

Verplaatsingsmanagement

Gereedschapskist voor verplaatsingen
in de Vervoerregio Antwerpen

Opgesteld door:

Mattias Bott: mattias.bott@mow.vlaanderen.be

Michel Druart: michel.druart@mow.vlaanderen.be

Versie: 1.0

Datum: 23/10/2026

Inhoudsopgave

Van probleemanalyse naar een onderbouwd maatregelpakket

01 Kader & uitgangspunten

Aanleiding, doel, scope en mobiliteitscontext

02 Analyse & diagnose

Van signaal naar diagnose en het juiste schaalniveau

03 Werkwijze & interventieladder

Zeven stappen en vier opeenvolgende interventiefasen

04 Verduurzamen

Duurzame keuzes vanzelfsprekend maken en verplaatsingen vermijden

05 Sturen

Resterend verkeer leiden naar geschikte routes, tijden en knopen

06 Vertragen

Snelheid en impact beperken waar veiligheid of leefbaarheid dit vraagt

07 Verbieden

Toegang beperken wanneer eerdere interventies onvoldoende werken

08 Praktijkvoorbeelden

Lokale toepassingen en lessen uit gerealiseerde projecten

Klik op een onderdeel om rechtstreeks naar de betreffende sectie te gaan.

SAMEN VOORUIT

Mobiliteitsdoelstellingen voor Vlaanderen en de Vervoerregio Antwerpen

Van Vlaamse Mobiliteitsvisie 2040 naar Routeplan 2030

VLAAMSE MOBILITEITSVISIE 2040



Geen zware
verkeersslachtoffers



Geen
vervoersemissies



Vlotte en naadloze
mobiliteit



60% minder
materiaalvoetafdruk



Maximale
verbondenheid &
bereikbaarheid
Voor mensen
én bedrijven

Duurzaam, veilig en
toekomstgericht



1

Kansrijke regio
Toegang tot kansen



- Werk binnen 45 minuten bereikbaar
- Onderwijs en zorg dichtbij
- Sterke kernen en nabijheid
- Betaalbare bereikbaarheid
- Gelijke toegang voor iedereen

2

Welvarende regio
Motor voor economie



- Sterke regionale corridors
- Vlotte logistieke stromen via weg, spoor, water
- Bereikbare economische polen en bedrijventerreinen
- Betrouwbare reistijden en minder vertraging
- Multimodale logistieke knooppunten

3

Gezonde regio
Veilig en leefbaar



- Minder uitstoot en geluidshinder
- Meer actieve mobiliteit (fiets & wandelen)
- Veilige fiets- en wandelroutes
- Minder verkeersslachtoffers
- Meer leefbaarheid in kernen en wijken

4

Slimme regio
Slim organiseren



- Slim verkeersmanagement en dynamisch sturen
- Mobility as a Service (MaaS) en digitale platformen
- Datagedreven sturing en monitoring
- Mobiliteitsmanagement & mental shift (gedragsverandering)
- Innovatie en nieuwe technologieën

5

Veelzijdige regio
Verbinden en kiezen



- Sterke combimobiliteit tussen alle modi
- Mobiliteitsknooppunten (Hoppinpunten)
- Deur-tot-deur verplaatsingen
- Aansluiting op elk schaalniveau (lokaal, regionaal, Vlaams, internationaal)
- Keuzevrijheid voor iedereen

Aanleiding

Het Routeplan 2030 legt de regionale koers vast. De uitdaging is nu verschoven van planvorming naar uitvoering: lokale besturen en partners moeten binnen bestaande infrastructuur, beperkte budgetten en uiteenlopende gebiedscontexten bepalen welke maatregelen voor welk probleem geschikt zijn. Zonder een gedeelde probleemanalyse en afwegingslogica dreigen losse, overlappende of weinig doelgerichte ingrepen.

Doel

Deze gereedheidskist ondersteunt lokale besturen en partners bij het analyseren van mobiliteitsproblemen en het selecteren en combineren van doelgerichte maatregelen. Ze biedt een gemeenschappelijke methodiek en toepasbare voorbeelden uit de Vervoerregio Antwerpen. Maatregelen worden beoordeeld op hun bijdrage aan een kansrijke, welvarende, gezonde, slimme en veelzijdige regio.



Scope

Deze gereedschapskist richt zich op verplaatsingen die door hun vervoerswijze, route, tijdstip of omvang een onevenredige impact hebben op bereikbaarheid, leefbaarheid, verkeersveiligheid of milieu. Niet de auto zelf, maar de impact van een verplaatsing binnen haar specifieke context vormt het aangrijpingspunt.

De nadruk ligt op personenvervoer. Goederenvervoer wordt meegenomen waar het samenhangt met leefbaarheid, verkeersveiligheid, routekeuze, werknemersbereikbaarheid en het functioneren van kernen en economische gebieden.

Buiten de kernscope: technologische verduurzaming van voertuigen en grootschalige logistieke modal shift.



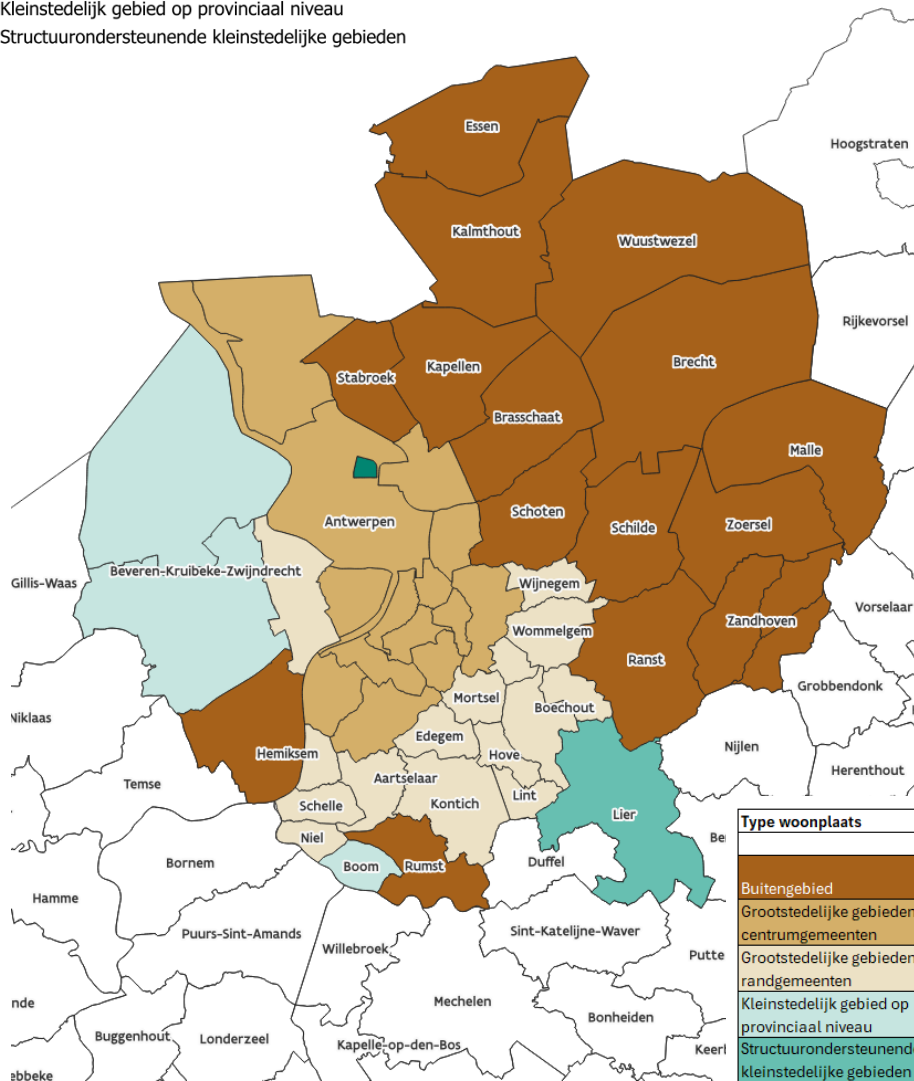
Van signaal naar diagnose

Mobiliteitsproblemen worden vaak eerst zichtbaar via signalen van bewoners, weggebruikers of lokale besturen. Meldingen over bijvoorbeeld sluipverkeer kunnen samenhangen met verkeersintensiteit, snelheid, tijdstip, voertuigtype of de inrichting van de omgeving.

Deze signalen vormen het vertrekpunt voor onderzoek. Met metingen en terreinobservaties wordt nagegaan **wat er gebeurt, waar en wanneer het gebeurt, wie hinder ondervindt en welke oorzaken een rol spelen.**

Door ervaringskennis en objectieve gegevens te combineren, wordt het probleem scherp afgebakend en kan een passende maatregel worden gekozen. Zo wordt niet alleen een symptoom bestreden, maar gericht ingegrepen op de oorzaken en effecten.

- Buitengebied
- Grootstedelijke gebieden centrumgemeenten
- Grootstedelijke gebieden randgemeenten
- Kleinstedelijk gebied op provinciaal niveau
- Structuurondersteunende kleinstedelijke gebieden



De context bepaalt wat werkt

De keuze en het effect van maatregelen hangen af van de lokale mobiliteitscontext. Die bestaat niet alleen uit meetbare kenmerken, zoals infrastructuur, bevolkingsdichtheid, voertuigbezit en verplaatsingsgedrag, maar ook uit minder tastbare factoren, zoals gewoonten, vaardigheden, voorkeuren, sociale normen en draagvlak.

Het schema op de volgende dia ordent deze factoren langs twee assen: van **subjectief naar objectief** en van **individueel gedrag naar systeemkenmerken**. Het maakt duidelijk dat mobiliteitskeuzes ontstaan uit de wisselwerking tussen mensen, sociale groepen, beleid,

technologie en fysieke omgeving.

Ook binnen de Vervoerregio Antwerpen verschillen deze factoren sterk tussen gemeenten, wijken en corridors. De modal split helpt om die verschillen zichtbaar te maken, maar moet samen worden gelezen met onder meer bereikbaarheid, ruimtelijke structuur, infrastructuur en lokaal beleid.

De gereedschapskist is daarom geen vast stappenplan. Ze biedt een afwegingskader waarmee maatregelen op basis van data, lokale kennis en gebiedscontext kunnen worden gekozen en gecombineerd.

Type woonplaats	Aantal verplaatsingen		Kilometers	
	Duurzaam	Niet-duurzaam	Duurzaam	Niet-Duurzaam
Buitengebied	46%	54%	34%	66%
Grootstedelijke gebieden centrumgemeenten	68%	30%	47%	48%
Grootstedelijke gebieden randgemeenten	56%	43%	37%	62%
Kleinstedelijk gebied op provinciaal niveau	48%	52%	40%	60%
Structuurondersteunende kleinstedelijke gebieden	51%	46%	32%	67%

Subjectief

Objectief

1. Objectief & subjectief

2. Enkel subjectief

3. Sociale groep

4. Duurzaam - normatief

Houding ten opzichte van het klimaat

- Perceptie van fysieke en sociale omgeving
- Veiligheidsgevoel

Houding ten opzichte van transportmodi

- Modale voorkeuren en attitudes
- Gevoelsmatige reiservaring

Vaardigheden en kennis

- Gedeelde mobiliteitskennis en vaardigheden
- Socialisatie processen

Mobiliteitsgerelateerde sociale normen

- Modale voorkeuren en attitudes
- Gevoelsmatige reiservaring

Levensstijl

- Werk en ontspanningsmogelijkheden
- Voertuigenbezit

Reisgedrag

- Modale keuze
- Mobiliteitspatronen
- Reisgewoontes en routines

Symbolen en beelden

- Symbolische betekening (bv. Van bepaalde modi)
- (Historisch) Imago

Beleid en planning

- Planningsbenadering
- Politiek en wetgeving
- Prioritering
- Participatie processen

Mobiliteitsdiscours

- Narratief / framing
- Communicatie

Macht & conflict

- Machtsstructuren
- Afhankelijkheden
- Concurrerende belangen

Socio-economische aspecten

- Sociaal-demografisch
- Sociaal-economisch, bv. Inkomen, tewerkstellingsgraad, actieve bevolking, huishoudelijke uitgaves
- Energiekost
- Voertuigbezit

Technologie

- Transport technologie (bv. Elektrificatie)
- Meest gebruikte voertuigen
- Transportindustrie (bv. Productie van voertuigen)
- Mobiliteit gerelateerde hulpmiddelen (bv. Apps)

Fysieke omgeving

- Bebouwing
- Topografie
- Transport infrastructuur
- Weer en klimaat

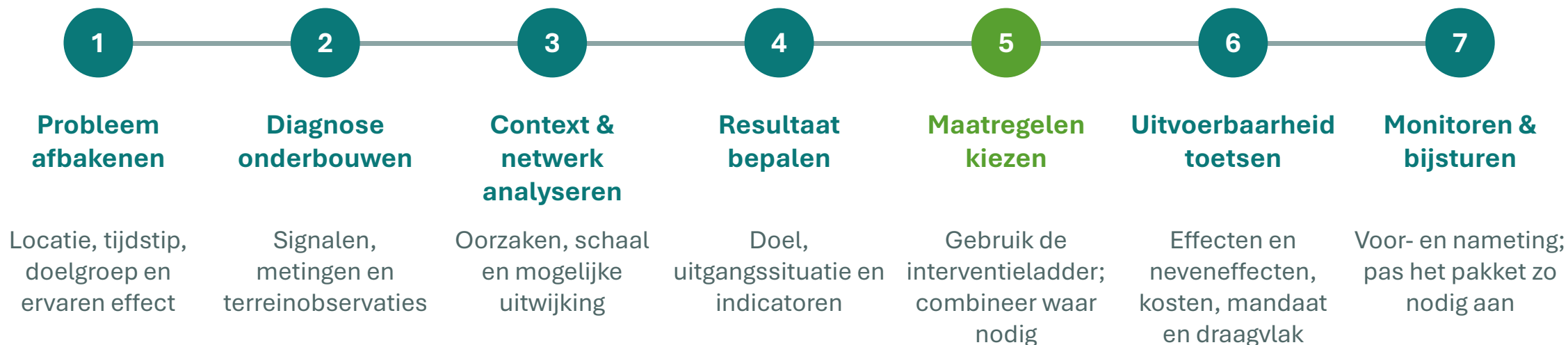
Individueel
niveau

Sociaal-ruimtelijk cultuurniveau

Systeem
niveau

Van probleem naar maatregelpakket

Zeven stappen verbinden diagnose, afweging, uitvoering en bijsturing.



Nieuwe informatie kan aanleiding geven om naar een eerdere stap terug te keren.

Methodiek voor maatregelen



- **Verduurzamen:** verminder vermijdbare autoverplaatsingen en maak duurzame keuzes vanzelfsprekend.

De maatregelen worden afgewogen volgens een **interventieladder**. We starten met de minst ingrijpende aanpak en schalen alleen op wanneer die onvoldoende resultaat oplevert.

