



## **Advies Klimaatraad Antwerpen: Mobiliteit Zitting 7 september 2022**

De Klimaatraad in zitting van 7 september 2022 concentreerde zich op het thema mobiliteit als één van de hefboomen in de realisatie van het Klimaatplan<sup>1</sup>. Het thema mobiliteit is in het Klimaatplan opgenomen via de doelen voor emissiereductie die gerealiseerd kunnen worden door van transportmiddel te veranderen, en anderzijds door de transitie van bestaande vervoersmiddelen naar schonere voertuigen (voornamelijk via elektrificatie).

Als gevolg van het Toekomstverbond is in het Klimaatplan het streven naar een duurzame en Ambitieuze Modal Split 50/50 (AMS 50/50) voor personenvervoer in de Vervoerregio opgenomen. Dat betekent in praktijk dat tegen 2030 minstens 50% van alle verplaatsingen in de Vervoerregio Antwerpen gebeurt te voet, met de fiets, trein, tram, bus, taxi, waterbus en deelsystemen, en maximaal 50% met de auto. Met dit mobiliteitsbeleid wordt niet alleen ingezet op een CO<sub>2</sub>-reductie, maar ook op een bereikbare, verkeersveilige, leefbare en aantrekkelijke stad. Ook voor het stedelijk vrachtverkeer en vrachtverkeer in brede zin heeft de stad Antwerpen ambities; zo wil het tegen 2030 nog maximaal de helft over de weg transporteren.

Het Antwerpse mobiliteitsbeleid vindt z'n oorsprong in het in 2015 aangenomen Mobiliteitsplan Antwerpen 2020 – 2025 – 2030, nadien aangevuld door het bestuursakkoord 2019-2024 en het Routeplan 2030 van de Vervoerregio. Het Mobiliteitsplan is in de praktijk uitgebreid via diverse actieplannen en beleidsbeslissingen. Al jaren maakt Antwerpen bijvoorbeeld met '*Slim naar Antwerpen*' werk van een stad die vlot bereikbaar is, door bewoners en bezoekers te stimuleren verschillende vervoersmodi uit te proberen en te combineren. Dit is een programma dat aanvankelijke sterk gekoppeld was met de ingrepen die plaatsvinden in het kader van de uitrol van het Masterplan 2020, meer bepaald de werken aan de Noorderlijn en thans aan de Oosterweelverbinding en daarmee gerelateerde leefbaarheidsprojecten (*De Grote Verbinding*).

Tijdens de Klimaatraad heeft schepen van mobiliteit Koen Kennis een presentatie gegeven omtrent het mobiliteitsbeleid van de stad. Het vertrekpunt hierbij is de gebruiker, die zelf kiest hoe zich te verplaatsen van A naar B. Stad Antwerpen faciliteert en stimuleert de bewoner en bezoeker om de slimme/duurzame keuze te maken en biedt gebruiksgemak om buiten de eigen gewoontes te treden. De stad stuurt aan op de *modal shift* (ander voertuig), de *timeshift* (op een ander moment verplaatsen), de *mind shift* (slim en soms niet verplaatsen) en stuurt aanbodgericht met het oogpunt van flexibiliteit.

De Klimaatraad is gematigd positief over de stappen die stad Antwerpen zet. De Klimaatraad complimenteert de stad met haar inspanningen om innovatief aanbod te ontwikkelen en de reeds bereikte modal shift bij de bewoners (zeker wat het aandeel fiets in de stedelijke verplaatsingen betreft). De benoemde oplossingssporen – modal shift, timeshift en mind

---

<sup>1</sup> Het Klimaatplan van de stad Antwerpen omvat alle emissies van verkeersstromen over het hele stedelijke grondgebied (wegen in beheer van de stad, haven en gewest (AWV), dus ook inclusief doorgaand verkeer op de ring.



shift en flexibiliteit – met bijbehorende (samenhangende) maatregelen, worden (h)erkend. In de vraagstelling aan schepen Kennis, en de besloten discussie nadien, zijn enkele thema's verdiept. De Klimaatraad heeft enkele verbeterpunten en accentverschillen besproken, en vat deze samen in onderstaand advies.

### **Advies**

De Klimaatraad vond het moeilijk om de directe relatie te leggen tussen de stedelijke klimaatdoelstellingen en de mate waarin het voorgestelde mobiliteitsbeleid hiertoe bijdraagt. Hoe meet je precies hoe mobiliteit, en keuzes in het stedelijke mobiliteitsbeleid, bijdragen aan de CO<sub>2</sub>-balans, reductie in CO<sub>2</sub>-emissies en in indirecte zin aan de leefbaarheid van de stad? En hoe stuur je hier als stad Antwerpen op? Wat is vanuit een kosten-baten perspectief een goede aanpak? Monitoring en data over de mobiliteit van de stadsbewoner is breed beschikbaar, maar daarom niet eenduidig. Ook zijn enkele discussiethema's nog niet geanalyseerd. Bijvoorbeeld: 'In welke mate biedt de inzet van P+R een verlichting van de autodruk in de binnenstad?', 'In welke mate draagt het versnellen van de doorstroming van OV bij aan het potentieel gebruik van bus en tram' en 'In welke mate heeft de groei aan fietsgebruik de stad duurzamer gemaakt?'. Er wordt aangeraden om het beleid en de realisaties ook met deze CO<sub>2</sub>-reductie en klimaatadaptatieblik grondiger te monitoren.

Dit advies richt zich op het verder uitbouwen van het mobiliteitsbeleid vanuit enkele scherpere keuzes en doet tevens suggesties voor het invullen van enkele leemtes in de scope van het beleidsplan. Het advies wordt telkens voorafgegaan door enkele brede observaties, gevolgd door gedragen standpunten. De Klimaatraad heeft zeven aanbevelingen geformuleerd. De aanbevelingen zijn geclusterd op thematiek.

