. Zal ook als suggestiestrook functioneren.	
Gemengd verkeer	Fietsvriendelijke inrichting zonder extra aanduiding voor fiets, veilig en comfortabel voor alle verkeersdeelnemers	
Fietsgeleiding	Ingrep op maat om de fietser juist te sturen in bepaalde situaties in straten, pleinen, kruispunten ... zoals klinknagels, pictogrammen, fietsstroken, ...	

23

Missing links en de categorisering van wegen en straten

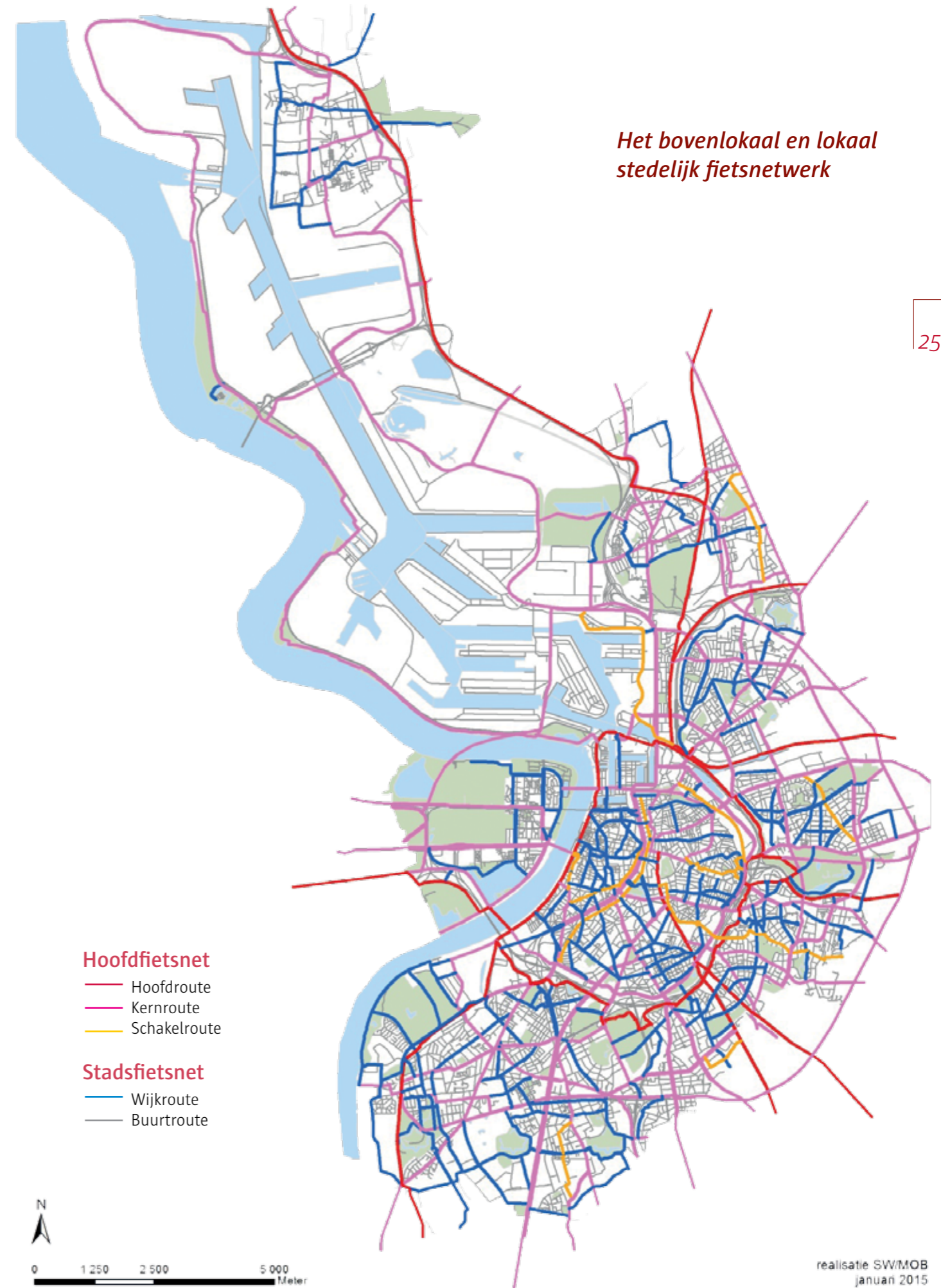
Categorisering	Max. snelheid	auto/etmaal	Hoofdroute	Kernroute	Schakelroute	Wijkroute	Buurtroute
apart fietstracé			fietsostrade	fietsweg / doorsteek			doorsteek
steenweg stadsweg wijkweg	70		vrijliggend fietspad *				
	50		fietspad *				
hoofdstraat buurtstraat woonstraat	30 of stapvoets	> 3500 of openbaar vervoer of veel vrachtverkeer	fietspad *				
		< 3500	fietsstraat	fietsstraat suggestiestrook comfortstrook fietsgeleiding	fietsstraat suggestiestrook comfortstrook fietsgeleiding (+ flankerende maatregelen)	suggestiestrook comfortstrook fietsgeleiding gemengd verkeer	comfortstrook gemengd verkeer

* Indien mogelijk

Logische indeling van het fietsnetwerk met de belangrijkste kenmerking per categorie

Categorie	Functie	Actieradius	Gewenste gemiddelde snelheid	Prioriteit
Hoofdnet				
Hoofdroute	Fietsostrades of lange afstandsroutes die gemeentegrensoverschrijdend zijn. Doorgaande fietsroutes met het hoogst kwalitatief karakter.	> 10 km	20 km/u	veiligheid doorstroming
Kernroute	Bovenlokale functionele routes die woonkernen, districts-kernen en belangrijke functies met elkaar verbinden. Ze zijn de kortste en meest logische weg voor de fietser.	5 - 10 km	16 km/u	veiligheid samenhang
Schakelroute	Fietsroutes op beperkte afstand die de schakel vormen tussen lokaal en bovenlokaal fietsverkeer. Zorgen voor continuïteit en extra capaciteit op het netwerk. Aangenaam alternatief (minder verkeerslichten, rustiger, ...) als antwoord op toenemend fietsverkeer.	< 5 km	16 km/u	veiligheid continuïteit
Stadsnet				
Wijkroute	Belangrijkste routes in de stad (of binnen een district). Zijn op lokaal niveau de routes met meeste fietsintensiteiten en directe, comfortabele verbindingen binnen de wijken.	< 3 km	12 km/u	veiligheid comfort
Buurtroute	Dagdagelijkse route binnen een diffuus net waar alle straten fietsvriendelijk zijn ingericht. In principe zijn dit alle straten waar de fietser zijn eigen route uit selecteert voor een korte verplaatsing.	< 2 km	10 km/u	veiligheid diffuus