Maatregelen kunnen elkaar versterken en worden daarom waar nodig gecombineerd. De keuze gebeurt op basis van probleem, gebiedscontext, verwachte effecten en neveneffecten. Monitoring maakt tijdige bijsturing mogelijk.



- **Sturen:** leid resterend verkeer naar geschikte routes, tijdstippen, vervoerswijzen en overstappunten.



- **Vertragen:** beperk snelheid en impact waar verkeer de leefbaarheid of verkeersveiligheid onder druk zet.



- **Verbieden:** pas toegangs- of verkeersbeperkingen toe wanneer eerdere stappen aantoonbaar onvoldoende werken.

Alle 82 maatregelen volgen één interventieladder

Begin bij de minst ingrijpende fase en schaal alleen op wanneer de voorgaande stap onvoldoende effect heeft.

01 VERDUURZAMEN

49 maatregelen

Creëer duurzame verplaatsingen en verklein de verplaatsingsbehoefte.

- 1.1 Fietsgebruik — 22
- 1.2 OV-gebruik — 10
- 1.3 Voetganger — 8
- 1.4 Nabijheid — 7
- 1.5 Mental shift — 2

02 STUREN

12 maatregelen

Leid resterend verkeer naar geschikte routes, tijdstippen en overstappunten.

- 2.1 Hoofdroute — 2
- 2.2 Categorisering — 1
- 2.3 Dynamisch beheer — 1
- 2.4 Wegcapaciteit — 2
- 2.5 Parkeerbeleid — 3
- 2.6 Time shift — 1
- 2.7 Stedelijke logistiek — 2

03 VERTRAGEN

13 maatregelen

Beperk snelheid en impact waar verkeer de leefbaarheid raakt.

- 3.1 Fysieke maatregelen — 7
- 3.2 Omgevingsmaatregelen — 5
- 3.3 Handhaving — 1

04 VERBIEDEN

8 maatregelen

Pas beperkingen pas toe wanneer eerdere fasen aantoonbaar tekortschieten.

- 4.1 Circulatieplan + bouwstenen — 6
- 4.2 Toegangscontrole — 1
- 4.3 Vrachtverbod — 1

**BINNEN ELK
HOOFDSTUK**

strategie/netwerk → inrichting → voorzieningen → beheer → communicatie

Aantallen = alle fiches



Hoofdstuk 1



Hoofdstuk 1.1

Fietsgebruik verhogen



1.1.1 Omgekeerd ontwerpen (STOP-principe)

Fietsgebruik verhogen · Verduurzamen



Kern van de maatregel

Omschrijving: Het STOP-principe rangschikt vervoerskeuzes voor duurzame mobiliteit: eerst stappers, trappers en openbaar/gedeeld vervoer, met privé gemotoriseerd vervoer als laatste keuze.

Geschikte locaties

Wegsegmenten waar verschillende vormen van mobiliteit worden verweven.



Te verwachten effecten

- Verhoogd gevoel van comfort bij voetgangers en fietsers.
- Verhoogde leefbaarheid in de omgeving, vooral indien groenelementen gebruikt worden als infrastructurele elementen.
- Minder verkeersdruk en parkeerdruk.
- Gezondheid: meer beweging en minder sedentair gedrag; ruimtewinst: meer plaats voor groen, verblijf, ontmoeting en klimaatadaptatie.
- Veiligheid: veiliger straatbeeld voor kwetsbare weggebruikers, mits goed ontwerp.

Aandachtspunten

- Voldoende comfortabele, veilige en toegankelijke voet- en fietsinfrastructuur.
- Conflicten vermijden bij gedeelde ruimte of hoge fiets-/voetgangersvolumes.
- Goede OV-kwaliteit en overstapmogelijkheden voorzien.
- Bereikbaarheid voor hulpdiensten, leveringen en minder mobiele doelgroepen bewaken.
- Parkeer- en circulatiekeuzes goed faseren, communiceren en handhaven.

Bronnen/richtlijnen: [Netwerk Duurzame Mobiliteit – STOP-principe](#)



Kontich: Leiaard



Brecht: Willem Elsschotlaan



Antwerpen: Schuttershofstraat

1.1.2 Lokaal fietsroutenetwerk

Fietsgebruik verhogen · Verduurzamen



Kern van de maatregel

Omschrijving: Een lokaal fietsroutenetwerk bundelt veilige, directe en herkenbare fietsverbindingen tussen wijken, scholen, voorzieningen en Hoppinpunten. Het helpt ontbrekende schakels en comfortverbeteringen gericht te prioriteren.

Geschiede locaties

Woonbuurten, scholen, voorzieningen, winkelkernen, bedrijventerreinen, Hoppinpunten/OV-haltes en ontbrekende schakels richting het bovenlokaal fietsnetwerk.



Te verwachten effecten

- Meer fietsgebruik voor korte en dagelijkse verplaatsingen.
- Veiligere, directere en comfortabelere fietsroutes.
- Betere verbinding tussen woonwijken, scholen, voorzieningen, OV/Hoppinpunten en bovenlokale routes.
- Minder korte autoritten en parkeerdruk rond bestemmingen.

Aandachtspunten

- Ontwerp als samenhangend netwerk, niet als losse fietspaden.
- Prioriteer kruispunten, oversteken en missing links.
- Scheid fietsers van snel/druk gemotoriseerd verkeer of verlaag snelheid geloofwaardig.
- Zorg voor comfort: breedte, vlakke verharding, verlichting, onderhoud en winterdienst.
- Voorzie fietsparkeren bij scholen, OV, winkels en voorzieningen.

Bronnen/richtlijnen: [AWV – Vademecum fietsvoorzieningen](#); [Vlaanderen – beleid fietssnelwegen](#)



Edegem / Finckenpad



Hemiksem / Wijngelagweg



Essen / Martha Bataillestraat

1.1.3 Fietssnelwegen

Fietsgebruik verhogen · Verduurzamen



Kern van de maatregel

Omschrijving: Fietssnelwegen zijn hoogwaardige, directe en comfortabele fietsroutes die steden, kernen en belangrijke bestemmingen verbinden en de fiets aantrekkelijk maken voor langere woon-werkverplaatsingen.

Geschiede locaties

Langs sterke woon-werkassen tussen kernen, stations, bedrijventerreinen, campussen en stedelijke voorzieningen; vaak langs spoorlijnen, waterlopen of andere lineaire corridors.



Te verwachten effecten

- Meer fietsgebruik op middellange afstanden.
- Minder autoverkeer op woon-werkrelaties.
- Snellere en betrouwbaardere fietsverplaatsingen.
- Betere aansluiting tussen lokaal en bovenlokaal fietsnetwerk.
- Hogere zichtbaarheid van de fiets als volwaardig vervoermiddel.

Aandachtspunten

- Continuïteit: missing links en onderbrekingen vermijden.
- Veilige kruisingen en zo weinig mogelijk stops.
- Comfort: breedte, vlakke verharding, verlichting en onderhoud.
- Goede aansluiting op lokale routes en fietsparkeren.
- Conflicten met voetgangers, landbouwverkeer of recreatief gebruik beperken.

Bronnen/richtlijnen: [Vlaanderen – beleid fietssnelwegen](#); [AWV – Vademecum fietsvoorzieningen](#)



Kalmthout / Fietssnelweg F14



Beveren-Kruibeke-Zwijndrecht / Fietssnelweg F4



Wijnegem / Fietssnelweg F5z

1.1.4 Ontbrekende fiets- en voetgangersverbindingen

Fietsgebruik verhogen · Verduurzamen



Kern van de maatregel

Omschrijving: Het realiseren van ontbrekende schakels in fiets- en voetgangersnetwerken, zodat barrières worden weggewerkt en routes directer, veiliger en toegankelijker worden.

Geschikte locaties

Missing links tussen woonwijken, scholen, Hoppinpunten, haltes, dorpskernen, voorzieningen, bedrijventerreinen en recreatieve routes.



Te verwachten effecten

- Kortere en logischere routes.
- Minder barrièrewerking.
- Betere bereikbaarheid zonder auto.
- Meer lopen/fietsen voor korte ritten.
- Hogere netwerkcontinuïteit en verkeersveiligheid.

Aandachtspunten

- Grondverwerving/eigendommen.
- Veilige kruisingen met wegen/spoor/water.
- Toegankelijkheid voor alle gebruikers.
- Verlichting en sociale veiligheid.
- Beheer, onderhoud en winterdienst.
- Conflicten met natuur, water, parkeren of laden/lossen.

Bronnen/richtlijnen: [AWV – Vademecum fietsvoorzieningen](#); [AWV – Vademecum Toegankelijke Voetgangersvoorzieningen](#)



Lier: doorgang voor fietsers aan Streepen



Lint / Kriekhof



Kapellen / Bevrijdingslei

1.1.5 Autoluwe wijken

Fietsgebruik verhogen · Verduurzamen

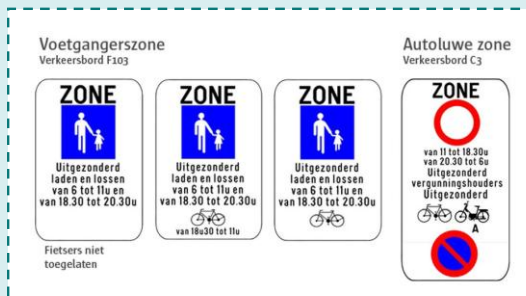


Kern van de maatregel

Omschrijving: Wijkinrichting die doorgaand autoverkeer beperkt en bestemmingsverkeer bundelt, zodat meer ruimte ontstaat voor wandelen, fietsen, groen en verblijf.

Geschiede locaties

Woonwijken, schoolomgevingen en dorps-/wijkkernen met sluipverkeer, hoge parkeerdruk of behoefte aan meer verblijfsruimte



Te verwachten effecten

- Minder autoverkeer en sluipverkeer.
- Meer fiets- en voetgangersverplaatsingen.
- Hogere verkeersveiligheid en leefbaarheid.
- Minder geluid en luchtvervuiling.
- Meer ruimte voor groen, spelen en ontmoeting.

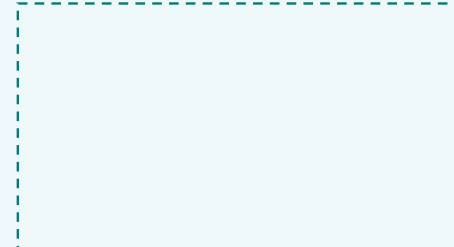
Aandachtspunten

- Bereikbaarheid voor bewoners, hulpdiensten en leveringen.
- Mogelijke verkeersverschuiving naar omliggende straten.
- Parkeerbeleid en handhaving goed regelen.
- Draagvlak via participatie en heldere communicatie.
- Goede alternatieven voorzien: fiets, OV, deelmobiliteit.

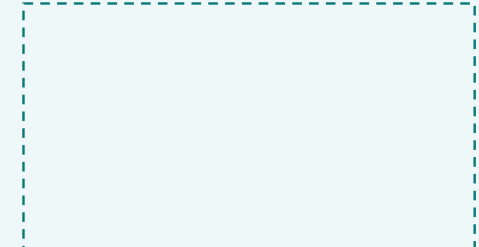
Bronnen/richtlijnen: [Stad Antwerpen – autoluwe en voetgangerszones](#); [Vlaanderen – leidraad verkeersstromen](#)



Lier / Eikelstraat



Plaats / korte toelichting



Plaats / korte toelichting

1.1.6 Kwaliteitsvolle fietspaden

Fietsgebruik verhogen · Verduurzamen



Kern van de maatregel

Omschrijving: Kwaliteitsvolle fietspaden zijn fietspaden die aangelegd worden volgens de normen van het vademecum fietsvoorzieningen.

Geschikte locaties

Kwaliteitsvolle fietspaden kunnen gerealiseerd worden op alle locaties waar fietsers toegelaten zijn.

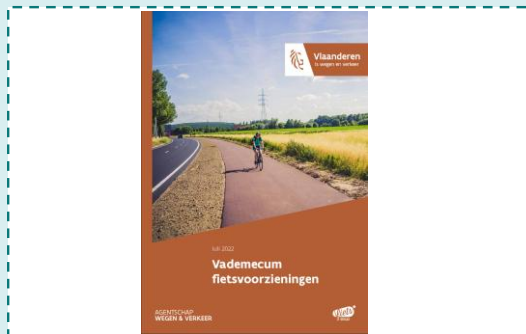
Te verwachten effecten

- Verhoging van het aantal fietsers.
- Verbetering van veiligheidsgevoel.
- Verhoging van fietscomfort.

Aandachtspunten

- Meer ruimtegebruik.
- Bij niet-gemengd verkeer: Hoe groter de afstand tot het gemotoriseerd verkeer, hoe succesvoller.

Bronnen/richtlijnen: [AWV – Vademecum fietsvoorzieningen](#)



Hemiksem: Heuvelstraat



Schildre: N121 Brasschaatsebaan



Niel / Matenstraat

1.1.7 Voorrang voor fietser en voetganger

Fietsgebruik verhogen · Verduurzamen

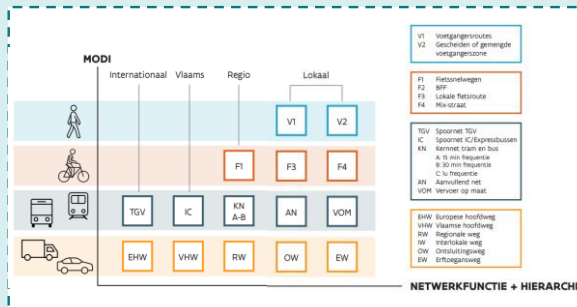


Kern van de maatregel

Omschrijving: Voorrangsprincipes waar fietsers en voetgangers volgens de hiërarchische wegprincipes voorrang krijgen.

Geschikte locaties

Alle kruisingen tussen verschillende vervoersmodi.



Te verwachten effecten

- Betere doorstroming voor fietsers.
- Hoger veiligheidsgevoel bij fietsers, mits goede signalisatie en infrastructuur (bv. verhoogde rijweg ter hoogte van fietspad).
- Lagere snelheid bij gemotoriseerd verkeer.
- Minder conflicten bij conflictvrije regeling.
- Meer aantrekkelijkheid van stappen/fietsen.
- Kortere wachttijden voor actieve weggebruikers.
- Betere leesbaarheid en voorspelbaarheid van kruispunten.

Aandachtspunten

- Verhoogde wachttijden bij gemotoriseerd verkeer, vooral bij plaatsen met druk fietsverkeer.
- Risicovol voor fietsers indien gemotoriseerd verkeer geen goede zichtlijnen heeft of te snel rijdt.
- Vermijd gelijktijdig groen voor rechtdoorgaande fietsers en rechtsafslaand autoverkeer.
- Let op e-bikes, hoge fietsintensiteiten en oudere voetgangers.
- Beperk oversteeklengtes en zorg voor voldoende opstelruimte.

