

Beleid voor nieuwe mobiliteit

Dirk Lauwers

Mobiliteit: momenteel een gigantisch probleem

Het gaat niet goed met de mobiliteit in en rond Antwerpen. De files worden jaar na jaar langer, zowel op de ring en de snelwegen als in de stadsstraten. En we weten stilaan dat al dat autoverkeer slecht is voor onze gezondheid. Dat verkeer komt voor een groot deel van buiten de stad. Kempenaars bijvoorbeeld die in de stad komen werken of winkelen, of over de ring voorbij komen gereden. Antwerpenaren zelf gebruiken meer het openbaar vervoer of de fiets, of ze stappen naar hun bestemming. Maar globaal gezien is de mobiliteit in het Antwerpse vooral automobilititeit: 69 procent van de verplaatsingen in het Antwerpse gebeurt met de auto. Dat is veel meer dan in andere stedelijke gebieden. In Amsterdam en Kopenhagen bijvoorbeeld wordt er meer gefietst dan met de auto gereden. In vele Franse steden verplaatsen mensen zich vaker met het openbaar vervoer dan met de auto. Niet zo in Antwerpen dus. En voor al dat autoverkeer is er niet genoeg ruimte op de wegen en in de straten: dat geeft files. Hallucinant veel en lange files: op de snelwegen in het Antwerpse is de filezwaarte (d.w.z. de lengte van de files vermenigvuldigd met de duur ervan) de voorbije vier jaar met niet minder dan 52 procent toegenomen. Je kan het je zo voorstellen: alleen al op die snelwegen stond er eind 2016 elke dag gedurende een uur een file van alles samengeteld 233 kilometer...

Co-creatie moet de standaard worden bij het ontwerpen van projecten die met verkeer en dus met de stad te maken hebben.

Snelwegen en de stad

Het is een moeilijke relatie: snelwegen lijken niet te verzoenen met de stad. De benadering van de BAM stuit al enkele decennia op verzet. Zo rijdt niet enkel het verkeer maar ook het beleid zich vast. De impasse is doorbroken door de burgerbewegingen die zelf met een alternatief kwamen: Ringland. Sinds enkele jaren is het duidelijk geworden dat het wel mogelijk is draagvlak – en zelfs enthousiasme – te krijgen voor een infrastructuurproject. Een infrastructuurproject nieuwe stijl weliswaar: geen open verkeersriolen maar stadsprojecten die de leefbaarheid en de stadsontwikkeling ten goede komen. Met de komst van de intendant is door de overheid die nieuwe visie op infrastructuur bevestigd, maar ook lijkt men te begrijpen dat alleen door samenwerking tussen overheid en burgers infrastructuurprojecten uitgewerkt kunnen worden. Co-creatie moet de standaard worden bij het ontwerpen van projecten die met verkeer – en dus met de stad te maken hebben. En het Ringlandproject zelf – het 10de stadsdistrict – moet er komen. Rond de binnenstad kan zo niet minder dan 400 hectare nieuw stadsgebied – dat is 1,5 keer de oppervlakte van die binnenstad – gecreëerd worden. Ringland plant er voor 80 procent groen, maar behalve dat groen dus ook heel veel ruimte voor wonen, kantoren, voorzieningen en andere functies. Verdichting en nabijheid in plaats van verder verkavelen in het buitengebied. Nieuwe bestemmingen en

vertrekpunten waar er wel een alternatief is om niet steeds de auto te moeten gebruiken, zoals in veel van die verkavelingen.