Het bovenlokaal en lokaal stedelijk fietsnetwerk





Superschakels

In het mobiliteitsplan gaat de stad uit van het belang van knooppunten tussen verschillende vervoersnetwerken, zowel op bovenlokaal niveau (bv Park & Ride's net buiten de stad, het HST-station...), als op het niveau van het stadsnetwerk (bv andere treinstations, tramhaltes...). Op zulke multimodale knooppunten komen wegen en straten, fietsroutes, tram- en buslijnen en treinverbindingen samen. Knooppunten zijn er dus in alle netwerken en op verschillende niveaus. De capaciteit en het bereik van het openbaar vervoer stijgen haast exponentieel met de fiets als tussenstap tussen bus en tram, auto en bus, te voet en station, trein en het laatste stukje tot aan het werk...

De juiste voorzieningen voor de fiets kunnen van deze knopen echte superschakels maken in een op en top multimodaal systeem. Het gaat hierbij niet enkel om grootschalige voorzieningen zoals fietsparkeergebouwen en uitgebreide diensten, maar ook om kleinere ingrepen, zoals het voorbehouden en aanpassen van bestaande ruimte voor fietsende carpoolers of het beter afstemmen op elkaar van bestaande deelfietsystemen.

Ook eenvoudige ingrepen kunnen knooppunten in het netwerk tot superschakels maken.

Fietswissels

Fietswissels zijn fietsvoorzieningen die vlotte combinaties toelaten tussen de fiets en andere modi op knooppunten in het multimodale netwerk. Zo liggen er langsheen Singel en Ring een aantal knooppunten die wegens de aantakking op het wegennet en het openbaar vervoer en de ligging op fietsafstand van het stadscentrum van strategisch belang zijn voor het fietsbeleid. Hier worden **Park & Bikes** uitgebouwd. Deze fietsvoorzieningen zullen een belangrijke rol spelen in de uitbouw van een stadsbreed leenfietsensysteem. Samen met de Park & Ride's aan de rand van de stad zijn ze ook van strategisch belang voor de de implementatie van de lage emissiezone.

De stad gaat steeds op zoek naar kleinschalige of eenvoudige oplossingen die snel kunnen worden uitgevoerd, maar die een belangrijke impuls geven aan knooppunten in het mobiliteitsnetwerk van de stad. Aan de op- en afritten van de autostrades kunnen **Bike & Carpoolplekken** het mogelijk maken om carpoolende passagiers af te zetten die verder rijden met de fiets, en omgekeerd. Een goed voorbeeld hiervan is alvast de Bike & Carpool aan de afrit in Borgerhout.

Maar ook **ondernemers en andere partners** kunnen mee zorgen voor kleine of grotere superschakels in onze netwerken. Denk maar aan de fietsenstalling waarvoor Umicore met de steun van de provincie en de Vlaamse overheid zorgde zodat pendelende werknemers vanuit het Waasland de fabriek en het veerpont van Kruibeke vlot en filevrij kunnen bereiken.

Het **fietsparkeergebouw** aan het station van Berchem vormt de inspiratie voor gelijkaardige projecten op gelijkaardige locaties, zoals Antwerpen-Zuid. Het parkeergebouw aan Berchem-Station optimaliseert zijn functie als knooppunt door een combinatie van hoogkwalitatieve voorzieningen: men kan er niet alleen veilig stallen, het gebouw is tevens onderdeel van een fietsbrug over de Singel. Men raakt vlot en veilig over de Singel, kan zijn fiets snel kwijt en springt meteen op trein, tram of bus.

Aan andere stations en haltes, aan toplocaties zoals het Sportpaleis en op ontwikkelingsites zoals Park Spoor Oost-site, kunnen zulke concepten in samenwerkingsverbanden tussen stad en partners zoals de NMBS, De Lijn en evenementenorganisatoren ... een boost geven aan de verschillende mobiliteitsnetwerken in de stad.

Deelfietsen

De stad wil naar een stadsbreed systeem van deelfietsen. Een **uitbreiding van het aanbod** aan deelfietsen zal de stap naar de fiets voor heel veel mensen nog een stuk kleiner maken. Het huidige Velosysteem binnen de Singel en op Linkeroever kan alvast de concurrentie aan met deelfietsen in andere en ook grotere wereldsteden. Tussen juni 2011 en juni 2014 werden er 7.349.326 ritten afgelegd. In deze periode verdubbelde het Velogebruik ook nagenoeg van 923.977 in 2011 tot 1.805.492 in 2014. Het aantal stations groeide van 80 tot 150, het aantal fietsen steeg van 1.000 naar 1.800 en met deze fietsen werd maar liefst 22.047.978 miljoen kilometer gereden.