Bronnen/richtlijnen: [AWV – Basisprincipes inrichting en snelheid](#); [Vlaanderen – verkeersveilige infrastructuur ontwerpen](#)



Schoten: Kruising fietssnelweg F15



Kapellen / De Pretlaan



Hove / Groenstraat

1.1.8 Fietsbruggen en fietstunnels

Fietsgebruik verhogen · Verduurzamen

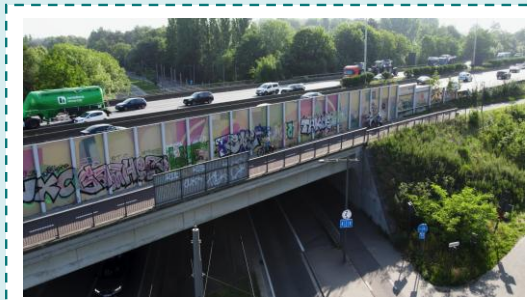


Kern van de maatregel

Omschrijving: Een ongelijkgrondse kruising laat fietsers veilig en comfortabel een barrière zoals een drukke weg, spoorlijn of waterweg kruisen.

Geschikte locaties

Open ruimte, dunbevolkte gebieden en locaties waar een route een drukke weg, spoorlijn of waterloop moet kruisen.



Te verwachten effecten

- Verhoogd fietsgebruik door toenemende directheid van routes en verhoogde verkeersveiligheid.
- Betere doorstroming voor andere verkeersmodi.
- Minder barrièrewerking en kortere/leesbaardere fietsroutes.
- Meer comfort en aantrekkelijkheid van het fietsnetwerk.
- Betere verkeersveiligheid door minder gelijkvloerse conflictpunten.
- Betere continuïteit van hoofdfietsroutes/fietssnelwegen.
- Mogelijke iconische/identiteitswaarde voor de omgeving.

Aandachtspunten

- Helling, breedte en bochten moeten comfortabel en toekomstvast zijn.
- Voldoende ruimte nodig voor aanlopen/hellingen.
- Sociale veiligheid: verlichting, zichtlijnen en overzicht.
- Landschappelijke inpassing, privacy en impact op omgeving/natuur.
- Hoge aanleg- en onderhoudskosten.
- Winterdienst, gladheid en onderhoud tijdig organiseren.

Bronnen/richtlijnen: [AWV – Vademecum fietsvoorzieningen](#); [Vlaanderen – verkeersveilige infrastructuur ontwerpen](#)



Antwerpen: fietsbrug Eilandje



Antwerpen: fietsbrug Merksem



Rumst: fietstunnel jaagpad

1.1.9 Woonerf

Fietsgebruik verhogen · Verduurzamen



Kern van de maatregel

Omschrijving: Een woonerf is een verblijfsgebied waar voetgangers en bestuurders de ruimte delen, met aangepaste regels voor snelheid, parkeren en onderlinge voorrang.

Geschikte locaties

Wegsegmenten waar wonen de belangrijkste functie is, zonder openbaarvervoerverbinding en waarvan elk huis zich op maximaal 500 m. bevindt van een gewone rijweg.



Te verwachten effecten

- Lage snelheden van gemotoriseerd verkeer.
- Verhoogde leefbaarheid.
- Meer voetgangers.
- Minder ongevallen/conflicten door erf-inrichting.
- Meer speel-, ontmoetings- en verblijfsruimte.
- Meer sociale interactie in de straat.
- Betere veiligheid voor kinderen en ouderen.
- Minder dominante parkeer-/rijfunctie.

Aandachtspunten

- Verbindingen met andere wegen, toegangen woonerf dienen duidelijke poorten te zijn.
- Plaats in het wegennetwerk zodat bovenlokaal verkeer geen gebruik maakt van woonerf.
- Max. 20 km/u moet door inrichting afdwingbaar zijn.
- Parkeren duidelijk organiseren.
- Toegankelijkheid bewaken voor mindervaliden, hulpdiensten, afvalophaling en leveringen.
- Niet toepassen waar verkeersintensiteiten te hoog zijn.

Bronnen/richtlijnen: [Ministerieel rondschrijven woonerven](#); [Wegcode](#)



Brecht: Woonerf in Sint-Lenaarts



Antwerpen: Lange Koepoortstraat



Kontich / Sint-Jansplein

1.1.10 Fietsstraten en fietszones

Fietsgebruik verhogen · Verduurzamen



Kern van de maatregel

Omschrijving: Een fietsstraat of fietszone is een fietsroute waar de fiets de hoofdgebruiker is en autoverkeer te gast is. Ze maakt een lokale fietsverbinding herkenbaarder, veiliger en comfortabeler.

Geschiede locaties

Woonstraten of centrumstraten op een belangrijke fietsroute, met weinig doorgaand autoverkeer en relatief veel fietsers; bv. schoolroutes, routes naar stations/Hoppinpunten en missing links.



Te verwachten effecten

- Sterkere positie van fietsers in het straatbeeld.
- Meer comfort en veiligheidsgevoel.
- Minder sluipverkeer als autoverkeer mee wordt afgeremd/geweerd.
- Betere herkenbaarheid van het fietsnetwerk.
- Meer fietsgebruik op dagelijkse routes.

Aandachtspunten

- Alleen toepassen waar fietsers dominant zijn of kunnen worden.
- Autoverkeer moet beperkt en ondergeschikt blijven.
- Inrichting moet duidelijk zijn: profiel, markering, rood asfalt/signalisatie.
- Snelheid en inhaalgedrag moeten gehandhaafd worden.
- Niet gebruiken als louter symbolische maatregel zonder verkeersfiltering.

Bronnen/richtlijnen: [AWV – Vademecum fietsvoorzieningen](#); [Wegcode](#)



Wommelgem: Fortbaan



Niel: Jozef Wauterslaan



Boechout: Heuvelstraat

1.1.11 Veilige en kwaliteitsvolle fietsverbinding in bedrijvenzones

Fietsgebruik verhogen · Verduurzamen



Kern van de maatregel

Omschrijving: Veilige fietsverbindingen in bedrijvenzones maken woon-werkverplaatsingen per fiets haalbaar door fietsers duidelijk, comfortabel en gescheiden van zwaar verkeer te geleiden.

Geschikte locaties

Bedrijventerreinen met veel vrachtverkeer, grote parkings, brede rijbanen, haltes/Hoppinpunten, ontbrekende schakels naar woonkernen en interne routes tussen bedrijven.

Te verwachten effecten

- Meer fietsgebruik voor woon-werkverkeer.
- Minder conflicten tussen fietsers, auto's en vrachtwagens.
- Betere bereikbaarheid voor werknemers zonder auto.
- Minder parkeerdruk bij bedrijven.
- Sterkere aansluiting op het lokaal en bovenlokaal fietsnetwerk.

Aandachtspunten

- Scheiding van fietsers en zwaar verkeer waar nodig.
- Veilige kruisingen, inritten en laad-/loszones.
- Continuïteit tussen externe aanrijroutes en interne routes.
- Verlichting, onderhoud en sociale veiligheid.
- Afstemming met bedrijven, parkmanagement en wegbeheerders.

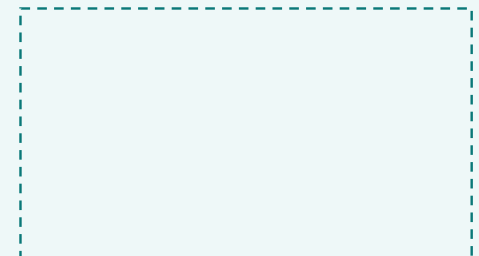
Bronnen/richtlijnen: [Fietsberaad – vlot en veilig naar het werk](#); [AWV – Vademecum fietsvoorzieningen](#)



Antwerpen / Bedrijventerrein Blue Gate



Rumst / Louis Van Cauwenberghweg



Plaats / korte toelichting

1.1.12 Belevingswaarde van functionele woon-werkroutes

Fietsgebruik verhogen · Verduurzamen



Kern van de maatregel

Omschrijving: Verhoogt de kwaliteit van bestaande woon-werkroutes door ze niet alleen veilig en direct, maar ook aantrekkelijk, comfortabel en herkenbaar te maken. Denk aan rustige tracés, groen, verlichting, vlakke verharding en duidelijke geleiding.

Geschikte locaties

Veelgebruikte woon-werkassen naar stations/Hoppinpunten, bedrijventerreinen, scholen en kernen; vooral monotone, oncomfortabele of sociaal onveilige schakels en routes langs druk verkeer.



Te verwachten effecten

- Meer fietsgebruik op woon-werkrelaties door hogere routekwaliteit.
- Betere comfort- en veiligheidsbeleving voor dagelijkse fietsers.
- Aantrekkelijkere routekeuze en minder gebruik van drukke alternatieven.

Aandachtspunten

- Directheid, samenhang en reistijd niet opofferen aan beleving.
- Kruispunten, verlichting, sociale veiligheid en onderhoud mee ontwerpen.
- Afstemmen met wegbeheer, groenbeheer, winterdienst en fietsparkeren.

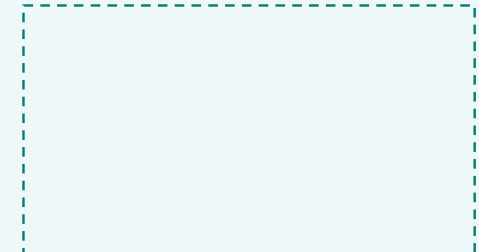
Bronnen/richtlijnen: [CROW Ontwerpwijzer fietsverkeer](#); [AWV – Vademecum fietsvoorzieningen](#); [Fietsberaad – vlot en veilig naar het werk](#)



Wuustwezel / Lijkweg, hoogwaardig fietsalternatief voor drukke gewestweg



Plaats / korte toelichting



Plaats / korte toelichting

1.1.13 Aanpakken van gevaarlijke punten (lijst dynamische punten)

Fietsgebruik verhogen · Verduurzamen



Kern van de maatregel

Omschrijving: Het aanpakken van gevaarlijke punten verbetert kruispunten en korte wegsegmenten waar objectief veel letselongevallen gebeuren, met extra aandacht voor fietsers en voetgangers.

Geschikte locaties

Kruispunten, oversteekplaatsen en wegsegmenten op de dynamische lijst gevaarlijke punten, vooral op schoolroutes, fietsroutes en locaties met conflicten tussen fietsers en gemotoriseerd verkeer.



Te verwachten effecten

- Minder letselongevallen en verkeersslachtoffers.
- Veiligere fiets- en voetgangersoversteken.
- Minder conflicten op kruispunten.
- Meer vertrouwen om te fietsen.
- Snellere aanpak van actuele knelpunten door jaarlijkse actualisatie.

Aandachtspunten

- Oorzaken per locatie grondig analyseren.
- Kleine quick wins combineren met structurele herinrichting waar nodig.
- Prioriteit geven aan kwetsbare weggebruikers.
- Afstemmen met wegbeheerder, gemeente en hulpdiensten.
- Effecten na uitvoering monitoren.

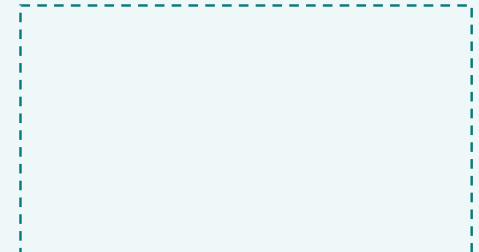
Bronnen/richtlijnen: [Vlaanderen – verkeersveilige infrastructuur ontwerpen](#) ; [AWV – gevaarlijke punten](#)



Essen / Kruispunt N117 - Mertensdreef



Plaats / korte toelichting



Plaats / korte toelichting

1.1.14 Adequate wegverlichting voor fietsers

Fietsgebruik verhogen · Verduurzamen



Kern van de maatregel

Omschrijving: Adequate wegverlichting maakt fietsroutes veiliger, herkenbaarder en sociaal veiliger in het donker, zodat fietsen ook 's avonds en in de winter aantrekkelijk blijft.

Geschikte locaties

Belangrijke fietsroutes, schoolroutes, kruispunten, tunnels/onderdoorgangen, Hoppinpunten, stationsomgevingen, parken en donkere schakels met weinig sociale controle.



Te verwachten effecten

- Betere zichtbaarheid van fietsers en obstakels.
- Hoger veiligheidsgevoel in het donker.
- Meer gebruik van fietsverbindingen buiten daglichturen.
- Minder risico op ongevallen en eenzijdige valpartijen.
- Betere herkenbaarheid en continuïteit van het fietsnetwerk.

Aandachtspunten

- Verlichten waar nodig, niet overal standaard.
- Sociale veiligheid én verkeersveiligheid afwegen.
- Verblinding en lichthinder vermijden.
- Ecologische impact beperken.
- Onderhoud, energieverbruik en slimme dimregimes voorzien.

Bronnen/richtlijnen: [AWV – Lichtvisie en wegverlichting](#)



1.1.15 Deelfietsen

Fietsgebruik verhogen · Verduurzamen



Kern van de maatregel

Omschrijving: Deelfietsen worden door meerdere gebruikers gedeeld en tijdelijk gehuurd via een app, station of abonnement. Ze bieden een flexibele manier om korte tot middellange afstanden duurzaam af te leggen.

Geschikte locaties

Aan mobiliteitsknooppunten (best in combinatie met openbaar vervoer), bij attractiepolen (ziekenhuizen, sportcentra, campussen, evenementenlocaties)



Te verwachten effecten

- Meer lichaamsbeweging bij gebruikers.
- Verhoogt flexibiliteit.
- Versterkt first/last mile bij combimobiliteit.
- Betere bereikbaarheid van OV-knooppunten en voorzieningen.
- Minder parkeerdruk en ruimtebeslag als deelmobiliteit goed geïntegreerd is.
- Mogelijk minder CO₂-uitstoot en verkeersdruk op korte ritten.
- Meer inclusieve mobiliteitsopties voor mensen zonder eigen fiets/auto.

Aandachtspunten

- Genoeg hubs om het systeem dekkend en nabij te maken.
- Extra flankerende maatregelen nodig (bv. communicatie) om systeem maximaal te laten presteren.
- Deelfietsen vervangen vaak ook lopen, eigen fiets of lokaal OV — niet altijd autoritten.
- Beschikbaarheid en herverdeling moeten continu beheerd worden.
- Diefstal, vandalisme en onderhoud kunnen kosten verhogen.
- Tarieven, app-toegang en betaal mogelijkheden moeten inclusief zijn.
- Veilige stallingslocaties en duidelijke afspraken over foutparkeren zijn nodig.

Bronnen/richtlijnen: [Vlaanderen – deelmobiliteit: informatie en richtlijnen](#)



Essen: Deelfietsen in Nieuwmoer, met aangepaste beugels



Antwerpen: Velo-station in Van Trierstraat



Kalmthout: Blue Bike bij station

1.1.16 Aanleg van buurt- of wijkhubs

Fietsgebruik verhogen · Verduurzamen



Kern van de maatregel

Omschrijving: Buurt- en wijkhubs bundelen parkeren, deelmobiliteit en eventueel OV op één plek, zodat bewoners en bezoekers minder afhankelijk zijn van een privéauto aan de deur.