### **1. Veranker (en verscherp mogelijk) de 50/50 doelstellingen voor het mobiliteitsbeleid duurzaam in i.) stadsontwikkeling, ii.) de ruimtelijke ordening van Stad en Districten, iii.) slimme en duurzame keuzes via (grootschalige en kleinschalige) infrastructuuringsrepen en tot slot iv.) via het parkeerbeleid<sup>2</sup>**

*i. Op lange termijn heeft grootschalige stadsontwikkeling een blijvende invloed op de mobiliteitsordering. Speel hier op in door afwijkende regels en pilots onder de noemer 'ervaring verwerven' bij stadsontwikkelingsprojecten om op basis daarvan op de lange termijn de juiste keuzes te kunnen maken.*

De stad Antwerpen heeft zich via het Toekomstverbond gecommitteerd aan het realiseren van 50% duurzame verplaatsingen in de Vervoerregio. In de stad Antwerpen wordt dit doel volgens recente metingen van verplaatsingen door bewoners al gehaald, in de Vervoerregio nog niet. Dat betekent niet dat de stad zelf al ver genoeg staat inzake modal shift. In het geheel van de Vervoerregio is het immers logisch dat de kernstad veel lagere cijfers haalt (30/70 bv). Hier past 'benchmarking' met andere steden die hogere ambities realiseren. Die

---

<sup>2</sup> In adviespunt vier gaan we verder in op het ambitieniveau van de stad Antwerpen als deel van de Vervoersregio.



bijsturing is zeker van belang vanuit klimaat oogpunt, omdat de CO<sub>2</sub>-reductie gerelativeerd wordt door de toename van het verkeer op zich.

Het verankeren van duurzame keuzes, via de ontwikkeling van de functie wonen in de stad, is een kans om op lange termijn gedrag te doen veranderen, van bezoekers en bewoners, en zo de duurzame doelstellingen te realiseren, ook op het gebied van mobiliteit. Via een aangepaste doelgroepenbenadering, en doelgroep-doelstellingen, kan er een andere mobiliteit gefaciliteerd, gestimuleerd en georganiseerd worden. Zo zal een belangrijk aandeel bewoners zich per fiets of te voet verplaatsen, via OV/elektrische deelfiets en -scooter voor langere afstanden en occasioneel per (deel)auto. De pendelaars en bezoekers, die vaak van verder komen, kunnen best meer gebruik maken van spoor en (snel) trams. En indien ze toch per auto afreizen, kunnen ze zo efficiënt mogelijk parkeren, bij voorkeur in een combiverplaatsing van OV en P+R.

Bij stadsontwikkelingsprojecten wordt er nog geen gedurfde keuze gemaakt voor het faciliteren en actief stimuleren van duurzame mobiliteitskeuzes en blijft de bouwcode op basis van de CROW-normen geldend. Dit in tegenstelling tot andere steden die met het ontwikkelen van specifieke zones met afwijkende mobiliteitsregels gedurfde keuzes maken en ze zo verankeren (bv. de autoluwe Merwede wijk in Utrecht (NL) en de autoluwe stadsontwikkeling Nye in Aarhus (DK), of OV-georiënteerde stadsuitbreiding in Zoetermeer (NL), de buitenwijken van Rotterdam (NL) en het vingerpatroon rondom Kopenhagen (DK) en Hannover (D), of autoluwe steden als Münster en Freiburg (DE)).

De Klimaatraad heeft de indruk dat de stad nog steeds te veel inzet op ruimte voor auto's, bijvoorbeeld met de bouw van rotatiegarages voor bezoekers in het centrum van de stad, het vasthouden aan bovengrondse parkeerplaatsen op publiek domein of de hoge 'minimumnormen' voor parkeervoorzieningen bij nieuwe ontwikkelingen. Dit beleid beantwoordt mogelijk een bepaald soort 'directe noden' van een groep van de bewoners, maar trekt tegelijk meer wagens aan, die ook meer plaats nemen in de publieke ruimte, ten nadele van de beschikbaarheid van ruimte voor andere weggebruikers (voetgangers, fietsers en OV) en functies (groen, verblijfsruimte, terrassen, uitstallingen etc.). Dit is op een indirecte manier niet alleen nefast voor het behalen van de modal shift doelen in de regio en in de stad zelf, maar is ook negatief voor de levenskwaliteit in de wijken (bijv. probleem met de street-canyons).

De ambities van het Toekomstverbond (AMS 50/50) kunnen tegelijkertijd, met het oog op de invulling van publieke ruimte, aangescherpt worden (30/70 bv). Steden wereldwijd vertalen duurzame mobiliteitsdoelstellingen in nieuwe stadsontwikkelings-projecten, vaak ondersteund door keuzes zoals een beperking van het bovengronds parkeeraanbod, gedoseerde parkeerprogramma's aan de randen van het projectgebied of van de wijk. Of door het stimuleren van deelmobiliteit door het aanbieden van veel alternatieve mogelijkheden voor privaat autobezit via dropzones.

Adviezen

- 1.1 Bij grootschalige stadsontwikkeling in het centrum en op een beperkt aantal slim geselecteerde locaties in de rand van de stad, kunnen afwijkende regels op de



bouwcode opgelegd worden in lijn en in functie van de AMS 50/50 (of zelfs AMS 30/70). Hierop is gedurfd beleid en verleiding van deze bewoners nodig.

Bijvoorbeeld door het voorzien in een hoger kwalitatief aanbod aan OV als deel van het projectontwerp, in combinatie met het structureel verminderen van de vraag naar private parkeerplaatsen door het maximaal inzetten op deelmobiliteit. Dit levert ook extra ruimte op voor andere stedelijke functies en activiteiten (water, groen en verblijven ...).

- 1.2 Hier is nog weinig ervaring mee. In een nieuw woonuitbreidingsproject kan een pilot ontworpen worden om de mobiliteit op een zo duurzaam mogelijke manier te faciliteren. Dit vereist afwijking van de algemene regels, met het oog op het verwerven van ervaring.