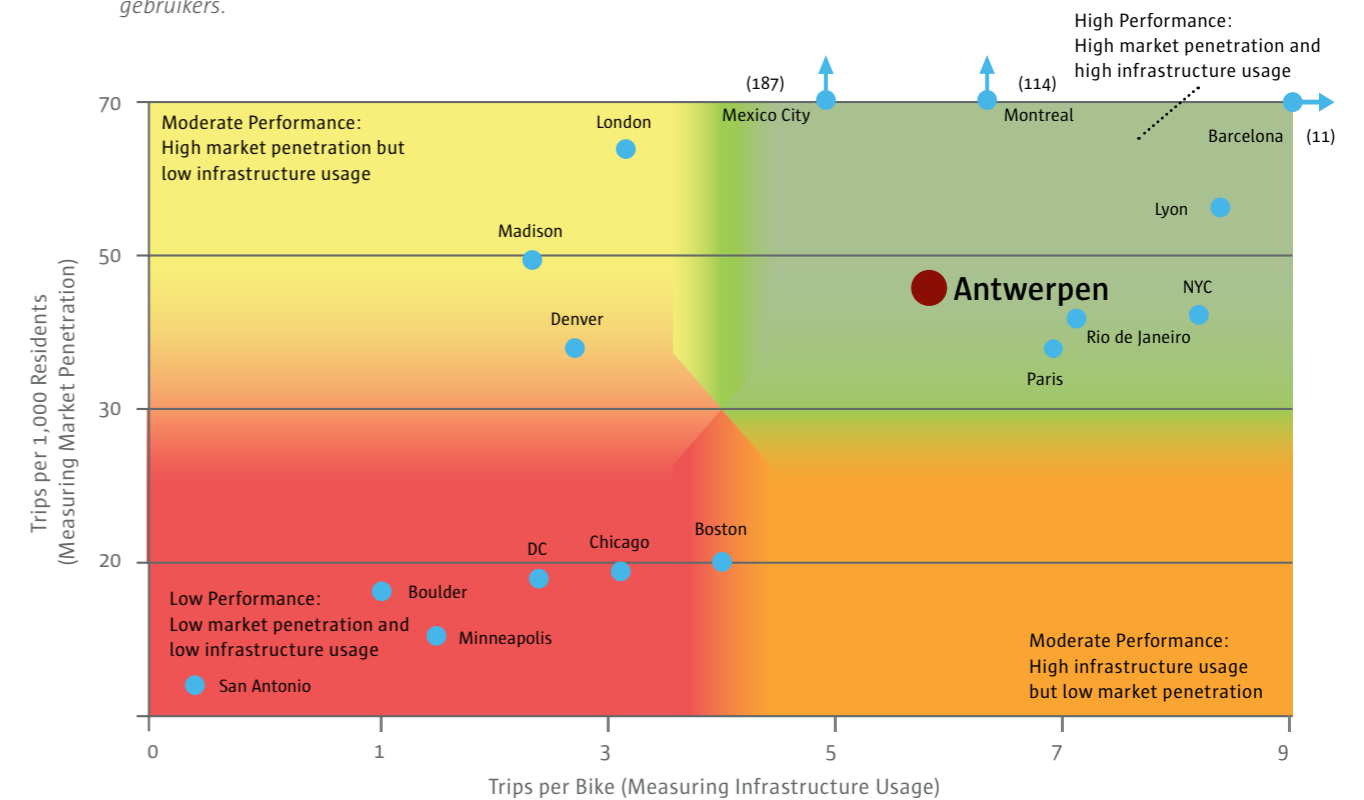
Ook in de **districten** zullen deelfietsen de mogelijkheden van andere modi exponentieel vergroten. Als vlotte en toegankelijke tussenstap voor of na openbaar vervoer of auto, kunnen deelfietsen een extra verbinding betekenen

voor de districten met elkaar en met de wijken in de binnenstad en kernstad. Evoluties zoals de elektrische fiets en cargofietsen kunnen het concept van de deelfietsen in de toekomst nog meer veranderen en verankeren in het stadsleven. De stad staat open voor deze evoluties en wil kansen geven aan nieuwe initiatieven met een meerwaarde.

De stad onderzoekt voor dit alles mogelijke strategieën en **samenwerkingsvormen** met de private sector en met beheerders van bestaande systemen zoals Blue-bike en Fietshaven. Zo wil de stad komen tot een stadsbreed en uitgebreid aanbod van complementaire initiatieven. Waar een leenfietsensysteem zoals het huidige Velosysteem met name veelal kortere verplaatsingen toelaat, enkel binnen het gebied dat voorzien is van stations, lenen andere systemen zich gedurende een hele dag (Blue-bike) tot zelfs een jaar (Fietshaven) tot verdere en meerdere verplaatsingen binnen en buiten de stad.

Bike-Share System Performance: Trips per bike vs trips per 1,000 residents

Antwerpen scoort hoog op de performance-matrix van de ITDP Bike Share Planning Guide (www.itdp.org), met 6 ritten per dag per fiets (het dubbele van de aanvankelijke ambitie) en een efficiënt gebruik van de infrastructuur door voldoende gebruikers.



Actief en proactief fietsparkeren

De stad voert een fietsparkeerbeleid op twee sporen: een proactief beleid en een actief beleid. Het proactief beleid zorgt voor een continue en duurzame aangroei van fietsparkeerruimte op de middellange en lange termijn. De actieve aanpak formuleert en realiseert kwaliteitsvolle oplossingen op maat voor reële en acute behoeften op het terrein.

Proactief beleid

Het proactief beleid laat fietsparkeervoorzieningen 'meeliften' met andere projecten en verzekert zo dat zo veel mogelijk opportuniteiten worden aangegrepen om het aanbod aan fietsparkeerruimte duurzaam uit te breiden. De twee belangrijkste instrumenten hiervoor zijn de bouwcode en de plannen voor de heraanleg van het openbaar domein.

De **bouwcode** is een belangrijk instrument in het fietsparkeerbeleid omdat het toelaat om op middellange en lange termijn te voorzien in meer inpandige fietsparkeerruimte. Inpandig stallen is de meest veilige en de (publieke) ruimtebesparende vorm van fietsparkeren. Bewoners, ontwikkelaars en ondernemers met bouwplannen of renovatieplannen van een zekere omvang, zullen dankzij de bouwcode ruimte moeten voorzien om fietsen te parkeren binnenin hun gebouw. De bouwcode legt hiervoor normen op, op basis van het aantal bewoners, gebruikers en bezoekers van het gebouw.

Het tweede instrument voor een goed proactief fietsparkeerbeleid is de integratie van fietsvoorzieningen in **ruimtelijke plannen**. Vooral de plannen voor de heraanleg van de publieke ruimte zijn hierbij belangrijk. De stad wil zo bij elk project de plaatselijke fietsparkeerbehoefte in kaart brengen en mogelijke oplossingen op maat ontwerpen.

Zij kan zo de meest kwaliteitsvolle oplossingen integreren in nieuwe ontwerpen voor de publieke ruimte.

Actief beleid

Voor de afstemming van het fietsparkeeraanbod op reële noden op het openbaar domein, gaat de stad uit van een **basisscenario**. Dit basisscenario laat toe om op specifieke plekken een aanpak op maat uit te werken, rekening houdende met de kenmerken van de plek en met parameters zoals de duur van het parkeren, de loopafstand tussen parkeervoorziening en bestemming en het type bestemming. Hoe veiliger en comfortabeler de fietsvoorziening is, hoe verder de fietser bereid is te lopen. En hoe langer de fietser zijn fiets achterlaat, hoe meer beveiliging er moet worden voorzien.