Geschikte locaties

Dichte woonwijken, nieuwbouwwijken, autoluwe buurten, randen van kernen, Hoppinpunten, OV-haltes en locaties met hoge parkeerdruk.

Te verwachten effecten

- Minder auto's en parkeerdruk in de wijk.
- Meer ruimte voor groen, verblijf en fietsen.
- Betere overstap naar OV en deelmobiliteit.
- Minder zoekverkeer.
- Meer keuzevrijheid voor bewoners/bezoekers.

Aandachtspunten

- Loopafstand tot woningen moet aanvaardbaar zijn.
- Tarieven, vergunningen en handhaving goed regelen.
- Voldoende beschikbaarheid van deelmobiliteit.
- Sociale veiligheid, verlichting en toegankelijkheid.
- Beheer, exploitatie en onderhoud structureel organiseren.

Bronnen/richtlijnen: [CROW – mobiliteitshubs](#); [Vlaanderen – combimobiliteit](#)



Boom: Bomenstraat, geen privé parkeerplaatsen
Bij woningen voorzien

Plaats / korte toelichting

Plaats / korte toelichting

1.1.17 Buurtfietsenstallingen voor bewoners

Fietsgebruik verhogen · Verduurzamen



Kern van de maatregel

Omschrijving: Buurtfietsstallingen bieden bewoners zonder eigen, veilige stallingsruimte een toegankelijke plek om hun fiets dichtbij huis te parkeren.

Geschikte locaties

Dichte woonwijken, historische kernen, appartementsbuurten en straten met smalle voetpaden of veel hinderlijk gestalde fietsen.

Te verwachten effecten

- Meer dagelijks fietsgebruik.
- Minder fietsdiefstal en schade.
- Minder hinder op voetpaden.
- Betere woonkwaliteit en netter straatbeeld.
- Meer gebruik van e-bikes en bakfietsen.

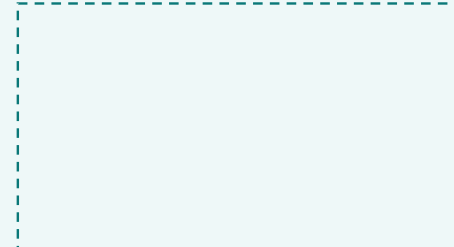
Aandachtspunten

- Korte loopafstand tot woningen.
- Goede beveiliging, verlichting en sociale veiligheid.
- Capaciteit afstemmen op gewone fietsen, e-bikes en bakfietsen.
- Duidelijk beheer, toegang, tarieven en onderhoud.
- Inpassing zonder voetgangersruimte te beperken.

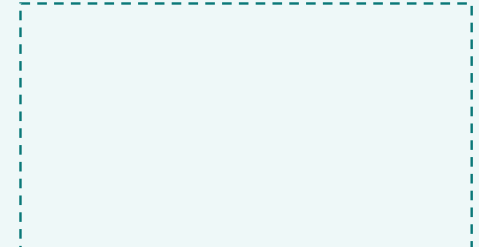
Bronnen/richtlijnen: [Fietsberaad – handleiding buurtfietsstallingen](#)



Antwerpen, Hoboken: Buurtfietsenstalling aan Cockerilplaats



Plaats / korte toelichting



Plaats / korte toelichting

1.1.18 Goede fietsenstallingen bij voorzieningen

Fietsgebruik verhogen · Verduurzamen



Kern van de maatregel

Omschrijving: Goede fietsenstallingen bij voorzieningen maken de fiets een logische keuze door veilige, comfortabele en goed zichtbare parkeerplekken vlak bij de ingang te bieden.

Geschikte locaties

Scholen, winkels, sport- en zorgvoorzieningen, cultuurgebouwen, gemeentelijke diensten, stations/Hoppinpunten en drukbezochte publieke bestemmingen.

Te verwachten effecten

- Meer fietsgebruik naar voorzieningen.
- Minder fout of hinderlijk gestalde fietsen.
- Minder fietsdiefstal en schade.
- Betere toegankelijkheid en netter straatbeeld.
- Groter gebruik van e-bikes, bakfietsen en kinderfietsen.

Aandachtspunten

- Plaatsing zo dicht mogelijk bij de ingang.
- Voldoende capaciteit voor piekmomenten.
- Diefstalveilig, verlicht en sociaal veilig ontwerp.
- Ruimte voor buitenmaatse fietsen.
- Duidelijk beheer, onderhoud en handhaving.

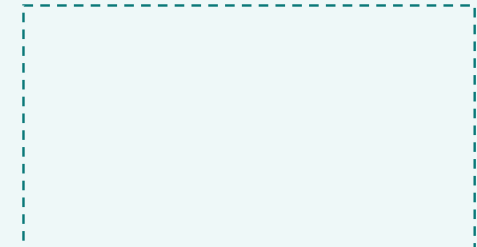
Bronnen/richtlijnen: [Fietsberaad – fietsparkeren bij winkels](#); [AWV – Vademecum fietsvoorzieningen](#)



Wijnegem / Fietsenstallingen bij gemeentehuis



Zoersel / Fietsenstallingen bij bibliotheek



Plaats / korte toelichting

1.1.19 Aanpak van fietsdiefstal

Fietsgebruik verhogen · Verduurzamen



Kern van de maatregel

Omschrijving: Een gerichte aanpak van fietsdiefstal combineert veilige stallingen, goede slot- en stallingskwaliteit, registratie, toezicht en snelle opvolging.

Geschikte locaties

Stations/Hoppinpunten, scholen, winkelkernen, sport- en zorgvoorzieningen, dichtbebouwde woonwijken en bekende diefstalhotspots.



Te verwachten effecten

- Minder fietsdiefstal en schade.
- Meer vertrouwen om de fiets te gebruiken.
- Meer gebruik van e-bikes en duurdere fietsen.
- Minder fout gestalde fietsen door beter stallingsaanbod.
- Hogere aangifte- en terugvindkans bij registratie.

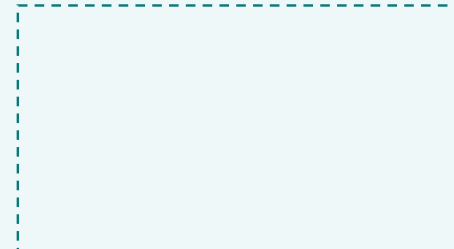
Aandachtspunten

- Combineer infrastructuur met toezicht, registratie en handhaving.
- Frequent toezicht werkt vaak beter dan alleen camera's.
- Zorg voor goede verlichting, sociale veiligheid en toegangscontrole.
- Maak communicatie eenvoudig: hoe correct stallen, registreren en melden.
- Monitor hotspots en stuur maatregelen bij.

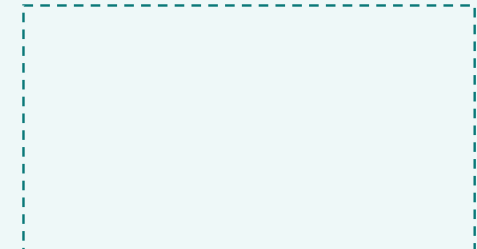
Bronnen/richtlijnen: [Fietsberaad – fietsdiefstalpreventie](#)



Kapellen: beveiligde fietsenstalling aan NMBS station



Plaats / korte toelichting



Plaats / korte toelichting

1.1.20 Onderhoud fietspaden om kwaliteit op peil te houden

Fietsgebruik verhogen · Verduurzamen



Kern van de maatregel

Omschrijving: Regelmatig onderhoud houdt fietspaden veilig, comfortabel en aantrekkelijk door schade, verzakkingen, wortelopdruk, vuil, gladheid en overgroei tijdig aan te pakken.

Geschikte locaties

Hoofd fietsroutes, schoolroutes, fietssnelwegen, woon-werkassen, drukke kruispunten, bruggen/tunnels en locaties met meldingen, slechte vlakheid of gekende onderhoudsproblemen.



Te verwachten effecten

- Constanter fietscomfort en hogere veiligheid.
- Minder valpartijen door gebreken of vervuiling.
- Betrouwbaarder fietsnetwerk in alle seizoenen.
- Meer gebruik van bestaande fietsinfrastructuur.
- Lagere kosten door preventief onderhoud.

Aandachtspunten

- Inspecties, meldingen en prioriteiten transparant organiseren.
- Vlakheid, breedte, markering, verlichting en groenbeheer meenemen.
- Afstemmen met winterdienst en wegenwerken.
- Snel reageren op gevaarlijke gebreken.
- Kwaliteitsniveau meetbaar maken en opvolgen.

Bronnen/richtlijnen: [AWV – staat en inrichting fietspaden](#)

Plaats / korte toelichting	Plaats / korte toelichting	Plaats / korte toelichting

1.1.21 Winterstrooischema's voor fietsroutes

Fietsgebruik verhogen · Verduurzamen



Kern van de maatregel

Omschrijving: Strooischema's voor fietspaden leggen vast welke fietsroutes preventief en prioritair sneeuw- en ijsvrij worden gehouden, zodat fietsen ook bij winterweer veilig en betrouwbaar blijft.

Geschikte locaties

Hoofdfietsroutes, fietssnelwegen, schoolroutes, routes naar stations/Hoppinpunten, bruggen, tunnels, hellingen en locaties met gekende gladheidsproblemen.



Te verwachten effecten

- Minder valpartijen door ijzel of sneeuw.
- Betrouwbaarder fietsnetwerk in de winter.
- Meer continuïteit voor woon-werk- en schoolverkeer.
- Minder uitwijkgedrag naar rijbaan of auto.
- Duidelijkere verwachtingen voor gebruikers.

Aandachtspunten

- Prioriteiten vooraf vastleggen en communiceren.
- Preventief werken op basis van weerdata.
- Afstemmen tussen gemeente, AWW en andere beheerders.
- Bruggen, hellingen en schaduwrijke zones extra opvolgen.
- Materieel, zout/pekkel, personeel en monitoring tijdig organiseren.

Bronnen/richtlijnen: [AWV – winterdienst](#)

Plaats / korte toelichting	Plaats / korte toelichting	Plaats / korte toelichting

1.1.22 Routeplanners met optimale fietsroutes

Fietsgebruik verhogen · Verduurzamen

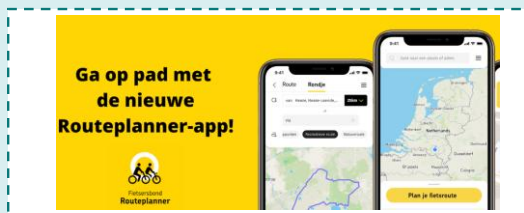


Kern van de maatregel

Omschrijving: Routeplanners met fietsroutes helpen fietsers de meest geschikte route kiezen op basis van veiligheid, comfort, directheid en type fiets.

Geschikte locaties

Voor woon-werkverkeer, schoolroutes, routes naar Hoppinpunten/OV, fietssnelwegen, recreatieve routes en verbindingen met missing links of omleidingen.



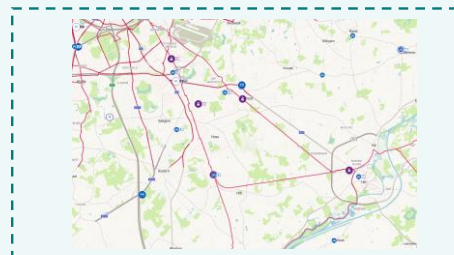
Te verwachten effecten

- Betere routekeuze en minder onzekerheid.
- Meer gebruik van veilige en comfortabele fietsroutes.
- Meer fietsgebruik bij nieuwe of minder ervaren fietsers.
- Betere spreiding naar gewenste routes.
- Zichtbaarheid van knelpunten en missing links.

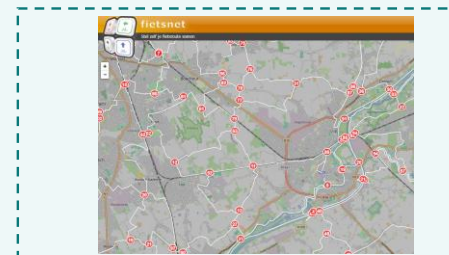
Aandachtspunten

- Data moet actueel en betrouwbaar zijn.
- Onderscheid maken tussen snelste, veiligste en comfortabelste route.
- Rekening houden met e-bikes, speedpedelecs en bakfietsen.
- Omleidingen, werken en tijdelijke hinder snel verwerken.
- Goede koppeling met bewegwijzering en Hoppin/OV-info.

Bronnen/richtlijnen: [Fietsnet – routeplanner](#); [Vlaanderen – beleid fietssnelwegen](#)



Slim Naar Antwerpen



Fietsnet



Fietzersbond (NL)



Hoofdstuk 1.2

Gebruik van openbaar vervoer verhogen



1.2.1 Op elkaar afgestemde OV-netwerken

Gebruik van openbaar vervoer verhogen · Verduurzamen



Kern van de maatregel

Omschrijving: Stem trein, kernnet, aanvullend net en vervoer op maat op elkaar af als één vraaggestuurd OV-netwerk, met duidelijke knopen, frequenties en overstaptijden.

Geschikte locaties

Knooppunten waar vervoerslagen samenkomen: stations, Hoppinpunten, HOV-haltes en P+R's; corridors met hoge vraag en piekbestemmingen zoals scholen, zorgsites, campussen en bedrijventerreinen.



Te verwachten effecten

- Vlottere ketenreis door betere aansluitingen.
- Betrouwbaarder aanbod op drukke verbindingen.
- Meer gebruik van Hoppinpunten en deelmobiliteit.
- Hogere bezetting van lijnen en knopen.
- Modal shift mogelijk als kwaliteit en capaciteit volstaan.

Aandachtspunten

- Regie tussen vervoerders, vervoerregio en wegbeheerders.
- Dienstregeling, frequentie en overstaptijd samen ontwerpen.
- Knooppunten toegankelijk, veilig en leesbaar inrichten.
- Capaciteit en budget toetsen vóór uitrol.
- Wijzigingen gefaseerd invoeren en helder communiceren.

Bronnen/richtlijnen: [Vlaanderen – basisbereikbaarheid](#); [Vlaanderen – combimobiliteit](#)

Plaats / korte toelichting	Plaats / korte toelichting	Plaats / korte toelichting

1.2.2 Ketenmobiliteit voor HOV

Gebruik van openbaar vervoer verhogen · Verduurzamen



Kern van de maatregel

Omschrijving: Ketenmobiliteit voor HOV maakt overstappen op hoogwaardig OV eenvoudiger door fiets, deelmobiliteit, P+R en comfortabele haltes goed te koppelen.

Geschiede locaties

HOV-haltes, stations, Hoppinpunten, P+R-locaties, bedrijventerreinen, scholen, ziekenhuizen en woonkernen langs drukke OV-corridors.



Te verwachten effecten

- Meer OV-gebruik door betere voor- en natransportopties.
- Minder autogebruik op drukke corridors.
- Betere bereikbaarheid van voorzieningen en werkplekken.
- Vlottere overstappen en kortere ervaren reistijd.
- Sterkere rol van HOV als ruggengraat van combimobiliteit.