*ii. De publieke ruimte, onder de noemer ruimtelijke ordening, moet een faciliterende factor zijn voor het realiseren van de doelstellingen voor een duurzame mobiliteitsmix in de Stad Antwerpen en in de Vervoerregio (50/50 doelstelling). Zet in op holistische stedelijke/urban planning.*

Het huidige mobiliteitsplan en -beleid zijn vooral gericht op de fysieke verplaatsingen (voornamelijk wat betreft personenmobiliteit). Daarin staat het uitbreiden van het innovatief aanbod aan vervoersmodi centraal, allen met zicht op een geïntegreerd Mobility as a Service (MaaS) aanbod. Premisse is dat mobiliteitsgebruikers die meer aanbod ter beschikking hebben, zelf slimmere keuzes maken. Dit beleid gaat uit van de veronderstelling dat alle personen die zich in en rond Antwerpen verplaatsen hiermee verleid worden om een duurzame optie te gebruiken, en het aandeel autogebruik als gevolg daarvan zal verminderen. Voor de stadsbewoner werkt deze aanpak al ten dele, voor de gehele Vervoerregio nog te weinig.

De publieke ruimte is schaars en is hoogst belangrijk voor de lokale verblijfskwaliteit die de leefbaarheid van de stad bepaalt. Er is druk op deze schaarse ruimte, die gedeeld moet worden tussen bijvoorbeeld de functies mobiliteit en verblijven. De mens, die centraal staat, gaat niet alleen van A naar B maar woont, werkt, ontspant etc. ook in dezelfde ruimte. Op overbevroegde plaatsen in de Stad Antwerpen zal er daarom ook over scherpe keuzes nagedacht moeten worden voor prioritering van functies en vervoersmodi; het heeft de impressie dat deze nu ad-hoc gebeuren en vaak is een en-en voor alle modi leidend.

Gezien de stad Antwerpen ook sterk groeit in bewonersaantallen en bezoekers, is de ruimtevraag opgelopen en zal tegelijkertijd ook dit mobiliteitsprobleem nog meer prangend worden. Dit vormt een complex probleem om aan te pakken. In de publieke ruimte zijn bewoners, bezoekers, handelaars etc. elk op zoek naar andere invullingen, bijvoorbeeld en/of rijstroken, fietspaden, verblijfskwaliteit, terrassen en straatmeubilair, groen en blauw, drop zones, fietsparkeerplaatsen. En dezelfde persoon kan deze verschillende identiteiten combineren, afhankelijk van het moment van de dag. Stad Antwerpen wil de stadvlucht beperken, en gezinnen in de stad houden. Dat vraagt bijgevolg een uitgebreide aanpak die ook leefbaarheid meeneemt in beslissingen. Enkele van bovengenoemde invullingen (groen en blauw) hebben daarnaast een klimaatadaptieve functie en moeten dus niet enkel als 'verblijfs- of recreatieve plek' beoordeeld worden.



## Adviezen

- 1.3 Stad Antwerpen kan het monitoren van de verdeling van het ruimtebeslag in de stad, verhard/niet verhard, maar ook het m<sup>2</sup> aandeel voor voetgangers, fietsers, OV, auto (rijden én stilstaan), verblijven ed. uitbreiden en publiek communiceren. Met deze data kan beter gestuurd worden op een rechtvaardige verdeling van de ruimte en in het kader van klimaatadaptatie ook gestreefd worden naar minder verharding en meer groenvolume.
- 1.4 Om de doelstellingen voor CO<sub>2</sub>-reductie te realiseren kan de Stad Antwerpen een kader uitdenken voor het toedelen van de schaarse publieke ruimte, zeker in de stadskern en in alle buurt- en woonstraten (waar zone 30 of lagere snelheid is ingevoerd). Het zo weinig mogelijk parkeren op publiek domein is hier een essentieel punt in. Dit is nodig omdat ruimtelijke keuzes die sturend zijn in het verminderen van de aantrekkelijkheid van automobiliteit, tevens een stimulans vormen voor actieve verplaatsingen en doorstroming van OV, en meer leefbaarheid voor de bewoners.
- 1.5 Stad Antwerpen kan via een slimme sturing van verkeersstromen, afhankelijk van de ruimtevrage op de tijd van de dag, gedrag beïnvloeden en de verblijfskwaliteit van de openbare ruimte verbeteren. Dit kan via een geactualiseerd mobiliteitsplan (zoals inspiratie in het Pleinenplan), of meer kleinschalig met een 'time & spatial shift van verkeer'. Met dit laatste wordt bedoeld dat sommige 'sluipwegen' op piektijden voorbehouden kunnen worden voor bewoners en duurzame modi, met het doel verplaatsingen van bezoekers en doorstromend verkeer op de hoofdassen te houden of definitief naar die hoofdassen te verschuiven.
- 1.6 De Stad Antwerpen kan aan doorstroming OV werken zodat De Lijn met dezelfde middelen sneller en meer trams kan laten rijden. Door streek- en regiobussen aan de rand te laten stoppen en een vlotte overstap mogelijk te maken naar het tramnet, kan er slimmer en efficiënter exploitatie georganiseerd worden. Zorg er dan wel voor dat de keten niet te complex wordt om goed te kunnen functioneren, en dat overstappen niet ten koste gaat van gebruiksgemak. Daarvoor is de betrouwbaarheid van het hele OV-systeem essentieel (bijv. voorrang en vlotte doorstroming, betrouwbare aansluitingen, attractieve overstappunten, comfort).
- 1.7 Een gezond leefmilieu (gekenmerkt door parameters als lokale emissies, verkeersveiligheid en geluid) en de ontwikkeling van een economisch leefbare en bloeiende Stad Antwerpen (met ruimte voor bv. recreatie, retail, horeca, wandelen, ontmoeten, groen/blauw) zijn extra aanpalende doelstellingen die een mobiliteitsbeleid kan agenderen. In de monitoring van de Stad Antwerpen kan er gerapporteerd worden over deze indirecte gevolgen van het gevoerde mobiliteitsbeleid en hoe grootschalige projecten naast capaciteit ook leefbaarheid verhogen (bijvoorbeeld ringparken).



*iii. Ook grootschalige infrastructuur kan sturend zijn op modal shift keuzes.*

Slechts sporadisch (met het Toekomstverbond als uitzondering) worden de 50/50 mobiliteitsdoelstellingen, en ambities voor het hoofdstuk mobiliteit in het Klimaatplan, direct gekoppeld aan (grootschalige) infrastructuuringrepen. De Klimaatraad merkt op dat er slechts zelden duidelijke keuzes gemaakt worden die autoverkeer afremmen. Vaak is het en- en aanbod voor alle modi leidend en laat de stad de gebruiker van mobiliteit een zeer vrije keuze, ondanks dat sommige doelgroepen meer gestimuleerd kunnen worden om niet-auto verplaatsingen te maken.