Voor kleinschalige bestemmingen voor korte bezoeken, bijvoorbeeld aan de slager, de kruidenier en de bakker, volstaat een **fietsbeugel** of zelfs gewoon plaats om de fiets netjes op de staander te zetten. Grotere winkelstraten, horeca en evenementenlocaties hebben wel vaak fietsbeugels nodig. Waar nodig kunnen **mobiele stallingen** de capaciteit verhogen bij grote evenementen. **Overdekte stallingen** zijn een meerwaarde, zeker daar waar de fiets iets langer wordt achtergelaten, zoals tramhaltes. Overdekte of **inpandige fietsenstallingen** zijn zeker aangewezen op locaties waar veel fietsen lang worden gestald, zoals stations, scholen, bedrijven en kantoren.



Proefproject fietstrommels



Kwaliteitsvol inpandig stallen duurzaam verankeren bij nieuwe bouwprojecten is een noodzaak.

Basisscenario fietsparkeren

Voorziening	geen, parkeervak, fietsbeugel	fietsbeugel met/zonder overkapping	mobiele stalling	overkapte voorziening, fietstrommel, inpandig en beveiligd	fietstrommel, buurtstalling / inpandig
Tijdsduur	kort <15 min	middellang 15 min - 4 uur	tijdelijk 4 - 8 uur	lang overdag 4 - 8 uur	lang overdag + 's nachts meer dan 8 uur
Maximale loopafstand	10 - 20 meter	30 - 40 meter	100 meter	100 - 200 meter	300 meter
Type functie	bakker, postkantoor ...	winkelstraat, sportcentrum	evenement	overstappunt, bedrijf, station, school	woning

Daar waar de bouwcode niet kan worden toegepast en bij gebrek aan inpandige ruimte, zijn **buurtstallingen** een goed alternatief. De parkeermakelaar gaat zelf op zoek naar opportuniteiten, zoals bedrijfsparkings die leegstaan na de kantooruren of leegstaande garages van bewoners. Maar ook professioneel uitgebate parkeergarages kunnen verloren ruimte hebben waar fietsen kunnen worden gestald. De parkeermakelaar bemiddelt en stemt vraag en aanbod op elkaar af. Afspraken tussen parkinguitbaters en uitbaters van horeca en handelszaken worden aangemoedigd.

Daar waar inpandige buurtstallingen niet mogelijk zijn en er op het openbaar domein voldoende ruimte is, kunnen **fietstrommels** een oplossing bieden voor bewoners om hun fiets beschut en beveiligd te stallen. De stad startte in een aantal districten reeds proefprojecten op.

Door het voorzien in de nodige infrastructuur om fietsen te **stockeren**, kunnen veel fietsen voor een heel lange periode gestald worden zonder het openbaar domein te belasten. Dit principe werd eerder al ingezet voor (kot)studenten tijdens de zomermaanden.

Daar waar dit een duidelijke meerwaarde biedt aan de stad en de fietser, wil de stad nagaan hoe zij private en publieke partners kan stimuleren of ondersteunen bij de organisatie van **extra diensten** bij bepaalde fietsparkeerlocaties, zoals het voorzien in bewaking, hersteldiensten, toeristische informatie, accessoires ...Naargelang de locatie, de ambities van de partners en het niveau van dienstverlening, kunnen zo hoogkwalitatieve (betalende) serviceparkings worden ingericht voor fietsen. Inpandige parkeervoorzieningen lenen zich ook tot geïntegreerde oplossingen voor het opladen van e-fietsen of voor het stallen van niet-gestandaardiseerde fietsen, zoals bakfietsen of ligfietsen.

Tot slot behoort ook een stukje **handhaving** tot het actief beleid. Hinderlijk gestalde en achtergelaten fietsen en wrakken worden zo snel mogelijk van het openbaar domein verwijderd. Verwijderde fietsen kunnen door de eigenaar teruggevonden worden dankzij de website www.gevondenfietsen.be.

Buurtparkings voor bewoners bieden vaak oplossingen voor verschillende types fietsen



Fietsen in

34

eerste klasse

Eersteklas infrastructuur is een absolute voorwaarde om uit te groeien tot wereldfietsstad. Maar infrastructuur biedt op zich nooit garantie op een reis in eerste klasse. Daarvoor is er omkadering nodig, service en ondersteuning. Om Antwerpen op de kaart te zetten als een wereldfietsstad, is er dan ook een sterk geheel van flankerende maatregelen nodig. We willen fietsers een verkeersveilig en sociaal veilig fietsklimaat aanbieden. We willen hen zo veel mogelijk vrijwaren van tijdelijke obstakels zoals werken, werven, slijtage en neerslag. We werken aan een stadsbrede fietscultuur, waarbij iedereen zich op zijn manier betrokken voelt en waarin zo veel mogelijk mensen voor zo veel mogelijk verplaatsingen de keuze voor de fiets willen en kunnen maken.



Deel 3

Veiligheid als prioriteit

De stad onderschrijft de Go For Zero-doelstelling, en streeft dus samen met haar partners principieel naar nul verkeersslachtoffers. Antwerpen heeft als enige Vlaamse stad een eigen stedelijke **Staten-Generaal van de Verkeersveiligheid in Antwerpen (SGVA)**. Deze zorgt voor de coördinatie en afstemming van alle verkeersveiligheidsmaatregelen op de actierreinen educatie, infrastructuur, handhaving en betrokkenheid. De vierde Staten-Generaal van de Verkeersveiligheid vond plaats in het najaar van 2014 en leverde onder andere concrete voorstellen op voor veiliger fietsen in Antwerpen. Deze acties worden onderzocht en waar mogelijk worden ze opgenomen in de fietsactieplannen.

Een echte fietscultuur vindt pas een goede voedingsbodem in een **veilig fietsklimaat**. Fietsen moet immers veilig en aangenaam zijn vooraleer men een resolute keuze voor de fiets kan verwachten. We vragen wederzijds respect en hoffelijkheid van alle verkeersdeelnemers voor elkaar, ook van fietsers onderling. We verhogen het veiligheidsgevoel verder door in te zetten op de veiligheid van het fietsnetwerk, handhaving van overdreven snelheid door gemotoriseerd verkeer en door positieve campagnes die benadrukken dat fietsen efficiënt, nuttig en leuk is, en veilig kan.