Aandachtspunten

- Halte kwaliteit, toegankelijkheid en wayfinding goed uitwerken.
- Fietsparkeren, deelmobiliteit en P+R juist dimensioneren.
- Aansluitingen en dienstregeling betrouwbaar maken.
- Beheer, onderhoud en verantwoordelijkheden helder regelen.
- Communicatie eenvoudig en gebruikersgericht houden.

Bronnen/richtlijnen: [Vlaanderen – basisbereikbaarheid](#); [Vlaanderen – combimobiliteit](#)



1.2.3 Afzonderlijke OV-rijstroken

Gebruik van openbaar vervoer verhogen · Verduurzamen



Kern van de maatregel

Omschrijving: Reserveer een eigen rijstrook of vrije bedding voor bus en tram op filegevoelige trajecten, zodat OV niet mee vaststaat en stipter kan rijden.

Geschikte locaties

Drukke OV-corridors met structurele vertraging: stadsinvalswegen, centrummassen, toegangen tot stations en Hoppinpunten, HOV-haltes en knelpunten aan kruispunten of haltes.

Te verwachten effecten

- Kortere reistijd op congestiegevoelige trajecten.
- Betere stiptheid en betrouwbaardere aansluitingen.
- Hogere comfort- en tevredenheidsbeleving.
- Efficiëntere inzet van voertuigen en chauffeurs.
- Meer OV-gebruik als netwerk en frequentie sterk zijn.

Aandachtspunten

- Ruimteclaim afwegen met auto, fiets en laden/lossen.
- Kruispunten en haltes veilig ontwerpen.
- Koppelen aan VRI-prioriteit waar zinvol.
- Signalisatie en handhaving duidelijk regelen.
- Bereikbaarheid en veiligheid vooraf toetsen.

Bronnen/richtlijnen: [De Lijn – doorstroming verbeteren](#)



Schilde / Turnhoutsebaan



Brasschaat / Bredabaan



Mortsel / Antwerpsesteenweg

1.2.4 VRI-beïnvloeding

Gebruik van openbaar vervoer verhogen · Verduurzamen



Kern van de maatregel

Omschrijving: Geef bus en tram prioriteit in verkeerslichten: groen verlengen, rood verkorten of dynamisch eerder groen geven op basis van detectie.

Geschikte locaties

Lichtengeregelde kruispunten op OV-corridors met veel vertraging: stadsinvalswegen, centrummassen, HOV-routes, stations- en Hoppinpunten, en haltes vlak bij kruispunten.



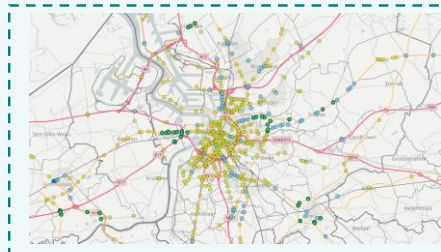
Te verwachten effecten

- Minder wachttijd aan kruispunten.
- Kortere en betrouwbaardere reistijd.
- Betere aansluitingen op knopen en lijnen.
- Hogere personendoorstroming op drukke assen.
- Aantrekkelijker bus- en tramgebruik.

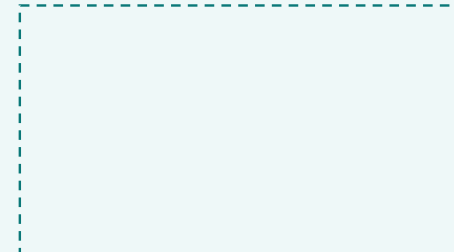
Aandachtspunten

- OV-winst afwegen tegen impact op andere modi.
- Detectie en aankomsttijd betrouwbaar maken.
- Haltepositie, wachtrijen en oversteken meenemen.
- Verkeersveiligheid en conflictvrij regelen bewaken.
- Monitoring en beheerafspraken vastleggen.

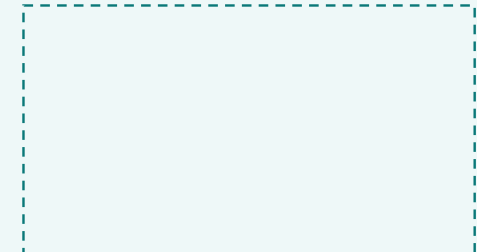
Bronnen/richtlijnen: [AWV – Handboek verkeerslichtenregelingen](#); [AWV – intelligente verkeerslichten](#)



Mapstore / Kaart met overzicht en status van alle iVRI



Plaats / korte toelichting



Plaats / korte toelichting

1.2.5 Fietsenstallingen bij OV-knooppunten

Gebruik van openbaar vervoer verhogen · Verduurzamen



Kern van de maatregel

Omschrijving: Voorzie voldoende, goed vindbare en veilige fietsparkeerplaatsen aan OV-knooppunten, zodat de fiets een betrouwbare voor- en natransportoptie wordt.

Geschikte locaties

Stations, Hoppinpunten, HOV-haltes, busstations en P+R's met fietsaanvoer; vooral waar stallingen vol staan, wildparkeren optreedt of nieuwe ontwikkelingen extra vraag creëren.

Te verwachten effecten

- Vlottere ketenreis fiets–OV en kortere zoektijd.
- Groter praktisch bereik van halte of station.
- Meer OV-gebruik door betere first/last mile.
- Minder wildparkeren rond knoop of halte.
- Betere verblijfskwaliteit en veiligheidsgevoel.

Aandachtspunten

- Capaciteit afstemmen op groei, pieken en e-bikes.
- Directe, veilige route naar perron of halte voorzien.
- Diefstalveiligheid, verlichting, toezicht en beheer regelen.
- Voetgangers-, fiets- en busstromen helder scheiden.
- Onderhoud, handhaving en weesfietsen aanpakken.

Bronnen/richtlijnen: [Vlaanderen – combimobiliteit](#); [AWV – Vademecum fietsvoorzieningen](#)



P&R Zoersel



P&R Wommelgem



Plaats / korte toelichting

1.2.6 Integrale afrekenstelsystemen en/of abonnementen

Gebruik van openbaar vervoer verhogen · Verduurzamen



Kern van de maatregel

Omschrijving: Integrale afrekenstelsystemen en abonnementen maken ketenreizen eenvoudiger door OV, P+R, deelmobiliteit en eventueel fietsparkeren in één ticket, tarief of betaalproces te bundelen.

Geschikte locaties

P+R's, Hoppinpunten, stations, HOV-haltes, evenementenlocaties, bedrijventerreinen, campussen en zorgsites.



Te verwachten effecten

- Lagere drempel voor OV en deelmobiliteit.
- Meer gebruik van P+R en combimobiliteit.
- Eenvoudigere reiservaring.
- Prijsprikkel richting duurzame verplaatsingen.
- Meer herhaalgebruik via abonnementen.

Aandachtspunten

- Afspraken nodig tussen vervoerders, parkeerbeheerders en aanbieders.
- Duidelijke verdeling van inkomsten, kosten en verantwoordelijkheden.
- Tarieven eenvoudig en transparant houden.
- Ook niet-digitale gebruikers meenemen.
- Privacy, data-uitwisseling en klantenservice goed regelen.

Bronnen/richtlijnen: [Vlaanderen – basisbereikbaarheid](#); [Vlaanderen – combimobiliteit](#)



1.2.7 Beter inzicht in reismogelijkheden

Gebruik van openbaar vervoer verhogen · Verduurzamen



Kern van de maatregel

Omschrijving: Beter inzicht in reismogelijkheden toont reizigers duidelijke, vergelijkbare opties per fiets, OV, deelmobiliteit en auto, zodat duurzame keuzes makkelijker worden.

Geschikte locaties

Hoppinpunten, stations, woon-werkcorridors, bedrijventerreinen, scholen, ziekenhuizen, evenementenlocaties en gebieden met nieuw of gewijzigd mobiliteitsaanbod.



Te verwachten effecten

- Meer gebruik van OV, fiets en deelmobiliteit.
- Minder keuzestress en onzekerheid bij reizigers.
- Betere benutting van bestaande mobiliteitsopties.
- Vlottere combinatie van vervoermiddelen.
- Meer draagvlak voor mobiliteitstransitie.

Aandachtspunten

- Informatie moet actueel, betrouwbaar en eenvoudig zijn.
- Opties eerlijk vergelijken op reistijd, kost, overstappen en toegankelijkheid.
- Ook digitaal minder vaardige gebruikers bereiken.
- Koppelen aan duidelijke wayfinding op straat.
- Afstemmen met vervoerders, deelmobiliteit en lokale communicatie.

Bronnen/richtlijnen: [Vlaanderen – combimobiliteit](#)

Plaats / korte toelichting	Plaats / korte toelichting	Plaats / korte toelichting

1.2.8 Vervoer op Maat en flexvervoer

Gebruik van openbaar vervoer verhogen · Verduurzamen



Kern van de maatregel

Omschrijving: Vervoer op Maat vult vaste OV-lijnen aan met vraaggestuurd flexvervoer dat vooraf wordt gereserveerd en reizigers naar haltes, knopen of bestemmingen brengt.

Geschikte locaties

Landelijke gebieden, verspreide woonkernen, daluren en weekends, eerste- en laatste-mijlverbindingen en verplaatsingen van minder mobiele reizigers.



Te verwachten effecten

- Grotere basisbereikbaarheid waar regulier OV niet efficiënt is.
- Betere aansluiting op kernnet, aanvullend net en Hoppinpunten.
- Minder autoafhankelijkheid voor specifieke ritten en doelgroepen.

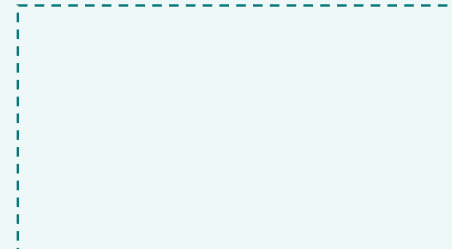
Aandachtspunten

- Maak reserveren eenvoudig via digitale én telefonische kanalen.
- Stem dienstregeling en haltes af op het vaste OV; vermijd parallel aanbod.
- Monitor bezetting, betrouwbaarheid, kost en toegankelijkheid.

Bronnen/richtlijnen: [Vlaanderen – basisbereikbaarheid](#); [Vlaanderen – combimobiliteit](#)



Flex - reisinfo



Plaats / korte toelichting



Plaats / korte toelichting

1.2.9 Toegankelijke haltes en Hoppinpunten

Gebruik van openbaar vervoer verhogen · Verduurzamen



Kern van de maatregel

Omschrijving: Maak haltes en mobiliteitsknopen drempelloos, obstakelvrij en begrijpelijk, met veilige looproutes, comfortabele wachtruimte, blindengeleiding en toegankelijke overstappen.

Geschikte locaties

Stations, bus- en tramhaltes, Hoppinpunten, zorg- en onderwijsclusters en knopen waar meerdere vervoerswijzen samenkomen.



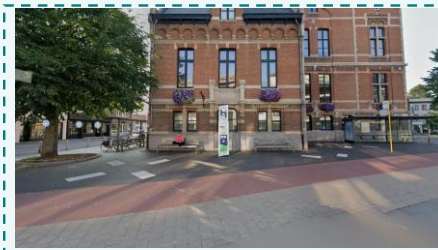
Te verwachten effecten

- Meer zelfstandig reizen voor mensen met een mobiliteitsbeperking.
- Comfortabelere en veiligere overstappen voor alle reizigers.
- Groter bereik en gebruik van OV en deelmobiliteit.

Aandachtspunten

- Borg de volledige keten: toegangsroute, halte, voertuig en informatie.
- Bescherm vrije loopruimte en voorzie buitenmaatse fietsparkeerplaatsen.
- Plan beheer, onderhoud, verlichting en tijdelijke toegankelijkheid bij werken.

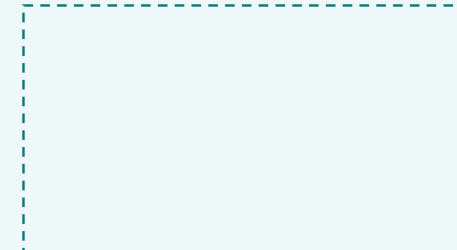
Bronnen/richtlijnen: [Vlaanderen – combimobiliteit](#); [AWV – Vademecum Toegankelijke Voetgangersvoorzieningen](#)



Brasschaat / Hoppin Oud Gemeentehuis



Plaats / korte toelichting



Plaats / korte toelichting

1.2.10 Personenvervoer over water

Gebruik van openbaar vervoer verhogen · Verduurzamen



Kern van de maatregel

Omschrijving: Waterbus- en veerverbindingen benutten vaarwegen als schakel in het OV-netwerk en verbinden oevers, woonkernen, werklocaties en mobiliteitsknopen.

Geschikte locaties

Langs Schelde, kanaal en dokken waar een waterverbinding een barrière verkort of een drukke landcorridor kan ontlasten.



Te verwachten effecten

- Extra duurzame verbinding op corridors met geschikte vraag.
- Kortere oversteek en betere koppeling tussen oevers.
- Meer robuustheid en keuze binnen het multimodale netwerk.

Aandachtspunten

- Onderbouw vraag, vaartijd, frequentie en exploitatiekost.
- Zorg voor directe fiets-, voetgangers- en OV-aansluitingen aan de steiger.
- Houd rekening met toegankelijkheid, weer, waterpeil en nautische randvoorwaarden.

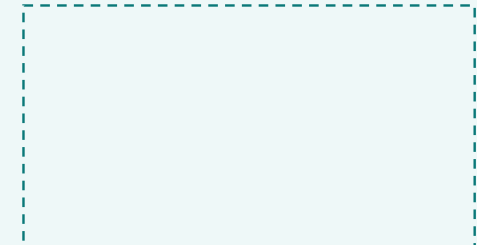
Bronnen/richtlijnen: [Vlaanderen – basisbereikbaarheid](#)



De Waterbus



Veerdiensten



Plaats / korte toelichting



Hoofdstuk 1.3

Voetgangerscomfort verhogen



1.3.1 Fijnmazig netwerk van trage wegen

Voetgangerscomfort verhogen · Verduurzamen



Kern van de maatregel

Omschrijving: Verbind bestaande paden, doorsteken en autoluwe straten tot een samenhangend netwerk voor veilige korte verplaatsingen te voet en met de fiets.

Geschikte locaties

Tussen woonwijken, kernen, scholen, haltes, Hoppinpunten, parken, winkels en recreatie; vooral waar barrières of ontbrekende schakels omwegen veroorzaken.

Te verwachten effecten

- Kortere routes voor voetgangers en fietsers.
- Meer actieve verplaatsingen op korte afstand.
- Betere bereikbaarheid van OV en voorzieningen.
- Veiligere autoluwe school- en wijkroutes.
- Meer leefbaarheid, ontmoeting en groenbeleving.

Aandachtspunten

- Continuïteit over grenzen en eigendom borgen.
- Toegankelijkheid, verlichting en sociale veiligheid.
- Conflicten met landbouw, natuur en privacy afwegen.
- Onderhoud, signalisatie en groenbeheer regelen.
- Juridisch statuut en participatie helder maken.

