



Fietsprogramma 2023 | 2025

Stad Antwerpen



Inhoud

Voorwoord	5
Inleiding	6
Leeswijzer	8
Context	9
Uitdagingen en aanpak	11
Pijler 1 Uitbouwen en verstevigen fietsnetwerk	14
1.1 Uitdagingen	16
Categorieën fietsnetwerk	19
1.2 Hoofdroutes	21
Strategische projecten op de hoofdroutes	22
1.3 Kernroutes en schakelroutes	26
Strategische projecten op de kernroutes en schakelroutes	27
1.4 Stadsfietsnet: wijkroutes	31
Strategische projecten op de wijkroutes	32
Pijler 2 Vlot en veilig fietsparkeren	36
2.1 Uitdagingen fietsparkeren	38
2.2 Inzetten op stallingen voor verschillende doelgroepen	40
2.3 Nieuwe publieke fietsparkings in de stadskern	41
2.4 Herkenbaarheid fietsparkings	43
2.5 Fietsparkeren aan slimme schakels	43
Uitrol slimme schakels	43
Fietsparkeren aan treinstations	44
2.6 Verdere uitrol buurtfietsen-stallingen	45
2.7 Fietsen stallen op openbaar domein	47
Flankerend: efficiënt gebruik van stallingen en weesfietsen	47
Parkeren deelfietsen	47
2.8 Strategische projecten rond fietsparkeren	48
Realisaties 2015 – 2022	48
Programma 2023 – 2025	48
In de steigers 2025 – 2030	49
Pijler 3 Verhogen fietsveiligheid	50
3.1 Uitdagingen fietsveiligheid	52
3.2 Een veilige infrastructuur voor fietsers	53
3.3 ‘Nieuwe’ fietsen en ‘nieuwe’ fietsers	55
3.4 Aandringen op wijzigingen in de wegcode	55
3.5 Onveilig verkeersgedrag aanpakken	56
3.6 Schoolstraten en verkeerseducatie	57
3.7 Veilige werfsituaties	57

3.8 Elektrische steps	57
3.9 Strategische projecten rond fietsveiligheid	58
Realisaties 2015 – 2022	58
Programma 2023 – 2025	58
In de steigers 2025 – 2030	59
Pijler 4 De keuze voor de fiets stimuleren	60
4.1 Fietsen stimuleren bij werkgevers en werknemers	62
4.2 Innovatieve oplossingen voor mobiliteit stimuleren	63
4.3 Bewoners warm maken voor de fiets	63
4.4 Strategische projecten rond fiets stimuleren	64
Realisaties 2015 – 2022	64
Programma 2023 – 2025	64
In de steigers 2025 – 2030	64
Pijler 5 Voor iedereen een fiets	65
5.1 Fietsbezit Antwerpse gezinnen	67
5.2 Groeiend aanbod aan deelfietsen	67
5.3 Fietsen voor kansengroepen	68
5.4 Strategische projecten om een fiets voor iedereen te realiseren	69
Realisaties 2015 – 2022	69
Programma 2023 - 2025	69
In de steigers 2025 – 2030	69
Pijler 6 Smart city voor fietsers	70
6.1 Fietsgebruik permanent monitoren	72
6.2 Meer telpunten voor het fietsmeetnet	72
6.3 Vlot en veilig parkeren	73
6.4 Fietsveiligheid verhogen	73
6.5 Keuze voor de fiets stimuleren	74
6.6 Strategische projecten rond de smart city voor fietsers	75
Realisaties 2015 – 2022	75
Programma 2023 – 2025	75
In de steigers 2025 – 2030	75
Bijlage Fietsprojecten missing links	76
Overzicht van de missing links in 2022	78
Colofon	83

Voorwoord

Niet zonder trots presenteer ik u hier het fietsprogramma van de stad Antwerpen voor 2023 - 2025. We geven een overzicht van de realisaties, geplande projecten en toekomstige realisaties waarvoor nu al plannen worden gemaakt. Het is een werkstuk van velen, en ik dank iedereen die er mee de schouders onder zette. Een fietsbeleid kan alleen maar werken op basis van overleg en samenwerking tussen alle betrokken partijen, en dat werpt in Antwerpen heel wat vruchten af.

Als Antwerpen internationaal bekend staat als een fietsstad, resulterend in een 4de plaats op de toonaangevende Copenhagenize Index, dan is dat omdat de fundamenten gelegd werden in eerdere plannen.

Voor dit document hebben we heel concreet kunnen verder bouwen op het Fietsbeleidsplan 2015. De krachtlijnen van toen blijven ongewijzigd. Verkeersveiligheid staat voorop. Wie in Antwerpen wil fietsen, moet zich veilig voelen. Comfort is ook zo'n prioriteit. Antwerpen kan al lange tijd uitpakken met uitstekende fietsinfrastructuur. De voorbije jaren kreeg die waar nodig upgrades. Ook hebben we zoals beloofd hard verder gewerkt aan de uitbouw van een logisch en leesbaar netwerk van fietsverbindingen. Alle fietsers, van recreant tot pendelaar, kunnen zich in onze stad steeds vlotter verplaatsen. Daarmee komen we een stap dichterbij de ambitieuze modal shift, die is afgesproken met het Toekomstverbond.

Een beleid werkt niet als het zich niet flexibel toont voor gewijzigde omstandigheden. De doorbraak van deelmobiliteit en zeker ook de elektrificatie en diversificatie van de fiets zijn de voorbije jaren echte *gamechangers* geweest. Meer mensen fietsen, ze fietsen sneller, ze fietsen verder en dat doen ze op fietsen in alle maten en soorten. De coronacrisis tussen 2020 en 2022 deed de rest.

Het Antwerpse fietsbeleidsplan 2015 werd gekaderd in een context van bevolkingsgroei en het stimuleren van onze economie. Dat blijft ook vandaag nog het kader. Steden die bereikbaar zijn, zijn interessante steden om te leven en te werken. Antwerpen wil zo'n stad zijn en blijven.

Meer dan ooit vormt het Antwerpse fietsbeleid dan ook een essentieel en blijvend onderdeel van de ambitieuze modal shift voor onze stad en regio.

Koen Kennis, schepen voor mobiliteit Stad Antwerpen

Inleiding





Het voorliggende programma is te lezen als een invulling van het huidige fietsbeleid. De visie wordt aangevuld met concrete projecten die reeds zijn gerealiseerd, binnenkort worden uitgevoerd of in planning zijn.

Het fietsprogramma is opgebouwd vanuit 6 pijlers:

1. Uitbouwen en verstevigen van het fietsnetwerk.
2. Vlot en veilig fietsparkeren.
3. Verhogen van de fietsveiligheid.
4. De keuze voor de fiets stimuleren.
5. Voor iedereen een fiets.
6. Smart city voor fietsers.

Elk deel sluit telkens af met een tastbaar programma uit 3 onderdelen:

- Realisaties van 2015 tot en met 2023
- Het programma 2023 - 2025
- Een doorkijk naar realisaties tegen 2030

Deze overzichten geven een greep weer uit de voornaamste projecten en zijn zeker niet limitatief. De projecten met realisatie tegen 2030 zijn gebaseerd op plannen die kaderen binnen het huidige beleid.

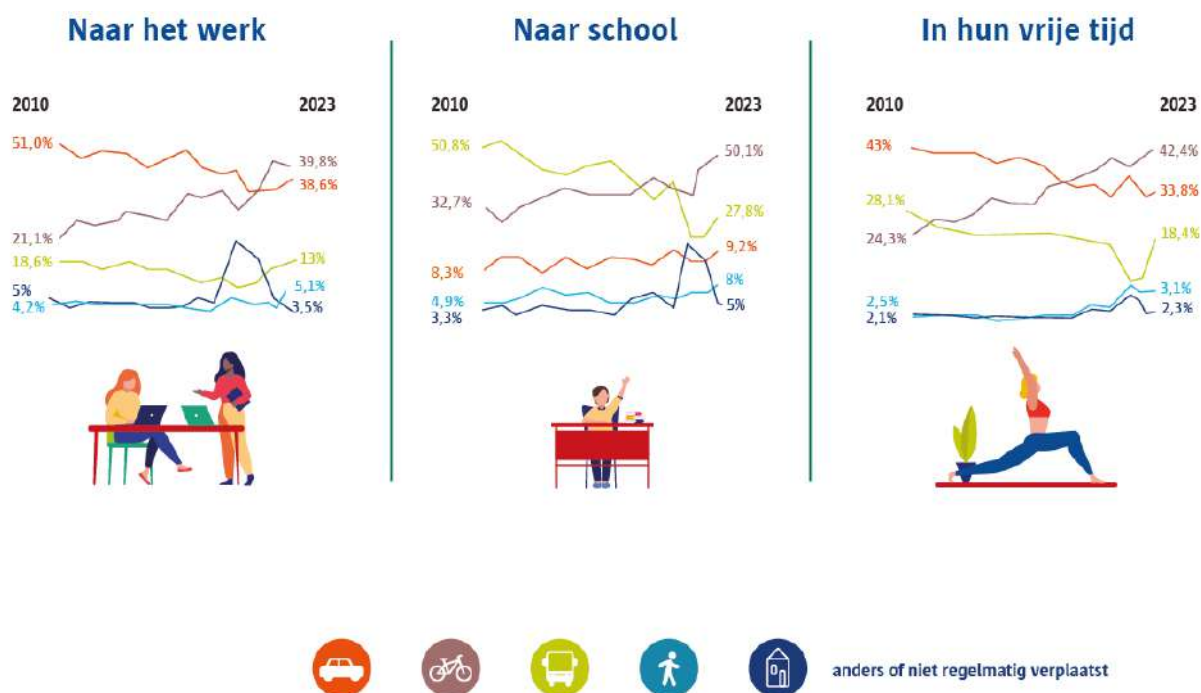
Antwerpen is een fietsstad. Fietsen is voor veel Antwerpenaren de **meest evidente, efficiënte en aangename manier** om zich te verplaatsen, zowel naar het werk, naar school als in de vrije tijd. Ook bij werknemers in de stad en bezoekers van Antwerpen blijft het fietsaandeel verder groeien.

In 12 jaar tijd **verdubbelde het aandeel van fietsers** in het verkeer. In 2022 maakt 42,6% van de Antwerpenaren gebruik van de fiets om naar het werk te gaan. Dat is een trendbreuk. Voor andere verplaatsingen kreeg de fiets al langer de voorkeur.

De fiets is ondertussen voor alle verplaatsingen het **meest populaire vervoersmiddel** van de Antwerpenaar.

De cijfers over het verplaatsingsgedrag van Antwerpenaren, werknemers en bezoekers van de stad tonen bovendien dat van alle vervoersmiddelen de fiets **het snelst stijgende** gebruik kent. Dat merken we ook aan het stijgend aantal fietsers in de stad. Momenteel telt de stad permanent fietsers op 29 locaties. **Het gemiddeld aantal getelde fietsers per locatie** steeg de voorbije jaren voortdurend.

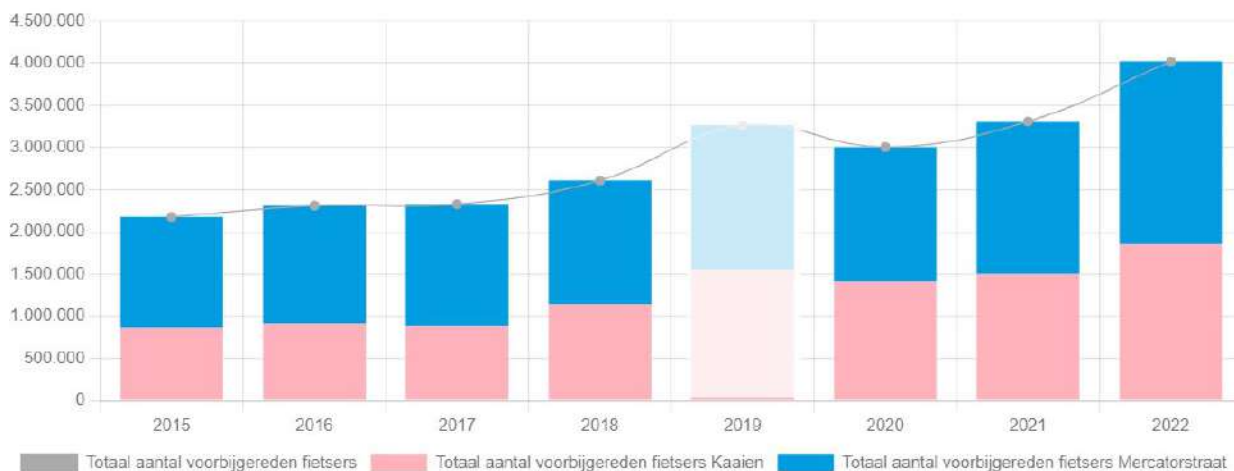
Modal split Antwerpenaren



Bron: mobiliteitscijfers Slim naar Antwerpen 2023

Totaal aantal voorbijgereden fietsers

Telpunten Mercatorstraat en Kaaien



Bron: Trendrapport Mobiliteit in Antwerpen 2022

Tot een afstand van 10 - 15 kilometer is fietsen meestal de betrouwbaarste en snelste manier om zich te verplaatsen in de stad. De elektrische fiets en speedpedelec zorgen er mee voor dat steeds meer mensen ook voor een grotere afstand de auto of het openbaar vervoer inruilen voor de fiets. In 2019 was de auto nog het meest gebruikte vervoersmiddel voor afstanden van meer dan 7 kilometer. In 2022 verschoof dit omslagpunt al naar 12 kilometer.

Naast een stijgend fietsaandeel, verhoogt ook de diversiteit aan fietsen. Cargofietsen, elektrische fietsen en speedpedelecs nemen een steeds hoger

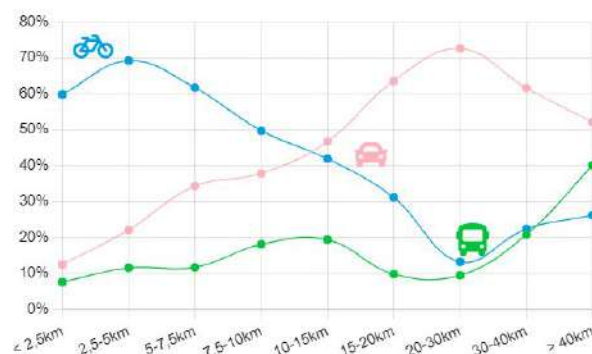
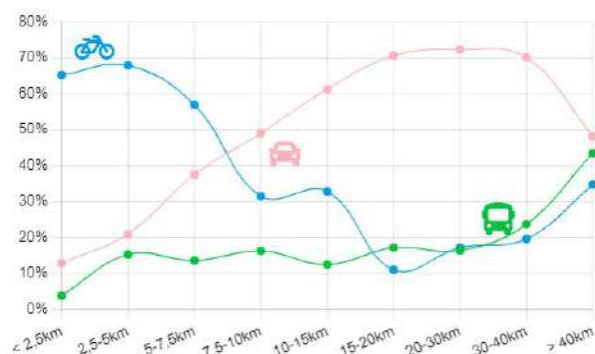
aandeel van het fietsverkeer in. 31% van de fietsen in Antwerpse gezinnen zijn elektrische fietsen (28%) of speedpedelecs (3%). In 2019 was dat slechts 17%.

Speedpedelecs en cargobikes bieden enorme mogelijkheden maar brengen ook nieuwe uitdagingen en veiligheidsdiscussies met zich mee. Hun snelle groei is één van de aspecten die de fietsinfrastructuur en de regelgeving op proef stelt. In de eerste plaats wil de stad inzetten op de kansen en een verdere groei ondersteunen en stimuleren. Tegelijk zal ze de evolutie opvolgen en bijsturen waar nodig.

Afstand versus vervoersmiddel

Antwerpenaren die werken in en buiten de stad

2019 vs 2022



Bron: Trendrapport Mobiliteit in Antwerpen 2022

Uitdagingen en aanpak

De stad wil de komende jaren het fietsgebruik verder doen groeien. Fietsen draagt namelijk bij aan een aangename, bruisende, bereikbare en klimaatvriendelijke stad.





Een groter fietsaandeel is nodig om de gewenste modal shift te realiseren. De Vervoerregio Antwerpen (regio van 32 gemeenten waaronder stad Antwerpen met meer dan 1 miljoen inwoners) streeft naar een 50/50 verhouding voor woon-werkverkeer (50% auto, 50% andere). Voor de stad Antwerpen is **een fietsaandeel van 55% in 2025 en 65% in 2030 de ambitie**.

42,6% van de Antwerpenaren fietst vandaag al naar het werk. Met de realisatie van het voorliggende fietsprogramma wil de stad het aandeel van de fiets voor alle soorten **verplaatsingen met 22% verhogen** tussen 2023 en 2030. Dat betekent een jaarlijkse gemiddelde stijging van het fietsaandeel met 3% op vlak van woon-werkverplaatsingen.

Fietssteden als Kopenhagen, Utrecht en Amsterdam, waar nog meer mensen de fiets gebruiken, verwachten nog altijd een stevige groei in de toekomst. Deze steden staan bovenaan de **Copenhagenize index**, de meest toonaangevende rangschikking van fietsvriendelijke steden wereldwijd. De index geeft steden een score op 100 voor inspanningen om de fiets als een haalbare, aanvaarde en praktische vorm van transport te promoten. Tegenover deze steden heeft Antwerpen nog altijd een inhaalbeweging te maken wat betreft fietsvoorzieningen en fietscomfort. Maar in de meest recente Copenhagenize index, in 2019, bekleedde Antwerpen wel al de vierde plaats.

Wie rondfietst in de stad, kan niet anders dan beamen dat er de **laatste 10 jaar enorm veel fietsinfrastructuur bij kwam en dat de kwaliteit ervan sterk verbeterde**. Al is het werk nog niet af.

Steeds meer Antwerpenaren, pendelaars en bezoekers verplaatsen zich per fiets door de stad. Grote aantallen fietsers en 'nieuwe fietsers' (ouderen die steeds langer blijven fietsen,

snellere fietser, cargofietsers...) brengen **nieuwe uitdagingen** met zich mee.

Stad Antwerpen stelt daarnaast **een stijging van het aantal fietsongevallen** vast. Deze stijgende trend is ook merkbaar in andere fietssteden. Niet alleen in absolute aantallen, maar ook in verhouding tot het totale aantal ongevallen. Ook veilige en comfortabele stallingen voor al die fietsen is een hele opdracht. Daarnaast is het niet altijd even aangenaam en veilig rijden in fietsstraten en woonstraten, waar fietsers de rijbaan delen met wagens en vrachtwagens. Op fietspaden zijn grotere snelheidsverschillen en een diversiteit aan gebruikers merkbaar. Ondertussen voldoet de breedte van het fietspad vaak niet meer en worden opstelruimtes aan kruispunten te krap.

Om het fietsgebruik verder te stimuleren en te ondersteunen, zet stad Antwerpen in op 6 pijlers.

6 pijlers

- ▶ Uitbouwen en verstevigen fietsnetwerk.
- ▶ Vlot en veilig fietsparkeren.
- ▶ Verhogen fietsveiligheid.
- ▶ Keuze voor de fiets stimuleren.
- ▶ Voor iedereen een fiets voorzien.
- ▶ Smart city uitrollen voor fietsers.

Rangschikking Copenhagenize Index 2019

01

Kopenhagen
90,2%

02

Amsterdam
89,3%

03

Utrecht
88,4%

04

Antwerpen
73,2%

05

Straatsburg
70,5%

Bron: Copenhagenize

Pijler 1 | Uitbouwen en versterken fietsnetwerk

Het fietsnetwerk en de infrastructuur moeten meegroeien met het stijgend aantal fietsers. Meer en kwalitatievere fietsroutes blijven de meest essentiële voorwaarden om fietsen te stimuleren. Fietsers willen aangenaam doorfietsen op veilige, comfortabele en directe routes. Dat vraagt om degelijke en voldoende brede fietsinfrastructuur maar ook voldoende andere routes waar ze veilig kunnen rijden gemengd met ander verkeer.





1.1 Uitdagingen

- ▶ Fietsvoorzieningen realiseren op maat van een steeds groeiend aantal fietsers en oudere fietsers.
- ▶ Zorgen voor veiligere, comfortabele en beter aangegeven fietsroutes, zowel op fietspaden als in gemengd verkeer en fietsstraten.

Het mobiliteitsplan van stad Antwerpen (2015) benoemt 'Fietsroutes verstevigen en uitbouwen' als één van haar strategische programma's: "We zetten in op de verdere **uitbouw van fietsroutes, het wegwerken van barrières, zwakke en ontbrekende schakels** en dit onder meer door het uitrollen van fietsstraten in de districten om routes te vervolledigen."

In 2016 ging de stad van start met een programma voor het **wegwerken van 'missing links'** (ontbrekende, onduidelijke, oncomfortabele en onveilige schakels in het fietsnetwerk) op haar fietsroutenetwerk. Tussen 2016 en 2023 werden er meer dan 160 missing links aangepakt op het niveau van de stad en haar districten.