Nieuwe mobiliteit

Elektrische wagens zullen de bestaande files niet oplossen, en zelfs de milieuproblemen van het autoverkeer niet. Als die in stadsstraten passeren, zullen ze stiller zijn, maar op de snelwegen – boven 70 kilometer per uur – horen we de banden. Dus even hard als de auto's van vandaag. En fijn stof – niet van uitlaatgassen uiteraard, maar wel van de banden en andere roterende onderdelen -blijft mogelijk een probleem. En de zelfrijdende wagen? Die komt eraan, maar de overname van stuurtaken van de chauffeur zal stap voor stap gebeuren. En de menging van dergelijke voertuigen met fiets- en voetgangersverkeer stuit op nog heel wat op te lossen vraagstukken. Mogelijk is het in colonne rijden van vrachtwagens een van de eerste toepassingen die breed uitgerold zullen worden. Met het vele vrachtverkeer op de ring en het havenverkeer zal dit zeker merkbaar worden in het Antwerpse. Dit is in de discussie over de tracés, aansluitend op een bijkomende Scheldetunnel, een extra argument om te kiezen voor een haven-tracé en – ruimer gesteld – om het vrachtverkeer zoveel mogelijk ver van stad te houden.

Maar zeker in de stad zijn deze autonome voertuigen geen oplossing voor het mobiliteitsprobleem. Het meest positieve effect zou kunnen zijn dat er op termijn minder parkeerplaatsen nodig zijn en er dus ruimte vrijkomt voor andere vormen van mobiliteit, voor groen en plekken om te verblijven.

in steden als Wenen, Parijs, Kopenhagen, Amsterdam, Bremen wordt de auto maar half zo veel gebruikt als in Antwerpen. In de meeste steden van het kaliber van Antwerpen (of groter) neemt het autogebruik af, in Antwerpen neemt het zeker sinds het laatste jaar zelfs nog toe.

Maar hoe dan ook, we moeten niet in een verre toekomst maar zo snel mogelijk op een andere manier mobiel worden in Antwerpen. Daarvoor is een ander beleid nodig. Mensen staan niet voor hun plezier in de file, en doen dat zeker niet op een overvolle tram of bus.

En mensen gaan zeker ook niet voor hun plezier in een straat wonen waar het door de uitlaatgassen van het passerend verkeer ongezond leven is. Auto's kunnen de eerstkomende jaren niet uit de stad weggedacht worden. Maar het kunnen er wel

veel minder zijn. De Antwerpenaren zouden ook op een andere manier mobiel kunnen zijn. En bezoekers zouden zich op een andere manier kunnen verplaatsen.

Dat kan echt wel, het gebeurt in veel steden. Niet in ontwikkelingslanden: in steden als Wenen, Parijs, Kopenhagen, Amsterdam, Bremen wordt de auto maar half zo veel gebruikt als in Antwerpen. En het spijtige voor Antwerpen is dat het verschil de laatste jaren alleen maar groter wordt. In de meeste steden van het kaliber van Antwerpen (of groter) neemt het autogebruik af, in Antwerpen neemt het zeker het laatste jaar zelfs nog toe.

Maar om ook in 't stad meer mensen ertoe te brengen om voor meer verplaatsingen te kiezen voor een duurzame, minder storende vorm van mobiliteit is een ander beleid

nodig. Dat ander beleid moet dus vooral alternatieven aanbieden: vlot en comfortabel openbaar vervoer, mogelijkheden om veilig en aangenaam te fietsen... En voor wie toch verslaafd blijft aan de auto zullen wat overtuigender argumenten gebruikt moeten worden: duurdere parkeertarieven bijvoorbeeld. Dat klinkt niet sympathiek. Maar betalen doen we toch: ofwel door lang naar een parkeerplaats te zoeken – dan betalen in we in tijdverlies – ofwel door een hoger tarief te betalen die ene keer dat we echt met de auto in de stad moeten zijn.

Antwerpen beter bereikbaar vanuit de rest van de wereld

‘Antwerpen en de rest is parking’: dat was vroeger misschien waar, maar er is de laatste tijd heel wat parking bijgekomen: binnen de Singel, maar zeker in districten als Wilrijk. En er staan er nog veel meer in de steigers.

Tegenwoordig komen de meeste mensen die in de stad werken of die bezoeken met de auto. Meer dan twee op drie mensen die van buiten de stad komen, rijden de stad binnen en parkeren hun wagen in een straat, op een plein of in een publieke parkeer-garage of op een parking.