Bronnen/richtlijnen: [Vlaanderen – trage wegen en slimme schakels](#)

Trage Wegen VZW



Brecht / Doorgang Korte Pad

Plaats / korte toelichting

1.3.2 Kwalitatieve voetpaden

Voetgangerscomfort verhogen · Verduurzamen



Kern van de maatregel

Omschrijving: Maak van voetpaden continue, obstakelvrije en toegankelijke looproutes met voldoende breedte, vlak comfort en veilige aansluitingen op oversteken en haltes.

Geschikte locaties

In kernen, woonstraten, school- en zorgomgevingen, winkelstraten, OV-haltes en routes naar dagelijkse voorzieningen; prioritair waar voetpaden ontbreken, smal zijn of veel obstakels hebben.



Te verwachten effecten

- Meer korte verplaatsingen te voet.
- Betere toegankelijkheid voor iedereen.
- Minder conflicten en struikelrisico.
- Aantrekkelijkere en leefbaardere straten.
- Betere bereikbaarheid van haltes en voorzieningen.

Aandachtspunten

- Obstakelvrije loopruimte consequent vrijhouden.
- Materiaal, helling en boordverlaging goed ontwerpen.
- Straatmeubilair, terrassen, fietsen en laadpalen sturen.
- Oversteken, zichtbaarheid en verlichting mee aanpakken.
- Onderhoud en tijdelijke werfzones toegankelijk houden.

Bronnen/richtlijnen: [AWV – Vademecum Toegankelijke Voetgangersvoorzieningen](#)

Plaats / korte toelichting	Plaats / korte toelichting	Plaats / korte toelichting

1.3.3 Voetgangerszone

Voetgangerscomfort verhogen · Verduurzamen



Kern van de maatregel

Omschrijving: Een voetgangerszone (F103–F105) maakt de straat primair voor voetgangers. Zij mogen de hele breedte gebruiken; bestuurders hebben alleen toegang waar de wegcode of het bord dit toelaat.

Geschikte locaties

Autoluwe kern- en winkelstraten, pleinen en school- of zorgomgevingen met veel voetgangers en korte verblijfsactiviteiten; enkel waar laden/lossen, garages, hulpdiensten en omrijroutes beheersbaar zijn.



Te verwachten effecten

- Meer verblijfskwaliteit, toegankelijkheid en veiligheidsgevoel.
- Minder autoverkeer, parkeerdruk, geluid en uitstoot in de kern.
- Sterkere wandelrelaties tussen winkels, haltes en voorzieningen.
- Meer ruimte voor groen, terrassen en kwalitatieve publieke ruimte.

Aandachtspunten

- Plaats F103/F105 aan elke toegang; vermeld uitzonderingen en venstertijden op het bord.
- Toegelaten verkeer rijdt stapvoets, laat doorgang vrij en stopt indien nodig.
- Fietzers alleen waar aangeduid; afstappen bij drukte; laden/lossen, hulpdiensten en garages vooraf regelen.

Bronnen/richtlijnen: [Wegcode](#); [AWV – Vademecum Toegankelijke Voetgangersvoorzieningen](#)



1.3.4 Zone 30

Voetgangerscomfort verhogen · Verduurzamen

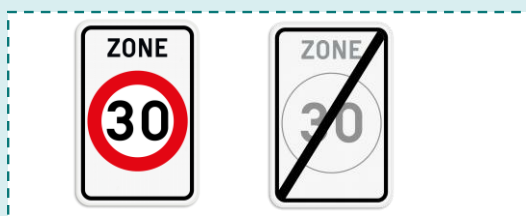


Kern van de maatregel

Omschrijving: Een zone 30 (art. 22quater; F4a/F4b of zonale borden) legt max. 30 km/u vast in een afgebakend verblijfsgebied. De maatregel werkt pas goed als het straatbeeld die lage snelheid geloofwaardig afdwingt.

Geschikte locaties

Woonstraten en verblijfsgebieden binnen de bebouwde kom: schoolomgevingen, dorps- en wijkkernen, winkel- en zorgomgevingen en routes waar voetgangers en fietsers mengen met lokaal verkeer.



Te verwachten effecten

- Lagere rijsnelheid en kortere stopafstand.
- Meer comfort en veiligheidsgevoel bij oversteken en wandelen.
- Minder doorgaand verkeer, geluid en verblijfs hinder.
- Aantrekkelijker straatbeeld met meer ruimte voor ontmoeting.

Aandachtspunten

- Signaleer begin/einde duidelijk en consequent met correcte zoneborden.
- Laat inrichting 30 km/u afdwingen: plateaus, asverschuivingen, versmallingen en groen.
- Toets bus, hulpdiensten, landbouw, fietscomfort, afwatering en onderhoud.
- Monitor snelheid en draagvlak; combineer met communicatie en handhaving.

Bronnen/richtlijnen: [Wegcode](#); [Vlaanderen – verkeersveilige infrastructuur ontwerpen](#)



1.3.5 Schoolstraat

Voetgangerscomfort verhogen · Verduurzamen



Kern van de maatregel

Omschrijving: Een schoolstraat sluit de schoolpoort tijdelijk af voor gemotoriseerd verkeer. Tijdens de afsluiting is de straat voor voetgangers, fietsen en speedpedelecs; uitzonderingen rijden stapvoets.

Geschikte locaties

Schoolpoorten in lokale straten met piekdrukke, foutparkeren of conflicten; vooral waar een korte afsluiting, omleiding, noodtoegang en stapspot/Kiss & Ride op afstand haalbaar zijn.



Te verwachten effecten

- Rustigere, overzichtelijkere schoolpoort tijdens begin- en einduren.
- Meer actieve verplaatsingen en meer zelfstandigheid voor kinderen.
- Minder foutparkeren, keerbewegingen en conflicten vlak aan de poort.
- Betere luchtkwaliteit en minder geluid in de directe schoolomgeving.

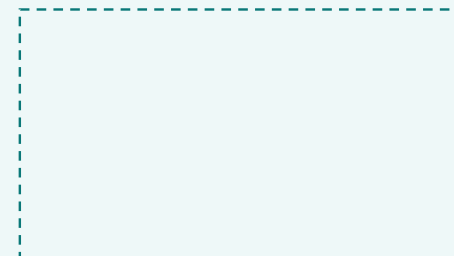
Aandachtspunten

- Regel C3 + onderbord “schoolstraat”, uren, afsluiting en toezicht juridisch correct.
- Bepaal uitzonderingen, vergunningen, hulpdiensten, bewoners en leveringen vooraf.
- Voorzie omrijroute, stapspots/Kiss & Ride op afstand en veilige looproutes.
- Bouw draagvlak met school, ouders en buurt; test, monitor en stuur bij.

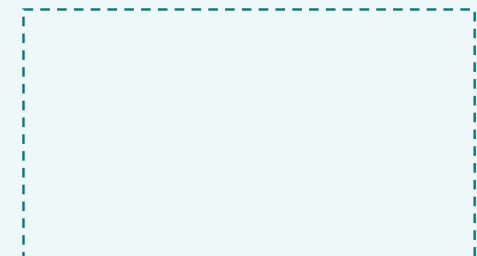
Bronnen/richtlijnen: [Wegcode](#); [Vlaanderen – verkeersveilige infrastructuur ontwerpen](#)



Plaats / korte toelichting



Plaats / korte toelichting



Plaats / korte toelichting

1.3.6 Speel- of leefstraat

Voetgangerscomfort verhogen · Verduurzamen



Kern van de maatregel

Omschrijving: Een speel- of leefstraat maakt een woonstraat tijdelijk autoluw, zodat bewoners de ruimte kunnen gebruiken om veilig te spelen, te ontmoeten en verblijven. Speelstraten volgen de formele C3-regels.

Geschikte locaties

Rustige woonstraten zonder belangrijk doorgaand verkeer of OV-route, met voldoende draagvlak en haalbare bereikbaarheid voor bewoners, garages en hulpdiensten.



Te verwachten effecten

- Meer veilige speel-, ontmoetings- en verblijfsruimte in de straat.
- Minder autoverkeer, parkeerdruk en conflicten tijdens de maatregel.
- Sterker buurtgevoel en meer sociale controle.
- Praktijkervaring voor latere herinrichting of autoluwe maatregelen.

Aandachtspunten

- Regel C3 + onderbord “speelstraat”, uren en lokaal besluit correct.
- Bewoners, garages, hulpdiensten en afvalophaling bereikbaar houden.
- Voorzie draagvlak, duidelijke afspraken en straatverantwoordelijken.
- Test omleiding, parkeren en inrichting; evalueer na afloop.

Bronnen/richtlijnen: [Vlaanderen – speelstraat](#); [Wegcode](#); [Vlaanderen – aanvullende reglementen](#)



1.3.7 Schoolmobiliteitsplan

Voetgangerscomfort verhogen · Verduurzamen



Kern van de maatregel

Omschrijving: Een schoolmobiliteitsplan combineert routeanalyse, inrichting, educatie, handhaving en engagement tot één maatwerkpakket voor de schoolpoort en de volledige schoolroute.

Geschikte locaties

Basis- en secundaire scholen, campussen en routes waar verkeersdruk, onveiligheidsgevoel of haal- en brengverkeer knelpunten veroorzaken.



Te verwachten effecten

- Meer lopen en fietsen naar school en minder autoverkeer aan de poort.
- Veiligere routes en duidelijkere afspraken voor ouders en leerlingen.
- Breed gedragen pakket in plaats van losse schoolpoortmaatregelen.

Aandachtspunten

- Betrek leerlingen, ouders, school, buurt, politie en wegbeheerders.
- Analyseer herkomst, routes en conflicten vóór maatregelen worden gekozen.
- Combineer Engineering, Education, Enforcement en Engagement en evalueer.

Bronnen/richtlijnen: [Vlaanderen – verkeersveilige infrastructuur ontwerpen](#)

Plaats / korte toelichting	Plaats / korte toelichting	Plaats / korte toelichting

1.3.8 Zitmogelijkheden

Voetgangerscomfort verhogen · Verduurzamen



Kern van de maatregel

Omschrijving: Banken, zit- en leunpunten bieden rust langs looproutes en ruimte voor kort verblijf. Variatie in zithoogte, rug- en armsteun maakt lopen en wachten toegankelijker, vooral voor ouderen en mensen met beperkte mobiliteit.

Geschikte locaties

Langs belangrijke looproutes en op pleinen, winkelstraten en hellingen; nabij haltes, parken, zorgvoorzieningen en andere bestemmingen. Plaats rustpunten waar afstanden groot zijn, zonder loop- of fietsstromen te hinderen.

Te verwachten effecten

- Rustpunten maken langere loopafstanden haalbaarder.
- Betere bereikbaarheid van haltes, winkels, zorg en voorzieningen.
- Meer verblijf en ontmoeting; mogelijk extra sociale controle.
- Meer zelfstandige verplaatsingen voor ouderen en mensen met beperkte mobiliteit.

Aandachtspunten

- Plaats meubilair buiten de vrije loop- en fietslijn en houd oversteken vrij.
- Zorg voor contrast, vlakke toegang en ruimte naast de bank voor rolstoelen.
- Voorzie verschillende zithoogten en voldoende rug- en armsteunen.
- Bewaar zicht en sociale veiligheid; plan schaduw, onderhoud en afvalbeheer.

Bronnen/richtlijnen: [AWV – Vademecum Toegankelijke Voetgangersvoorzieningen](#)



Praktijkboek Publieke Ruimte



Boechout / Jef Van Hoofdplein



Boom / Oude Reetsebaan



Hoofdstuk 1.4

Location shift / nabijheid



1.4.1 Kwalitatieve kernverdichting

Location shift / nabijheid · Verduurzamen



Kern van de maatregel

Omschrijving: Extra woningen en functies worden toegevoegd in bestaande kernen waar voorzieningen, OV- en fietsbereikbaarheid en publieke ruimte dit kunnen dragen. Geen verdichting overal, maar kernversterking op maat.

Geschikte locaties

Bestaande stads- en dorpskernen, stations-/Hoppin-omgevingen en inbreidings- of herontwikkelingssites met basisvoorzieningen op loop- of fietsafstand.



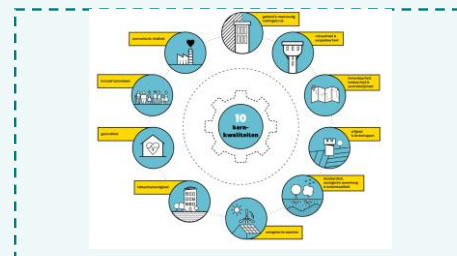
Te verwachten effecten

- Kortere dagelijkse verplaatsingen; meer te voet, per fiets en met OV.
- Meer draagvlak voor lokale voorzieningen, deelmobiliteit en openbaar vervoer.
- Minder druk op open ruimte, linten en infrastructuurkosten.

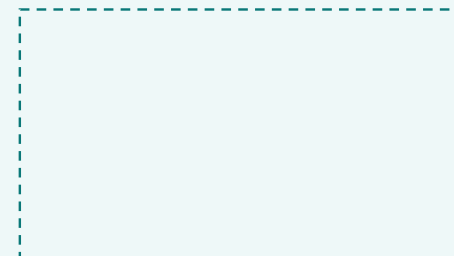
Aandachtspunten

- Verdicht enkel waar voorzieningenniveau, knooppuntwaarde en draagkracht voldoende zijn.
- Koppel projecten aan publieke ruimte, groen/blauw, ontharding en klimaatadaptatie.
- Bewaak schaal, erfgoed, betaalbaarheid/sociale mix, parkeren en participatie.

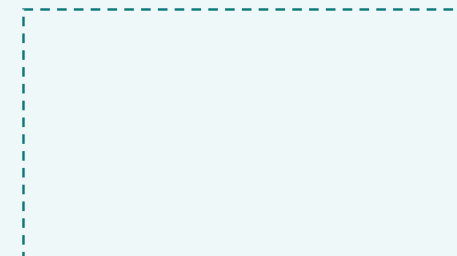
Bronnen/richtlijnen: [Beleidsplan Ruimte Vlaanderen](#)



Departement Omgeving: 10 kernkwaliteiten



Plaats / korte toelichting



Plaats / korte toelichting

1.4.2 Lokale diensten

Location shift / nabijheid · Verduurzamen



Kern van de maatregel

Omschrijving: Lokale diensten zijn dagelijkse buurtvoorzieningen (buurtwinkel, bakker, horeca of loket) op wandel- of fietsafstand. Ze maken basisboodschappen mogelijk zonder auto.

Geschikte locaties

Wijk- en dorpskernen, woonbuurten met een voorzieningenkloof, rond OV/Hoppinpunten en nabij scholen of zorg; waar veilige loop- en fietsroutes en draagvlak bestaan.

Te verwachten effecten

- Meer dagelijkse verplaatsingen te voet of met de fiets.
- Minder autokilometers voor boodschappen en basisdiensten.
- Levendigere kernen, meer ontmoeting en sterkere lokale economie.
- Betere bereikbaarheid voor ouderen, jongeren en mensen zonder auto.