Ook de komende jaren blijft de stad het netwerk verder uitbouwen en barrières wegwerken. Er komen **nieuwe fietspaden en bestaande fietspaden worden verbeterd**. Nieuwe fietsbruggen en -tunnels zullen het mogelijk maken om aangenaam en veilig door te fietsen. 'Rode lopers' van aan elkaar geschakelde fietsstraten in woonwijken zorgen voor een veilige en goed aangegeven route.

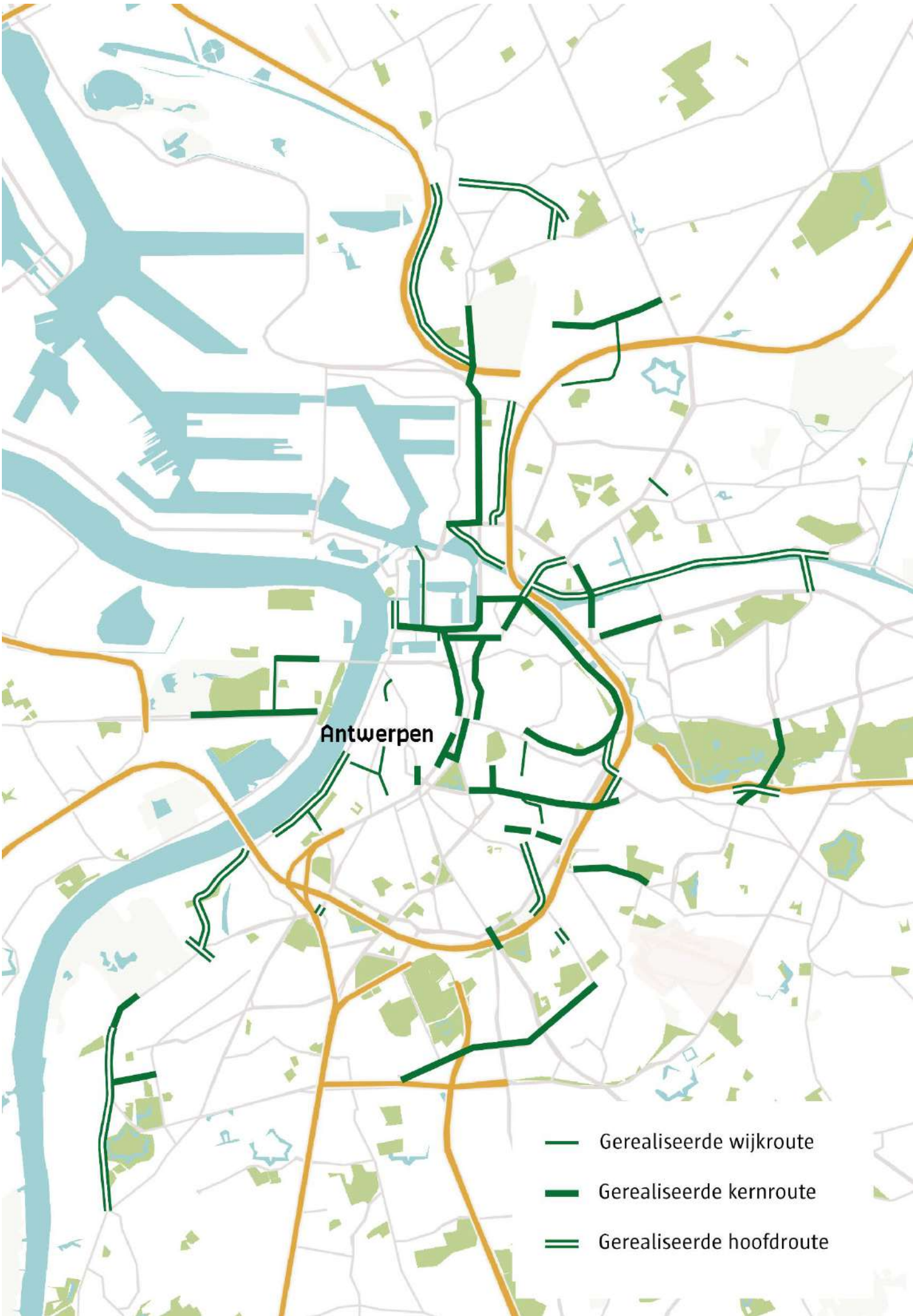
Het fietsnetwerk bestaat uit:

1. hoofdroutes;
2. kernroutes;
3. schakelroutes;
4. wijkroutes.

Gepaste ingrepen op elk niveau blijven nodig om het netwerk te versterken.

Fietsinfrastructuur Antwerpen 2023





Bij de aanleg of heraanleg van fietsinfrastructuur, gebruikt stad Antwerpen een **eigen draaiboek voor de inrichting van de publieke ruimte en aanvullend het 'Vademecum fietsvoorzieningen' van de Vlaamse overheid**.

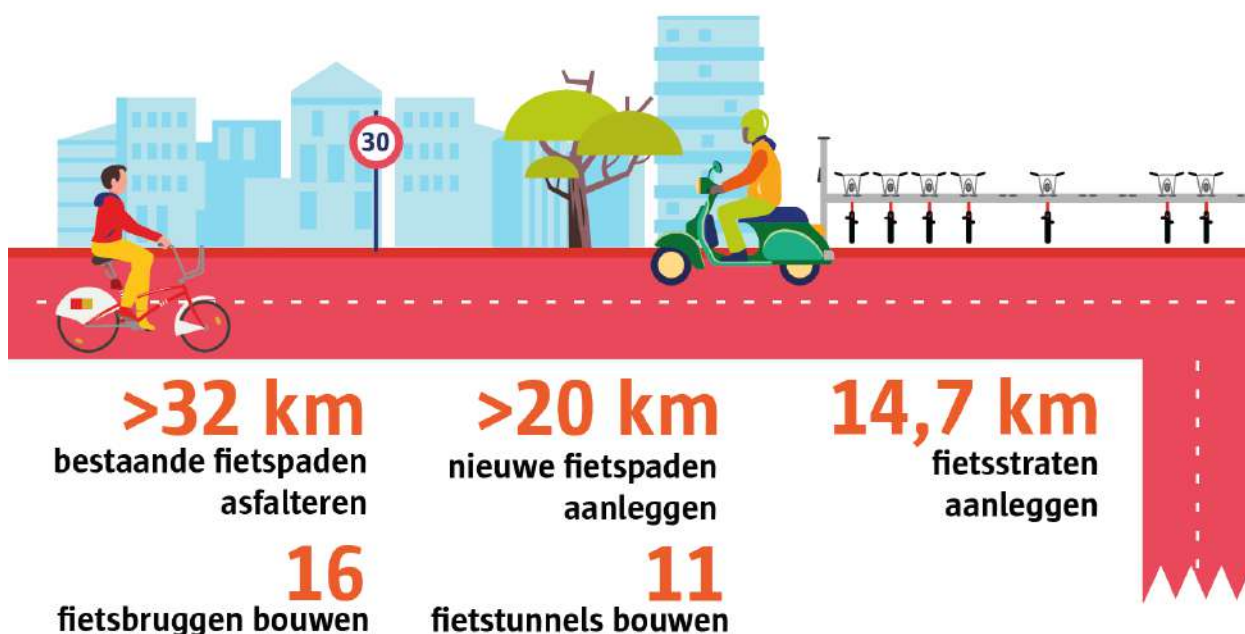
Op heel wat kruispunten van de stad ontstaan er oncomfortabele of zelfs onveilige situaties doordat er te veel fietsers tegelijk aanschuiven. **Er is meer ruimte nodig aan de kruispunten voor fietsers. Maar ook de organisatie van kruispunten moet volgen** (afstelling van de

verkeerslichten, voorrangregelingen, wachtstrepen, enzovoort) zodat de kruispunten meer fietsers kunnen verwerken.

De stad wil ook meer aandacht besteden aan het conflict tussen afslaande fietsers en doorgaande fietsers op drukke fietspaden.

Zowel langs het hoofdnet, het kernnet als langs wijkroutes wil de stad de ambities voor meer en betere ruimte voor fietsers optrekken.

Geplande aanleg fietsinfrastructuur Antwerpen 2023 - 2025



CATEGORIE	FUNCTIE	ACTIERADIUS	GEWENSTE GEMIDDELDE SNELHEID	PRIORITEIT
Hoofdfietsnet				
Hoofdroute	Fietsostrades of lange afstandsroutes die gemeentegrenzen overschrijden. Doorgaande fietsroutes van de hoogste kwaliteit wat de inrichting betreft.	> 10 km	20 km/u	veiligheid doorstroming
Kernroute	Routes die woonkernen, districtskernen en belangrijke functies op de kortste en meest logische manier met elkaar verbinden.	5 – 10 km	16 km/u	veiligheid samenhang
Schakelroute	Fietsroutes op korte afstand die de schakel vormen tussen het lokale en bovenlokale niveau. Zorgen voor doorfietsen en extra capaciteit op het netwerk. Aangenaam alternatief (minder verkeerslichten, rustiger, ...) als antwoord op toenemend fietsverkeer.	< 5 km	16 km/u	veiligheid continuïteit
Stadsfietsnet				
Wijkroute	Belangrijkste routes in de stad (of binnen een district). Dit zijn op lokaal niveau de routes waar de meeste fietsen rijden. Het zijn directe, comfortabele verbindingen binnen de wijken.	< 3 km	12 km/u	veiligheid comfort
Buurtroute	Dagelijkse route voor een korte verplaatsing, die fietsers zelf uitstippelen in een buurt waar alle straten fietsvriendelijk zijn ingericht.	< 2 km	10 km/u	veiligheid diffuus

Bron: Fietsbeleidsplan stad Antwerpen, 2015



De stad focust in de eerste plaats op:

- ▶ bijkomende ongelijkvloerse kruisingen;
- ▶ uitbouw van een tangentiële hoofdstructuur (FR2 en FR3) in overleg en samenwerking met verschillende partners.

De populariteit van e-bikes en speedpedelecs neemt toe. Ritten met deze snelle fietsen vervangen vaak autoverplaatsingen.

De stad wil daarom **blijven investeren in hoofdroutes om fietsen over een langere afstand aantrekkelijk te maken**. Daarom legt ze comfortabele en veilige fietsinfrastructuur aan. **Bijkomende overbrugging en ondertunneling van drukke verkeersassen of barrières zorgen voor een veilige kruising en meer fietscomfort**. Doordat fietsers vlotter kunnen doorrijden, kunnen ze ook verder geraken.

Nochtans is het niet de bedoeling om fietsers overall snel te laten rijden. In een **stedelijke context** moeten ook fietsers zich aanpassen aan het verkeer en is vooral veilig, vlot en comfortabel doorfietsen belangrijk.

Het **netwerk van hoofdfietsroutes** bestaat uit fietssnelwegen die elk een eigen nummer hebben (F1, F11, F14...) met bijhorend logo.

Stad Antwerpen bouwt het hoofdroutenetwerk verder uit in overleg en nauwe samenwerking met andere partners, zoals de Vervoerregio Antwerpen, buurgemeenten en de provincies.

Dat houdt in:

- **Nieuwe hoofdroutes** ontwikkelen en aanleggen;
- **Bestaande routes optimaliseren** of aanpassen, onder andere door verbreding, overbrugging of ondertunneling en verbeterde kruispunten.

Naast het te optimaliseren Ringfietspad (FR10) wil de stad twee bijkomende tangentiële (niet-centrumgerichte) **fietssnelwegen uitrollen** in overleg met de betrokken gemeenten en de vervoerregio. De FR2 loopt parallel aan de R11/A102 van Hoboken tot Ekeren. De FR3 in de Antwerpse zuidrand verbindt – in een eerste fase – Hemiksem met Lier. Op lange termijn zou deze verbinding ook verder doorgetrokken kunnen worden naar Ranst – Oelegem – Schilde – Kapellen – Stabroek als de bevoegde lokale overheden deze vraag mee ondersteunen. Naargelang ze door een natuurlijke of meer stedelijke omgeving passeren, krijgen de fietssnelwegen een andere, passende aanleg.



Ringfietspad Antwerpen

Hoofdroutes: realisaties 2015 – 2023

1. **Fietsbrug IJzerlaan;**
2. **Fietshelling Parkbrug:** helling aan de zijde van het Eilandje gerealiseerd;
3. **Fietssnelweg F1** (Antwerpen – Mechelen):
 - a. Fietspad Stanleystraat en fietsbrug over de Singel ter hoogte van station Antwerpen-Berchem;
 - b. Aanpassing kruispunt voor een betere fietsdoorstroming ter hoogte van de Arbeidersstraat;
4. **Fietssnelweg FR2** (Hoboken - Ekeren):
 - a. Hoogmolenbrug over kanaal tussen Schoten en Deurne-Noord;
 - b. Realisatie fietsweg parallel aan spoorweg van Wilgehoevestraat tot Bist, inclusief fietstunnel ter hoogte van de Statiestraat;
5. **Fietssnelweg F5** (Antwerpen – Turnhout):
 - a. Gedeelte naast Albertkanaal: bottlenecks weggewerkt en goederenspoor vanaf Vosseschijnstraat verwijderd voor meer fietscomfort en veiligheid;
 - b. Vrijliggend fietspad Vaartkaai;
6. **Fietssnelweg FR10** (Ringfietspad):
 - a. Fietstunnel Ringfietspad aan Herentalsebaan;
 - b. Fietstunnel Singelfietspad (optimalisatie omwille van missing link in Ringfietspad);
- c. Verbetering Ringfietspad ter hoogte van Kolonel Silvertopstraat;
- d. Heraanleg Scheldekaaien (Rijnkaai, Ledeganckkaai, Cockerillkaai, Sint-Michielskaai en Plantinkaai) inclusief verbreding fietspad;
7. **Fietssnelweg F12** (Antwerpen - Bergen-Op-Zoom): aanleg van een fietspad parallel aan de A12 van Rozemaai (Ekersesteenweg);
8. **Fietssnelweg F14** (Antwerpen – Essen):
 - a. Fietssnelweg tussen Noorderdokken en Groenendaallaan gerealiseerd;
 - b. Optimalisatie stationsomgeving Ekeren;
9. **Fietssnelweg F107** (Antwerpen - Ranst): fietsbrug over Rugeveldlaan.
10. **Fietssnelweg F13** (Antwerpen – Boom):
 - a. Vrijliggend fietspad Blue Gate Antwerp van Scheldekaaien tot Krugerbrug.
 - b. Vrijliggend fietspad naast de spoorlijn tussen Fodderiestraat en Kapelstraat;
 - c. Vrijliggend fietspad naast de spoorlijn tussen Kapelstraat en Sint-Bernardsesteenweg;
 - d. Kruger fietsbrug: de voormalige autobrug met fietspaden werd omgevormd tot een toegewijde fietsbrug;
 - e. Fietsstraat Fodderiestraat tussen Berkenrodelei en Catharina Lundenhof.



Fietsostrade F12 in Ekeren



Hoofdroutes: programma 2023 – 2025

1. **Fietssnelweg FR2** (spoorbocht Prinshoeweg - Bist): fietsweg die parallel aan de spoorbocht loopt van Wilgehoevestraat tot Bist wordt verder doorgetrokken tot aan de Prinshoeweg;
2. **Fietssnelweg F4** (Antwerpen - Gent): aansluiting tussen F4 en Ringpark West;
3. **Fietssnelweg F5** (Antwerpen - Hasselt): ter hoogte van 't Dokske (Merksem) wordt er een afzonderlijke fietsbrug gerealiseerd;
4. **Fietssnelweg F11** (Antwerpen - Lier): breed fietspad op het talud in de Saffierstraat (1,25 km). Fietsbruggen over de Arbeidersstraat, Ter Nieuwerbrugge en Deurnestraat zullen zorgen voor een vlotte, veilige en conflictvrije doorgang voor de fietsers. Daarna bekijkt de stad een verdere doortrekking naar station Antwerpen-Berchem met fietsbruggen over de Ring en Singel;
5. **Fietssnelweg F12** (Antwerpen - Bergen-Op-Zoom): aanleggen verbinding A12 - Noorderlaan via de Ekerse Putten;
6. **Fietssnelweg F107** (Antwerpen - Ranst): fietsbrug over Sterckshoflei.

Hoofdroutes: in de steigers 2025 – 2030

1. **Fietssnelweg F1:**
 - a. Fietsbrug ter hoogte van Arbeidersstraat;
 - b. Dubbelrichtingsfietspad aanleggen ter hoogte van de Cuperusstraat;
2. **Fietssnelweg FR2** (route Hoboken - Ekeren): realisatie van delen van een nieuwe ecologische hoofd fietsverbinding in de Antwerpse ooststrand. Deze verbinding maakt voor een stuk deel uit van het complex project 'Oostelijke verbinding'. De stad dringt aan op de snelle realisatie van een grotendeels nieuwe fietsroute van Ekeren (knoop Leugenberg met een fietstunnel en drie fietsbruggen) tot aan het rondpunt van Wommelgem, waaronder ook een fietsbrug over de Bisschoppenhoflaan. Ook de fietsbrug Salaadweg over spoorlijn 12 die de verbinding maakt met de F14 hoort in dit project;
3. **Fietssnelweg FR3** (route Hemiksem - Lier): realisatie van (delen van) een nieuwe ecologische fietsverbinding, ingebed in het landschap, inclusief bruggen en tunnels over de A12, de E19 en spoorlijnen;
4. **Fietssnelweg F4 (Antwerpen-Gent):** aansluiting tussen F4 en Ringpark West;
5. **Vervolledigen en verbeteren fietssnelweg FR10** (Ringfietspad): het

fietspad wordt verbreed tot 6 meter over de hele lengte en krijgt bijkomende fietsbruggen en –tunnels. Deze werken passen binnen het project van ‘De Grote Verbinding’ en de realisatie van de nieuwe Ringparken. Voor de veiligheid van voetgangers komt er overal een afzonderlijk wandelpad. Het gaat om de volgende kruisingen:

- a. Schijnpoortweg (fietsbrug);
- b. Turnhoutsebaan (fiets tunnel);
- c. Grotesteenweg (fiets tunnel);
- d. Groenendaallaan (fietsbrug);
- e. Fietsbrug en –tunnel Royerssluis en fietsbrug Siberiabrug;
- f. Fietsbrug over de Schelde ter hoogte van de Kennedytunnel;
- g. Fietstunnel Oosterweel met in het verlengde daarvan nieuwe fietspaden richting stad en haven;
- h. Langs het nieuwe gedeelte van het Ringfietspad over het Eilandje (exacte route nog te bepalen) komen één of meerdere fietsbruggen;
- i. Door het nieuwe Ringpark Linkeroever zal een fietsroutenetwerk lopen, inclusief fietsbruggen en -tunnels;
- j. Fietspad over volledige lengte van de Scheldekaaien;

6. **Vervolledigen van de F11:** fietsbrug over de Ring en de Singel tot aan station Antwerpen-Berchem;
7. **Fietssnelweg F14** (Antwerpen - Roosendaal): fietsbrug over Groenendaallaan;
8. **Fietssnelweg F107** (Antwerpen - Ranst):
 - a. Vrijliggend fietspad in de Wouter Haecklaan;
 - b. Fietspaden Collegelaan verbreden en comfort verhogen;
9. **Fietsbrug Salaadweg:** fietsverbinding over spoorlijn tussen Salaadweg en F14
10. **Fietsweg parallel aan de A12** tussen Hollandseweg (Zandvliet) en Oud Broek (Stabroek).
11. **Fietspad Droogdokkenweg** tussen Rijnkaai en Siberiabrug;
12. Verbreding van het **fietspad op de Straatsburgbrug**;
13. Verbetering van de **aansluiting van de fietssnelweg langs de spoorlijn tussen de Sint-Bernardsesteenweg en Bredestraat**;
14. **Fietsverbinding F14** opwaarderen ten noorden van de Statiestraat;
15. **Fietssnelweg F107** doortrekken van rond punt Wommelgem tot knooppunt Oelegem binnen project De Nieuwe Rand;
16. **Fietspad Vaartkaai** optimaliseren van fietsbrug Ijzerlaan tot Noorderlaan.



1.3 Kernroutes en schakelroutes

De stad focust in de eerste plaats op:

- ▶ voldoende capaciteit;
- ▶ meer verkeersveiligheid;
- ▶ voldoende plaats en aangepaste wachttijden voor fietsers aan verkeerslichten.

Het kernnet zorgt voor vlotte fietsverbindingen tussen de randgemeenten en Antwerpen en tussen de Antwerpse districten onderling. Waar nodig vullen schakelroutes het kernnet aan, vaak in de vorm van een rode loper van aaneengeschakelde fietsstraten.

Op het kernnet is de groei van het aantal fietsers de afgelopen jaren het meest zichtbaar.

Het is dan ook een opgave om op deze routes:

- voldoende (toekomstbestendige) **capaciteit** te blijven voorzien;
- fietsen **aangenaam, comfortabel en veilig** te laten verlopen.