Mensen die van heel ver komen kunnen dat via de treinverbinding met de luchthaven Brussel-Nationaal (Zaventem) nu vlot doen. Het stadsbestuur moet dat in haar toeristische brochures en websites duidelijk afficheren en er bij de NMBS op aandringen dat de aangekondigde treinen ook echt rijden en niet gecancelled worden. De luchthaven van Deurne is dus echt niet nodig voor lijnvluchten of chartervluchten. Je bent zo in Zaventem. Of die luchthaven nodig is voor zakenvluchten is ook erg discussieerbaar. Het luchthaventerrein zou een prachtig park kunnen worden, dat aansluit op een groene zone richting Vremde, Broechem en Lier... en plaats bieden voor woningen en bedrijven aan de randen

Meer TGV's vanuit Nederland en Frankrijk en rechtsreeks naar Duitsland en Groot-Brittannië, dat zou pas een service zijn voor wie naar Antwerpen wil komen en trouwens ook voor de Antwerpenaren zelf een kans bieden om vlot voor een citytrip of langere vakantie het buitenland te bezoeken.

Voor de meer dagdagelijkse verplaatsingen kan het spoorvervoer ook veel meer gaan betekenen. Het AGEN (Antwerps Gewestelijk Expressnet) kan reizigers vanuit Brecht, Herentals, Lier, Kontich, Boom, Beveren, Kalmthout en een hele reeks stations dicht bij de stad vlot naar het centrum brengen. En voor mensen die te ver van die stations wonen, kunnen er goeie fietsverbindingen aangelegd worden en fietsstallingen voorzien. En her en der *park-and-ridestroken*, voor wie fietsen niet ziet zitten of voor wie nog verder van die stations woont. Het Singelspoor zou vrijgemaakt kunnen worden voor treinverbindingen met stations in Zuid, Berchem, Oost, Stenenbrug, Schijnpoort, Dam, Luchtbal... Zo moet het mogelijk zijn ook veel pendelaars te overtuigen om niet meer in de file te gaan staan. Het stadsbestuur moet dit met de NMBS uitwerken en in Brussel op tafel slaan zodat die stadstreinen echt gaan rijden.

Antwerpen tramstad

Maak van Antwerpen weer een echte tramstad, niet alleen voor de Antwerpenaren maar ook voor wie van de rand of verder komt. Een tram naar Malle via Oelegem: niet de oude boerentram maar een moderne 'lightrail' die voor de Kempenaars een comfortabel alternatief biedt voor de eigen wagen. Een aantal nieuwe tramlijnen naar Ekeren, Ranst, Kontich, samen met *park-and-ridestroken*. Ook die zijn gewoonweg noodzakelijk als alternatief voor de files.

Met hoogwaardige fiets- en openbaarvervoerbindingen naar de stadsrand moet het mogelijk zijn om de komende jaren niet meer, maar minder autoverkeer in en rond de stad te realiseren, zonder dat de stad daarom slechter bereikbaar zou worden. In Parijs, Kopenhagen en Wenen kunnen ze het, waarom dan niet in Antwerpen? Het is een kwestie van meer investeren in die alternatieven en minder in extra beton voor de auto. Om de lat heel hoog te leggen: tegen 2025 maximum een op drie verplaatsingen met de auto voor wie de stad wil binnenrijden, de rest met fiets, tram en bus of trein of TGV. Enkel zo kunnen we meespelen in de premier league van aantrekkelijkste steden in Europa.

In een verbonden stad moet het mogelijk zijn van om binnen een redelijke tijdsspanne vanuit de randdistricten naar het centrum te komen. De overkapte ring moet ook een belangrijke openbaarvervoer- en fietscorridor worden, die de verschillende poorten van de binnenstad met mekaar verbindt.