Aandachtspunten

- Toets draagvlak, economische haalbaarheid en juiste schaal van aanbod.
- Koppel inplanting aan veilige loop- en fietsroutes en OV-haltes.
- Vermijd nieuwe autogerichte locaties; beheer parkeren, laden en leveringen.
- Bewaak toegankelijkheid, openingsuren, betaalbaarheid en inclusie.

Bronnen/richtlijnen: [Beleidsplan Ruimte Vlaanderen](#)

Plaats / korte toelichting	Plaats / korte toelichting	Plaats / korte toelichting

1.4.3 Aanbod van deelauto's

Location shift / nabijheid · Verduurzamen



Kern van de maatregel

Omschrijving: Deelauto's geven toegang tot een wagen zonder eigen bezit. Ze vullen stappen, fietsen en OV aan voor ritten waarvoor een auto nodig blijft.

Geschikte locaties

Aan Hoppinpunten en OV-haltes, centrum- en woonwijken met parkeerdruk, nieuwe woonprojecten, sociale woonwijken, campussen/werkgevers en dorpskernen.



Te verwachten effecten

- Minder nood aan privé- of tweede wagens en minder parkeerdruk.
- Bewustere autokeuzes; vaker fiets, OV en deelmobiliteit voor dagelijkse ritten.
- Toegang tot auto voor occasionele ritten zonder vaste autokosten.

Aandachtspunten

- Succes vraagt zichtbaar aanbod, vaste standplaatsen en eenvoudige tarieven.
- Combineer met Hoppin, fiets/OV, laadinfra en parkeerbeleid.
- Bewaak inclusie: betaalmethoden, waarborg, digitale drempels en spreading.

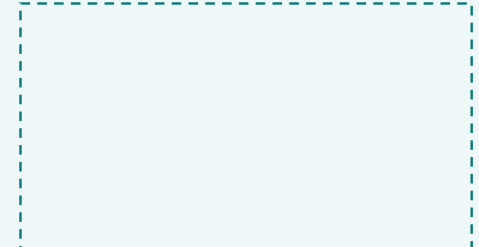
Bronnen/richtlijnen: [Vlaanderen – autodelen](#); [Vlaanderen – deelmobiliteit: informatie en richtlijnen](#)



Way To Go – Eén deelauto vervangt tot 10 privéauto's



Wijk / Cambio autodeelplaatsen



Plaats / korte toelichting

1.4.4 Bestrijding van verrommeling

Location shift / nabijheid · Verduurzamen



Kern van de maatregel

Omschrijving: Bestrijd verrommeling door het voetpad als volwaardige loopruimte te beheren, niet als restruimte. Verkeersborden, laadpalen, kasten, fietsen en terrassen blijven buiten de obstakelvrije looplijn.

Geschikte locaties

In kernen, school- en zorgomgevingen, haltes, winkelstraten en routes naar dagelijkse voorzieningen; prioritair op smalle voetpaden of plaatsen met veel paaltjes, borden, laadpalen of nutsvoorzieningen.

Te verwachten effecten

- Meer comfort en toegankelijkheid voor alle voetgangers.
- Minder struikelrisico, omwegen en conflicten met fiets- of autoverkeer.
- Betere leesbaarheid en kwaliteit van het publieke domein.
- Sterkere basis voor wandelen als volwaardige verplaatsingswijze.

Aandachtspunten

- Inventariseer obstakels en leg één heldere meubel- of nutszone vast.
- Bundel borden, palen en kasten; plaats laadpalen bij voorkeur buiten het voetpad.
- Stem vergunningen, nutswerken, terrassen en tijdelijke signalisatie centraal af.
- Handhaaf ook losse hinder: fietsen, steps, vuilniszakken en reclameborden.

Bronnen/richtlijnen: [AWV – Vademecum Toegankelijke Voetgangersvoorzieningen](#)

**TOEGANKELIJKE
OMGEVING**

Plaats / korte toelichting

voetgangers
beweging

Voetgangersbeweging - Standpunt Voetpad Vrij

vvsg

VVSG: Leidraad '(Geen) laadkabel over trottoir'

1.4.5 Verplaatsingen vermijden

Location shift / nabijheid · Verduurzamen



Kern van de maatregel

Omschrijving: Thuiswerk, digitale dienstverlening, lokale loketten en gedeelde werkplekken voorkomen verplaatsingen wanneer fysieke aanwezigheid geen duidelijke meerwaarde heeft.

Geschikte locaties

Werkgevers, overheidsdiensten, zorg en dienstverlening met veel administratieve contacten of voorspelbare woon-werkverplaatsingen.



Te verwachten effecten

- Minder woon-werk- en dienstverplaatsingen, vooral tijdens de spits.
- Lagere parkeerdruk en minder voertuigkilometers.
- Meer tijdsflexibiliteit voor werknemers en gebruikers.

Aandachtspunten

- Behoud fysieke alternatieven voor wie digitaal niet kan of wil deelnemen.
- Maak afspraken over bereikbaarheid, welzijn en geschikte thuiswerkdagen.
- Monitor reboundeffecten en verschuiving naar andere verplaatsingen.

Bronnen/richtlijnen: [Beleidsplan Ruimte Vlaanderen](#)

Plaats / korte toelichting	Plaats / korte toelichting	Plaats / korte toelichting

1.4.6 Carpoolen en ritdelen

Location shift / nabijheid · Verduurzamen



Kern van de maatregel

Omschrijving: Carpoolen en ritdelen verhogen de bezettingsgraad van resterende autoritten via matching, vaste opstappunten, gereserveerde plaatsen en gerichte incentives.

Geschikte locaties

Bedrijvenzones, campussen, evenementen, landelijke corridors en bestemmingen met veel gelijktijdige ritten en beperkte OV-dekking.

Te verwachten effecten

- Minder voertuigen voor hetzelfde aantal verplaatsingen.
- Lagere parkeerdruk bij werkgevers en evenementen.
- Meer vervoersopties voor mensen zonder eigen wagen.

Aandachtspunten

- Voldoende schaal en betrouwbare matching zijn essentieel.
- Voorzie veilige opstappunten en heldere afspraken over kosten en aansprakelijkheid.
- Laat ritdelen actieve mobiliteit en sterk OV niet verdringen.

Bronnen/richtlijnen: [Vlaanderen – combimobiliteit](#); [Vlaanderen - carpoolen](#)



Carpoolparking Rumst



Carpoolparkings AWW



Carpoolparking Wuustwezel

1.4.7 Mobiliteitsvoorwaarden bij ruimtelijke ontwikkelingen

Location shift / nabijheid · Verduurzamen



Kern van de maatregel

Omschrijving: Veranker bereikbaarheid in vergunning en ontwikkeling met een mobiliteitsplan, passende maximumparkeernormen, fietsparkeren, deelmobiliteit en een bijdrage aan duurzame alternatieven.

Geschikte locaties

Nieuwbouw, herontwikkeling, functiewijziging en grote publieks- of werkfuncties met relevante mobiliteits- en parkeereffecten.



Te verwachten effecten

- Duurzame mobiliteit wordt vanaf het ontwerp meegenomen.
- Minder ruimtebeslag en kosten door overmatig autoparkeren.
- Structurele financiering van fiets, OV, deelmobiliteit en publieke ruimte.

Aandachtspunten

- Stem voorwaarden af op ligging, doelgroep en bereikbaarheidsprofiel.
- Borg juridische uitvoerbaarheid, beheer en langetermijnverplichtingen.
- Monitor parkeerdruk en voorkom afwenteling op omliggende wijken.

Bronnen/richtlijnen: [Beleidsplan Ruimte Vlaanderen](#); [AWV – parkeren](#)

Plaats / korte toelichting	Plaats / korte toelichting	Plaats / korte toelichting



Hoofdstuk 1.5

Mental shift



1.5.1 Gedragscampagnes

Mental shift · Verduurzamen



Kern van de maatregel

Omschrijving: Gedragscampagnes doorbreken vaste autogewoontes door duurzame opties zichtbaar, begrijpelijk en uitprobeerbaar te maken. Ze werken vooral samen met een betrouwbaar aanbod en veilige routes.

Geschikte locaties

Bij scholen, werkgevers, wijken met veel korte autoritten, evenementen en bij de lancering van Hoppinpunten, fiets-, OV- of deelmobiliteitsaanbod.



Te verwachten effecten

- Snellere bekendheid en eerste gebruik van duurzame alternatieven.
- Meer stappen, fietsen, OV en deelmobiliteit; minder korte autoritten.
- Meer draagvlak voor circulatie-, parkeer- en infrastructuurmaatregelen.

Aandachtspunten

- Niet losstaand: combineer communicatie met aanbod, veiligheid en gemak.
- Werk doelgroepgericht rond drempels, timing, probeeracties en incentives.
- Herhaal, meet gedragseffecten en stuur bij; bewustwording alleen is zwak.

Bronnen/richtlijnen: [Netwerk Duurzame Mobiliteit – STOP-principe](#); [Vlaanderen – combimobiliteit](#)



1.5.2 Werkgevers- en bedrijvenaanpak

Mental shift · Verduurzamen



Kern van de maatregel

Omschrijving: Werkgevers combineren mobiliteitsbudget, fiets- en OV-ondersteuning, carpoolen, thuiswerk en parkeerbeleid in een doelgroepgericht bedrijfsvervoerplan.

Geschikte locaties

Grote werkgevers, bedrijvenzones, campussen, ziekenhuizen en locaties met structurele woon-werkpieken of hoge parkeerdruk.



Te verwachten effecten

- Meer fiets-, OV- en gedeelde woon-werkverplaatsingen.
- Minder piekverkeer en lagere parkeerbehoefte.
- Betere bereikbaarheid voor werknemers zonder auto.

Aandachtspunten

- Start met herkomst-, modal-split- en parkeerdata.
- Combineer aantrekkelijke alternatieven met duidelijke parkeerprikkels.
- Leg eigenaarschap vast, betrek werknemers en monitor structurele effecten.

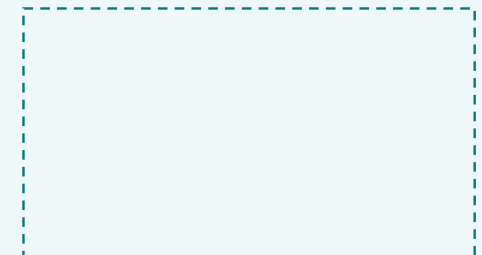
Bronnen/richtlijnen: [Netwerk Duurzame Mobiliteit – STOP-principe](#); [Vlaanderen – combimobiliteit](#)



Lantis / Proefaanbod



Lantis / Bereikbaarheidsaanpak (in ontwikkeling)



Plaats / korte toelichting



Sturen

Hoofdstuk 2



Hoofdstuk 2.1

Gewenste hoofdroute



2.1.1 Kruispuntaanduiding

Gewenste hoofdroute · Sturen

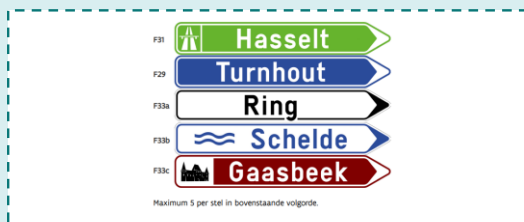


Kern van de maatregel

Omschrijving: Vaste signalisatie die de gewenste route aanduidt naar een bepaalde bestemming

Geschikte locaties

Aan elk kruispunt waar een weggebruiker een keuze moet maken om zich naar een bepaalde bestemming te begeven.



Te verwachten effecten

- Verhoging van verkeer op aangeduide route.
- Versterking van 'routine' bij reguliere gebruikers.
- Werken aanvullend en versterkend op navigatie-apps.

Aandachtspunten

- Te veel signalisatie kan verwarrend werken.
- Signalisatie moet een logisch geheel vormen om effectief te zijn.
- Enkel vaste signalisatie aanpassen heeft een beperkt effect.

Bronnen/richtlijnen: [AWV – Handleiding verticale signalisatie](#)



Kontich: Kruisschanslei



Niel: Antwerpsestraat



Kalmthout: Kapellensteenweg

2.1.2 Vrachtroutenetwerk

Gewenste hoofdroute · Sturen



Kern van de maatregel

Omschrijving: Een vrachtroutenetwerk wijst geschikte routes voor zwaar verkeer aan en geleidt vrachtwagens positief tussen hoofdwegen, bedrijventerreinen en logistieke bestemmingen.

Geschikte locaties

Haven- en industriegebieden, bedrijvenszones, regionale corridors en gemeenten waar vrachtverkeer door woonkernen of kwetsbare straten rijdt.



Te verwachten effecten

- Minder zwaar verkeer op kwetsbare lokale wegen.
- Voorspelbare en efficiënte routes voor vervoerders.
- Betere afstemming tussen bereikbaarheid, leefbaarheid en verkeersveiligheid.

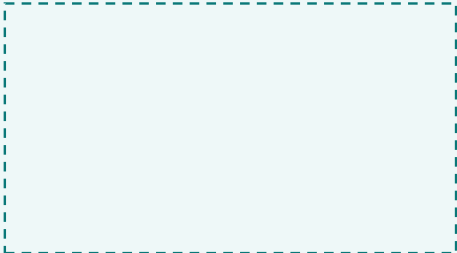
Aandachtspunten

- Stem routes intergemeentelijk af en koppel ze aan wegcategorysering.
- Controleer draagkracht, brughoogte, draaicirkels en veilige kruispunten.
- Deel actuele routegegevens met navigatiesystemen en monitor verschuivingen.

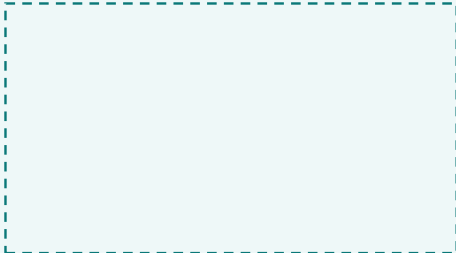
Bronnen/richtlijnen: [Vlaanderen – vrachtverkeer en logistiek](#); [Vlaanderen – wegennetwerk](#)



Vrachtroutenetwerk in Vlaanderen



Plaats / korte toelichting



Plaats / korte toelichting



Hoofdstuk 2.2

Weginrichting conform de categorisering



2.2.1 Inrichting conform de categorisering

Weginrichting conform de categorisering · Sturen



Kern van de maatregel

Omschrijving: Wegen worden ingericht volgens hun functie in het robuust wegennet. Vlaamse en lokale categorisering wordt vertaald naar een herkenbaar profiel, passende kruispunten, snelheid en toegang.

Geschikte locaties

Voor alle zes wegcategorieën, vooral bij heraanleg of groot onderhoud en waar vormgeving, snelheid, aansluitingen of gebruik niet passen bij de toegewezen netwerkfunctie.