Ook de **veerverbindingen** en de **Waterbus** maken deel uit van het kernnet. In afwachting van de Scheldebrug zijn zij sowieso een onmisbare schakel voor fietsers tussen Linker- en Rechteroever. Ook na realisatie van de brug zullen ze noodzakelijk blijven om te allen tijde een robuuste Scheldeverbinding te blijven behouden. De Sint-Annatunnel heeft namelijk onvoldoende capaciteit voor het stijgende aantal fietsers dat de Schelde kruist. Tijdens de werken aan de liften van de Voetgangerstunnel in 2022 zorgde de Vlaamse overheid voor een hogere capaciteit en frequentie van het veer. Daardoor werd het ook veel meer gebruikt. Na het einde van de werken aan de liften viel het veer, ondanks het grote succes, terug op zijn oorspronkelijke aanbod van een oversteek om het half uur en een laatste oversteek om 18.30 uur op weekdagen. Dat zorgde voor fietsfiles aan de Kennedyfietsstunnel. Na aandringen van stad Antwerpen en gebruikers van het veer, verhoogde de Vlaamse overheid terug de frequentie.

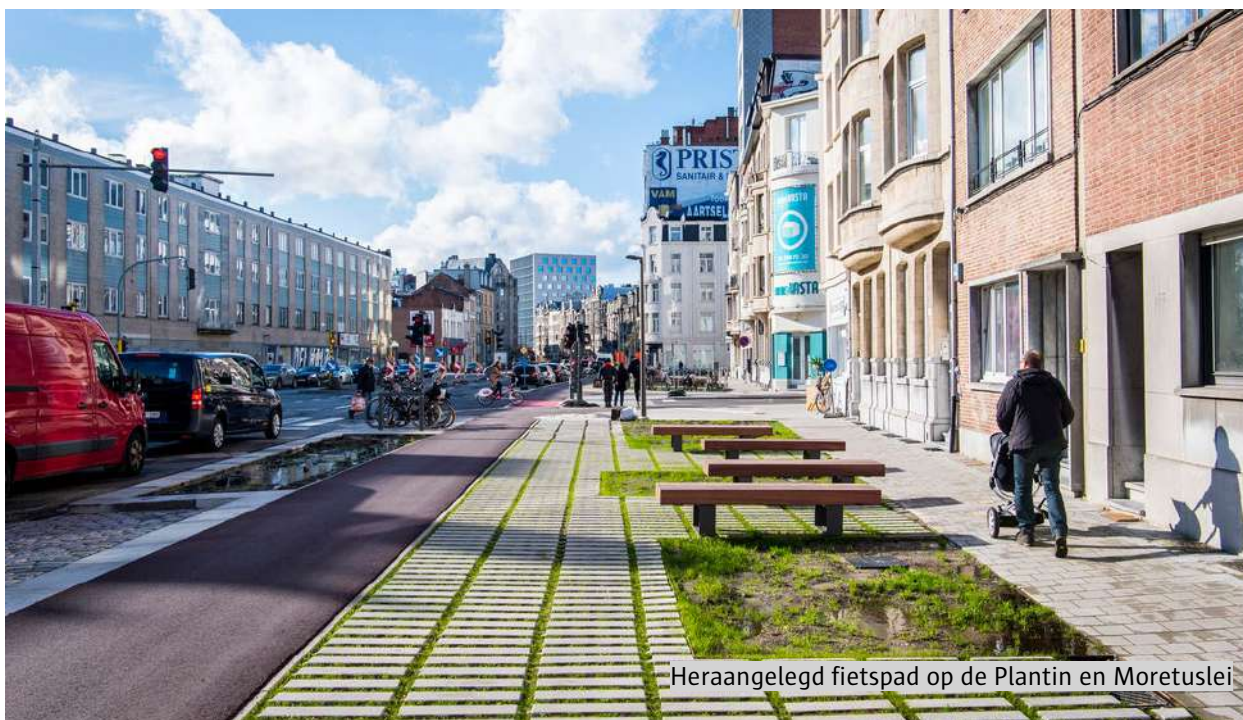


Veer Sint-Anna

Strategische projecten op de kernroutes en schakelroutes

Kernroutes en schakelroutes: realisaties 2015 – 2023

1. **Fietspaden langs de Leien en Kempischdok**, fase 2 (Stoopstraat - Noorderlaan) (Antwerpen);
2. **Fietspaden langs de Noorderlaan** (Antwerpen);
3. **Fietspad langs de Londenstraat-Amsterdamstraat** (Antwerpen);
4. **Fietspaden langs de Noordersingel** (van IJzerlaan tot Turnhoutsebaan);
5. **Fietspad langs de Ekersesteenweg** (Antwerpen);
6. Wegwerking van de **missing link aan de Nationale Bank** (Antwerpen);
7. **Fietspaden langs de Ellermanstraat** (Antwerpen);
8. **Fietspaden langs Maria Theresialei - Quellinstraat - Van Ertbornstraat** (Antwerpen);
9. **Rode loper fietsstraten in Antwerpen-Noord** van de Noordersingel tot de Gemeentestraat (Antwerpen);
10. **Rode loper fietsstraten langs de Pretoriastraat en Van Immerseelstraat** en heraanleg van de Grotehandstraat als fietsstraat (Antwerpen);
11. **Fietspaden langs de Charles de Costerlaan** tussen de Halewijnlaan en de Gloriantlaan (Antwerpen);
12. **Vervollediging van de districtenroute** met fietspaden langs de Fruithoflaan en Groenenborgerlaan (Berchem);
13. **Heraanleg van het kruispunt** Singel - Berchem kerk en het kruispunt Grotesteenweg - Elisabethlaan (Berchem);
14. **Fietspaden langs de Plantin en Moretuslei en Luitenant Lippenslaan**, inclusief verkeersveiliger kruispunten met de Singel en afrit R1 (Borgerhout);
15. **Rode loper fietsstraten Borgerhout** (van Singel tot Kerkstraat) (Borgerhout);
16. Verbreding en comfortverbetering **fietspad Harold Rosherstraat** (Hoboken);
17. **Rode lopers fietsstraten Vinkeveldenstraat – Antverpiastraat - Walstraat** (Hoboken);
18. **Vernieuwing van de Burgemeester Gabriël Theunisbrug**, inclusief breed dubbelrichtingsfietspad (Merksem);
19. Verbreding en comfortverbetering **fietspad Groenendaallaan** (Merksem);
20. **Fietspad langs het Laar** (Ekeren);
21. **Comfortverbetering** (asfaltering) aan fietspaden Bisschoppenhoflaan, Blancefloerlaan, Gitschotellei, Ruggeveldlaan,... (alle districten).



Heraanlegd fietspad op de Plantin en Moretuslei



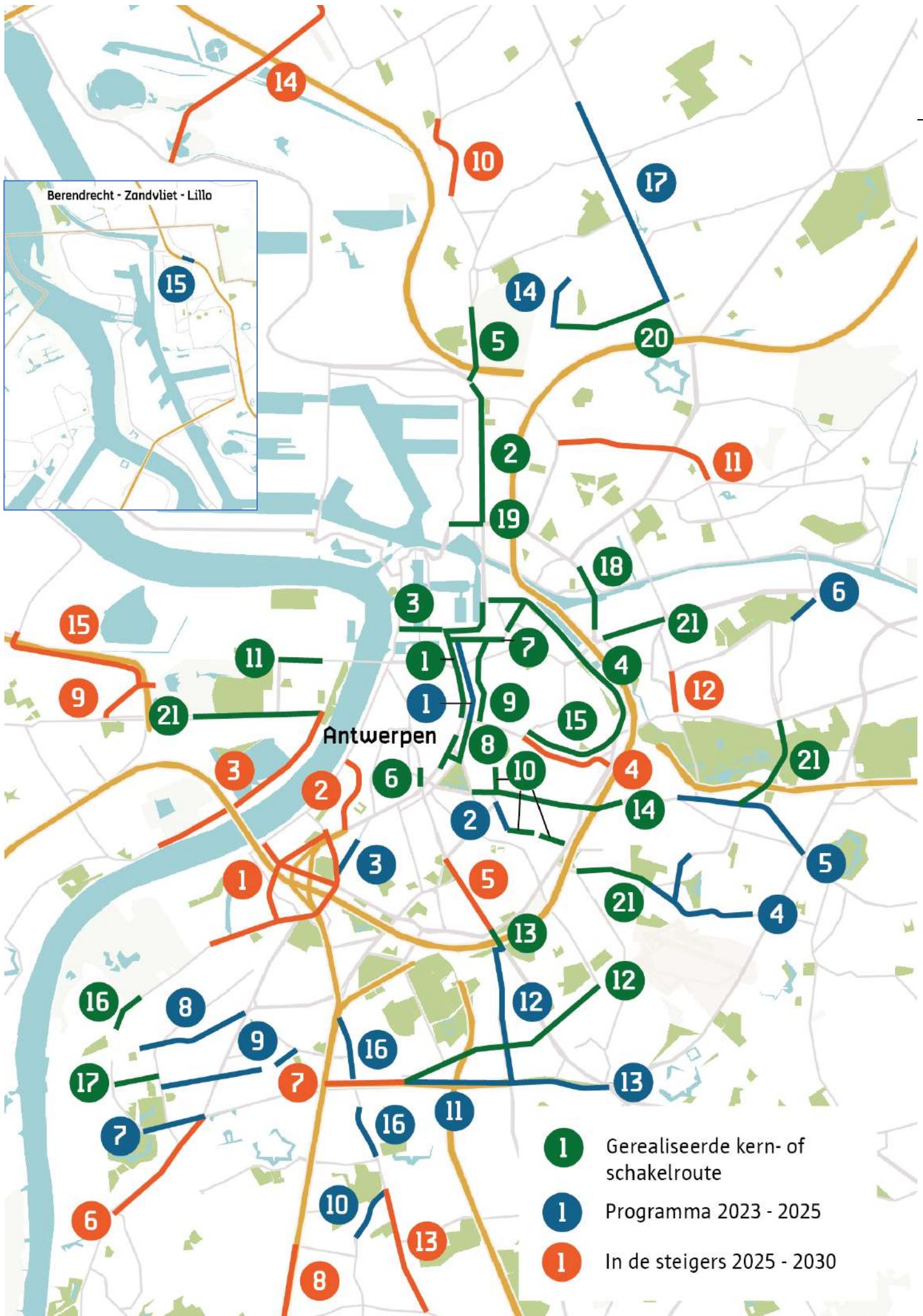
Kernroutes en schakelroutes: programma 2023 – 2025

1. Fietspaden aanleggen langs de **Van de Wervestraat, Van Maerlantstraat en Osystraat** (Antwerpen);
2. **Fietsstraat Oostenstraat** (Antwerpen) aanleggen;
3. Rode loper **fietsstraten Balansstraat** (Antwerpen) aanleggen;
4. Heraanleg van de **fietspaden langs de Borsbeeksesteenweg, Drakenhoflaan en Gitschotellei** (tot de Bikschtelaan) (Berchem en Deurne);
5. Heraanleg van de **fietspaden langs de Van Strydoncklaan - Boterlaarbaan** (Deurne);
6. Verbreden van het dubbelrichtingsfietspad langs de **Deurnesteenweg** (Deurne);
7. **Aanleg eenrichtingsfietspaden langs de Krijgsbaan** (Hoboken);
8. **Fietspaden** aanleggen langs de **Antwerpsesteenweg** (Hoboken);
9. Rode lopers **fietsstraten Eikenlei, Meerlenhoflaan, Salesianenlaan, Bosheidelaan** aanleggen (Hoboken en Wilrijk);
10. Verbreden van de **fietspaden in de Kleine Doornstraat** (Wilrijk);
11. Verbreden van het dubbelrichtingsfietspad en aanleg van **fietsstraat Spoorweglaan** (Wilrijk);
12. Verbreden van het fietspad op de middenberm van de **Elisabethlaan en de Prins Boudewijnlaan** (Wilrijk);
13. **Verbreiding fietspad R11** tussen Prins Boudewijnlaan en Antwerpsesteenweg in Mortsel (Wilrijk);
14. **Fietspad Oude Landen** (Ekeren) aanleggen;
15. **Fietsweg Ruigepad** verhard (parallel aan A12) (Berendrecht);
16. **Fietspaden Doornstraat en Heistraat** optimaliseren (verhoging fietscomfort door afsaltering fietspaden);
17. Verhoogde vrijliggende **fietspaden Kapelsesteenweg** als onderdeel van volledige heraanleg Kapelsesteenweg (AWV).

1. **Fietspaden Ringpark Zuid**: doortrekken Ringfietspad tot aan Scheldebrug, verlengde fietspad Leien over knoop Zuid, fietspaden Emiel Vloorsstraat, fietspaden Kolonel Silvertopstraat en parallel aan Singel (Antwerpen);
2. **Optimalisatie van de fietsroute Graaf van Hoornestraat** - Leopold de Waelplaats - Graaf van Egmontstraat – Scheldestraat (Antwerpen);
3. **Optimalisatie fietspad Beatrijslaan** in kader van het project Scheldeboorden (Antwerpen);
4. **Nieuwe fietspaden langs de Turnhoutsebaan** tussen Carnotstraat en Singel (Antwerpen/Borgerhout);
5. **Heraanleg Grotesteenweg**, inclusief fietspaden (Berchem);
6. **Sint-Bernardsesteenweg**: Schoonselhof tot Moerelei (Hoboken);
7. **Fietspad langs de Krijgsbaan** parallel aan de R11 (Wilrijk) - het onderzoek hiervoor is lopende.
8. **Heraanleg fietspaden N177** ten zuiden van de Atomiumlaan in functie van een volledige herprofilering van de Boomesteenvweg.
9. **Fietspad Dwarslaan en fietsbrug**: onderdeel fietsnetwerk Ringpark West;
10. **Fietspad knoop Leugenberg als** onderdeel van een heraanleg van de hele knoop (AWV);
11. **Fietspad Maantjessteenweg – Ringlaan – Merksemheidelaan – Winkelstap**;
12. **Fietspad Frank Craeybeckxlaan**;
13. **Fietspad Doornstraat** tussen Kleine Doornstraat en Kontichsesteenweg (groot gedeelte Edegem);
14. **Fietspad Nx als onderdeel van verbindingsweg Nx**;
15. **Optimalisatie F41** (Antwerpen - Zelzate) onderdeel fietsnetwerk Ringpark West.



Toekomstig doorgetrokken Ringfietspad in Ringpark Zuid
© 51N4E, H+N+S, Tractebel, Bollinger+Grohmann, Plant en Houtgoed, Endeavour



1.4 Stadsfietsnet: wijkroutes

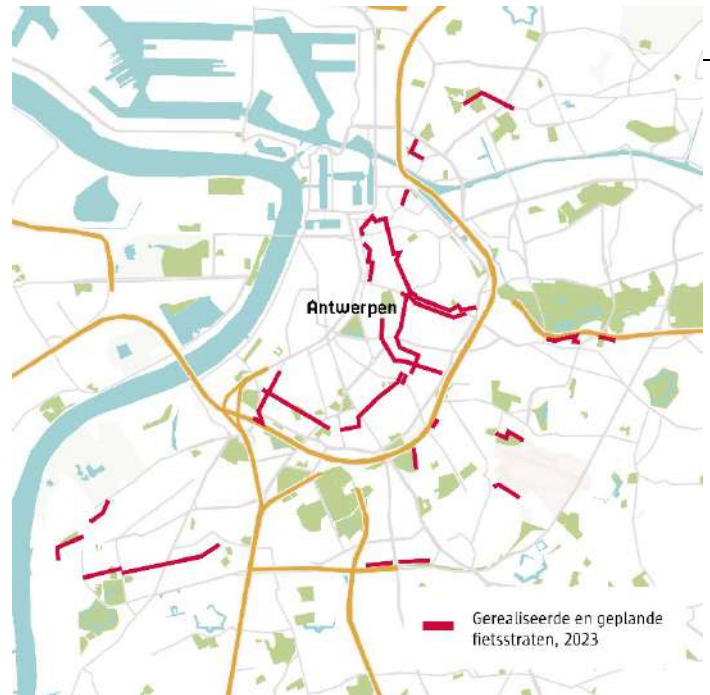
De stad focust in de eerste plaats op:

- ▶ rode lopers;
- ▶ bijkomende controle op de maximumsnelheid van 30 km/u, gevaarlijk inhalen en de verkeersregels in fietsstraten;
- ▶ aanpak onveilige punten;
- ▶ verhoging kwaliteit fietscomfort.

Binnen de wijken botst een groeiend aantal fietspaden tegen haar grenzen aan. Maar op die plaatsen is het niet eenvoudig en geregeld zelfs niet wenselijk om fietspaden te realiseren of te verbreden. **Bij een heraanleg of verbetering van een wijkroute is altijd een goede afweging nodig of een fietspad (nog steeds) de beste en meest toekomstbestendige keuze is om het groeiend aantal fietsers te faciliteren.** Langs een wijkroute kunnen fietsstraten of gemengd verkeer ook een goede optie zijn voor fietsers.

Om fietsers meer ruimte en veiligheid te geven in woonstraten, rolt de stad rode lopers van aaneengesloten fietsstraten uit langs bepaalde routes. **De rode lopers gidsen de fietser doorheen de woonwijken.** In 2020 rolde de stad 15,5 km aan fietsstraten versneld uit met markeringen en verkeersborden. Tegen eind 2025 wil de stad van al deze straten echte 'rode lopers' maken, met een rode asfaltlaag en bijkomende snelheidsremmende ingrepen waar nodig.

In woonstraten is het vaak zelfs beter als fietsers en auto's de straat met elkaar delen. **Door het aantal auto's en de snelheid van (vracht)wagens op deze plaatsen in te perken, kan dat op een veilige manier gebeuren.** Ook woonerven zijn doorgaans prima straten om in te fietsen. De voorbije jaren werden er heel wat erven in de Antwerpse binnenstad uitgerold (Lange Koepoortstraat, Steenhouwersvest...). Andere straten staan in de steigers om omgevormd te



worden tot woonerf (Schuttershofstraat, Klapdorp...).

Wel rolde stad Antwerpen de **zone 30's stadsbreed** uit in quasi alle woonstraten en voerde ze waar mogelijk **beperkt eenrichtingsverkeer** in om het fietscomfort te verhogen. Waar nodig brengen stad Antwerpen en districten punctueel **snelle en tijdelijke snelheidsremmende maatregelen** aan op basis van snelheidsmetingen.

Ook in **industriezones** met een hoog aandeel zwaar verkeer, neemt de stad maatregelen om de fietsveiligheid te verbeteren en fietsers beter in beeld te brengen. Op industriehoofdstraten met een snelheidsregime brengt de stad **fietspaden** aan. Waar dat niet mogelijk is, wordt gewerkt met **fietsuggestiestroken**. Fietssuggestiestroken en/of **fietspictogrammen** op de rijbaan worden gebruikt in industriestraten met een snelheidsregime van 30 km/u.

Bijkomende handhaving is tenslotte nodig om veilig en aangenaam fietsen in straten met gemengd verkeer te verzekeren. Vooral respect voor de snelheidsbeperkingen en het verbod op inhalen in woonstraten en fietsstraten is belangrijk.

Voor de fietsveiliger en -vriendelijkere aanleg van straten maken de stad en de districten zoveel mogelijk gebruik van het (eenmalige) Vlaamse **Kopenhagenfonds of andere subsidiekanalen.**

Wijkroutes: realisaties 2015 – 2023

1. Heraanleg van de **Lange Koepoortstraat - Begijnenstraat - Bredestraat** als woonerf (Antwerpen);
2. Fietspaden in de **Jan Van Gentstraat en de Van der Sweepstraat** (Antwerpen);
3. Verbreding en comfortverbetering van het **fietspad langs de Halewijnlaan** (Antwerpen);
4. **Fietspad aan Kattendijkdok-Oostkaai - Mexicostraat** (Antwerpen);
5. **Fietspaden langs de Kasteelpleinstraat** (Antwerpen);
6. Rode lopers fietsstraten **Lange Altaarstraat, Walvisstraat, Raafstraat** (Antwerpen);
7. Rode loper **fietsstraat Kroonstraat** (Borgerhout);
8. **Fietsstraat Molenlei** (Merksem);
9. **Fietspad Laaglandlaan** en fietsconnectie met Laarsebaan (Merksem);
10. Versnelde uitrol van **rode lopers door de 19^e eeuwse gordel** (route van de Leien tot Park Spoor Noord) met tijdelijke markeringen en verkeersborden;
11. Stadsbrede uitrol zones 30 in woonstraten en invoering beperkt eenrichtingsverkeer voor fietsers;
12. Stad Antwerpen voerde 76 snelle en tijdelijke snelheidsremmende ingrepen uit.