Antwerpen een verbonden stad

De meeste verplaatsingen die de Antwerpenaren doen gebeuren binnen de stad. In het eigen district of van één district naar een ander. In een verbonden stad moet het mogelijk zijn om binnen een redelijke tijdsspanne vanuit de randdistricten naar het centrum te komen. Een half uur fietsen en twintig minuten tram klinkt redelijk. Voor BeZaLi kan dat wat langer zijn. Maar vanuit de andere districten is een tramverbinding op eigen bedding en met voorrang bij de verkeerslichten toch geen

luxe. En dat geldt dus ook voor Wilrijk en Ekeren. De frequentie: om de 8 minuten tijdens de spits en om de 10 minuten in de daluren overdag. Nachtrams in de weekends. Daarnaast moet er een veilige en snelle fietsverbinding komen vanuit elk van die districten. Met vrijliggende en brede fietspaden. Zo nodig sneuvelt er een parkeerstrook of zelfs een autorijstrook – zo doet men dat in Kopenhagen al jaren – en conflictvrije lichtengeregelde kruisingen waar nodig. Op minder dan een half uur vanuit de districten in de binnenstad, dat is op korte termijn realiseerbaar.

Tussen die districten en de binnenstad ligt een enorme barrière: de huidige ring. Volledige overkapping ervan moet de ambitie zijn. En voor die stukken waar dat nog 10 jaar of langer zal duren, zouden zo snel mogelijk de verbindingsroutes op plateaus gelegd moeten worden om die barrière alvast daar niet te voelen. De overkapte ring moet ook een belangrijke openbaarvervoer- en fietscorridor worden, die de verschillende poorten van de binnenstad met mekaar verbindt.

En ook tussen de districten rond de binnenstad zou, in een tweede gordel, een ringtram voorzien kunnen worden. Er liggen al stukken van de tramsporen om dat mogelijk te maken, bijvoorbeeld op de Ruggeveldlaan. Die verbinding kan rondgemaakt worden

via de Kaaien. Een studiebureau heeft dit al uitgetekend en noemde het 'de tramrokade'. Langs hetzelfde tracé is ook een fietsroute mogelijk. Als dan ook het ringspoor wordt ingeschakeld in het AGEN, wordt Antwerpen echt een verbonden stad, waar je niet voor elke openbaarvervoerplaatsing door het centrum moet. Uiteraard moet het mogelijk blijven ook met de auto van het ene district naar het andere te rijden, maar de alternatieven moeten sneller en comfortabel zijn. En de doorgankelijkheid met de auto van de wijken zelf moet beperkt worden, omdat ook daar andere prioriteiten gelden. Het STOP-principe (eerst stappers, dan trappers, dan openbaar vervoer en tenslotte het privé-autoverkeer) moet ook daar gelden.

Anders leveren

Op korte termijn dient vooral de doorgang van zware vrachtwagens aan banden gelegd te worden. Eerst de zware vrachtwagens op schoolroutes en in schoolomgevingen verbieden op de momenten dat de schoolkinderen naar school fietsen of lopen. De volgende stap is zware vrachtwagens enkel nog toelaten op een beperkt aantal routes. En ze dan via overslagpunten overladen op bestelwagens, die aan strenge milieueisen voldoen. Beter nog: overladen op cargo-bikes, al dan niet elektrisch fietstransport. Een Europese studie becijferde dat in een stad als

Een Europese studie becijferde dat in een stad als Antwerpen minstens de helft van alle vrachtverkeer in de stad per fiets kan.

Antwerpen minstens de helft van alle vrachtverkeer in de stad per fiets kan. De helft op de fiets: wat daarbij zou helpen is de wijken doorgankelijk maken voor fietsen en kleine elektrische voertuigen. Dit is een kans voor ondernemerschap: in steden die al zo'n beleid voeren, worden fietskoerierbedrijven opgericht die goeie zaken doen. Zo kan ook ingespeeld worden op *e-commerce*, want in de stad bestellen meer en meer mensen spullen via het internet. Om te vermijden dat in woonstraten steeds meer bestelwagens rijden (vaak met Nederlandse nummerplaat) om soms maar een klein pakje af te leveren, zijn afleverpunten te organiseren waar de klant de bestelling ophaalt (dat bestaat uiteraard al voor heel wat internetshops) of van waaruit de levering aan huis per fiets kan gebeuren.