Op routeniveau

Helemaal in lijn met de aanpak van de missing links, zetten we in op verkeersveiligheid op routeniveau. Eén **onveilige schakel** kan en zal ook vaak impact hebben op het gebruik, de beleving en de reistijd van de ganse route. De stad bekijkt verkeersveiligheid de komende jaren dan ook niet enkel op het niveau van individuele kruispunten, maar ook van wegsegmenten, trajecten en routes. Hierbij zijn kinderen een prioritaire doelgroep. De stad werkt samen met alle partners, scholen, bewoners en verenigingen aan veiligheid voor

jonge fietsers, onder andere met trappersbrevetten, dodehoekopleidingen, fietsklassen, nascholing voor leerkrachten en informatie en uitleendiensten.

Recent maakten verschillende districten een **'speelruimtweefelsplan'** op, onder andere voor Berchem intra muros, Groenenhoek, Antwerpen Noord, Kiel en het volledige district Wilrijk. De bedoeling is om geïsoleerde speelplekken te verweven tot een samenhangend geheel van plekken die veilig kunnen worden bereikt door kinderen. De stedelijke Staten-Generaal van de Verkeersveiligheid in Antwerpen ondersteunt dit proces met expertise en informatie en haalt hieruit op zijn beurt belangrijke informatie over concrete woon-school- en speelroutes. Deze informatie wordt gecombineerd met de ongevallenkaarten van de politie en vergeleken met informatie over het onveiligheidsgevoel. Het totaalbeeld laat toe om belangrijke knelpunten te identificeren en concrete prioriteiten te stellen.

De stad hecht zeer veel belang aan het **onderhoud** van de verschillende fietsnetwerken. Zo zorgt ze voor een nauwgezette opvolging van schade en sleet aan het openbaar domein. Iedereen kan via de website van de stad een straatbeeldmelding doen over schade en slijtage aan de weg, voetpaden en fietspaden, maar ook over hinderlijke paaltjes, onduidelijke wegmarkeringen ... De Staten-Generaal van de Verkeersveiligheid screent de onderhoudsprojecten van de districten dan ook systematisch op opportuniteiten om de verkeersveiligheid te verhogen. Soms zijn de voorgestelde maatregelen heel beperkt, zoals het wegnemen of verplaatsen van een bord of paaltje of het aanbrengen van aangepaste markeringen. Soms zijn deze maatregelen meer ingrijpend, zoals het aanbrengen van een voetpaduitstulping of een snelheidsremmer.



Ook **bladeren, sneeuw en ijzel** zijn hinderlijke en gevaarlijke obstakels op de fietsroutes. Naast de reeds genoemde inspanningen om eenzijdige ongevallen te voorkomen, zorgt de stad er daarom voor dat fietspaden steeds zo snel mogelijk sneeuw-, ijzel- en bladvrij zijn. Zij werkt hiervoor plannen uit met prioritering voor de belangrijkste routes en segmenten.

38

Fietsklimaat

Het is cruciaal om zo veel mogelijk te zorgen voor **sociale veiligheid en sociale controle**. Door een gebrek hieraan gaan mensen immers bepaalde buurten of passages per fiets vermijden. Vaak is dit gebonden aan bepaalde tijdsvensters. Voorbeelden hiervan zijn de zones langs de Ring en Singel 's avonds, de Meir na sluitingstijd,

grote fietsenstallingen (bv Antwerpen-Centraal), fietstunnels... Er worden verschillende maatregelen ingezet om dit probleem op te lossen of te beperken, zoals het plaatsen van (extra) verlichting, het vermijden van blinde hoeken bij de aanleg van het openbaar domein, camera's...

Het weghalen van **hinderlijk gestalde en achtergelaten fietsen** (weesfietsen) verhoogt niet alleen de capaciteit van de stallingen, maar bevordert ook het veiligheidsgevoel. Hinderlijk gestalde fietsen kunnen andere weggebruikers in onveilige situaties dwingen en fietswrakken hebben een afschrikkend effect. Naast extra toezicht op plaatsen waar veel fietsdiefstallen gebeuren, zet de stad ook in op een laagdrempelig labelsysteem en informatie over diefstalpreventie. Online informatie en dienstverlening worden in de kijker gezet, zoals

de digitale fietslabelaanvraag via www.antwerpen.be, www.police-on-web.be voor aangiftes en de website www.gevondenfietsen.be.

De fietscultuur en het fietsklimaat in Antwerpen worden grotendeels gemaakt door de verkeersdeelnemers zelf. De stad vraagt daarom ook van fietsers respect voor de wegcode en **wederzijds respect** voor elkaar en voor andere verkeersdeelnemers. Zo houden snellere fietsers (racefietsers, elektrische fietsers, sportieve stadsfietsers) best rekening met tragere fietsers (ouderen, kinderen...), moet men stoppen voor rood licht, dient correct voorrang te worden verleend, moeten manoeuvres op voorhand aangegeven worden en dient de fietsbel gebruikt te worden bij het inhalen. Automobilisten moeten onder andere op hun afstand letten bij het inhalen, hun

snelheid matigen in de buurt van fietsers, rekening houden met tegemoetkomend fietsverkeer in eenrichtingsstraten, voorrang verlenen bij het verlaten van parkeerplaatsen en niet parkeren op fietspaden. Voetgangers moeten goed opletten bij het kruisen van fietspaden en omgekeerd moeten fietsers rekening houden met voetgangers.

39



Antwerpen bereikbaar

De werken voor Masterplan 2020 zullen een zeer ingrijpende impact hebben op het verkeer in, naar en rond Antwerpen. De stad werkt samen met haar partners maatregelen uit om Antwerpen tijdens deze werken bereikbaar te houden. Ze beschouwt de werken als een opportuniteit om de fiets extra in de kijker te zetten als ideaal stadsvervoermiddel: de fiets is snel, wendbaar, gezond, milieuvriendelijk en eenvoudiger te parkeren dan de auto... ook en zelfs bij uitstek in een context van wegenwerken. De focus ligt op het voorzien in veilige en comfortabele alternatieve routes, kwaliteitsvolle bewegwijzering en up-to-date on- en offline informatie. Infrastructuur en informatie worden als evenwaardige pijlers gezien van dit positief 'minder hinderbeleid'.