Nieuw aangelegd woonerf in de Lange Koepoortstraat



Wijkroutes: programma 2023 – 2025

1. **Fietspaden aanleggen** in Kipdorp en de Lange Nieuwstraat (Antwerpen);
2. Heraanleg van de **Lange Lozanastraat en de Anselmostraat** met fietspaden, fietssuggestiestroken en verkeersremmende maatregelen (Antwerpen);
3. Heraanleg van de **Lange Beeldekenstraat** (Antwerpen) met fietssuggestiestroken en verkeersremmende maatregelen;
4. Rode loper **fietsstraten Antwerpen-Noord** (Van Ellermansstraat tot Helmstraat) (Antwerpen);
5. Fietsstraat **Broederminstraat – Moonsstraat - Markgravelei** (Antwerpen) aanleggen;
6. Fietsvriendelijke heraanleg **Klapdorp - Paardenmarkt** (Antwerpen);
7. **Doortrekking van het Spoorpark** naast het Ringspoor (Borgerhout en Antwerpen);
8. **Heraanleg van de Cogels Osylei** met verhoogd fietscomfort (Berchem);
9. Rode loper **fietsstraat Oud-Berchem** (van Sint-Hubertusstraat tot Boomgaardstraat) (Berchem);
10. **Fietspaden langs de Oogststraat** (Berchem) aanleggen;
11. **Fietsstraat Marcel Auburtinlaan** (Berchem);
12. **Fietsstraat Edgar Tinelstraat** (Berchem);
13. Optimaliseren **fietstunneltje Roderveldlaan** (Berchem);
14. **Fietssuggestiestroken** aanleggen in de Monnikenhofstraat, Bosstraat, Zandvlietsesteenweg (Berendrecht – Zandvliet - Lillo);
15. Verhoging van het fietscomfort van de fietspaden in de **Arthur Matthyslaan** (Borgerhout);
16. Aanleg **dubbelrichtingsfietspad langs de Eugene Fahyalaan** (Deurne);
17. **Fietsbrug** over spoorlijn 12 ter hoogte van de Prinshoeveweg (Ekeren);
18. **Nieuwe fietsdoorsteek Sint-Lucas** tussen Laar en Gerardus Stijnenlaan (Ekeren);
19. **Fietspad in de Adolf Greinerstraat** realiseren en nieuwe omleidingsweg aanleggen langs Umicore met vrijliggend fietspad (Hoboken);
20. **Fietspaden Lenaart de Landrelaan** aanleggen (Hoboken);
21. **Dubbelrichtingsfietspad Boombekelaan - Maccabilaan** (Hoboken), in een eerste fase met tijdelijke maatregelen;
22. **Fietspad Schroelaan** verbreden binnen het project stationsomgeving Hoboken-Polder (Hoboken);
23. **Fietsstraat Du Chastellei** (Merksem);
24. **Fietsverbinding Laarsebaan - Wulpstraat** aanleggen (Merksem);
25. Ontdubbelen van het **fietspad langs de Krijgslaan** tussen Kernenergiestraat en Doornstraat (Wilrijk);
26. Verbreden van het **fietspad langs de Atomiumlaan** (Wilrijk);

27. Verbreden van het **fietspad langs de Edegemsesteenweg** (Wilrijk);
28. **Vrijliggende fietspaden** aanleggen **langs de Lakborslei en het Rodekruisplein** (Deurne);
29. **Aanleg fietsstraten Zaatlaan - Commandant van Laethemstraat;**
30. **Fietsroute Hoekakker** tussen Laar en Prinshoevevweg;
31. **Optimalisatie** Fietspad Schriek – Puihoek;
32. Verder veiliger maken **industriezones** via 30 km/uur met fietspaden en fietssuggestiestroken:
 - a. Industriezone Merksem;
 - b. Industriezone Wilrijk;
 - c. Industriezone Deurne;
33. Asfalteringsprogramma voor fietspaden in functie van fietscomfort en fietsveiligheid (alle districten, zie bijlage);
34. Opstellen van actieplan voor de handhaving op snelheid en inhaalgedrag in woonstraten en fietsstraten.

Wijkroutes: in de steigers 2025 – 2030

1. Verbreding van het **fietspad langs de Thonetlaan** in het kader van de heraanleg van de Scheldeboorden op Linkeroever (Antwerpen);
2. **Fietspad Charles de Costerlaan** aanleggen (Antwerpen);
3. **Fietsstraat Gasstraat** (Antwerpen);
4. Rode loper **fietsstraat Transvaalstraat** (Berchem);
5. **Vrijliggende fietspaden Ter Heydelaan** realiseren (Deurne);
6. **Fietspad Leo Bosschartlaan** aanleggen (Hoboken);
7. Noord-Zuid fietsverbinding door **Ringpark Groenendaal** (Merksem) realiseren.
8. Fietspad **Frederik Van Eedenplein**;
9. Aanleg van een **fietspad** in de **Belcrownlaan**;
10. Aanleg van een **fietspad** in de **Melkerijstraat**;
11. Aanleg van een **fietspad** in de **Te Couwelaarlei**;
12. Ringfietspad: **ongelijkvloerse kruising** (combinatie van fietsbrug en -tunnel) **Droogdokkenweg** ten zuiden van de Royerssluis (project Port of Antwerp Bruges).



Toekomstig fietspad in de Thonetlaan
© BureauBasSmets



Pijler 2 | Vlot en veilig fietsparkeren

Om meer fietsers tegen 2030 te kunnen opvangen, is er ook meer plaats nodig om fietsen te parkeren. De afgelopen jaren investeerde de stad fors in bijkomende fietsinfrastructuur. Nu is er ook een sterke inhaalbeweging nodig voor kwaliteitsvolle private en openbare fietsenstallingen.





2.1 Uitdagingen fietsparkeren

Het fietsbezit in de stad is groot en twee op drie Antwerpenaren geeft aan **onvoldoende fietsenstallingen in de buurt** van de woning te vinden.

Bij nieuwe ontwikkelingen, zowel in woonbuurten als elders, wil de stad daarom **blijven inzetten op voldoende fietsenstallingen**. De stad hanteert in haar bouwcode het 'POET'-principe: Parkeren Op Eigen Terrein. Dat betekent dat elke nieuwe ontwikkeling de nodige plaats voor fietsparkeren moet voorzien. Ook buurtstallingen bieden oplossingen om fietsen te stallen in woonbuurten.

Uiteraard bieden het POET-principe en buurstallingen geen oplossingen voor alle mogelijke bestemmingen. De opgave om in de onmiddellijke omgeving van alle bestemmingen een comfortabele fietsenstalling aan te bieden blijft zeer groot. Op plekken van bestemming voorziet de stad ruimte om fietsen op straat te parkeren (nietjes) of komen er bijkomende fietsenparkings, bewaakt of onbewaakt.

De stad focust in de eerste plaats op:

- ▶ veel meer en diverse mogelijkheden voor fietsparkeren, zowel in woonbuurten als op de plekken van bestemming;
- ▶ inzetten op parkeren op eigen terrein (POET);
- ▶ aandacht voor de kwaliteit van nieuwe fietsparkeerinfrastructuur en verhogen van de kwaliteit bij de bestaande infrastructuur;
- ▶ voldoende fietsenstallingen bij slimme schakels;
- ▶ voldoende comfortabele plekken om standaard en buitenmaatse fietsen te stallen;
- ▶ aanbod beveiligde afgesloten fietsenstallingen verhogen.



17.631
fietsnietjes

5.585
fietsplaatsen in
bewaakte stallingen

1.503
fietsplaatsen in
buurstallingen

Daarnaast worden er **steeds meer fietsen gestolen** in Antwerpen. In 2021 werden in de politiezone Antwerpen 3.761 aangiftes gedaan van fietsdiefstal. Naar schatting wordt bovendien maar een derde van alle fietsdiefstallen aangegeven. Fietsdiefstal ontmoedigt fietsers ervan om zelf een (goede of dure) fiets te kopen of hun fiets te gebruiken voor bepaalde verplaatsingen.

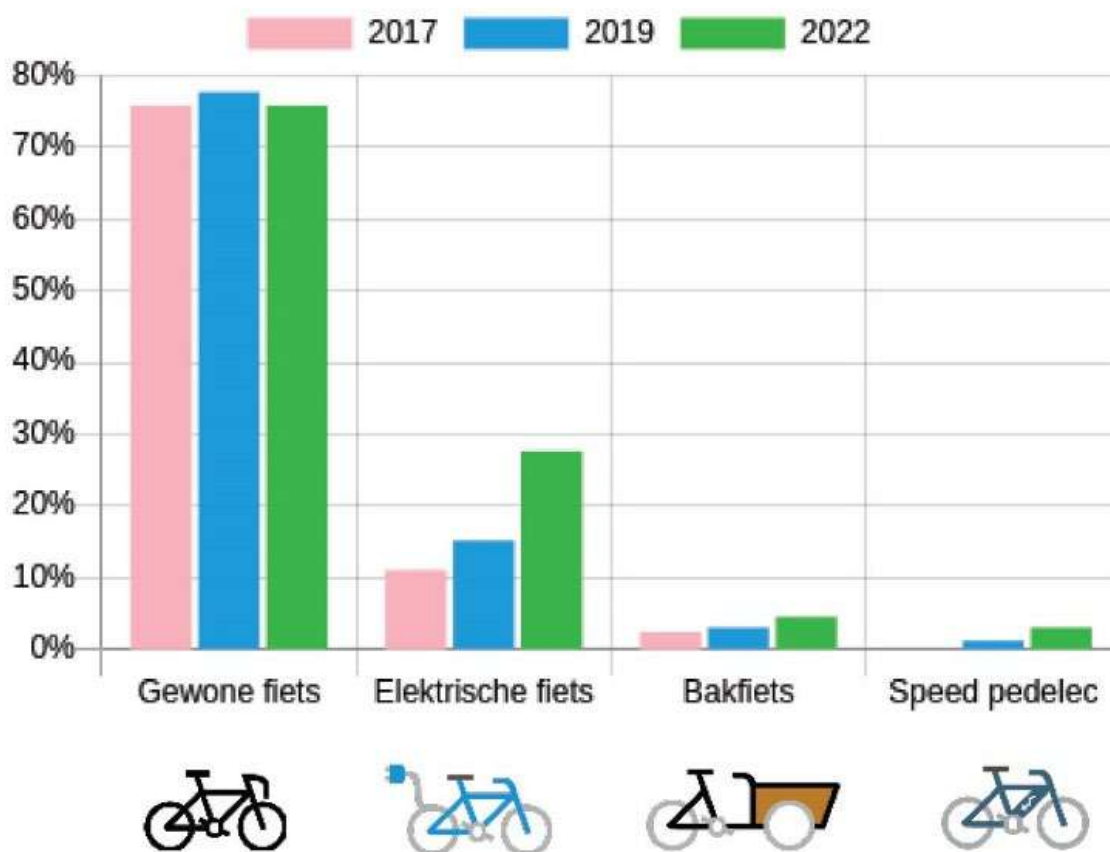
De toenemende populariteit van **buitenmaatse** fietsen (zoals cargofietsen, bakfietsen, longtailfietsen) en **duurdere** fietsen (zoals e-fietsen en speedpedelecs) vraagt daarnaast ook om aangepaste fietsenstallingen.

Toegewezen plekken voor fietsen voorkomen dat gestalde fietsen de doorgang bemoeilijken of vastgemaakt worden aan allerlei straatmeubilair. Los gestalde fietsen zijn vooral hinderlijk in straten met veel passage, horeca en winkels (zoals de Meir, de Suikerrui, de

Groenplaats, de De Keyserlei). Maar ook in straten met smalle voetpaden zijn geparkeerde fietsen een obstakel voor voetgangers met rollators, rolstoelen of kinderwagens.

Om deze problemen te voorkomen, is er niet alleen meer capaciteit nodig maar ook een **gedragsverandering**. Fietsers moeten in de toekomst meer gebruik maken van de aanwezige voorzieningen, ook al moeten ze daarom soms wat verder wandelen naar hun bestemming.

Fietsbezit in een Antwerps gezin



Bron: Trendrapport Mobiliteit in Antwerpen 2022

2.2 Inzetten op stallingen voor verschillende doelgroepen

De stad focust in de eerste plaats op:

- ▶ meer overdekte publieke parkings op plekken van bestemming en bij slimme schakels en meer private fietsparkings bij nieuwe ontwikkelingen;
- ▶ fietsenstallingen aan treinstations verbeteren en uitbreiden;
- ▶ meer buurtstallingen;
- ▶ bijkomende fietsnietjes op het openbaar domein;
- ▶ afgesloten stallingen aan slimme schakels;
- ▶ verwijdering van weesfietsen;
- ▶ beter georganiseerde stallingen voor deelfietsen.

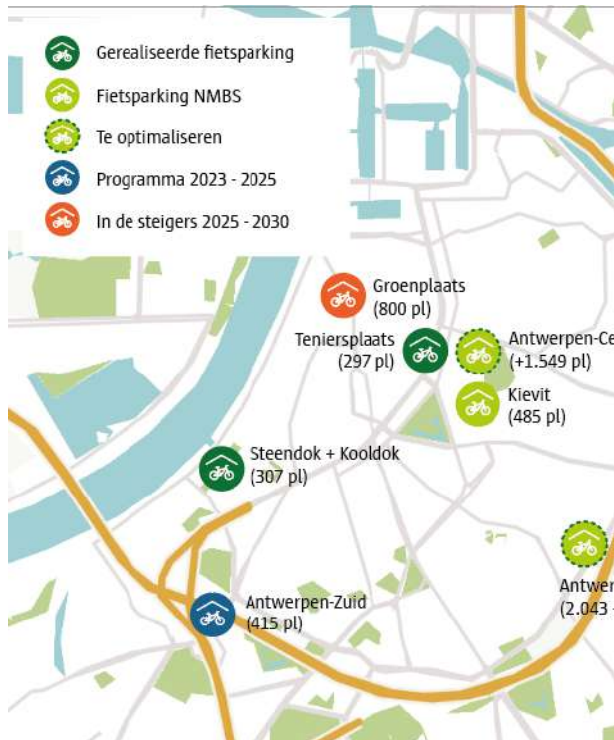
In buurtstallingen en publieke stallingen maakt de stad waar mogelijk **gebruik van (automatische) toegangscontrole**, om fietsdiefstal tegen te gaan en de sociale veiligheid van de parking te verbeteren.

Voor (grotere) publieke inpandige fietsenstallingen zal stad Antwerpen ook andere vormen van bewaakt stallen overwegen in functie van laagdrempeligheid, gebruiksgemak en sociale veiligheid, bijvoorbeeld met bemanning (met sociale tewerkstelling), wat in heel wat Nederlandse fietssteden gebeurt.



Afgesloten buurtfietsenstalling

2.3 Nieuwe publieke fietsparkings in de stadskern



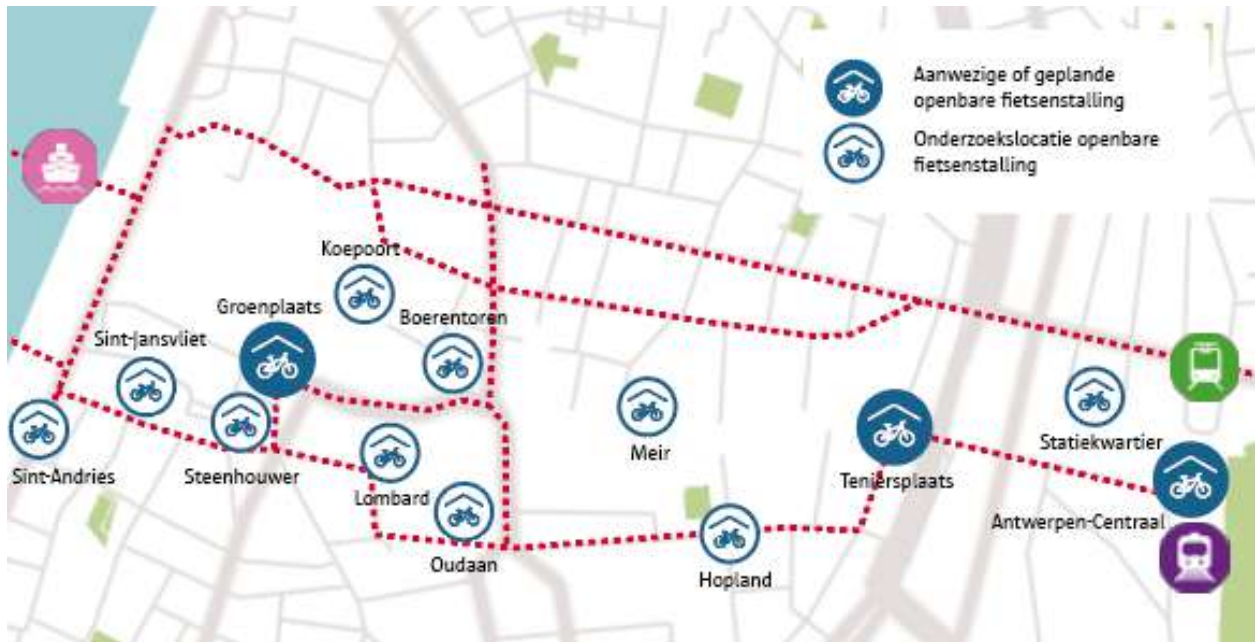
In het stadscentrum is het gebrek aan fietsenstallingen het grootst. Met de realisatie van parking Kooldok (175), Steendok (132), Groenplaats (800 geraamd) en een optimalisatie van fietsenparking Antwerpen-Centraal (raming plaatswinst nog niet bepaald), kwam er recent extra aanbod in de binnenstad of staat dit in de steigers.

Langs de Via Sinjoor, de centrale en drukke wandelroute van Antwerpen-Centraal naar de Schelde, is er vandaag maar 1 fietsparking (Teniersplaats), goed voor 297 plaatsen. Op strategische locaties in de onmiddellijke **omgeving van de Via Sinjoor wil de stad daarom beveiligde en comfortabele overdekte publieke fietsparkings realiseren**, die zo goed mogelijk aansluiten op het fietsroutenetwerk. Tegen 2030 zou dit moeten leiden tot plaats voor minstens 1.500 bijkomende fietsen.

Ook op andere plekken in de stad, waar de nood groot is en zich opportuniteiten voordoen, wil de stad nieuwe fietsparkings voorzien. De nieuwe fietsparkings moeten vlot toegankelijk zijn voor alle soorten fietsen en aangenaam en veilig aanvoelen.

Nieuwe fietsparkings sluiten best rechtstreeks aan op fietsroutes en zijn best gelegen **aan de rand van de voetgangersgebieden**. In de voetgangersgebieden zelf is er namelijk onvoldoende plaats om fietsen op het publiek domein te parkeren. Fietsers zijn er 'te gast'. In sommige delen van het voetgangersgebied is het wenselijk om fietsers op bepaalde momenten te weren om de voetgangerskwaliteit te waarborgen. Uitgangspunten hiervoor werken we verder uit binnen het voetgangersplan. Daarbij wordt ook ingezet op het creëren van aantrekkelijke fietsroutes rondom het voetgangersgebied.

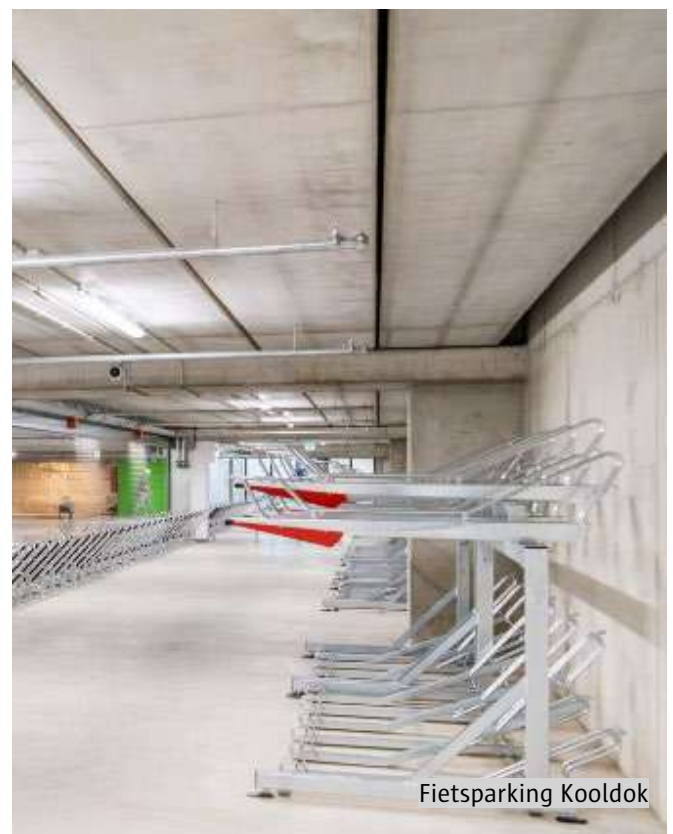
De stad zal onderzoeken of personeel kan ingezet worden in de (belangrijkste) fietsparkings om het **onthaal en de veiligheid** te waarborgen. De voordelen daarvan moeten afgewogen worden tegenover de stevige financiële kost.



Ook **andere faciliteiten** zoals lockers, materiaal om fietsen te herstellen, de mogelijkheid om kindwagens en paraplu's te ontfemen, onthaalpersoneel ook in laten staan voor onderhoud...worden onderzocht.

De inrichting **houdt rekening met minstens 10% 'buitenmaatse' fietsen** (naar richtcijfer Vademecum fietsvoorzieningen van Vlaanderen, juli 2022) zoals cargofietsen, longtailfietsen, fietskarren, fatbikes...

Daarvoor komen er grotere, aangepaste parkeerplekken en wordt de stalling vlot bereikbaar gemaakt (door met helling of lift te werken). Bepaalde stallingsfaciliteiten laten een flexibel gebruik toe (bvb. stallingsvakken met mogelijkheid om je fiets met een kabelslot te bevestigen).