Verkeersleefbare wijken

Hoe laag is het percentage van de Antwerpse straten waar ouders met gerust gemoed hun kinderen vrij kunnen laten lopen of fietsen? Of waar ouderen zich veilig voelen als ze oversteken? Het is niet echt onderzocht, maar ervaring leert dat het uitzonderingen zijn. In vele wijken werd Zone 30 ingevoerd. Dat is een eerste en belangrijke stap. Om het echt veilig en leefbaar te maken moet dat autoverkeer ook werkelijk langzaam gaan rijden. De straten moeten zo ingericht worden dat verstandige mensen in woonbuurten stapvoets rijden. En voor de anderen moeten de pakkans en de effectieve beboeting als afschrikking dienen.

Amsterdammers gebruiken nog voor minder dan 1 op 6 van hun verplaatsingen de auto. Ook in Antwerpen zou het vanzelfsprekend moeten worden om nog veel meer te stappen, te fietsen of tram en bus te gebruiken. De wijken zelf worden fiets- en

wandelparadijzen. Auto's rijden er nog maar stapvoets. Dat vraagt nog heel wat meer ingrepen in de straatinrichting. Men kan voor elke wijk een stappenplan opstellen. In Londen noemen ze zo'n wijken 'Mini Hollands', waar het even veilig en aangenaam is om naar school, de winkel of een andere bestemming te stappen of te fietsen als in een Nederlandse woonbuurt.

Wijken worden pas leefbaar als de auto's er niet enkel langzamer rijden, maar als er ook minder zijn. Sluiproutes door wijken worden afgesneden, ofwel wordt door nummerplaatherkenning de toegang ontzegd aan wie er geen bestemming heeft. In verschillende buitenlandse steden is dat zo geregeld. Bewoners kunnen altijd hun wijk in, anderen moeten een dagpas aanvragen (en daarvoor uiteraard betalen), zoals dat nu in de LEZ in Antwerpen al het geval is voor bezoekers die er met een vuile diesel in willen. Het is hetzelfde principe als voor betaald straatparkeren. Betaald parkeren vertrekt van het principe dat je er een vergoeding voor over hebt als je een tijd gebruik wil maken van een stuk openbaar domein. Want die ruimte is schaars. Hetzelfde geldt voor de rijweg, alleen zijn we het gewend dat de auto die claimt, en dat er voor voetgangers, fietsers en openbaar vervoer nauwelijks ruimte overblijft om zich veilig en comfortabel te verplaatsen.

Antwerpen, een wereldfietsstad

Ooit was Antwerpen meer fietsstad dan Kopenhagen. Autogerichte ingrepen in de voorbije halve eeuw deden de balans in Antwerpen overslaan ten nadele van de fietsbaarheid. Enkel de laatste twintig jaar heeft het beleid opnieuw – aanvankelijk erg schuchter – gewerkt aan meer fietsvriendelijke regels en infrastructuur. Maar om mee te kunnen met de kampioensteden zal de fiets veel meer de maat moeten worden van de verkeersinrichting van de stad. In de hoofdstraten, de wijkstraten en de woonstraten. Veel Antwerpenaren zijn vragende partij. Enkel door samen te werken met wie nu fietst of dat zou willen als het veiliger kon, zal het beleid van Antwerpen een wereldfietsstad kunnen maken. Door te beginnen met de knelpunten

Men kan voor elke wijk een stappenplan opstellen. In Londen noemen ze zo'n wijken 'Mini Hollands', waar het even veilig en aangenaam is om naar school, de winkel of een andere bestemming te stappen of te fietsen als in een Nederlandse woonbuurt.