Tal van steden bewijzen dat keuzes maken mogelijk is, bijvoorbeeld de stadstol in Oslo of het verhogen van dagparkeertarieven in de kern, en positief aanvaard worden als de achterliggende doelen goed uitgelegd worden en bewoners en bezoekers (via andere modi) toch ter plaatse raken.

Tijdens de Klimaatraad is bijvoorbeeld een sneller tramnet genoemd (in eigen bedding zonder lichten en kruisingen en met minder stops) om het OV-net vlot te trekken. Meer afgescheiden tramlijnen, met minder kruisingen kunnen een win-win zijn. Ondanks dat (auto/fiets) stromen dan vaak (om de 6' of 7' minuten) minder vlot kunnen kruisen, kan op termijn een snellere tram immers meer klanten uit de regio aantrekken en de kostendekkingsgraad verhogen, en de drukte op de weg verminderen. Een ander voorbeeld is het prioriteren van fietsers (via fietsstraten, autoluwe doorsteken) ten nadele van sluijverkeer, met als gekend gevolg dat de openbare ruimte dan ook meer wordt gebruikt door fietsers. Deze trend is nu al te zien op sommige plekken waar de stad inzet op fietsers. Sluijverkeer verdwijnt bij keuzes, hoofdassen rijden vlotter en mits goede communicatie zullen bezoekers begrijpen dat keuzes nodig zijn ten behoeve van de leefbaarheid van de stad als geheel en de diverse woonwijken in het bijzonder.

Advies

- 1.8 Zorg dat de bewoner en bezoeker door duidelijke keuzes en communicatie over de infrastructuur uitgenodigd en verleid worden om hun gedrag duurzaam te veranderen. De Klimaatraad adviseert in te zetten op een holistische urban planning, die alle verplaatsingsopties als een geheel aanziet, dit ruimtelijk vertaalt in keuzes, en die minder vertrekt vanuit een aanpak per afzonderlijke modaliteit. Ze ziet het slim aansluiten van OV-schakels op zowel stad-, regio- en Vlaams niveau als doorbraak voor de realisatie van een regionale modal shift. (Denk dan bijvoorbeeld aan clusterontwikkeling en overstapopties rond Berchem, Antwerpen Zuid, Antwerpen Oost, Luchtbal en Noorderkempen en op de P+Rs)

Vooraf via het parkeerbeleid kan er sterk gestimuleerd worden om grondiger na te denken over het reduceren van het gebruik van de auto in stedelijke verplaatsingen, parkeerbeleid is een lange termijn sturende factor.



## Advies

1.9 Veranker de doelstellingen ook in het Antwerps parkeerbeleid. Het primaat van het parkeerbeleid ligt zo goed als exclusief bij de lokale overheid. Het stadsbestuur, de stad heeft hier de touwtjes zelf in handen. Bovendien vraagt dit geen lange termijn investeringen en complexe planprocessen. Hier zijn dus *quick wins* te realiseren voor het versneld halen van de doelstellingen van het mobiliteitsbeleid en het klimaatbeleid. Stroomlijnen en verminderen van het gemotoriseerd verkeer, rijdend en stilstaand, geeft ruimte: ruimte voor bereikbaarheid en doorstroming voor duurzame en noodzakelijke verplaatsingen, ruimte voor groen en ontharding etc.

Dit kan via een stapsgewijze planning gecommuniceerd worden aan de bewoner en bezoeker, bv. via het verhogen van parkeertarieven in de kern ten voordele van combi-verplaatsingen P+R en OV/deelmobiliteit, beperken van het lang parkeren op openbaar domein om meer rotatie toe te laten voor korte laad- en losbewegingen, dagtarieven *off-street* lager te leggen dan *on-street*, de parkeerbalans als beleidsinstrument te herbekijken i.f.v van het stimuleren van POET (Parkeren op Eigen Terrein), maar dan in een systeem van deelwagens (die vanzelf leiden tot minder autoverplaatsingen en minder parkeerruimte vergen). Er kan ook breder geoordeeld worden in de neutrale parkeerbalans analyse op openbaar domein bij aanleg en heraanleg, door in de evaluatie bij keuzes breder te kijken naar het aanbod alternatieve modi en parkeeropties *off-street*. Zo staat de Van Wesenbekerstraat (Chinese buurt) vol auto's, met verdringing van voetgangers op een te krappe stoep, ondanks het brede aanbod van parkeerplaatsen in de wijk. Dit faciliteren van vlot parkeren staat haaks op de 50/50 ambities van het Toekomstverbond en het Routeplan 2030.

***2. MaaS<sup>3</sup> is een ideaalbeeld dat op termijn verschillende mobiliteitsopties op een laagdrempelige manier combineert via een app. MaaS wil een geïntegreerd vervoerssysteem ontwikkelen, dat een volwaardig alternatief is voor privé-autobezit. Om succesvol te zijn moet MaaS een kwalitatief en financieel aantrekkelijk aanbod bieden.***

*Tegelijkertijd is de basis van het vervoerssysteem het netwerk aan Openbaar Vervoer (De Lijn en NMBS). Dit aanbod moet als ruggengraat op orde zijn, of de verleidingsstrategie van MaaS stukt.*

Randvoorwaardelijk voor het succes van de strategie van verleiden/sensibiliseren om tot het gebruik van duurzame modi, is dat het hele vervoerssysteem in de regio werkt, zodat het een werkelijk alternatief is voor individueel autogebruik. Op stadsvlak werkt de modal shift al

---

<sup>3</sup> Mobility As A Service (MaaS) is een nieuwe dienst waarmee gebruikers via een digitaal kanaal (app, site) meerdere typen mobiliteitsdiensten kunnen plannen, boeken en betalen. De integratie van aanbod (zoals fiets, step, scooter, auto ed.) zou op termijn tot een verschuiving in het gebruik van vervoerswijzen leiden, en op lange termijn tot een verschuiving van persoonlijk bezit naar mobiliteit die als een dienst wordt afgenomen. Een gebruiker kan dan abonnementen kiezen die een waaier aan mogelijkheden bereikbaar maakt.





goed, maar op Vervoersregio niveau zijn nog grote stappen te nemen (vooral in de kwalitatieve heropbouw van het openbaar vervoer).