Fietsparking Kooldok

2.4 Herkenbaarheid fietsparkings

We willen dat fietsers steeds de weg vinden naar fietsparkings. Stad Antwerpen wil zorgen voor herkenbaarheid en de nodige geleiding naar de beschikbare parkings. Daarnaast gebruikt de stad haar beschikbare communicatietools en grijpt het events aan om het bestaan van fietsparkings te communiceren en het gebruik ervan aan te moedigen.

2.5 Fietsparkeren aan slimme schakels

Heel wat pendelaars **combineren verschillende vervoermiddelen** tijdens hun woon-werkverkeer. Bij 81% procent van de gecombineerde verplaatsingen wordt een deel van de route afgelegd met de fiets. Als het aanbod van het openbaar vervoer verbetert, en dankzij verschillende applicaties ook makkelijker vindbaar wordt, verwacht de stad Antwerpen een verdere stijging van gecombineerde verplaatsingen.

Uitrol slimme schakels

Om overstappen verder te faciliteren en te stimuleren, is stad Antwerpen volop bezig met het uitrollen van '**slimme schakels**'. Dat zijn plekken waar reizigers eenvoudig kunnen overstappen tussen vervoersmodi, zoals bus, tram, deelfiets of -wagen.

Daarvoor stelde de stad een **uitvoeringsprogramma voor 130 'slimme schakels'** op. Fietsparkeren maakt onderdeel uit van elke slimme schakel. Na de bepaling van een algemene visie, startte de uitwerking van een aantal slimme schakels. Per locatie wordt de invulling bepaald.

De schakels moeten **makkelijk bereikbaar zijn met de fiets en goed uitgerust zijn** om fietsen comfortabel te stallen. Hoe belangrijker de schakel is in het netwerk, hoe hoger de prestatie-eisen en hoe meer capaciteit er nodig is.

De focus van fietsparkeren op een slimme schakel is gericht op:

1. kwaliteit;
2. sociaal veilige omgeving;
3. overdekte, afgesloten en/of bewaakte stallingen.

In 2022 keurde het college van burgemeester en schepenen de inrichting van de eerste 13 slimme schakels goed.



Park and Ride Linkeroever

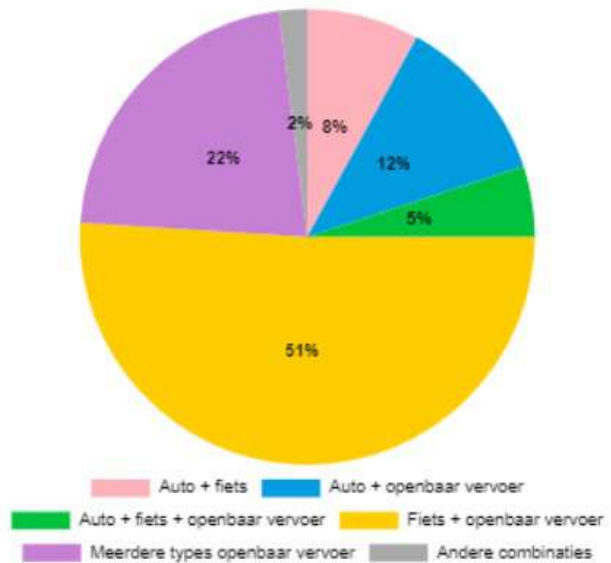


Fietsparkeren aan treinstations

Zowel de **kwantiteit als de kwaliteit van de fietsenstallingen** aan de stations moeten naar omhoog. Combimobiliteit zit in de lift. Steeds meer mensen gebruiken de fiets voor de eerste of laatste kilometer van hun traject. De stad stelt vast dat de fietsparkings aan stations goed gebruikt worden en nieuwe stallingen snel volgeraken, zodat verdere uitbreiding zich opdringt.

Stad Antwerpen treedt hiervoor in overleg met Infrabel en NMBS, maar werkt ook actief aan het opwaarderen van publiek domein van haar stationsomgevingen (Antwerpen-Zuid, Ekeren, Hoboken-Polder...). Meer en kwalitatievere fietsenstallingen, al dan niet bewaakt of afgesloten, zijn zowel bij de grote stations (Antwerpen-Berchem, Antwerpen-Centraal, Antwerpen-Zuid) als bij de kleinere stations (Ekeren, Luchtbal, Noorderdokken, Hoboken-Polder) nodig. Ook binnen het programma 'slimme schakels' komen de stationsomgevingen aan bod.

Combineren van vervoersmiddelen



Bron: Mobiliteitsenquête woon-werkverkeer werknemers 2022



Station Antwerpen-Centraal



Station Antwerpen-Berchem

2.6 Verdere uitrol buurtfietsenstallingen



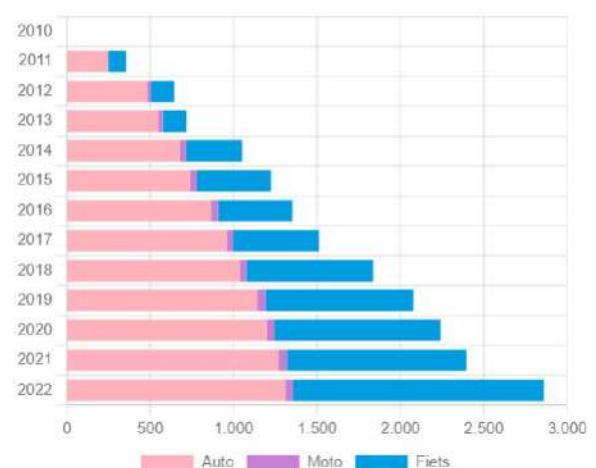
De stad breidt het aantal buurtfietsenstallingen verder uit. In die stallingen kunnen bewoners tegen een relatief lage kostprijs hun fiets overdekt parkeren op loopafstand van hun woning.

In 2022 telde stad Antwerpen **56 buurtfietsenstallingen, zowel binnen als buiten de Ring, samen goed voor 1.503 plaatsen**. Daarvoor gebruikte de stad bestaande private panden of stallingen die werden omgebouwd. De stad zoekt ook bij nieuwbouwprojecten telkens de mogelijkheden om nieuwe buurtparkings te voorzien.

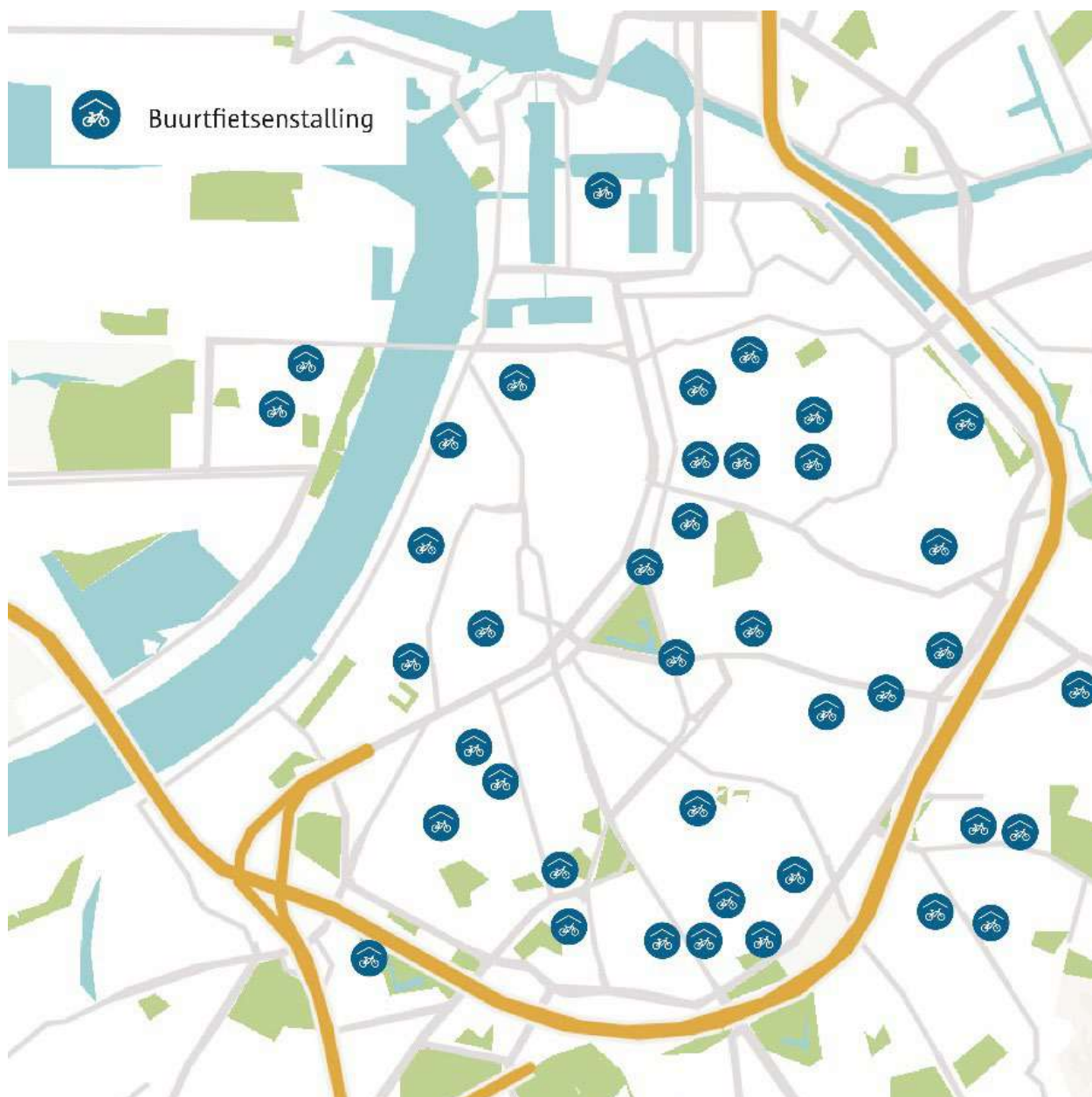
Stad Antwerpen onderzoekt aanvullend in elke buurtfietsenstalling welke **bijkomende faciliteiten** ze kan bieden zoals een oplaadpunt, locker, herstmateriaal of fietspomp.

Naast buurtstallingen in gebouwen zal de stad ook **afgesloten constructies met toegangsbeveiliging** voorzien op het openbaar domein. Een eerste werd al geplaatst in de Maria Theresialei.

Parkeerplaatsen in buurtparkings



Bron: Trendrapport Mobiliteit in Antwerpen 2022



2.7 Fietsen stallen op openbaar domein

In de publieke ruimte is er **nood aan kortparkeercapaciteit** zodat onder andere bezoekers, shoppers en horecaklanten met een gerust hart hun fiets kunnen parkeren voor boodschappen of afspraken in de stad. Om fietsgebruik te stimuleren, voorziet de stad in **straten en op pleinen** voldoende fietsenstallingen of ruimte om fietsen te stallen. Een **fietsparkeerstrategie** moet de oplossingen voor buurten met een hoge fietsparkeerdruk in kaart brengen.

Daarnaast blijft het voor bewoners ook mogelijk om voor een bepaalde locatie **fietsenstallingen aan te vragen**.

Tijdens evenementen kunnen tijdelijke **pop-upstallingen** zorgen voor voldoende fietsstalcapaciteit. Dit wordt samen met de organisator van een evenement besproken.

Maar de stad zal **fietsers ook sensibiliseren** om hun fietsen niet hinderlijk te stallen of aan allerlei straatmeubilair te bevestigen uit gemak, wanneer er in de onmiddellijke omgeving voldoende fietsenstallingen zijn.

Flankerend: efficiënt gebruik van stallingen en weesfietsen

Weesfietsen en fietswrakken die door niemand opgehaald worden, verlagen het aantal parkeerplaatsen die effectief beschikbaar zijn. **Door structureel weesfietsen op te ruimen, komt er fietsparkeercapaciteit vrij.** Bovendien is het een belangrijke maatregel om verloedering van het straatbeeld tegen te gaan.

De stad onderzoekt op welke manier het verwijderen van weesfietsen best kan gebeuren, bij voorkeur samen met externe partners. Jaarlijks haalt stad Antwerpen **tussen de 4.000 en 5.000 fietsen weg uit de publieke ruimte**. Slechts 5% hiervan wordt door eigenaars opgehaald. Tweemaal per maand wordt een lot van 30 fietsen verdeeld onder sociale (tewerkstellings-) organisaties zoals de Kringwinkel, De Wielredders, Antwerpse Fietschool, de Fietsbieb.... Ze kunnen deze fietsen een tweede leven geven en na een opknappbeurt gebruiken of verkopen.

Als er voldoende fietsparkeercapaciteit voorhanden is, kan de stad op het openbaar domein een **verbod instellen op parkeren buiten de daarvoor voorziene locaties** om onveilige en



hinderlijke situaties te voorkomen. Dat is bijvoorbeeld al het geval in de omgeving van het station Antwerpen-Centraal. De stad doet dit alleen als het echt nodig is.

Daarnaast wil de stad ook de **identificatie van achtergelaten (of gestolen) fietsen vergemakkelijken**. Dat kan door verschillende doelgroepen gericht te sensibiliseren om hun fiets te labelen en registreren. Dat kan bijvoorbeeld via een centraal registratieplatform met behulp van een sticker met chip om zo het risico op diefstal te verkleinen en de fiets sneller terug te vinden.

Parkeren deelfietsen

Freefloating deelfietsen worden meerdere keren per dag gebruikt en dat geldt ook voor de **stallingslocaties** voor deze fietsen.

Om hinder door deelfietsen te voorkomen, worden vaste fietsenstallingen voorzien of **dropzones**. Dropzones werken met geofencing: een gebruiker detecteert de locatie met de telefoon en kan de rit enkel daar afsluiten. Een dropzone kan eenvoudig worden aangepast, bijvoorbeeld in verband met tijdelijke vraag vanwege een evenement of een wijziging in het publiek domein.

Vaste fietsenstallingen zoals de **docking stations**, bieden het voordeel dat fietsen ordelijk geparkeerd worden en minimaal hinder veroorzaken op het openbaar domein.

2.8 Strategische projecten rond fietsparkeren

Realisaties 2015 – 2022

1. **Fietsparking Teniersplaats** (298 pl.) met camerabewaking en elektronische toegangsbeveiliging;
2. Beveiligde **fietsparking Steendok** (132 pl.);
3. Integratie overdekte fietsenstallingen met **camerabewaking in nieuwe P+R's** (Merksem 120 pl., Linkeroever 150 pl., Luchtbal 440 pl.);
4. Capaciteit voor **1.166 bijkomende fietsen in 25 nieuwe buurtfietsenstallingen**;
5. Tussen 2020 en 2024 werden er 2.474 **fietsnietjes** bijgeplaatst op openbaar domein. Het totaal staat nu op 19.365 nietjes;
6. Verplichting van een **evenementenvervoerplan** voor grotere evenementen met veel aandacht voor de fiets;
7. **Pop-upstallingen** tijdens grote evenementen (10 miles, top-weekends shopping, Ronde van Vlaanderen, Sinksenfoor,...).

Programma 2023 – 2025

1. Goedkeuring definitief **ontwerp voor de Groenplaats met ondergrondse fietsenparking**;
2. Bijkomende **nieuwe fietsparkings in het stadscentrum**:
 - a. ondergrondse fietsparking Kooldok (175 pl.) met toegangscontrole;
 - b. ondergrondse fietsparking Plantinkaai (125 pl.) met toegangscontrole;
3. Faciliteren ontwikkeling **nieuwe publieke fietsenstalling aan station Antwerpen-Berchem** (gekoppeld aan nieuwe kantoorontwikkeling aan de kruising van de Singel met de Posthofbrug);
4. Uitbreiding en kwaliteitsverbetering van de **fietsenstalling aan stations Antwerpen-Zuid en Hoboken-Polder**;
5. Onderzoek naar de verbetering en uitbreiding van de **fietsparking aan het**

Koningin Astridplein in samenwerking met de NMBS;

6. Systematische aandacht voor **bewegwijzering naar en communicatie over** fietsparkings;
7. Verbetering van de kwaliteit van **fietsenstallingen aan station Ekeren**;
8. Verdere realisatie van **nieuwe buurtfietsenstallingen**;
9. **Uitrol slimme schakels** op minstens 13 locaties (Station Antwerpen-Centraal, Mediaplein, Operaplein, Franklin Rooseveltplaats, Nationale Bank, Bist, Station Hoboken-Polder, Kioskplaats, Harmonie, Station Ekeren, station Antwerpen-Zuid, station Hoboken-Polder, Olympiade, Zwaantjes);
10. **Meer publieke fietsparkeerplekken** in de publieke ruimte, met aandacht voor veiligheid en toegankelijkheid;
11. Opmaak van een **plan fietsdiefstalpreventie** voor de komende jaren. Het plan zal integrale oplossingen moeten aanreiken die rekening houden met de verschillende aspecten van het probleem (GAS-boetes voor fietsdiefstal, **MyBike**, leen- of huurfiets bij diefstal eigen fiets, **gebruik van lokfietsen**, nieuwe technologieën,...).
12. De stad onderzoekt de **inzet van pop-upstallingen** tijdens drukke periodes (bv. solden, eindejaarsperiode,...).



Fietsparking Kooldok

1. **Uitvoering verschillende fietsparkings:**
 - Ondergrondse fietsparking Groenplaats;
 - Uitbreiding fietsparking station Antwerpen-Berchem (gekoppeld aan nieuwe kantoorontwikkeling aan de kruising van Singel en Posthofbrug);
2. Opstart **onderzoek naar bijkomende fietsparkings** verbonden aan een fietslus

rond het voetgangersgebied van de Via Sinjoor;

3. **Onderzoek of bestaande parkings voor wagens** deels omgevormd kunnen worden tot fietsparkings, bijvoorbeeld tijdens evenementen in de binnenstad;
4. **Vindbaarheid en zichtbaarheid** van fietsparkings verbeteren;
5. Verdere realisatie van **nieuwe buurtfietsenstallingen**;
6. **Deelfietsen en deelsystemen** blijvend ondersteunen en de overlast ervan minimaliseren.



Pijler 3 | Verhogen fietsveiligheid

Niet alleen het aantal fietsers stijgt, maar ook het aantal fietsongevallen en hun aandeel in de ongevalcijfers. Stad Antwerpen streeft net zoals Vlaanderen naar nul dodelijke ongevallen in 2040 en zet hard in op fietsveiligheid.





3.1 Uitdagingen fietsveiligheid

De stad focust in de eerste plaats op:

- ▶ vermijden dat fietsers en auto's met elkaar in conflict komen, door de inrichting aan te passen of de signalisatie te verbeteren;
- ▶ veilige, duidelijke en gebruiksvriendelijke fietsinfrastructuur, inclusief aangepaste verkeerslichtenregelingen;
- ▶ de snelheid op fietspaden beperken;
- ▶ handhaving van veilig gedrag in het verkeer van alle weggebruikers;
- ▶ veilig inrichten van verkeerswerven.

Niet alleen het aantal fietsers stijgt, maar ook het **aantal fietsongevallen en hun aandeel in de ongevalscijfers**. Door de toename van elektrische fietsen neemt ook hun aandeel in de ongevallenstatistieken toe.

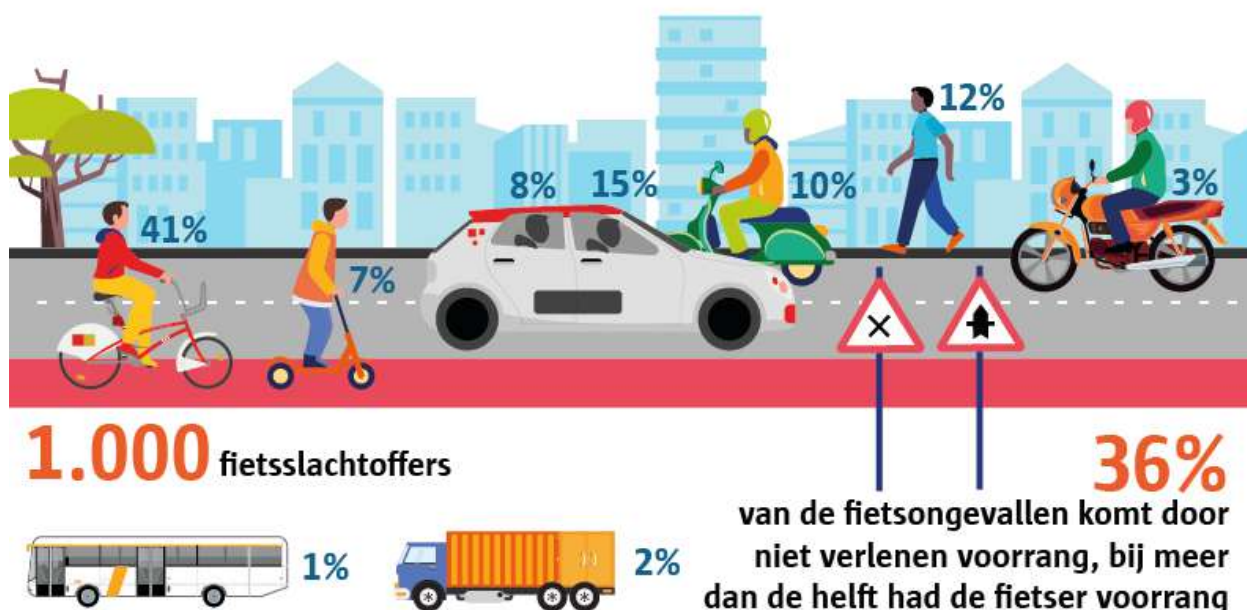
Daarnaast neemt ook het aandeel fietsongevallen toe waarbij **geen andere persoon betrokken** is. Oorzaken zijn onder meer te smalle fietspaden, slecht geplaatste paaltjes of straatmeubilair, uitstekende boordstenen, verzakte fietspaden, een slecht wegdek of tramsporen. Maar ook fietsers die rijden met **een zwaardere of snellere fiets**, of oudere mensen die dankzij de e-fiets langer blijven fietsen, vallen vaker met de fiets.