weg te werken. Door uiteraard eerst en vooral de gevaarlijke punten en straten aan te pakken. Verkeerslichten conflictvrij maken moet de regel zijn, het is de enige afdoende maatregel om bij verkeerslichtgeregelde kruispunten de dodehoekproblematiek te vermijden. En dan zijn er de andere wrevelpunten: vooral de verkeerslichten waar fietsers nodeloos veel tijd verliezen. Rechtsaf vrij voor fietsers aan verkeerslichten werkt momenteel in Brussel en op duizenden kruispunten in Franse steden. In Antwerpen hebben fietsers niks aan een beleid dat te koppig is om dit in te voeren. Groene golven werken voor fietsers in verschillende steden in Nederland en Denemarken. En bij rood licht moet de roodtijd voor fietsers beperkt worden. Neem de wensen van de fietser als uitgangspunt, niet de vlotheid van het autoverkeer: zo kan Antwerpen wereldfietsstad worden. En vooral: zo kan fietsen weer vreugde worden in plaats van ergernis of een beangstigende ervaring.

Antwerpen: gedeelde stad

Nieuwe mobiliteit heeft te maken met welk vervoermiddel we ons zullen verplaatsen in de toekomst. Met schonere auto's en vooral meer met de fiets, de tram, de bus en de trein. Enkel zo wordt de stad weer meer bereikbaar en leefbaar. De mobiliteit van de toekomst zal ook minder op bezit van vervoermiddelen gebaseerd zijn en meer op het delen ervan. Dit kan op basis van wat aangeboden wordt: AVelo's en Bluebikes en de klassieke openbaarvervoerdiensten. Het beleid moet erop gericht zijn dit soort diensten verder uit te breiden. Een belangrijke groeikans is er voor deelauto's. Vooral millennials geven er meer en meer de voorkeur aan geen auto te kopen en hun budget zo vrij te houden voor zaken waar ze meer plezier aan beleven. Trouwens, meer en meer mensen kijken noodgedwongen uit hoe ze hun budget kunnen besteden: heel veel diensten – denk aan de energiefactuur – beginnen financieel zwaarder te wegen. Iedereen die niet vaak kilometers met de auto aflegt, is beter af met zo'n deelauto'systeem. Vooral in een aantal Duitse en Zwitserse steden is het al erg populair. Het beleid kan dit faciliteren door voor deelauto's voldoende parkeerplaatsen voor te behouden, zowel in woonwijken als bij bestemmingspunten. Herverkavelen van de parkeerruimte dus.

Door parkeren en stalling van eigen wagens te ontmoedigen wordt vermeden dat het autobezit en de bezettingsruimte door die stilstaande wagens van langzaam toeneemt. De minimumparkeernorm bij nieuwbouw en verbouwingen, sinds enkele jaren door het stadsbestuur heringevoerd, wordt best zo snel mogelijk vervangen door een maximumnorm. Mensen die geen auto willen en in de stad willen wonen, mogen niet op kosten gejaagd worden om een garage te bouwen of te kopen. Wat niet wegneemt dat de parkeerdruk in de woonwijken te hoog is. Die druk kan weggenomen worden door in de woonwijken alle parkeerplaatsen op straat voor te behouden voor de bewoners en hun bezoekers. Dat is zo geregeld in vele steden in onze buurlanden. En ja, die tweede gratis bewonerskaart wordt best afgeschaft.

Een nieuwe mobiliteitscultuur is essentieel om Antwerpen weer bereikbaarder en leefbaarder te maken. Het delen van de vervoermiddelen en van de publieke ruimte wordt dan de norm. Mobiliteit kan dan weer meer deel uitmaken van het stadsleven, waar de ruimte in straten en op pleinen niet gedomineerd wordt door rijdend of stilstaand blik, maar door mensen die mekaar tegenkomen op weg naarelders in de stad.

Bio

Dirk Lauwers is dertig jaar internationaal en in eigen land actief als verkeers- en mobiliteitsexpert; hij is als gastprofessor verbonden aan de Universiteit Antwerpen, Universiteit Gent en KU Leuven.