In de monitoring van de mobiliteitstrends is het aandeel OV bij verplaatsingen door bewoners de laatste jaren sterk dalend, en dit was al het geval voor de COVID-19 pandemie. Die vaststelling staat in schril contrast met de ervaring tijdens de heraanleg van de Ring R1 (2005-2006), toen een uitgebreid aanbod van minder-hinder-maatregelen en een ruim bijkomend aanbod aan openbaar vervoer wel degelijk zorgde voor een vlot verloop van de werkzaamheden én een effectieve sprong in de modal shift. Bij de geplande Oosterweelwerken moet daarom nog sterker ingezet worden om op dezelfde manier werk te maken van de modal shift: dit is een unieke kans om de regionale modal shift te realiseren. De uitdaging voor De Lijn is groot, zowel in het realiseren van een kwalitatief, betrouwbaar en frequent OV, zowel in de stad als in de hele regio, als in het versneld realiseren van een duurzaamheidssprong in de vorm van elektrificatie van de busvloot.

Daarnaast is de NMBS vandaag een ontbrekende schakel in de realisatie van grootschalige projecten in de vervoerregio. De contouren van de nieuwe openbaardienstcontracten maken geen werk van een verbeterde link tussen de stad en de regio of van verbeterd regionaal en internationaal spoorvervoer. Zo wordt er niet ingezet op de actieve ontwikkeling van station Noorderkempem als P+R voor de Stad Antwerpen (beperkte frequentie van de verbinding en geen investeringsbeslissingen voor aanbod van parkeerplaatsen, of actieve communicatie op snelwegen over overstapmogelijkheden). Ook voor de activering van het ringspoor als S-lijn voor de regio en ringverbinding die lokale OV-knooppunten verbindt, is geen doorbraak, net zomin als voor de tweede spoorontsluiting van de haven (een project dat al decennia loopt en nog niet gerealiseerd is).

#### Adviezen

- 2.1 Het uitbreidende aanbod van deelmobiliteit kan leidend zijn in het bereiken van de modal shift doelen. De Klimaatraad steunt hiermee de aanpak van de Stad, wat het deelfietsen- en deelautosysteem betreft (inclusief de elektrische fietsen), maar pleit ervoor om grotere inspanningen te doen in het stimuleren van particuliere vormen van deelwagens. Daarnaast is ook het gebruiksgemak en de combinatie van al het nieuwe aanbod nog een knelpunt. Het echt uitbouwen van MaaS met abonnementen, die zo de drempel tot het combineren van verschillende opties verlaagt, is nodig. Al is dit een uitdaging wereldwijd. Antwerpen kan de eerste stad zijn waar een geïntegreerd MaaS aanbod met pakketten echt werkelijkheid wordt.
- 2.2 Met de private sector zijn al goede afspraken gemaakt, o.a. via concessies en kwaliteitsafspraken voor voornamelijk fiets- en autodeelmobiliteit. De link tussen OV en de eigen bevoegdheden vraagt concrete ondersteuning van andere autoriteiten zoals o.a. De Lijn, NMBS en AWW (Agentschap Wegen en Verkeer). Bijvoorbeeld door in te zetten op snel en kwalitatief OV, geïntegreerde tickets tram/P+R, signalering P+R vanaf de snelweg, vlotte en betrouwbare oeververbindingen en idem connecties tussen modi en frequentie en dagrand bediening. De Klimaatraad raadt aan om partnerschappen te vormen met





andere partijen, zoals De Lijn, Infrabel en NMBS en AWV en deze te verankeren in een heldere goed geïntegreerde structuur, die onder meer kan beschikken over de nodige budgetten binnen een systeem van meerjarenplanning, die de beoogde aanpak efficiënt mogelijk maakt. Daarin zullen ook afspraken moeten gemaakt worden met de Vlaamse en federale beleidsmakers, op het realiseren van investeringen (onder meer in het spoorstelsel).

- 2.3 De Klimaatraad adviseert stad Antwerpen om in samenwerking met de OV-bedrijven, en hun aanbestedende overheden, het OV-bereik van en naar de stad Antwerpen significant uit te breiden en de kwaliteit en frequentie ervan te verhogen. Hiermee kan ook een ambitieuze modal shift plaatsvinden in de verstedelijkte gebieden aanpalend aan de stad, wat de stads-regionale mobiliteit en leefkwaliteit ten goede zal komen. Dit vraagt extra middelen inzake exploitatie (personeel) en investeringen (infrastructuur, materieel, achterstallig onderhoud). De stad kan bijvoorbeeld onderzoeken of eigen financiering in het OV, om sneller tot realisatie te komen, daarbij mogelijk is.

### **3. Zet in op de verleiden en sturen, en vindt daarbij een balans.**

Verleiden is een positieve strategie die intrinsieke motivatie aanspreekt. Daarom erkent de Klimaatraad de meerwaarde van deze aanpak. Maar enkel verleiden is vaak onvoldoende om stappen te zetten, en zeker bij de realisatie van de regionale modal shift doelstellingen zijn de zogenaamde wortel én stok nodig.

Verplichtingen en geboden zijn onvermijdelijk in elke verkeersorganisatie en bieden meer duidelijkheid aan bezoekers en bewoners om gedrag te sturen. Randvoorwaarde voor acceptatie is wel dat duidelijke doelen en ambities kenbaar worden gemaakt, en slimme keuzes gefaciliteerd worden. Weet de bezoeker en bewoner welke mobiliteitskeuzes we eigenlijk verlangen bij het bezoeken van de stad?