Zonder omwegen

De stad en de Vlaamse overheid tekenden samen met alle partners **veertien radiale routes** uit. Deze lopen allemaal vanaf de leien naar de verschillende aangrenzende gemeentes en naar grotere kernen langs de fietssnelwegen. Daarnaast werden **drie tangentiële routes** uitgewerkt: één op de leien, één langs de lus Scheldekaaien-Ringfietspad en één zogenaamde districtenroute. Beide **Scheldeoever**s blijven met elkaar verbonden. De stad overlegt met de provincie om de leesbaarheid van de routes nog te verhogen.

Bij **private werken** wordt gekozen voor de **kortste en veiligste weg doorheen de werfzone** zelf. Er zal extra aandacht worden besteed aan de veiligheid van minderhindermaatregelen genomen tijdens deze werken.

Tot slot zet de stad ook in op de realisatie van de **quick wins** die de Vlaamse regering in haar besluitvorming rond Masterplan 2020 heeft opgenomen, waarvan drie specifieke maatregelen zich richten op fietsers.

Goed geïnformeerd

De stad geeft de voorkeur aan **bewegwijzering** om de alternatieve routes te signaleren. Hierbij gaat ze uit van een aantal **principes**. Het aantal borden wordt beperkt om de bewegwijzering zo duidelijk mogelijk te houden. Bewegwijzerde bestemmingen worden samengebracht op één bord en gegroepeerd volgens de richtingen. Zowel functionele als recreatieve bestemmingen worden opgenomen in de bewegwijzering en ook de fietsafstanden worden weergegeven. Signalisatie wordt steeds strategisch geplaatst voor kruispunten, zodat fietsers zich op de kruispunten zelf beter kunnen concentreren op de verkeerssituatie en de afslagbewegingen.

De stad ontwikkelt ook een nieuwe **fietskaart**. Deze bevat naast de radiale en tangentiële bewegwijzerde routes ook informatie over de bewegwijzering zelf en over de routes en relevante projecten uit Masterplan 2020. Ook Velostations, Blue-bikestations en herstellpunten van Fietshaven en Fietspunt worden aangeduid. De afstanden worden in beeld gebracht. Dit heeft een sterk sensibiliserend effect omdat veel mensen de fietsafstanden overschatten. De afstanden die men met de wagen aflegt naar dezelfde bestemmingen, zijn immers vaak een pak groter. De nieuwe fietskaart zal op papier en digitaal ontsloten worden.



Slim naar Antwerpen: aanbevolen fietsroutes

Radiale routes

1. Berendrecht-Antwerpen
2. Antwerpen-Ekeren-Hoevenen
3. fietssnelweg Essen-Antwerpen
4. Brasschaat-Antwerpen
5. fietssnelweg Herentals-Antwerpen
6. Wijnegem-Antwerpen
7. Oelegem-Antwerpen
8. Borsbeek-Antwerpen
9. fietssnelweg Mechelen-Antwerpen
10. Boechout-Mortsel-Antwerpen
11. Kontich-Edegem-Berchem
12. Aartselaar-Wilrijk-Antwerpen
13. Hemiksem-Hoboken-Kiel-Antwerpen
14. Kruikeke-Burcht-Antwerpen
15. Zwijndrecht-Antwerpen

Tangentiële routes

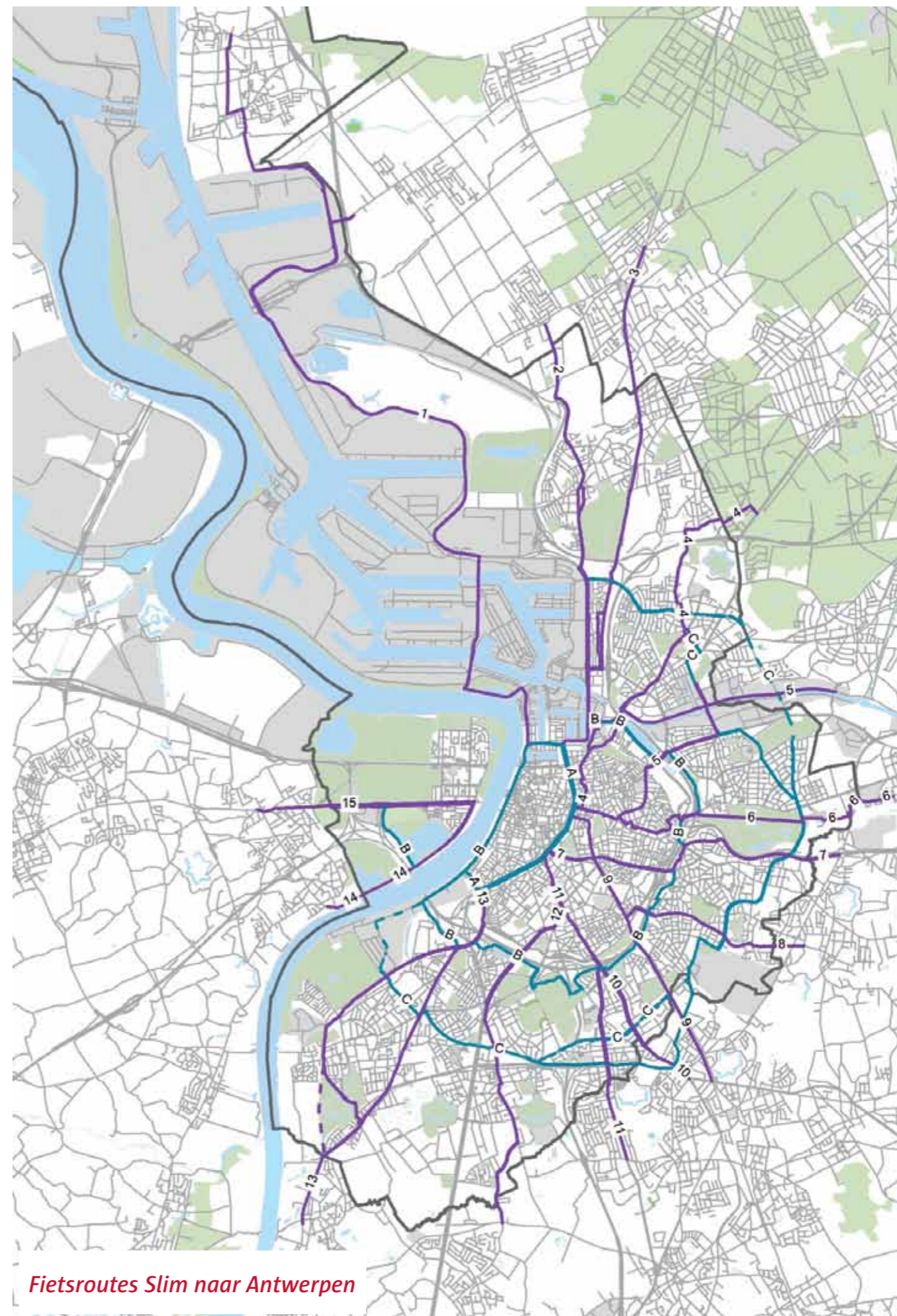
- A. Leien
- B. Ringfietspad
- C. Districtenroute