In 2022 werden er **1.000 fietsslachtoffers geregistreerd** in Antwerpen (waarvan 3 dodelijke slachtoffers): 58 daarvan reden met een speedpedelec, 285 met een gewone elektrische fiets en 657 met een niet-elektrische fiets. Het aantal fietsslachtoffers blijft jaarlijks (lineair) stijgen. In 2013 waren het er 728.

In het **Vlaams verkeersveiligheidsplan 2021-2025** staan fietsers en voetgangers centraal. De ongevallencijfers bij deze groep stijgen namelijk. Vlaanderen wil zorgen voor 25% minder dodelijke en (zwaar)gewonde fietsers in 2025 en 50% minder in 2030, ten opzichte van 2019. In 2040 stelt het Vlaams verkeersveiligheidsplan dat er geen dodelijke slachtoffers meer mogen vallen op Vlaamse wegen.

Door fietsveiligheid voorop te zetten, onderschrijft stad Antwerpen deze ambitie.

Verkeersslachtoffers in 2022



3.2 Een veilige infrastructuur voor fietsers

Stad Antwerpen zet in op een inherent veilige verkeersinfrastructuur: zones 30 of woonerven waar fietsers comfortabel en veilig kunnen rijden gemengd met autoverkeer, maar evenzeer veilige kruispunten en voldoende brede fietspaden. Verschillende soorten maatregelen dragen bij tot een veiligere fietsomgeving, en de stad gaat dan ook voor een doordachte combinatie van ingrepen:

Heraanleg van de infrastructuur met nieuwe en betere fietspaden en van woonerven en zone 30-straten met smallere rijbanen en verkeersremmende maatregelen dragen bij tot een veiligere fietsomgeving. De ontwerphandboeken van stad Antwerpen zijn hiervoor de richtlijn.

Bijkomende fietspadmarkeringen. Het gaat bijvoorbeeld om het aanbrengen van middenlijn op dubbelrichtingsfietspaden, richtingspijlen, dodehoekstickers, de aanduiding van dubbelrichtingsfietspaden vanuit zijstraten en bedrijfsuitritten in industriezones...

Maatregelen om de doorstroming en verkeerveiligheid te verbeteren. Op drukke fietsroutes wil de stad voldoende ruimte voorzien om afslagbewegingen en kruisingen zo vlot en veilig mogelijk te laten verlopen. Kruispunten bieden dan ook voldoende opstelruimte voor een groeiend aantal fietsers.

Aan **lichtengeregelde kruispunten** is conflicten vermijden altijd een uitgangspunt. Maar ook wachttijden beperken, openbaar vervoer vlot laten doorstromen en het effect op het autoverkeer aan andere kruispunten spelen mee. Voor fietsers wil de stad wachttijden zoveel mogelijk inperken. Bij de heraanleg van kruispunten wordt 'rechtsaf slaan bij rood licht' ingevoerd waar dat kan.

Op routes waar verkeerslichten snel na elkaar komen, wil de stad bekijken of er een groene golf voor fietsers kan ingesteld worden. Zo zullen die minder de neiging hebben om door het rood licht te rijden. Waar conflicten resten, geven knipperende waarschuwingslichten aan verkeerslichten (deelconflictlantaarns) voor autobestuurders en dodehoekstickers voor fietsers conflictsituaties duidelijker aan om voorzichtig rijden aan te moedigen.



Markeringen en signalisatie aan de Ruggeveldbrug

Vermijden van obstakels op fietsroutes. Objecten op en vlak naast het fietspad (paaltjes, verkeersborden...) worden het best en zo veel mogelijk vermeden. Indien objecten niet vermeden kunnen worden, dan zorgen we ervoor dat fietsers ze gemakkelijk kunnen zien en met voldoende afstand kunnen passeren. Als een hindernis op het fietspad toch onvermijdelijk is, dan wordt ze duidelijk gemarkeerd en zichtbaar gemaakt. Er wordt ook gekozen voor materialen die 'vergevingsgezind' zijn, en bij een eventuele aanrijding zo weinig mogelijk schade veroorzaken.

Werken aan fietscomfort, voor fietsers maar ook voor andere gebruikers van het fietspad, zoals elektrische steps blijft enorm belangrijk. Een fietspad of een fietsroute in goede staat, voorkomt onnodig en onverwacht uitwijken of eenzijdige valpartijen. Comfortabele routes zijn dus niet alleen prettiger om op te fietsen, maar ook veiliger. Stad Antwerpen wil daarom ook alle fietspaden onder haar beheer **versneld asfalteren**. Indien nodig en mogelijk worden daarbij ook andere verbeteringen gedaan, zoals het aanpassen en markeren van oversteekplaatsen, of het op- en afrijcomfort ter hoogte van zijstraten verbeteren waar dat nodig is.

Wegwerken van zwarte punten, zowel op de eigen wegen als op gewestwegen in overleg met Vlaanderen. Tussen 2018 en 2022 werden in Antwerpen 62 zwarte punten weggewerkt, dankzij verschillende soorten maatregelen. Voor ongeveer 50 locaties staan aanpassingen op de planning.

Stad Antwerpen houdt de identificatie en de aanpak van onveilige en zwarte punten hoog op de agenda met een **kort-op-de-bal beleid**. Samen met de lokale politie wordt elk ongeval met zwaargewonden of doden op erg korte termijn geanalyseerd. Waar nodig en mogelijk volgen dan snel de nodige ingrepen.



Cargofiets in de stad

3.3 'Nieuwe' fietsen en 'nieuwe' fietsers

Naast klassieke fietsen rijden op het fietspad vandaag ook elektrische steps, elektrische fietsen, speedpedelecs en cargofietsen. Die **diversiteit versterkt de modal shift**. Daarom wil de stad ze ook aanmoedigen. Tegelijk brengen deze nieuwe fietsers ook nieuwe uitdagingen met zich mee.

Geregeld melden fietsers aan de stad dat ze zich **opgejaagd en onveilig voelen** op het fietspad door snelle fietsen. Daarnaast ontvangt stad Antwerpen ook steeds meer meldingen van voetgangers die zich minder veilig voelen op stoepen of in voetgangersgebieden. Uit eigen metingen blijkt dat de snelheid op fietspaden vooral in de daluren stijgt. Een minderheid van de snelle fietsers houdt geen rekening met de drukte op het fietspad. Zij zorgen echter voor heel wat irritatie, hinder en onveilige situaties op het fietspad.

De stad **zet in op infrastructuur die beter rekening houdt met snelheidsconflicten (breed genoeg, ruimte voor in- en uitvoegen, indirect links,)**, en wil ook onaangepaste snelheid op het fietspad tegengaan. Vandaag voorziet de wegcode geen snelheidsmaximum op fietspaden. Om weggebruikers toch aan te moedigen om hun snelheid aan te passen aan de stedelijke context, installeerde de stad op de fietspaden onder haar beheer suggestieborden met '25 km/u' langs de fietspaden.

Niet alleen de snelheid, ook de **omvang en het gewicht van fietsen stijgt**, vooral door de cargobikes die steeds meer bedrijven en ondernemers gebruiken. Dat is zonder meer een positieve evolutie. Maar steeds meer zwaardere en hogere cargofietsen kunnen voor meer verkeersonveiligheid zorgen. De stad monitort de evolutie daarom en overlegt met de sector zelf. Soms zal het namelijk verstandig zijn om grote cargofietsen eerder **door straten met gemengd verkeer te laten rijden** in plaats van langs fietspaden. De slimme routeplanner en geografische data van stad Antwerpen zouden een dergelijke ontwikkeling kunnen faciliteren.

3.4 Aandringen op wijzigingen in de wegcode

De stad doet regelmatig voorstellen aan de federale overheid om de wegcode te updaten en te verhelderen of aan te passen aan een gewijzigde context.

- Zo zal de stad er bij de federale overheid op aandringen de mogelijkheid te onderzoeken om een **maximumsnelheid op fietspaden** op te nemen in de wegcode.
- Daarnaast wil de stad bekijken of het zinvol en haalbaar is om, net als voor elektrische deelsteps, **'lagesnelheidszones'** voor fietsers in te voeren.



3.5 Onveilig verkeersgedrag aanpakken

De stad focust in de eerste plaats op:

- ▶ snelheidsovertredingen van gemotoriseerd verkeer in zone 30 of op andere plekken waar fietsers gemengd met het autoverkeer rijden;
- ▶ parkeren/stilstaan op fietspaden;
- ▶ inhalen in fietsstraten;
- ▶ gevaarlijk inhalen van fietsers.

Niet alleen de infrastructuur, ook **gedrag van gemotoriseerd verkeer en fietsers** bepaalt de veiligheid op de weg. Informeren, sensibiliseren en handhaven is nodig om gedragsverandering te realiseren.

De meeste en zwaarste ongevallen met fietsers gebeuren met wagens en vrachtwagens. Ingrijpen op overtredingen van bestuurders die de

veiligheid van de fietsers in het gedrang brengen, zijn dan ook prioritair. Het gaat daarbij in de eerste plaats over het niet naleven van snelheidslimieten, gevaarlijk parkeergedrag of onveilig inhalen van fietsers.

Ook heel **wat fietsers gedragen zich onveilig** in het verkeer. Het meest voorkomende onveilige gedrag van fietsers houdt onder andere in:

- door het rood licht rijden;
- in de verkeerde rijrichting fietsen;
- onvoldoende verlicht of zonder licht fietsen;
- te snel rijden.

Ook hier wil de stad meer handhaven.

Lange wachttijden aan rode lichten maken dat fietsers sneller door het rood licht rijden. In punt 5.2 worden daarvoor al een aantal oplossingen aangereikt. Aftellichten zijn een bijkomende maatregel die het wachten kan verzachten. Daarnaast worden roodlichtrijders zoveel mogelijk gedetecteerd, bij voorkeur met cameradetectie. De stad bekijkt hoe ze fietsers kan laten weten dat ze gedetecteerd werden.

Met richtingspijlen en middellijnen informeert de stad fietsers over **de toegelaten rijrichting**, om spookfietsen te vermijden.

Met grote **jaarlijkse campagnes en gerichte acties** moedigt de stad verkeersveiliger gedrag bij alle weggebruikers aan. Ook punctuele campagnes rond specifieke thema's (bv. lichten) zijn mogelijk. Een sensibiliseringsactie gaat bij voorkeur gepaard met extra handhaving.

Stad Antwerpen bekijkt hoe ze verschillende groepen fietsers (jongeren, ouderen...) kan overtuigen om een **helm te dragen**.



Sensibiliseringsactie fietsverlichting winteruur

3.6 Schoolstraten en verkeerseducatie

De stad wil extra aandacht besteden aan jonge fietsers. Daarom is de laatste jaren gewerkt aan **veilige schoolomgevingen** en blijft de stad hierop inzetten.

Eerst en vooral kwamen er **vlaggen en wegmarkeringen** om automobilisten attent te maken op de nabijheid van scholen.

Daarnaast screende de stad aan welke scholen het mogelijk is om **een schoolstraat** in te richten. Dat zijn straten waar tijdens de begin- en einduren van de school gemotoriseerd verkeer verboden is. Na een screening bleken schoolstraten mogelijk te zijn voor 114 van de 440 scholen. Voor 103 schoolomgevingen is nog verder onderzoek nodig. **Bij een eventuele heraanleg wordt gestreefd naar een kindvriendelijke inrichting.**

In samenwerking met de stad werden ook **schoolroutekaarten ontwikkeld**. Die kaarten brengen de meest veilige routes in beeld, maar geven ook informatie over eventuele knelpunten op hun routes.

Bijkomende **korte opleidingen of bijkomende informatie** kunnen ook nuttig zijn voor oudere fietsers die voor het eerst een elektrische fiets aanschaffen of voor bestuurders van een speedpedelec.

3.7 Veilige werfsituaties

Waar fietsers **werven kruisen**, moet dat op een veilige en zo comfortabel mogelijk manier kunnen gebeuren. Als ergens nieuwe werken worden aangekondigd op het openbaar domein, wil de stad de fiets namelijk naar voor schuiven als snel en makkelijk vervoersmiddel. Het **'draaiboek werven'** van de stad biedt hiervoor een leidraad.

Waar er normaal gezien een fietspad is, moeten fietsers zoveel mogelijk de werf **kunnen passeren over een afzonderlijk pad**, zonder heel wat bijkomende oversteekbewegingen en moeilijk begrijpbare routes.

In de praktijk zijn er echter **nog te veel langdurige werven waar fietsers niet veilig of comfortabel**



kunnen passeren, zelfs op belangrijke fietsroutes. Te vaak wordt het goedgekeurde plan voor de signalisatie en de werfinrichting door aannemers niet of onvoldoende uitgevoerd op het terrein. De stad wil hiervoor meer en strengere werfcontroles uitvoeren.

Er zijn ook **goede voorbeelden**. Zo waren er vlotte verbindingen voor fietsers langs de werven Brabo II en de Plantin en Moretuslei. Die werfsituaties moeten de toon zetten.

3.8 Elektrische steps

Naast fietsers gebruiken ook mensen met andere vervoersmiddelen het fietspad en hun aantal groeit. Vooral de **e-step vraagt de nodige aandacht**. Er zijn er steeds meer en het aandeel ongevallen waarbij e-steps betrokken zijn, stijgt.

Om veilig e-stepverkeer te garanderen, zijn **naadloze aansluitingen op het fietspad met zo weinig mogelijk niveauverschil** extra belangrijk. Daarnaast moeten e-steppers ook gesensibiliseerd worden over hun rijgedrag en de voor hen geldende verkeersregels.

Uitdagingen voor veilig fietsen zijn dus ook belangrijk voor (e)-steps. Omgekeerd kunnen maatregelen die oorspronkelijk zijn ingevoerd voor steps (bv. lagesnelheidszones) ook inspirerend zijn voor het fietsbeleid.

3.9 Strategische projecten rond fietsveiligheid

Realisaties 2015 – 2022

1. **Aanpak van 65 zwarte punten**, waarvan ook een heel deel voor fietsers, zoals bijvoorbeeld:
 - a) Mercatorstraat - Belgiëlei - Van den Nestlei;
 - b) Wapenstilstandlaan - Potvlietstraat;
 - c) Luitenant Lippenslaan - Dokter Van de Perrelei;
 - d) Tweemontstraat - Van der Delftstraat;
 - e) Frederik van Eedenplein - Lode Zielenslaan;
 - f) Gloriantlaan - Frederik van Eedenplein;
2. **Zone 30** in quasi alle woonstraten in Antwerpen;
3. **Wegwerken van 230 conflicten** tussen auto's en voetgangers/fietsers aan verkeerslichten, binnen het project van de verkeerslichtencomputer (VLCC);

4. **Middenmarkering** op alle fietspaden met 2 richtingen die breder zijn dan 2,50 meter;
5. **Richtingspijlen** op heel wat fietspaden met 1 richting;
6. **Indicatieve snelheidsborden '25 km/u'** op de stedelijke fietspaden;
7. **Jaarlijkse hoffelijkheidscampagne** van de lokale politie, gericht naar alle verkeersdeelnemers;
8. **Sensibiliserings- en handhavingsacties** in parken waaruit veel meldingen kwamen van onaangepast rijgedrag van snelle fietsers;
9. **Sensibiliseringsborden en prikacties** in fietsstraten;
10. **Draaiboek werven**;
11. **Voorbeeldwerven** gerealiseerd, zoals Brabo II en de herinrichting van de Plantin en Moretuslei;
12. Potentieel voor **schoolstraten** in kaart gebracht en 45 schoolstraten ingericht.

Programma 2023 – 2025

1. Resterende **onveilige en zwarte punten** voor fietsers wegwerken;
2. **Screening van alle verkeerslichtenregelingen** tegen uiterlijk 2024 en vernieuwing waar nodig. De kruispunten



Signalisatie en markering dubbelrichtingfietspad in Zandvliet

- zullen zoveel mogelijk conflictvrij gemaakt worden;
3. **Fietsmarkingen** (richtingspijlen) op alle fietspaden aanbrengen tegen 2025 om fietsers nog beter aan te geven of ze op een enkel- of dubbelrichtingsfietspad rijden;
 4. **Dodehoekstickers** op fietspaden aanbrengen op kruispunten met verkeerslichten waar nog conflicten bestaan tussen fietsers en gemotoriseerd verkeer bij het rechtsaf slaan;
 5. De stad Antwerpen liet op een tiental locaties verkeersborden aanbrengen die een vrije rechtsaf voor fietsers mogelijk maakt bij rood licht. **Evaluatie** van het gebruik van dit verkeersbord;
 6. Onderzoek naar de mogelijkheid voor een **groene golf voor fietsers** op bepaalde fietsroutes;
 7. Markeren dubbelrichtingsfietspaden op kruispunten en bedrijfsuitritten in **industriezones**;
 8. **Fietspaden asfalteren** die onder beheer van stad Antwerpen vallen.
 9. Bij de heraanleg van wegen zoveel mogelijk **fietscomfort verhogen**;
 10. **Detectie bij verkeerslichten** voorzien, waar mogelijk cameradetectie in plaats van drukknoppen;
 11. **Wachtruimte voor fietsers** aan drukke kruispunten met verkeerslichten vergroten;
 12. Een actieplan uitwerken voor de sensibilisering en handhaving in verband met **zone 30, fietsstraten en het verbod om fietsers in te halen** in smalle straten (voor automobilisten);
 13. Een actieplan uitwerken voor de sensibilisering en handhaving in verband met **stoppen voor rood licht, spookfietsen en onaangepaste snelheid** op fietspaden (voor fietsers);
 14. Verdere **installatie van aftellichten** aan kruispunten met verkeerslichten;
 15. Actieplan voor de **verwijdering van paaltjes** en opstart ervan;
 16. Aandringen op **aanpassingen aan de wegcode** bij de federale overheid.

In de steigers 2025 – 2030

1. Verdere **campagnes** rond gedrag in het verkeer;
2. Actieplan voor **verscherpte werfcontroles** opstellen;
3. Een **snelheidsmaximum** op fietspaden onderzoeken en stappen zetten om die wettelijk te verankeren;
4. Wenselijkheid en haalbaarheid onderzoeken van **lagesnelheidszones** voor fietsers (naar analogie met de elektrische deelstep).



Sensibiliseringsactie snelle fietsen in parken

Pijler 4 | De keuze voor de fiets stimuleren

De voorbije jaren ontwikkelde de stad Antwerpen met haar programma 'Slim naar Antwerpen' een geïntegreerde aanpak om bewoners, bezoekers, studenten, werkgevers en werknemers te verleiden tot een *modalen mental shift*.

Wat startte als een communicatiecampagne, groeide snel uit tot een uitgebreid programma waarin de stad met haar stakeholders werkt aan innovatie en gedragsverandering.

De stad ontwikkelde de voorbije jaren specifieke producten en projecten om gedragsverandering te stimuleren, zoals onder andere een multimodale routeplanner (zie hoofdstuk smart city), de marktplaats voor mobiliteit en een pakket aan ondersteuningsmaatregelen voor werkgevers.





4.1 Fietsen stimuleren bij werkgevers en werknemers

Een aanzienlijk aandeel van de verplaatsingen in en naar Antwerpen zijn **werkgerelateerde verplaatsingen**. Wil stad Antwerpen de modal shift naar meer fietsverplaatsingen realiseren, dan zijn werkgevers en ondernemers dus een erg belangrijke partner.

Met de werkgeversaanpak ondersteunt de stad werkgevers bij hun **fietsbeleid**. Het aanbod is breed. Reisadviesgesprekken en bereikbaarheidsfiches helpen werknemers om een passende route en vervoersmiddel te vinden. Een proefaanbod geeft werknemers de kans om nieuwe vervoersmiddelen te testen (bv. speedpedelecs, e-fietsen, stadsfietsen, vouwfietsen, fietskarren, bakfietsen, Velo-deelfietsen, openbaar vervoer, waterbus).

De **kortingsregeling voor verplaatsingen met de (e)-fiets** gaf fietsers dan weer een financieel duwtje in de rug (deze maatregel liep in 2023 af).

Stad Antwerpen gaat ook **actieve partnerschappen aan om fietsgebruik te stimuleren**. Eind 2021 lanceerden de bedrijven Evonik en BASF samen met stad Antwerpen, het district Berendrecht-Zandvliet-Lillo en de gemeentes Woensdrecht, Essen, Kalmthout, Wuustwezel en Stabroek het idee om de krachten te bundelen voor meer duurzaam woon-



werkverkeer in de havenregio met focus op de fiets. Dat gebeurde samen met de provincie Antwerpen, Port of Antwerp Bruges en de werkgeversorganisatie Voka Antwerpen Waasland.