Het bestuursakkoord van stad Antwerpen heeft vooral die wortel en nog weinig de stok opgenomen. Zo is in de historische binnenstad voorbehouden van parkeren op straat enkel voor bewoners voorzien. Dit kan versneld ingevoerd worden. Er is ook meer mogelijk: zo kan de stad Antwerpen parkeertarieven op publiek domein fors verhogen om bezoekers, waar deze alternatieven bestaan, naar *off-street* parkings te leiden, en dit ook aankondigen als doelstelling (zie bijvoorbeeld de aanpak Rotterdam). Actief handhaven van (kort) parkeren en fout parkeren maakt de bezoeker duidelijk dat publieke ruimte prioritair is voor bv. bewoners, beleving en voetgangers, en burgers weten dat zo ze geen risico moeten nemen met foutparkeren. Via deze twee suggesties komt er ruimte vrij voor een andere invulling.

Adviezen

- 3.1. De Klimaatraad adviseert om naar een slimmere 'infra-timeshift' te kijken, als tussenoplossing voor het toebedelen van de schaarse publieke ruimte op verschillende momenten van de dag. Stad Antwerpen weet waar er een groot aandeel sluipverkeer is, en kan hier actief maar slim op ingrijpen, bv. via ANPR-camera's of paaltjes. Bijvoorbeeld op de school/pendeluren zijn bepaalde



woonstraten niet toegankelijk voor sluipverkeer en prioritair voor bewoners en zwakke weggebruikers. In de daluren (avond/nacht, weekend) zijn het gewone straten waar iedere auto welkom is. Geselecteerde doelgroepen (zoals urgentiediensten) kunnen altijd door. Zo was de Meir en Wilde Zee vroeger ook toegankelijk per auto, en wordt het autovrije karakter nu niet meer in vraag gesteld.

- 3.2. Parkeertarieven op publiek domein en ondergronds zijn relatief laag in vergelijking met andere steden. Door deze in de daguren te verhogen wordt de aantrekkingskracht van autogebruik in de daguren beperkt, in het voordeel van (goedkope) alternatieven als OV en P+R. Parkeerplaatsen voorbehouden voor bewoners, ook buiten de binnenstad, past hierin.
- 3.3. Bewonerskaarten zijn nu gratis, in Antwerpen zijn twee parkeervergunningen per domicilie verkrijgbaar. Daarin staat Antwerpen als grote stad uniek. Door bewoners een bijdrage te laten betalen, wordt er een faire prijs gevraagd voor de inname van publieke ruimte. En kan er een stimulans ontstaan om *off-street* te gaan parkeren, of het bezit van een (tweede) voertuig te heroverwegen, in het voordeel van alternatieve modi of deelwagens. De tweede kaart afschaffen of betalend maken is een eerste snelle stap die ook aansluit op het POET-principe van de stad.

#### **4. Zet de doelgroepenbenadering verder en prioriteer de doelgroepen die achterlopen op het halen van de doelstellingen in het Toekomstverbond: een divers publiek vraagt diverse methodes. Scherp deze doelstellingen aan in ambitie en concreetheid.**

*Elke doelgroep heeft een eigen aanpak en communicatie nodig. Gevoeligheden en beweegredenen liggen anders, wat vraagt om een andere manier van sturen op gedrag.*

De monitoring van de verplaatsingen bij stadsbewoners toont aan dat het aanbieden van duurzame modi (velo, e-steps, e-scooters, ed.) leidt tot minder autogebruik door stadsbewoners, maar ook tot een daling van het OV-aandeel. Daarnaast is er beperkte publieke informatie over het aandeel duurzame verplaatsingen van andere doelgroepen, zoals bezoekers, pendelaars of goederenvervoer. Het kan niet zeker vastgesteld worden of de modal shift doelstelling van het Toekomstverbond door deze groepen gehaald werd. Veel van de bewoners buiten de stad zijn een bron van autoverkeer in de binnenstad. De ruimte die stadsbewoners vrij maken door massaal te fietsen, wordt mogelijk ingevuld door auto's van verder weg. Dit leidt dan ook tot sluipverkeer en zorgen over verkeersveiligheid. Dit rapporteren is een taak die de Vervoerregio kan opnemen samen met stad Antwerpen.

De manier waarop gedragsverandering bewerkstelligd kan worden, verschilt sterk per doelgroep. Nu ligt er in de publieke rapportering een sterke focus op de stadsbewoner terwijl er in de stad veel verplaatsingen worden uitgevoerd door bezoekers. Slim naar Antwerpen focust zich daarom vooral op deze doelgroep, die de stad vaak of sporadisch bezoekt maar er niet woont. Daarom is een verbreding van publieke rapportering over het halen van de



toekomstverbond doelen door alle doelgroepen (bewoners en bezoekers) aangewezen. Dit is een taak die de Vervoerregio kan opnemen samen met stad Antwerpen.

Ook mogen minder bekende succesverhalen, zoals gepresenteerd door Schepen Kennis, breder gedeeld worden als inspiratie voor andere doelgroepen. Denk dan aan de CEO / werkgevers en bedrijvenaankpak via de *mobilotheek (een verzameling vervoermiddelen die de stad als proef bij bedrijven voorziet om alternatieven in praktijk te testen)*. Deze worden wel al gedeeld op specifieke fora zoals VOKA, UNIZO, bedrijvennetwerken.

#### Adviezen

4.1. De monitoring van de verplaatsingen bij stadsbewoners toont aan dat het aanbieden van deze duurzame modi leidt tot minder autogebruik. Voor andere profielen is dit niet zeker. Veel verplaatsingen in de stad Antwerpen gebeuren door niet-inwoners, bijvoorbeeld dagbezoekers, avondbezoekers, werknemers en toeleveringen. De Klimaatraad adviseert om niet enkel het mobiliteitsgedrag van de bewoners te rapporteren, maar ook de aanwezigheid en het gedrag van de pendelaars, bezoekers en passanten te rapporteren o.a. voor de modal split. Additioneel kan er ook data verzameling uitgebreid worden met drukmetingen op hoofdassen en op modi (zie Telraam en ANPR), gebruik (pre-metro) stations (via camera tellingen), gebruik van fietsostrades en fietsstraten, kwaliteit van taxi vervoer (*mystery shoppers*) ed. Dit om de jaarlijkse monitor nog meer te voeden met operationele data. Zie ook advies 1.4 over de monitoring van de toedeling van publieke ruimte aan verschillende functies.