Scheldekruisingen

- Sint-Anneke voetgangerstunnel
- J.F. Kennedyfietstunnel
- Veer Kruikeke-Hoboken

Quick Wins

- Quick Win 12 – Fietsbrug Ruggenveldlaan: de overbreedte van de bestaande brug van de E34 over de Ruggenveldlaan in gebruik nemen als fietsbrug op de verbinding Wommelgem/Oelegem naar Antwerpen.
- Quick Win 29 – Verkorten Ringfietspad: door een fietspad te voorzien onder de op- en afrit van de E34 kan het Ringfietspad aanzienlijk ingekort worden ter hoogte van het complex Antwerpen-Oost
- Quick Win 33 – Verbeterde aansluiting fietssnelweg Antwerpen-Essen: op korte termijn kan de fietssnelweg op het segment Antwerpen-Noorderdokken tot Groenendaallaan gerealiseerd worden. Op iets langere termijn moet de verbinding gemaakt worden met de fietsbrug IJzerlaan.



Fietsroutes Slim naar Antwerpen

De stad bouwt een **nieuw online platform** uit. Op www.slimnaarantwerpen.be vinden bewoners en bezoekers steeds actuele bereikbaarheidsinfo vinden. Op termijn zullen fietsers hier een routeplanner kunnen raadplegen die toelaat om routes te selecteren volgens criteria die de fietser zelf kiest, zoals maximaal gebruik van fietsostrades, een groene fietsroute, de kortste weg ...

Een ander informatie- en communicatieproject is **Wijs op weg**. De stad wil reisadvies aanbieden op maat van de Antwerpse ondernemingen, scholen en toeristische attractiepolen. Op basis van grootte, ligging en bereikbaarheid worden bedrijven en instellingen geselecteerd voor de gezamenlijke uitwerking van een communicatietraject op maat. Hierbij hoort de opmaak van een mobiliteitsgids, die de fietser informeert over vervoermiddelen, bereikbaarheid, fiets- en andere vergoedingen en faciliteiten zoals douches en lockers.



Stadsbrede fietscultuur

In Antwerpen is er onmiskenbaar sprake van een groeiende fietscultuur. Dit uit zich onder andere in het stijgend aantal fietsers, de prominente aanwezigheid van fietsinfrastructuur in het straatbeeld, het stijgende aantal fietswinkels, fietsblogs, de groeiende verscheidenheid aan soorten fietsen. Een ware fietscultuur uit zich ook in het vervagen van de grens tussen functioneel en recreatief fietsen. Er is dan ook aandacht voor fietstoerisme, recreatief fietsen en sportief fietsen. Bovendien wil de stad er mee voor zorgen dat de voordelen van de fiets ten goede kunnen komen aan iedereen. Ze voert een inclusief beleid in interactie met de (potentiële) fietsers en ondersteunt fietsen, fietsgebruik en fietsbezit bij doelgroepen voor wie fietsen moeilijker ligt, maar die er net veel bij te winnen hebben.

Voor elk motief

Sport, ontspanning en mobiliteit

De fiets legt op een unieke en spontane manier de link tussen **sport, ontspanning en mobiliteit**. De fiets wordt immers gebruikt voor sportieve ontspanning (bv wielertoerisme, fietstochtjes) en voor functionele verplaatsingen (bv woon-werk-schoolverkeer). Dezelfde overlapping geldt voor fietsinfrastructuur. Denk maar aan de fietsroutes in het havengebied voor werknemers en toeristen, of aan de fietsostrades voor pendelaars en dagjesshoppers.

Sport, recreatie en mobiliteit kunnen winst halen uit **gezamenlijke fietsprojecten**. Zeker in aanloop naar grotere sportieve fietshappenings is het mogelijk om een win-winsituatie te creëren. Zo is Antwerpen in 2015 startplaats voor de derde rit van de Tour de France. Een mogelijke geïntegreerde campagne in aanloop naar de Tour de France luidt: 'Kom voorbereid aan de start van de Tour in Antwerpen: fiets je fit naar het werk'. Maar sportief, recreatief en

functioneel fietsen kunnen ook geïntegreerd worden in mobiliteitscampagnes zoals Antwerpen Autovrij, de Fietsdag voor werknemers en de Brompton-fietsrace, die de vouwfiets op een sportieve manier promoot.

Tot slot zit er nog zeer veel potentieel in het aanwakkeren van **fietstoerisme**, zowel bij de traditionele toerist die van buitenaf komt, als voor de Antwerpenaar zelf. De stad wil immers ook de eigen bewoners aanmoedigen om hun stad per fiets te verkennen.

Fiets en economie

De fiets heeft ook een belangrijke rol in de economie van de stad. Heel concreet geeft de fiets toegang tot de vele stedelijke **functies en voorzieningen**. Deze liggen in de stad meestal op fietsafstand van elkaar en van de woonbuurten. Functies en voorzieningen, dat zijn ook onze bedrijven en ondernemers. Fietsen geeft dus ook toegang tot **werkgelegenheid** (zie ook de Fietsschool voor volwassenen). Via Wijs op weg geeft de stad ook advies aan ondernemers om hun bedrijf optimaal te ontsluiten voor (potentiële) werknemers.