De samenwerking resulteerde in het **'Charter fietsbeleid Polder'** met als visie dat gemeenschappelijk en doordacht investeren in fietsbeleid bijdraagt aan een betere bereikbaarheid, economische slagkracht van de regio en verhoogde verkeersveiligheid.

Ook voor goederentransport wordt de fiets steeds meer een optie. Cargofietsen duiken vaker op in het straatbeeld, in alle maten en gewichten. De stad overlegt met bedrijven en ondernemers over **meer en betere fietslogistiek**. Ook bij de opmaak



2.121

deelnemers
kortingsregeling (e)-fiets



90%

blijft fietsen na
testperiode

6.470.965 km

gefietst of 162 keer
rond de aarde



van het *sustainable urban logistics plan* (SULP) krijgt fietslogistiek een plek.

4.2 Innovatieve oplossingen voor mobiliteit stimuleren

De **marktplaats voor mobiliteit** wil meer slimme en duurzame verplaatsingen stimuleren dankzij een sterke uitbreiding van mobiliteitsdiensten in de Antwerpse regio. De focus ligt op oplossingen die op korte termijn de verkeersdruk verminderen en die gebruikers ertoe aanzetten om structureel hun gedrag aan te passen.

De marktplaats voor mobiliteit stimuleert individuele ondernemers of consortia van ondernemers om snel hun oplossingen te ontwikkelen op maat van Antwerpen. De geselecteerde projecten krijgen zowel **inhoudelijke als financiële ondersteuning**.

De **stad organiseert hiervoor projectoproepen**. Die kunnen algemeen zijn of zich concentreren op een bepaald thema. De voorbije jaren waren er thematische projectoproepen rond stedelijke logistiek (2020) en MaaS (2019) en 4 algemene projectoproepen (2016 – 2017 – 2019 – 2023). Projecten kunnen ook de fiets als focus hebben.

4.3 Bewoners warm maken voor de fiets

De stad **startte haar bewonersaanpak in 2016** met een kwantitatieve, demografische analyse gevolgd door een kwalitatieve bevraging van de bewoners. Deze data vormden de basis voor een communicatiestrategie. Die had tot doel om bewoners meer te nadenken over alternatieve manieren om zich te verplaatsen en lijstte mogelijke partners, kanalen en communicatiemethodes op.

Stad Antwerpen wil bewoners onder andere meer op de fiets krijgen **dankzij communicatie en campagnes**. Slim naar Antwerpen bouwde een grote merkbekendheid op in zowel Antwerpen als de rest van Vlaanderen. Die werd opgebouwd via evenementen en marketingcampagnes via radio, print, affiches, een website en social media.

Kleine en grote campagnes **op verschillende ankermomenten tijdens het jaar** leggen telkens

de focus op een vervoersmiddel (bijvoorbeeld de fiets), vervoersmiddelen combineren of hulpmiddelen om een slimme route te vinden zoals de website en app van Slim naar Antwerpen. Zodra reizigers zich bewust zijn van alternatieve manieren om zich te verplaatsen, moeten ze die ook kunnen uitproberen. Daarvoor zijn **naast een divers aanbod ook de nodige incentives** nodig. De stad deed met succes een beroep op technieken als *gamification* (speelse manieren om mensen aan te moedigen een nieuw vervoersmiddel uit te proberen), en nudging (kleine, onopvallende stimulansen om bepaalde keuzes te maken).

Een **reeks gebruikersprofielen** ondersteunt reizigers om een bij hen passende keuze te maken. Informatie over bijvoorbeeld fietsroutes en fietsparkeren helpt verder om barrières weg te nemen.

De communicatiestrategie wil niet alleen meer mensen op de fiets krijgen maar ook wie al fietst, **vaker laten fietsen**. Elke kleine of grote stap vooruit is waardevol.



4.4 Strategische projecten rond fiets stimuleren

Realisaties 2015 – 2022

1. **Begeleiding van 144 werkgevers** binnen de werkgeversaanpak, samen goed voor meer dan 71.000 werknemers;
2. **Projectoproep** stedelijke logistiek (2020), een projectoproep MaaS (2019), en 4 algemene projectoproepen (2016 - 2017-2019 - 2023). De stad ondersteunde onder andere B2Bike, Cloudbike, Blue-Bike, Anyways, Whim, Critical Maas Experience, Mobit, DHL Express, Cargo Velo Antwerpen, Bicykel, City Depot,...;
3. **Campagnes onder Slim naar Antwerpen** naar verschillende doelgroepen;
4. **Mobilotheek** beschikbaar gesteld voor alle werkgevers die zich inschreven in de werkgeversaanpak;
5. Via de **kortingsregeling (e)-fiets** schaften 2.121 werknemers een (e)-fiets aan;
6. Ontvangst van de **Civitas Citizen and Stakeholder Engagement Award 2019**.

Programma 2023 – 2025

1. Verdere **ondersteuning van modal shiftprojecten**, inclusief degenen die fietsen stimuleren, binnen de werkgeversaanpak van Slim naar Antwerpen;
2. Verderzetten van **de werkgeversaanpak, bewonersaanpak en de marktplaats** voor mobiliteit;
3. Herwerken **startpagina van de website** www.slimnaarantwerpen.be om nog meer gedragsverandering te stimuleren en het gebruiksgemak te verbeteren;
4. Verdere ontwikkeling methodologie met onder andere een **online test en incentives** om verplaatsingsgedrag aan te passen en een probeeraanbod;
5. **Jaarlijks evenement** Antwerpen Shift op de autoloze zondag.

In de steigers 2025 – 2030

1. **Fietscultuur verder versterken** door campagnes en acties, waar mogelijk met partners (middenveld, fietshandelaars, deelfietsaanbieders...)
2. Blijven **evalueren en bijsturen** van de acties van Slim naar Antwerpen op maat van de verschillende doelgroepen;
3. **Samenwerken met stakeholders** in wijken en districten waar de verkeersdruk het hoogst is.

Pijler 5 | Voor iedereen een fiets

De stad wil dat iedereen over een fiets beschikt. Dat kan een eigen fiets zijn maar ook een deelfiets of een leasefiets. Zo kan iedereen het gemak en het plezier van een fiets ervaren en van Antwerpen mee een echte fietsstad maken.





5.1 Fietsbezit Antwerpse gezinnen

De laatste jaren **stagneert het fietsbezit** in pure cijfers. Anderzijds bezitten meer Antwerpse gezinnen minstens één **elektrische fiets** (27,7% t.o.v. 15,2% in 2019) of een **speedpedelec** (3,1% t.o.v. 1,3% in 2019). Naar alle verwachtingen zal dat aandeel elektrische fietsen verder stijgen, onder andere doordat steeds meer werkgevers **leasingformules** aanbieden aan hun werknemers.

Hoewel het fietsbezit stagneert, hebben toch steeds meer Antwerpenaren een fiets tot hun beschikking. **Het gebruik van deelfietsen blijft namelijk stijgen**. De stad Antwerpen investeert sterk in de stadsfiets Velo en in de ondersteuning en opvolging van (potentiële) aanbieders van freefloating deelfietsen.

In het straatbeeld zijn ten slotte steeds meer fietsen te zien die je **op langere termijn kan huren**, zoals de Swapfiets.

5.2 Groeiend aanbod aan deelfietsen

Stad Antwerpen wil het aanbod aan **deelfietsen verder uitbreiden en ondersteunen** in woonbuurten maar ook op slimme schakels. Slimme schakels zijn vervoersknooppunten waar een deelfiets ideaal is om de eerste of laatste kilometer af te leggen, bijvoorbeeld tussen een station of Park and Ride en de eindbestemming.

In 2023 waren er voor het eerst **meer dan 10.000 deelfoertuigen ter beschikking** in Antwerpen. Meer dan de helft daarvan zijn deelfietsen. Dit succes is onder andere te danken doordat de stad investeerde in een goed regelgevend kader, monitoring en een goede samenwerking met de verschillende aanbieders.

In 2022 verwelkomde stad Antwerpen de eerste **aanbieder van deelmobiliteit**. De Antwerpse vervoerregio lanceerde van haar kant in 2022 (elektrische) deelfietsen die ook in de stad te vinden zijn.

Dankzij **een eigen multimodale mobiliteitsmanager** kan de stad het gebruik van deelmobiliteit beter monitoren én de



Groeiend aanbod deelmobiliteit

exploitatievoorwaarden eenvoudiger handhaven bij de deelaanbieders.

De lopende concessie van stad Antwerpen met Service2cities voor **het deelfietsensysteem Velo loopt af op 26 februari 2027**. Naar aanleiding daarvan doet stad Antwerpen alvast het nodige denkwerk onder andere door deel te nemen aan de benchmarkstudie rond deelfietsensystemen die de stad Brussel opstartte.

Daarbij worden verschillende opties tegen het licht gehouden: verschillende systemen zoals freefloating en station-based deelfietsen of combinaties tussen deelmobiliteit en openbaar vervoer. De stad denkt daarbij niet enkel aan de klassieke deelfietsen, maar ook aan deelsteps of deelmobiliteit en elektrische fietsen.



Bron: Trendrapport Mobiliteit in Antwerpen 2022

5.3 Fietsen voor kansengroepen

Er zijn nog altijd heel wat **Antwerpenaren die nooit hebben leren fietsen**, zich (te) onzeker voelen in het verkeer of al lang niet meer hebben gefietst. Kunnen of durven fietsen maakt het voor heel wat mensen echter eenvoudiger om een job te vinden of deel te nemen aan het maatschappelijke leven.

Daarom biedt **de fietsschool van stad Antwerpen** een lessenpakket aan voor volwassenen. In een aantal modules leren volwassenen technisch fietsen en zich veilig en zelfzeker(der) op de fiets verplaatsen. De fietsschool merkt dat er na de lessenreeks geregeld deelnemers zijn die in de praktijk niet fietsen omdat ze niet over een fiets beschikken. Voor lage inkomensgroepen is ook de financiële drempel voor een deelfiets vaak nog te hoog.

Met **het project 'zwerffietsen'** zorgt de Antwerpse fietsschool voor betaalbare fietsen voor cursisten van fietslessen. Het zijn meestal weesfietsen die terug rij klaar gemaakt worden en aan een voordelige prijs verkocht. Zo stijgt de kans dat de 'nieuwe fietsers' ook blijven fietsen.

Ook **het project 'Antwerpen op wieltjes'** maakt fietsbezit toegankelijker. Zij voorzien een uitleensysteem voor degelijke kinderfietsen. Ouders lenen de kinderfiets voor een periode van één jaar en betalen hiervoor een jaarlijks lidgeld en een eenmalige waarborg. De waarborg krijgen ze terug wanneer ze de fiets in goede staat terugbrengen.

Daarnaast wil de stad een projectvoorstel of **projectoproep opstarten rond aangepaste fietsen** (rolstoelfietsen, plateaufietsen, riksja's, tandems, driewielers, ...).



Fietsschool Antwerpen

5.4 Strategische projecten om een fiets voor iedereen te realiseren

Realisaties 2015 – 2022

1. **Groei van 1.800 deelfietsen in 2015 naar 5.373 in 2022.** Het aantal ritten steeg hierdoor eveneens fors: van 3.523.850 ritten in 2015 naar 6.028.472 ritten in 2022;
2. Gevoelige **verhoging van het aanbod van Velo** in 2017 en uitbreiding naar districten (alle districten behalve Ekeren, Berendrecht, Zandvliet en Lillo). Het aanbod wordt ook permanent geëvalueerd. In juli 2022 werden nog 6 nieuwe stations geopend met in totaal 200 deelfietsen;
3. **Lancering van deelfietsen door Lantis** in het tweede en derde kwartaal van 2022 met 1.650 fietsen in de hele Antwerpse Vervoerregio. In de stad Antwerpen zijn er 736 deelfietsen (waarvan ook een deel elektrisch), waarmee er nu ook in Ekeren, Berendrecht, Zandvliet en Lillo deelfietsen zijn. Elk district kan, als het financiering voorziet, dit netwerk verder aanvullen met bijkomende locaties;
4. Stad Antwerpen startte in juni 2022 met een aanbod van **125 deelbakfietsen**, verspreid over dropzones in de stad;
5. De **Fietsbieb** in Antwerpen, gelokaliseerd op 3 vestigingen, kende een 600-tal ontleners in 2023. Binnen de fietsbieb Antwerpen zijn er ongeveer 900 fietsen in omloop.



Programma 2023 - 2025

1. Blijven **ondersteunen en uitbouwen van aanbod van deelfietsen** binnen het exploitatie- en reguleringskader van stad Antwerpen;
2. **Handhaven van exploitatievoorwaarden** bij aanbieders aan de hand van monitoringtool. Zie verder onder hoofdstuk 'Innovatie';
3. Verderzetten **project rond zwerffietsen**;
4. **Aanbod aan aangepaste fietsen** bekijken en uitwerken: rolstoelfietsen, plateaufietsen, riksja's, tandems, driewielers;
5. Voorbereiden **nieuwe marktoproep deelfietsen** naar aanleiding van het aflopen van de overeenkomst voor Velo.

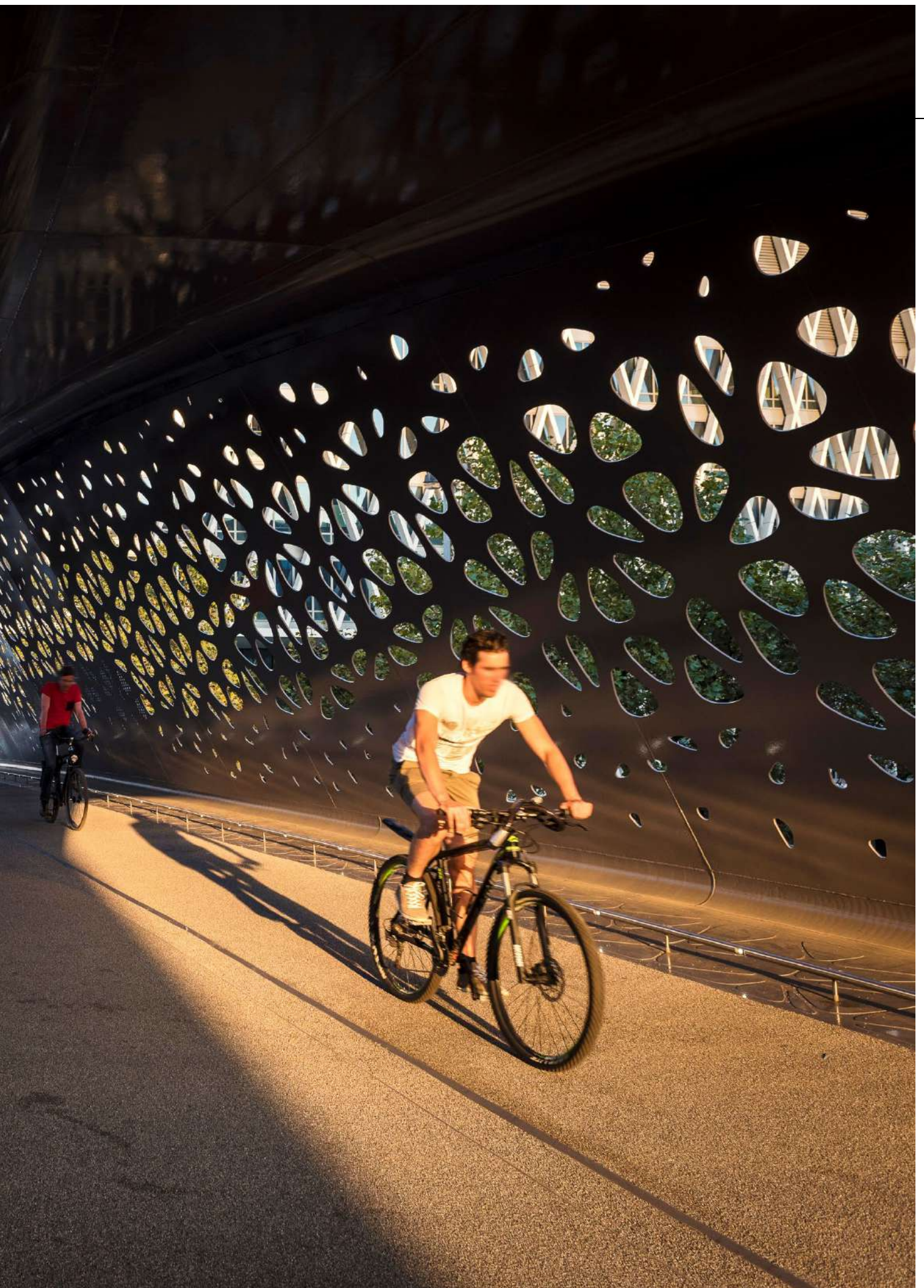
In de steigers 2025 – 2030

1. **Nieuwe concessie ter opvolging van Velo** (tot 2027) in de markt zetten;
2. Bekijken of fietsdelen een oplossing kan zijn voor **vervoersarmoede**;
3. **Uitbreiden station-based fietsdelen** naar Park and Rides, campus Drie Eycken (Wilrijk) en een robuuster aanbod voorzien in sommige buurten.

Pijler 6 | Smart city voor fietsers

De toepassing van slimme technologie is een rode draad doorheen het fietsbeleid. Ze helpt om fietsverkeer performanter en veiliger te maken. Maar ook technologie voor wagens kan een grote impact hebben op fietsveiligheid, zoals de intelligente snelheidsaanpassing in een auto of slimme routeplanners voor vrachtverkeer.





6.1 Fietsgebruik permanent monitoren

Door **fietsdata te verzamelen, beheren en analyseren**, wil de stad haar fietsbeleid beter ondersteunen, onderbouwen, monitoren en sturen.

De Antwerpse monitor is een enquête die het team marktonderzoek van de stad sinds 2010 gebruikt om informatie over uiteenlopende onderwerpen te verzamelen. Op basis van de monitor en een tweejaarlijkse mobiliteitsenquête bij bewoners, bezoekers en werknemers **berekent de stad de modal split voor verplaatsingen in en naar de stad**. Zo behoudt stad Antwerpen een goed zicht op onder andere fietsbezit en fietsgebruik voor verschillende soorten verplaatsingen.

De stad wil bekijken hoe de impact van aanpassingen aan de **fietsinfrastructuur kan gemonitord worden**. Naast bevragingen zijn ook trackingsgegevens van fietsen daarvoor een mogelijke bron.

De **multimodale mobiliteitsmanager** die al is beschreven in deel 5 maakt het mogelijk om het gebruik van freefloating deelfietsen te monitoren. Dat geeft niet alleen inzicht in gebruik en verplaatsingen maar maakt het ook mogelijk om na te gaan of aanbieders de exploitatievoorwaarden die hun zijn opgelegd, respecteren.

6.2 Meer telpunten voor het fietsmeetnet

72

De voorbije jaren bouwde de stad haar fietsmeetnet uit met **telpunten op strategische locaties**. Wanneer er nieuwe fietsinfrastructuur op strategische locaties bijkomt, zal de stad ook bijkomende telpunten installeren.

Daarnaast wil de stad onderzoeken hoe **trackingsystemen van fietsen** gebruikt kunnen worden om een nog beter beeld te krijgen van het gebruik van het fietsnetwerk. Hiervoor zal de stad pilootprojecten bespreken met de logistieke sector en deelfietsaanbieders.



Fietstelpunt Mercatorstraat

6.3 Vlot en veilig parkeren

Vandaag heeft stad Antwerpen **weinig data over fietsparkeren** in de stad, zowel in overdekte fietsenstallingen als op straat. De stad bekijkt hoe ze deze ontbrekende data het best kan verzamelen.

Een optie is om de **Antwerp City Observer** hiervoor te gebruiken. De Antwerp City Observer is een scanwagen die stad Antwerpen in de eerste plaats inzet om nummerplaten te lezen en dus ingeschakeld zal worden voor parkeerhandhaving. Maar daarnaast kan het voertuig ook andere elementen of objecten in de openbare ruimte herkennen en analyseren. Die data kunnen onder meer gebruikt worden om:

- te detecteren in welke buurten de **nood aan bijkomende fietsparkeerplaatsen** het hoogst is;
- **proactief oplossingen** uit te werken voor straatparkeren in bepaalde straten of buurten;
- de nood aan fietsparkeerplaatsen in te schatten bij **heraanleg van straten en pleinen** of bij aanvragen voor bijkomende stallingen in de publieke ruimte;
- de **nodige capaciteit** voor nieuwe fietsparkings beter in te schatten.

Stad Antwerpen wil ook **slimme toepassingen ondersteunen** in fietsparkings, bijvoorbeeld om vrije plaatsen aan te geven en de parkeerbezetting te monitoren. Als de slimme toepassingen op voldoende locaties zijn geïnstalleerd, bekijkt de stad of er, net als voor de autoparkings, een dynamische bewegwijzering voor fietsenparkings kan komen.