4.2. De Klimaatraad adviseert het scherper stellen van de Toekomstverbond doelen en streefwaarden, per doelgroep van personen die zich verplaatsen van en naar (en in) de stad. In de Vervoerregio is de 50% nog niet gehaald, in stad Antwerpen wel. Op basis van deze uitkomst, is het mogelijk om de ambitie van de Stad te verhogen. Bijvoorbeeld specifieke (80/20, 70/30 of 60/40) streefwaarden uit te werken voor binnen en buiten de stad, per district en voor de Vervoerregio als geheel.

4.3. Een divers publiek vraagt diverse methodes, hanteer daarom een verderzetting van de actieve doelgroepenbenadering en communiceer publiek wat je verwacht van elke doelgroep en hoe ze het doen t.o.v. andere doelgroepen.

#### **5. Zorg voor een blauwdruk voor syndici/ rotatieparkings voor aankoop laadpalen en de koppeling met zonnepanelen op daken**

*Elektrische voertuigen worden snel een dominante factor in de verkoop van nieuwe auto's. Het Federale leasewagenbeleid zal ook in de komende drie jaar tot een snelle groei van het aantal elektrische auto's van bewoners zorgen. Deze laadrevolutie is een kans om de plaats van de auto in het publieke domein te herzien door laden off-street prioriteit te geven.*

Sommige elementen van de (toepassing van de) "ladder van het laden" overtuigen de Klimaatraad niet volledig. Zo zijn snelladers voorzien in P+R's weinig zinvol want een



snellader levert korte laadbeurten op een P+R staat een wagen langer stil. Snelladers zijn met name enkel zinvol langs hoofd- of snelwegen om lange verplaatsingen te faciliteren, en dienen daarom aan de stadspoorten en op grote assen geplaatst te worden. Voor bepaalde specifieke doelgroepen (bv. e-taxi's) is een snellader in de stad wel zinvol.

Vanuit het oogpunt infrastructuurbeheer (de uitbouw van energienetten) is het wenselijk dat laadpunten voor bewoners 'niet-POET<sup>4</sup>' of 'op het publiek domein' zo veel mogelijk geclusterd worden in een soort van laadeilanden. Op deze manier wordt vermeden dat de laadinfrastructuur, en bijbehorende elektriciteit daar naartoe, straks op het hele openbare domein verspreid is (met bijbehorende kapitaalkosten en impact op het publiek domein). Zowel naar gebruik/beheer van het openbaar domein als naar nodige aanpassingswerken aan de energienetten, is het economisch en maatschappelijk wenselijk om verspreid over de hele stad te investeren, best zoveel mogelijk in grotere parkeerfaciliteiten (bijv. via buurtparkings).

Stad Antwerpen heeft een raamcontract met *Total Energies* om laadpalen op het publiek domein te plaatsen, maar heeft nog geen gestructureerd beleid voor het stimuleren van laden op eigen terrein. Er zijn maar weinig inwoners in de kernstad die een eigen parkeergarage hebben, met volledig beslissingsrecht over parkeerplaats en het voorzien van een laadpaal. Een belangrijk aandeel van de garages is in onverdeeldheid, en wordt beheerd door een VME (Vereniging van Mede-Eigenaren). Deze VME's en algemene vergaderingen zijn conservatief in het uitbouwen van laadfaciliteiten op eigen terrein. Parkingeigenaren krijgen geen toestemming tot het plaatsen van elektriciteit in de gemeenschappelijke ruimtes, want deze beslissing vereist een 2/3<sup>de</sup> meerderheid. Syndici weten dan weer geen raad met de verzoeken van eigenaren van parkeerplaatsen tot het voorzien van laadfaciliteiten en hebben nog niet voldoende ervaring en kennis in huis. Zeker als er gesproken wordt over het koppelen van PV-installaties op het dak van een appartementsgebouw met laadpalen in de garage.

Als een bewoner of huurder geen eigen laadpaal kan plaatsen, door het beleid van de VME, kan deze op termijn via 'paal volgt wagen' een plaats claimen op het publieke domein. Huidige POET-bewoners zullen dan alsnog parkeren op publiek domein. De stad Antwerpen heeft daarom een rol te spelen om te voorkomen dat dit op termijn tot een probleem leidt bij de uitrol van laadpalen.

Bij verstandige en planmatige inzet vormt elektrificatie van voertuigen geen bedreiging van het elektriciteitsnet, mits voldoende investeringen in dit net. Het vormt wel een opportuniteit om de variabele productie van steeds meer hernieuwbare bronnen te benutten.

#### Adviezen

5.1 De Klimaatraad adviseert om laden op eigen terrein actief te ondersteunen en communiceren. Zeker voor de gebouwen die verschillende parkeerplaatsen huisvesten ligt hier een uitdaging. Dat kan bijvoorbeeld via het faciliteren van

---

<sup>4</sup> Parkeerbeleid van de stad hanteert op dit moment het Parkeren Op Eigen Terrein (POET) principe.



een grootschalige aanbesteding/raamwerk gericht op syndici/rotatiegarages zodat VME-vergaderingen makkelijk mee kunnen intekenen op een bestaand aanbod met duidelijke prijzen, of door het aanbieden van een blauwdruk zodat ze een stappenplan hebben om naar leveranciers en VME's te stappen. Daarnaast blijft het stimuleren van individueel laden op eigen terrein van belang al zijn de knelpunten hier minder dan voor het voorzien van laadfaciliteiten in parkeergarages in onverdeeldheid.

5.2 De aanpak van stad Antwerpen is nu reactief op vragen van bewoners tot het plaatsen van een laadpaal. De Klimaatraad adviseert om actief te gaan plannen en voor-investeren in laadpaalvoorzieningen om een piekvraag naar het plaatsen van laadpalen op publiek domein in de periode 2024-2026 te voorkomen, wanneer massaal elektrische leasewagens ingeschreven worden. Daarnaast is het voor-investeren ook efficiënter in opbreken van publiek domein en kapitaalkosten en implementatiekosten.

5.3 De Klimaatraad raadt aan op de snelladers op slimme en drukke locaties te plaatsen, als vervanging van de tankervaring van de huidige fossiele brandstof aangedreven auto's.