De fiets is niet alleen het ideale middel om te gaan werken of winkelen, of om op café of restaurant te gaan in de stad: in een stad met een ware fietscultuur blijkt de **fiets ook zelf een onderneming**. De stad wil hiervoor ondersteuning en werkbare kaders aanbieden aan creatieve ondernemers. Denk maar aan vrachtvervoer per fiets (vb Bubble Post) en fietskoeriers, de eerste fietstaxi die zich onlangs in Antwerpen vestigde, of ondernemers en verenigingen die fietstours organiseren voor toeristen. Andere fietsende ondernemers bieden dan weer diensten aan zoals fietsherstellingen terplekke, of verkopen snoep en ijs. Er zijn er zelfs die al trappende sap maken van vers fruit.

Ook de stad is uiteraard een onderneming en een werkgever. Zij geeft het goede voorbeeld met de vele fietsvoorzieningen en fietsvergoeding voor haar werknemers, met fietsende dienstbodes, gewone en elektrische dienstfietsen en met fietsende groenwerkers.

Voor iedereen

In een stedelijke omgeving brengt de fiets alles binnen bereik wat nodig is om goed te leven: onderwijs, werkgelegenheid, handel, horeca, cultuur, sport en ontspanning. De fiets is voor vele mensen toegankelijk omdat fietsen vaak van kleins af wordt aangeleerd. Maar voor wie het nooit geleerd heeft, is fietsen helemaal niet evident: het evenwicht bewaren, sturen, remmen, opletten voor andere verkeersdeelnemers of obstakels... Ook de kostprijs van een fiets is voor vele mensen

een barrière, of de mate van fysieke inspanning die vereist is. De stad wil zo veel mogelijk van deze barrières wegwerken door in te zetten op fietseducatie enerzijds en op ondersteuning bij het verwerven of gebruiken van een fiets anderzijds.

Fietsgebruik en fietsbezit

Via het **deelfietsensysteem** stelt de stad fietsen ter beschikking aan een brede doelgroep, zij het vandaag nog op een beperkte oppervlakte. Onderzoek wijst uit dat het huidige Velosysteem binnen de Ring en op Linkeroever een zeer gevarieerde groep van gebruikers heeft. Het gaat vooral om Antwerpenaren (78%) van alle leeftijden en met verschillende opleidingsachtergronden die de Velo gebruiken voor een mix van verplaatsingen: werk, uitgaan, winkelen en privébezoek. Door meer deelfietsen te voorzien op meer plaatsen doorheen de hele stad en door de mogelijkheden te



onderzoeken van een eventuele elektrische variant, wil de stad het bereik van de deelfietsen nog meer vergroten.

Verschillende (potentiële) fietsers hebben specifieke behoeften, die niet allemaal met een deelfiets kunnen worden opgelost. Maar speciale fietsen hebben vaak ook hogere aankooprijzen. Daarom wil de stad ondersteuning bieden door **groepsaankopen** te faciliteren. Zo verkiezen sommige pendelaars een eigen, compacte plooi-fiets om dagelijks combinaties te maken met trein, tram, bus of auto. En het bezit van een elektrische fiets kan dan weer een enorme uitbreiding betekenen van de dagelijkse mogelijkheden van bepaalde doelgroepen, als alternatief voor de auto, trein, bus, gewone fiets ... of zelfs als alternatief voor ongewild thuis zitten.

Daarnaast nemen sommige types fietsen een flinke hap uit het gezinsbudget, terwijl ze vooral passen bij een beperkte fase van de kindertijd of het gezinsleven. Voorbeelden hiervan zijn de bakfiets en kinderfietsjes, die immers aangepast moeten zijn aan de leeftijd. Hier denkt de stad aan de organisatie van **tweedehandsmarkten** waarop kwaliteitsvolle gebruikte fietsen worden aangeboden.

Fietseducatie

Het is niet alleen belangrijk dat men over een fiets beschikt: kunnen fietsen, kennis van de regels hebben en ervaring opdoen in het verkeer, zijn even belangrijk. **Fietseducatie op jonge leeftijd** zorgt ervoor dat fietsen een natuurlijke keuze is voor de rest van het leven. Vanaf jonge leeftijd dient de nadruk te worden gelegd op veilig en hoffelijk deelnemen aan het verkeer. Zo voorziet de stad naast verkeerseducatieve spelen en materialen voor scholen onder andere in stuurvaardigheidslessen voor leerlingen die nog niet of onvoldoende kunnen fietsen en organiseert ze een nascholingsaanbod

verkeers- en mobiliteitseducatie voor leerkrachten. Een belangrijk thema bij fietseducatie is de preventie van dodehoekongevallen.

Fietseducatie is niet enkel een zaak van kinderen. Ook volwassenen moeten soms leren fietsen of kunnen opfrissing nodig hebben. De stad wil ervoor zorgen dat alle Antwerpenaren kunnen fietsen en biedt in een eigen **Fietschool** een modulair programma van fietslessen aan voor volwassenen: van leren fietsen tot zich veilig met de fiets verplaatsen in de stad. De stad wil zo jaarlijks 600 mensen leren fietsen. Zij richt zich hierbij vooral op werkzoekenden en tewerkgestelden in de sociale economie, maar onderzoekt of zij ook in een aanbod kan voorzien voor senioren, om de kennis van de wegcode op te frissen, fietsvaardigheden te onderhouden en om kennis te maken met ontwikkelingen zoals de elektrische fiets.



Colofon

Fietsteam stad Antwerpen

Jan Verhaert | hoofd afdeling Mobiliteit
Sammy Cappaert | consulent mobiliteit
David Van Proeyen | consulent mobiliteit

Contact

fiets@stad.antwerpen.be

Redactie

Alix Lorquet | redacteur beleidsteksten

Opmaak

Eveline Leemans | communicatie

Verantwoordelijke uitgever

Patricia De Somer | bedrijfsdirecteur Stadsontwikkeling, stad Antwerpen

Depotnummer

D/2015/0306/54

© copyright

De informatie uit deze publicatie mag kosteloos gebruikt worden mits bronvermelding. Voor de foto's gelden de normale regels inzake copyright. Wie meent aanspraak te kunnen maken op beeldrechten, kan zich wenden tot de verantwoordelijke uitgever.

Beelden

Dries Luyten, Elisabeth Verwaest, Frederik Beyens, Elvire Van Ooteghem, Kathleen Michiels, TV Rots



www.antwerpen.be