Op slimme schakels zal de stad **in 2023 de eerste beveiligde fietsenparkings openen** waar fietsers online plaatsen kunnen reserveren. De eerste 5 geplande locaties zijn Bist (Wilrijk), P+R Olympiade (Antwerpen), P+R Schoonselhof (Hoboken), Station Luchtbal (Antwerpen) en Zwaantjes (Hoboken).

Samen met Fietsberaad Vlaanderen ontwikkelde de stad het **fietsparkeerplatform 'Velopark'** dat het fietsparkeeraanbod in Vlaamse gemeenten in kaart brengt. Dat platform kan verder uitgebouwd worden met faciliteiten voor gebruikers: bijvoorbeeld om een plek te reserveren, de bezetting van een stalling te checken of na te



Scanwagen stad Antwerpen

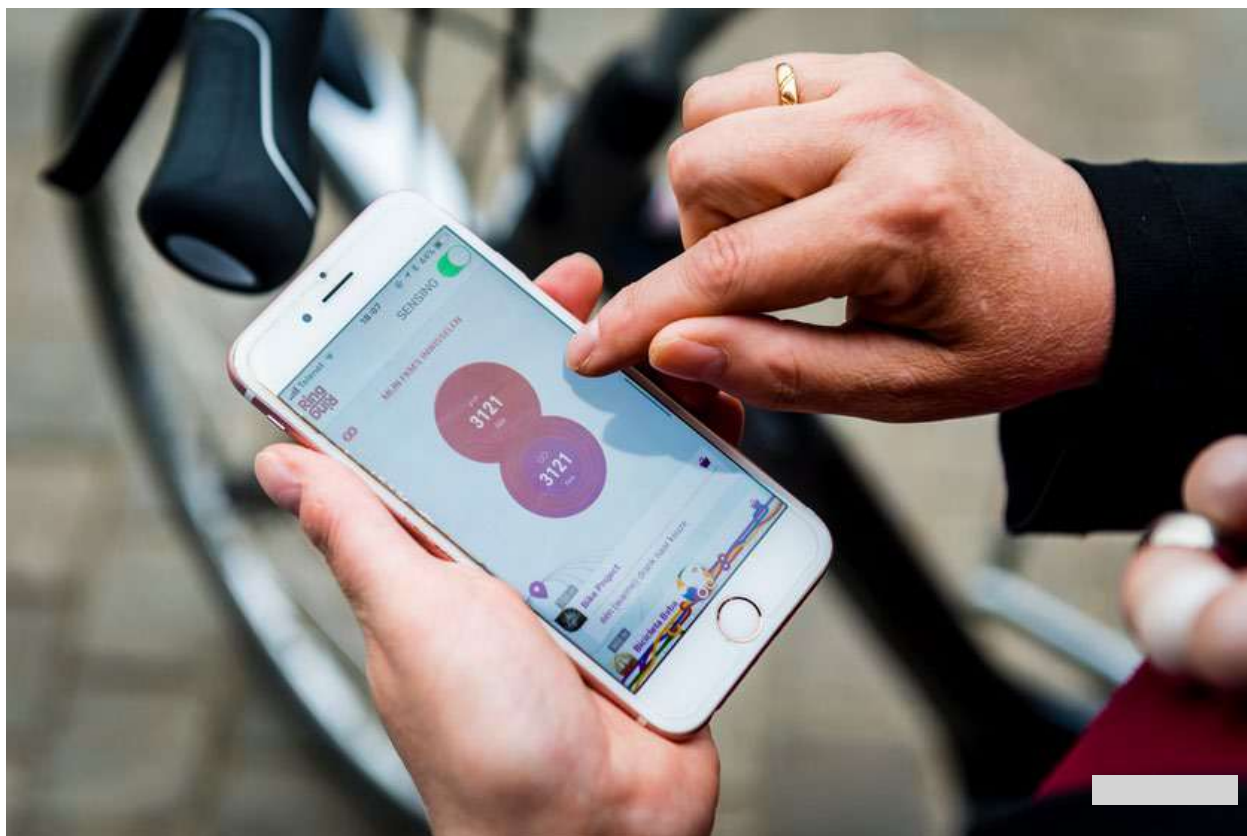
gaan of er ergens een buurtstalling aanwezig is of daar een aanvraag voor te doen.

Om fietsdiefstal tegen te gaan, bekijkt stad Antwerpen op welke manier ze het **fietsregistratiesysteem** Mybike actief kan ondersteunen. Mybike is vervlochten op het federale en Vlaamse beleidsniveau waardoor gestolen en gevonden fietsen op veel grotere schaal in eenzelfde databank terechtkomen.

6.4 Fietsveiligheid verhogen

Aftellichtjes aan verkeerslichten geven fietsers een indicatie hoelang ze nog moeten wachten voor rood en verminderen zo de neiging om door het rood licht te fietsen. Na optimalisatie van de wachttijden, zal de stad onderzoeken hoe het de werking van die lichtjes kan verbeteren voor de fietsers. Vooral op erg dynamische kruispunten met variabele groentijden voor openbaar vervoer, wagens, voetgangers en fietsers, kan dit vandaag nog beter.

Dankzij detectie van fietsers kunnen **verkeerslichten op een dynamische manier op groen springen** als er fietsers in de buurt zijn. Waar mogelijk gebeurt dat op basis van **automatische detectie**. Als dat niet mogelijk is, kunnen fietsers groen licht **aanvragen met een drukknop**. Die wordt waar mogelijk binnen het comfortabel bereik van wachtende fietsers geplaatst.



Aan verkeerslichten waar nog conflicten zijn tussen rechtsafslaande voertuigen en rechtdoorgaande fietsers of voetgangers, plaatst stad Antwerpen een **bijkomend waarschuwingslicht** dat autobestuurders attent moet maken op de mogelijke aanwezigheid van overstekende voetgangers en fietsers. Stad Antwerpen wenst deze 'conflictlantaarns' daarnaast te ondersteunen met 'dodehoekstickers' op de fietspaden en bijkomende waarschuwingsborden voor afslaande voertuigen.

6.5 Keuze voor de fiets stimuleren

De voorbije jaren gebruikte de stad al heel wat technologie om fietsgebruik te stimuleren:

- De **RingRing-app** van Slim naar Antwerpen stimuleerde werknemers om de shift naar de fiets te maken;
- In de **multimodale routeplanner** van Slim naar Antwerpen wordt de fiets voor korte verplaatsingen als meest favoriete vervoersmiddel naar voor geschoven;
- In die routeplanner krijgen gebruikers ook **routes met deelfietsen** voorgesteld;
- Een app informeert gebruikers over de **beschikbaarheid van de Sint-Annatunnel en het Sint-Annaveer**. Op termijn zal die app ook aangeven wanneer de toekomstige Schelde-fietsbrug open is.

6.6 Strategische projecten rond de smart city voor fietsers

Realisaties 2015 – 2022

1. Ontwikkeling van de **multimodale routeplanner** die de fiets voorstelt als eerste keuze voor korte verplaatsingen (< 7,5 km). De routeplanner biedt ook de mogelijkheid onderscheid te maken tussen de vlotste, kortste en meest comfortabele fietsroute;
2. Gebruik van de **RingRing-app voor de ondersteuning van de kortingsregeling** voor de (e)-fiets binnen de werkgeversaanpak van Slim naar Antwerpen;
3. **Uitbreiding van het fietsmeetnet** van 2 naar 26 vaste telpunten op strategische fietslocaties;
4. **Cameradetectie** van fietsers aan lichtengeregelde kruispunten;
5. Een **tweejaarlijkse mobiliteitsenquête** en tussentijdse bevraging over het verplaatsingsgedrag van Antwerpenaren via de Antwerpse monitor;
6. Verzameling van **floating bike data** in het kader van Europese projecten (See.Sense en Kiss My Bike in het project Synchronicity in 2019);
7. Bijdrage aan de opstart van het **fietsparkeerplatform Velopark** onder beheer en coördinatie van Fietsberaad Vlaanderen.

Programma 2023 – 2025

1. **Mobiliteitsenquête** in 2024;
2. Verdere **uitbreiding fietsmeetnet** op strategische locaties wanneer opportuniteiten zich voordoen (synergie met aanleg nieuwe fietsinfrastructuur);
3. Opening van **beveiligde fietsenstallingen** met reservatietool, startend op 5 locaties in 2023;



4. Onstreet fietsparkeerdata verzamelen via de **Antwerp City Observer**;
5. Opvolging van de doorontwikkeling van het fietsparkeerplatform **Velopark**;
6. Ondersteunen en actief promoten van het **fietsregistratieplatform 'Mybike'** om fietsdiefstal tegen te gaan.

In de steigers 2025 – 2030

1. Verder **innovatieve technologieën** gebruiken om ook voor het thema 'fiets' een *living lab* te kunnen zijn;
2. Verder **bevestigingen organiseren** via mobiliteitsenquête en Antwerpse monitor;
3. **Data over fietsparkeren** in Antwerpen ontginnen (zowel voor fietsparkings als voor parkeren op straat);
4. Ontwikkeling van een **dynamische bewegwijzering voor fietsparkeren** onderzoeken;
5. Verder **duurzame tel- en meetsystemen** voor de fiets installeren, in synergie met de aanleg van nieuwe fietsinfrastructuur;
6. Mogelijkheden voor **fietstracking onderzoeken** om fietsstromen beter te kunnen monitoren;
7. **Fietsstromen beter in kaart brengen** op basis van bestaande data of nieuwe data;
8. **Fietsdetectie aan verkeerslichten** optimaliseren, onder andere door gebruik van apps of handenvrije technologie;
9. **Ingrepen aan de fietsinfrastructuur** systematischer monitoren en evalueren.

Bijlage | Fietsprojecten missing links





Overzicht van de missing links in 2022

Missing links hoofdnet	District
Antwerpen - Mechelen (fietsssnelweg F1)	Antwerpen
fietsbrug Roderveldlaan over Arbeidersstraat dubbelrichtingsfietspad Cuperusstraat - Stanleystraat	
Antwerpen - Beveren (Fietssnelweg F41)	Antwerpen
Scheldefietsbrug (leefbaarheidsproject) doortrekking F41 Linkeroever tot Zwijndrecht	
Antwerpen - Beveren (Fietssnelweg F41)	Antwerpen
Scheldefietsbrug (leefbaarheidsproject) doortrekking F41 Linkeroever tot Zwijndrecht	
Antwerpen - Essen (fietsssnelweg F14)	Antwerpen/Ekeren
Heraanleg fietspad Statiestraat thv station Ekeren Optimaliseren slimme schakel Station Luchtbal (Ringpark) fietsbrug Groenendaallaan optimaliseren verbinding Groenendaallaan -Vaartkaai	
Antwerpen - Hemiksem (fietsssnelweg F13)	Antwerpen/Hoboken
Heraanleg fietspad Hertoglei - Fodderiestraat Aanleg fietssnelweg naast spoorlijn van Kapelstraat tot Sint Bernardsesteenweg Fietsbrug Krugerbrug Fietsstraat C. Van Laethemstraat	
Antwerpen - Lier (fietsssnelweg F11)	Berchem/Deurne
Fietspad op +1 Saffierstraat, inclusief fietsbruggen	
Antwerpen - Wommelgem (fietsssnelweg F107)	Borgerhout/Deurne
Fietsbrug Ruggenveldlaan Fietsbrug Sterckxhoflei Fietspad W. Haecklaan	
Antwerpen - Stabroek/A12 (fietsssnelweg F12)	Ekeren
Fietspad tussen Ekeren en Noorderlaan (Ekerse putten) Fietspad Schoonbroek tot kruising A12	
Ringfietspad (fietsssnelweg FR10)	Meerdere locaties
Fietsweg Cornelissenlaan	Deurne
Heraanleg fietspad Collegelaan	Borgerhout
Fietstunnel Grotesteenweg (Ringpark)	Berchem
Fietstunnel L. Lippenslaan (Ringpark)	Berchem
Fietstunnel Kolonel Silvertopstraat	Antwerpen
Fietsbrug Schijnpootweg (Ringpark)	Deurne
Fietsbrug Siberiabrug (ontdubbelen brug)	Antwerpen
Fietspaden omgeving Royersluis (Ringpark)	Antwerpen
Optimalisatie Straatsburgbrug (Oosterweel)	Merksem
Oosterweel fietstunnel	Antwerpen
Optimalisatie fietstunnel Turnhoutsebaan	Deurne
Verkorting FR10 tussen Karel Oomsstraat en Grotesteenweg (Ringpark)	Antwerpen
Fietsnetwerk Linkeroever (Ringpark)	Antwerpen
Zuidelijk deel ringfietspad rond maken (van Silvertop tot Kaaen) (Ringpark)	Antwerpen
Heraanleg fietspad Kaaen (Plantinkaai tot Rijnkaai)	Antwerpen

Missing links kernnet	District
Heraanleg fietspad Kruishofstraat - Varenlaan	Antwerpen
Heraanleg fietspaden rond Stadspark	Antwerpen
Graaf Van Hoornestraat	Antwerpen
Heraanleg fietspaden rond Albertpark	Antwerpen
K. Oomstraat	Antwerpen
Frederik van Eedenplein / L. Zielenslaan - E. Verhaerenlaan)	Antwerpen
Pothoekstraat	Antwerpen
Grotesteenweg (extra muros)	Berchem
Grotesteenweg intramuros	Berchem
Optimalisatie kruispunt Singel - Grotesteenweg	Berchem
Gitschotellei (Diksmuidelaan tot Cruyslei)	Berchem
Gitschotellei (Cruyslei tot Boekenberglei)	Berchem
Drakenhoflaan - Borsbeekse steenweg	Deurne
Borsbeekbrug	Berchem
Schotensesteenweg (Jozef Van Poppelstraat - Eugeen Fahylaan)	Deurne
Boekenberglei	Deurne
Frank Craeybecklaan	Deurne
Boterlaarbaan - Van Strydoncklaan	Deurne
Hooftvunderlei (Boterlaarbaan - Unolaan)	Deurne
Schriek + stuk op brug	Ekeren
Fietspad Laar (Oude Landen tot Kluisbaan)	Ekeren
Fietspad goederenspoor (Bist - Prinshoeveweg)	Ekeren
Fietspad Oude Landen	Ekeren
Groot Hagelkruis – Schoonbroek – Bilderdijkstraat	Ekeren
Leugenberg	Ekeren
Kapelsesteenweg (noord)	Ekeren
Fietspad Antwerpsesteenweg	Hoboken
Fietspad Krijgsbaan	Hoboken
Louisalei	Hoboken
Fietspad L. De Landrelaan (tussen Leo Bosschartlaan en Zaatlaan)	Hoboken
Sint-Bernardsesteenweg (tussen Moerelei - Krijgsbaan)	Hoboken
Ringlaan	Merksem
Fietspad Laaglandlaan (stuk 70 km/u)	Merksem
Oude Bareellei	Merksem
Fietspad Spoorweglaan (tussen Prins Boudewijnlijn tot Groenenborgerlaan)	Wilrijk

Missing links schakelroutes	District
Fietsstraat Vinkenveldenstraat - Vinkeveldenplein- Antverpiastraat	Hoboken
Fietsstraat Walstraat	Hoboken
Fietsstraat Eikenlei - Meerlenhoflaan	Hoboken
Fietsstraat Salesianenlaan	Hoboken
Fietsstraat Bosheidelaan - Gebroeders de Wachterstraat	Wilrijk
Fietsstraat Balansstaat - Lange Elzenstraat	Antwerpen
Fietsstraat Moonstraat - Broederminstraat- Markgravelei	Antwerpen
Fietsstraat St-Hubertus - Frederik de Merodestraat- Belpairestraat- Eikelstraat- Waterfordstraat - Van Luppenstraat- Cobdenstraat	Berchem
Fietsstraat Transvaalstraat	Berchem
Fietsstraat Oostenstraat	Antwerpen
Fietsstraat Lange Zavelstraat - Lange Scholierstraat – Gasstraat - Sint-Jobstraat – Essenstraat - Dambruggestraat	Antwerpen
Fietspaden Van de Wervestraat - Van Maerlantstraat – Osystraat - Vondelstraat	Antwerpen
Woonerf Vrijheidstraat	Antwerpen
Woonerf Kipdorpvest - Van Cucyckstraat	Antwerpen

Missing links wijkroutes	District
Fietspad Viaduct-dam / Bredastraat	Antwerpen
Lange Beeldekensstraat	Antwerpen
Verbreiding fietspad Thonetlaan (Scheldeboorden)	Antwerpen
Heraanleg Paardenmarkt	Antwerpen
Heraanleg Lange Lozannastraat - Anselmostraat	Antwerpen
Meirbrug / Schoenmarkt / Nationalestraat (Lombardenvest- Groenplaats)	Antwerpen
Fietspaden Lange Nieuwstraat / Kipdorp	Antwerpen
Schildersstraat	Antwerpen
Fietspaden Vondelstraat	Antwerpen
Woonerf Klapdorp	Antwerpen
Fietspaden Oogststraat	Berchem
Aanleg K. Peetersstraat (fietspaden) / Wapenhaeghestraat (woonerf)	Berchem
Fietscomfortstroken CogelsOsylei	Berchem
Fietstunnel Roderveldlaan (Infrabel)	Berchem
Fietssuggestiestroken Monnikenhofstraat (van Bosstraat tot Solftplaats)	Berendrecht -Zandvliet
Fietssuggestiestroken Steenovenstraat (A12-Konijnendreef)	Berendrecht -Zandvliet
Fietssuggestiestroken Noordland (vanaf Spaansemolenstraat naar noorden)	Berendrecht -Zandvliet
Fietssuggestiestroken Zoutestraat (tussen Windmolenweg en De Keyserhoeve)	Berendrecht -Zandvliet
Fietssuggestiestroken Zandvlietsesteenweg	Berendrecht -Zandvliet
Fietssuggestiestroken Dorpstraat (vanaf kerk tot Zandweg)	Berendrecht -Zandvliet
Heraanleg Helmstraat	Borgerhout
Fietspaden Dokter Van De Perrelei	Borgerhout
Heraanleg Terlostraat	Borgerhout
Fietspaden Te Boelaarlei (tussen Berchemlei en Arthur Matthyslaan)	Borgerhout
Fietspaden Lodewijk van Berckenlaan (deel Borgerhout)	Borgerhout
Heraanleg fietspaden Arthur Matthyslaan	Borgerhout
Fietspad Tweemontstraat	Deurne
Fietspaden Lakborslei	Deurne
Heraanleg Ter Rivierenlaan	Deurne
Fietspaden Te Couwelaarlei	Deurne
Heraanleg Van Hersbekelei	Deurne
Fietscomfortstrook De Gryspeerstraat	Deurne
Fietspad Eugene Fahy laan	Deurne
Fietsingrepen Belcrownlaan (industrie)	Deurne
Fietspad Ferdinand Verbieststraat	Ekeren
Fietsbrug Prinshoeveweg over spoorlijn	Ekeren
Fietsbrug verlengde Salaadweg over spoorlijn	Ekeren
Fietsweg tussen Gerardus Stijnenlaan en het Laar door het gebied Laarhof	Ekeren
Fietssuggestiestroken Scheldelei	Hoboken
Fietsstraat Karel Duboislaan - Zaatlaan	Hoboken
Fietspad Harold Rosherstraat	Hoboken
Fietspad A. Greinerstraat (Umicore - Kapelstraat)	Hoboken
Fietspad A. Greinerstraat (nieuwe rondweg Umicore van Wolplein tot Van Praetstraat)	Hoboken
Oudestraat (ten noorden van Dokter Coensstraat)	Hoboken
Heraanleg fietspad Broydenborglaan	Hoboken
Fietsstraat Molenlei	Merksem
Fietsstraat Duchastellei	Merksem
Fietspaden Catershoflaan	Merksem
Trage weg door Schoonselhof	Wilrijk
Fietspaden Terbekehofdreef - Dynamicalaan	Wilrijk
Cederlaan	Wilrijk
Verbreiding fietspad Atomiumlaan	Wilrijk
Fietspad Krijgslaan	Wilrijk
Heraanleg fietspad Edegemsesteenweg	Wilrijk
Heraanleg fietspad Valaardreef	Wilrijk
Fietssuggestiestroken Berkenlaan	Wilrijk

Heraanleg fietspad Legerstraat	Wilrijk
Comfortverbetering Klaverbladdreef	Wilrijk
Fietspad Zwaluwenlaan	Wilrijk

Colofon

Verantwoordelijke uitgever

Dirk Peeters
Grote Markt 1
2000 Antwerpen

Publicatiedatum

Juni 2024

Wettelijk depot

D/2024/0306/61

Samenstelling

Bram De Pooter | consultant fiets stad Antwerpen

Redactie en lay-out

Silke Lamoen | consultant communicatie stad Antwerpen
Sabine Craenen | copywriter

Fotografie

Elvire Van Ooteghem
Framed by Matt
Frederik Beyens
Gianni Camilleri
Jonathan Ramael
LUCID
Noortje Palmers
Sigrid Spinnox
Stad Antwerpen
Tom Cornille
Victoriano Moreno

Contact

mobiliteit@antwerpen.be

03 22 11 333

www.antwerpen.be
www.slimnaarantwerpen.be
www.antwerpenmorgen.be

www.antwerpen.be