## **6. Neem ook goederenvervoer voldoende mee in het mobiliteitsplan (vanuit de koppeling met Klimaatdoelstellingen).**

*De aandacht gaat vaak naar het personenvervoer, maar vrachtvervoer zorgt, ondanks een beperkter aantal voertuigkilometers, voor een aanzienlijke bijdrage aan emissies, onveiligheidsgevoel en schade aan de publieke infrastructuur.*

### Adviezen

- 6.1 Werk aan stadsdistributie als concept, zowel op lokale schaal binnen de kernstad als op schaal van de Vervoerregio. Maak duidelijke keuzes in een SULP (Sustainable Urban Logistics Plan) en faciliteer bedrijven in hun transitie door ze een tijdspad met verwachtingen mee te geven.
- 6.2 Link stadsdistributie met de *time shift maatregelen* voor de publieke ruimte (prioritering van zwakke weggebruikers en vermijden van sluipverkeer, zie advies 1.4 en 3.1) Bv. Op bepaalde uren zijn vrachtwagens niet welkom in bepaalde straten (de zogenaamde venstertijden die de stad al hanteert in winkelgebieden en schoolomgevingen). Streef naar een slimmere aanpak dan de huidige waar enkel borden langs de straatkant staan en handhaving beperkt is.
- 6.3 Denk aan Logistics as a service (LAAS), als proeftuin voor slimme en duurzame logistiek (cargo bikes, elektrische voertuigen ed.), en overslaglocaties aan de stadsrand. De eerste initiatieven op Blue Gate krijgen vorm en verdienen ondersteuning, schaa sprong en uitbreiding.
- 6.4 Knoop het gesprek aan met de Haven en Vlaanderen over de modal shift en lange afstand goederenvervoer (cfr. 2<sup>e</sup> spoorontsluiting haven).



6.5 Durf maatregelen op tafel te leggen zoals een Green Deal Stedelijke Logistiek, naar Nederlands voorbeeld, dat een duidelijk kader biedt voor de zero-emissie revolutie in het goederenvervoer.

## **7. Durf te dromen over de stad van morgen. Redeneer vanuit de stad van de toekomst en maak keuzes vanuit dit perspectief op de lange termijn.**

*Het mobiliteitsbeleid is nu innovatief, maar soms fragmentarisch. Stad Antwerpen heeft veel ideeën en wensen, die niet op één legislatuur uitgevoerd kunnen worden. Zeker grootschalige aanpassingen, met investeringen die decennialang duren vereisen een lange termijn visie. Deze is er voor de Oosterweelverbinding en de ermee verbonden leefbaarheidsprojecten (ringparken), maar voor andere projecten zijn er nog leemtes.*

We hebben allemaal de neiging om te redeneren vanuit het hier en nu. Maar: als je je een stad voorstelt zoals deze er in 2030 of 2050 uitziet, dan ziet die wereld er anders uit. De Klimaatraad merkt op dat er nog te veel vanuit de huidige inrichting van de stad wordt gestuurd. Dit heeft het risico dat de stad op de lange termijn achter de feiten aanloopt, waarbij korte termijn investeringen op de lange termijn herzien moeten worden. Ook mist de stad hier kansen: wat zijn de *moonshot* projecten voor Antwerpen? Wat voor modi komen er nog bij, denk aan *urban air mobility*, autonoom rijden, drones, autonome pre-metro etc. En welke engagerende en stimulerende rol kan een stad opnemen in ontwikkelingen die door de private sector, Vlaams of Federaal beleid worden ontwikkeld.

De Klimaatraad zie het OV als backbone van het hele vervoerssysteem en kijkt daarbij naar buitenlandse voorbeelden. De Klimaatraad adviseert een brede blik, of zelfs een *paradigma shift* voor het traditioneel mobiliteitsbeleid, dat bv. de eigen auto loslaat (en vervangt door een veelzijdig MaaS aanbod), los komt van de huidige infrastructuur zware OV-netwerken die we al jaren kennen en nieuwe modi slimmer en efficiënt inzet, connecteert en aanvult met deelmobiliteit, en werkt vanuit partnerschappen om krachten te bundelen. Voorbeelden van een kleine shift in paradigma zijn bv. de HOV (Hoogwaardig Openbaar Vervoer) verbindingen in Nederland waar dubbeldekbussen snel en kwalitatief openbaar vervoer realiseren, een eigen bedding naast de snelweg, weinig maar strategische stops, en een verlichting voor grootschalige dure investeringen in spoornetwerken of tramverbindingen. Dit is haast een nieuwe modus. Door hun luxe/express gevoel trekken ze een ander publiek aan. Een lange termijn paradigma shift kan autonoom vervoer zijn. OV bedrijven wereldwijd werken aan automatisatie van hun metro systeem. Ook in Antwerpen ligt er een kans om de pre-metro in 2040 daar op in te richten en het huidige metronetwerk te optimaliseren in de exploitatie en nog fors uit te breiden tot ver in de Vervoerregio, waardoor voor heel die regio een volwaardig regionaal netwerk kan ontstaan.

### Adviezen

7. 1 De Klimaatraad merkt op dat er nog sterk vanuit de huidige inrichting van de stad gestuurd wordt. Dit heeft het risico dat de stad op lange termijn achter de feiten aanloopt en kortere termijn investeringen later herzien moeten worden. Het advies



luit om te durven innoveren, vanuit een paradigmashift die loskomt van de fossiel aangedreven modi die we al jaren kennen, van het eigen bezit van voertuigen, van de vertrouwde structuur van OV netwerken. Zo kan men dromen van een slim en vlot systeem dat schakels koppelt, reisinformatie real-time deelt met de klant en zo een zorgeloos alternatief biedt voor een eigen auto.

7.2 De Klimaatraad zie het OV als backbone van het hele vervoerssysteem en kijkt daarbij naar buitenlandse voorbeelden. Bedenk een systeem passend op de 21e eeuw, dat niet voortbouwt op de 19e-eeuwse tramnetwerk, maar dit omvormt tot een modern netwerk vertrekkend vanuit het overstapmodel in het concept bereikbaarheid en zo voluit de kansen van (pre)metro en het regionaal tram- en spoorvervoer benut.