Te verwachten effecten

- Meer samenhang en herkenbaarheid van het wegennet voor alle weggebruikers.
- Veiliger en voorspelbaarder gedrag doordat functie, gebruik en inrichting op elkaar aansluiten.
- Doorgaand verkeer wordt gebundeld op geschikte routes; lokale wegen krijgen meer leefkwaliteit.

Aandachtspunten

- De categorie volgt de netwerkfunctie en staat los van wegbeheer of een automatisch snelheidsregime.
- Stem ontwerp af tussen Vlaamse overheid, vervoerregio, wegbeheerders en lokale besturen.
- Pas richtlijnen contextgericht en gefaseerd toe; borg fiets, voetganger, OV, hulpdiensten en bereikbaarheid.

Bronnen/richtlijnen: [Vlaanderen – wegennetwerk](#); [AWV – Basisprincipes inrichting en snelheid](#); [VVSG – wegcategorisering](#)





Hoofdstuk 2.3

Dynamisch verkeersmanagement



2.3.1 iVRI

Dynamisch verkeersmanagement · Sturen



Kern van de maatregel

Omschrijving: intelligente verkeerslichten (iVRI) sturen groentijden adaptief op basis van actuele verkeersdata en kunnen prioriteit geven aan OV, fietsers of hulpdiensten.

Geschikte locaties

Op drukke lichtengeregelde kruispunten en corridors met OV, fietsassen, hulpdienstenroutes, schoolomgevingen, Hoppin-/stationsomgevingen of piekgebonden verkeersstromen.



Te verwachten effecten

- Kortere wachttijden en betrouwbaardere doorstroming voor gekozen doelgroepen.
- Minder onnodig wachten, optrekken en stoppen; potentieel minder uitstoot.
- Snellere en veiligere passage voor hulpdiensten, OV, fietsers en groepen.

Aandachtspunten

- Leg per kruispunt expliciet vast welke modi prioriteit krijgen en wanneer.
- Bewaak effecten op voetgangers, zijstraten, wachtrijen en verkeersveiligheid.
- Voorzie datakwaliteit, privacy, app-bereik, beheer, onderhoud en fallbackregeling.

Bronnen/richtlijnen: [AWV – intelligente verkeerslichten](#); [AWV – Handboek verkeerslichtenregelingen](#)



Plaats / korte toelichting

Plaats / korte toelichting

Plaats / korte toelichting



Hoofdstuk 2.4

Wegcapaciteit



2.4.1 Capaciteit hoofdwegen beter benutten

Wegcapaciteit - Sturen



Kern van de maatregel

Omschrijving: Gerichte benutting van hoofdwegen om knelpunten weg te nemen: verkeersmanagement, spits-/weefstroken of aangepaste op- en afritten, met veiligheid als randvoorwaarde.

Geschikte locaties

Hoofdwegen met structurele congestie of hoge verzadiging: aansluitingen, knooppunten, weefvakken, brug-/tunnelcomplexen en corridors met beperkt alternatief.

Te verwachten effecten

- Minder voertuigverliesuren en betrouwbaardere reistijden op het knelpunt.
- Rustiger verkeersbeeld: minder schokgolven bij in- en uitvoegen.
- Beter gebruik van bestaande ruimte; effect neemt af als extra autoverkeer ontstaat.

Aandachtspunten

- Knelpunt eerst objectief toetsen: intensiteit, verzadiging, fileduur en veiligheid.
- Voorkom fileverschuiving naar aansluitingen, woonstraten of parallelroutes.
- Veilig ontwerp borgen: rijstrookbreedte, pechruimte, snelheid en signalering.

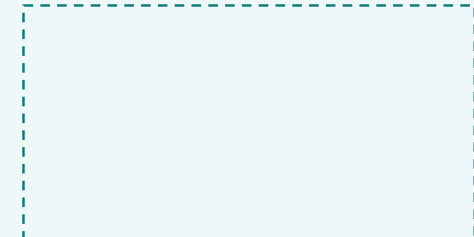
Bronnen/richtlijnen: [AWV – Ontwerprichtlijnen weginfrastructuur](#); [AWV – Basisprincipes inrichting en snelheid](#)



Brecht / N115b (nieuwe ringweg)



Lier / Nieuwe verkeerssituatie met keerlussen



Plaats / korte toelichting

2.4.2 Capaciteitsvermindering autoverkeer

Wegcapaciteit - Sturen



Kern van de maatregel

Omschrijving: Gericht verminderen of herverdelen van ruimte/capaciteit voor doorgaand autoverkeer, zodat lopen, fietsen, OV en verblijfskwaliteit meer prioriteit krijgen.

Geschikte locaties

Centra, school- en stationsomgevingen, woonstraten en corridors waar doorgaand verkeer ongewenst is en volwaardige alternatieven beschikbaar zijn.

Te verwachten effecten

- Minder autoverkeer en meer ruimte voor actieve modi en OV.
- Rustiger en veiliger straatbeeld; leefkwaliteit neemt toe.
- Deels “verdwijndend verkeer” mogelijk, mits alternatieven aantrekkelijk zijn.

Aandachtspunten

- Netwerkeffecten vooraf toetsen: voorkom sluipverkeer of fileverplaatsing.
- Gefaseerd invoeren, monitoren en waar nodig bijsturen.
- Bereikbaarheid voor hulpdiensten, logistiek en mindervaliden borgen.

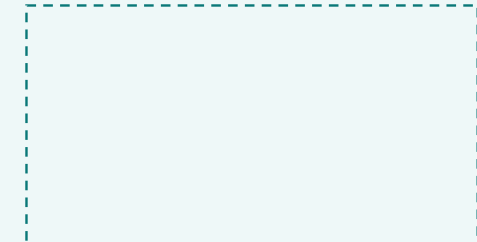
Bronnen/richtlijnen: [AWV – Ontwerprichtlijnen weginfrastructuur](#); [Vlaanderen – verkeersveilige infrastructuur ontwerpen](#)



N1 Edegem / Vermindering van rijstroken na heraanleg



N12 Malle / Markeringswerken om middenrijstrook te verwijderen en meer ruimte te geven aan fietspaden



Plaats / korte toelichting



Hoofdstuk 2.5

Parkeerbeleid



2.5.1 Aanscherpen van het parkeerbeleid

Parkeerbeleid · Sturen



Kern van de maatregel

Omschrijving: Parkeren sturen met tarieven, vergunningen, tijdsvensters, aanbod en handhaving, zodat schaarse ruimte terechtkomt bij de juiste doelgroep.

Geschikte locaties

Centra, woonwijken met hoge parkeerdruk, winkelgebieden, werkclusters, scholen, zorglocaties en stationsomgevingen met uitwijkdruk.



Te verwachten effecten

- Minder zoekverkeer en betere benutting van bestaande plaatsen.
- Meer ruimte voor verblijf, groen, fietsparkeren en deelmobiliteit.
- Autogebruik kan dalen wanneer fiets/OV en deelmobiliteit goed zijn.

Aandachtspunten

- Tarief, vergunningen, aanbod en handhaving als één pakket ontwerpen.
- Waterbedeffecten naar omliggende straten actief voorkomen.
- Draagvlak vraagt heldere communicatie en goede alternatieven.

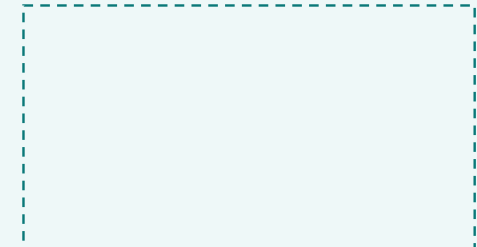
Bronnen/richtlijnen: [AWV – parkeren](#)



Kontich / Sint-Martinusstraat



Boom / Brandstraat



Plaats / korte toelichting

2.5.2 Parkeernormen

Parkeerbeleid · Sturen



Kern van de maatregel

Omschrijving: Lokale parkeernormen in stedenbouwkundige verordeningen bepalen hoeveel auto- en fietsparkeerplaatsen bij nieuwbouw, transformatie of herontwikkeling nodig zijn.

Geschikte locaties

Nieuwe woon- en werkgebieden, verdichtingslocaties, centrum- en stationsgebieden, campussen, zorgsites en gemengde gebiedsontwikkelingen.

Te verwachten effecten

- Minder ruimtebeslag en lagere ontwikkelkosten bij passende normen.
- Sterkere prikkel voor fiets, OV, deelmobiliteit en dubbelgebruik.
- Betere parkeerbalans wanneer bezoekers, functies en piekmomenten meetellen.

Aandachtspunten

- Vertaal kencijfers naar lokale gebiedstypen en doelgroepen.
- Borg juridisch: bezoekersaandeel, dubbelgebruik, deelauto's en fietsparkeren.
- Monitor bezetting na oplevering om overloop of tekorten tijdig te corrigeren.

Bronnen/richtlijnen: [AWV – parkeren](#)



Brecht / Lusthof: nieuwe appartementen gebouwd volgens de geldende parkeernormen

Meergezinswoning	< 50 m²	0,5 PP per wooneenheid
en groepswoningbouw*	50 < 150 m²	1,5 PP per wooneenheid
	≥ 150 m²	2 PP per wooneenheid
vanaf 6 wooneenheden is per begonnen schijf van 5 wooneenheden 1 bezoekersparkeerplaats vereist		
ontheffing mogelijk mits goedkeuring college en betaling afkoopsom		

Voorbeeld parkeernormen in Brecht (p. 6)



Beveren-Kruibeke-Zwijndrecht / Viergemeet: nieuwe ontwikkelingen

2.5.3 P+R / P+Bike

Parkeerbeleid · Sturen



Kern van de maatregel

Omschrijving: P+R / P+Bike bundelt parkeren aan de rand en koppelt dit aan hoogwaardig OV, veilige fietsverbindingen en deelmobiliteit, zodat het laatste deel van de reis duurzaam verloopt.

Geschikte locaties

Aan stads- of dorpsranden, vóór file- of parkeerknelpunten, bij Hoppinpunten, stations/HOV-haltes, fietssnelwegen en goed ontsloten invalswegen.



Te verwachten effecten

- Minder parkeer- en zoekdruk in centra en bestemmingsgebieden.
- Meer ketenmobiliteit door een vlotte overstap naar OV, fiets of deelfiets.
- Betere bereikbaarheid met minder autokilometers in het drukke gebied.
- Meer fiets- en OV-gebruik wanneer reistijd, comfort en tarief aantrekkelijk zijn.

Aandachtspunten

- Kies de locatie vóór het knelpunt en koppel aan frequent OV en directe fietsroutes.
- Voorzie veilige fietsparking, deelmobiliteit, verlichting en duidelijke bewegwijzering.
- Stem tarieven en vergunningen af op het parkeerbeleid; voorkom waterbedeffecten.
- Monitor extra autokilometers en verdringing van bestaande OV- of fietsreizigers.

Bronnen/richtlijnen: [Vlaanderen – combimobiliteit](#); [AWV – parkeren](#); [AWV – Vademecum fietsvoorzieningen](#)

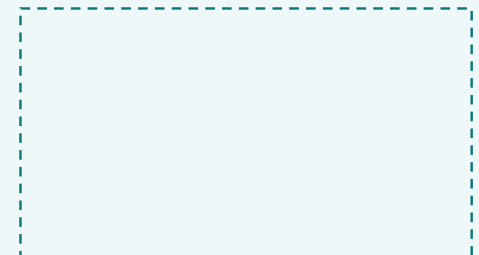
Kruisverwijzing: zie 1.1 Fietsgebruik en 1.2 OV-gebruik.



Antwerpen: deelfietsen aan P&R Merksem



Brecht: deelfietsen aan station Noorderkempen



Plaats / korte toelichting



Hoofdstuk 2.6

Time shift



2.6.1 Vensterrijden

Time shift - Sturen



Kern van de maatregel

Omschrijving: Vensterrijden beperkt laden en lossen tot vastgelegde tijdvensters, zodat leveringen buiten drukke of kwetsbare momenten plaatsvinden.

Geschikte locaties

Winkelstraten, kernen, schoolomgevingen en gemengde woon-werkgebieden met piekconflicten tussen logistiek en actieve weggebruikers.



Te verwachten effecten

- Minder conflicten tussen leveringen en voetgangers of fietsers op piekmomenten.
- Meer voorspelbaarheid voor ondernemers, vervoerders en bewoners.
- Rustiger straatbeeld tijdens winkel-, school- en verblijfsuren.

Aandachtspunten

- Stem tijdvensters af op lokale activiteiten en logistieke haalbaarheid.
- Stem tijdsvensters af op naburige steden en gemeenten, zodat niet alle tijdsvensters tegelijk vallen
- Voorzie heldere uitzonderingen voor urgente en bijzondere leveringen.
- Communiceer, handhaaf en evalueer effecten op omliggende straten.

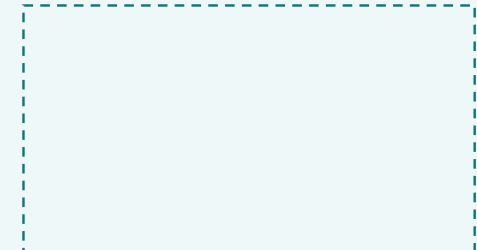
Bronnen/richtlijnen: [Vlaanderen – vrachtverkeer en logistiek](#); [AWV – Handleiding verticale signalisatie](#)



Beveren-Kruikebe-Zwijndrecht / Vrasenestraat



Boom / Hoogstraat



Plaats / korte toelichting



Hoofdstuk 2.7

Stedelijke logistiek



2.7.1 Laad- en loszones en beheer van de straatrand

Stedelijke logistiek · Sturen



Kern van de maatregel

Omschrijving: Reserveer en beheer ruimte langs de straat voor laden en lossen, eventueel wisselend per tijdstip, zodat logistiek niet conflicteert met doorstroming, verblijf en actieve weggebruikers.

Geschikte locaties

Winkelstraten, kernen, horeca- en zorgclusters, bouwlocaties en straten met dubbelparkeren of veel concurrerende functies aan de straatrand.

**UITGEZONDERD
LADEN & LOSSEN**

Te verwachten effecten

- Minder dubbelparkeren en blokkering van fiets- en voetgangersroutes.
- Kortere loop- en behandelzeiten voor leveringen.
- Efficiënter gebruik van schaarse straatruimte door tijdsdeling.

Aandachtspunten

- Dimensioneer zones volgens voertuigtype, verblijfsduur en leverprofiel.
- Voorzie duidelijke vensters, uitzonderingen, signalisatie en handhaving.
- Bewaar toegankelijkheid en evalueer effecten op nabije straten.

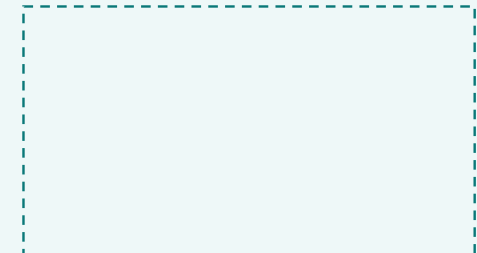
Bronnen/richtlijnen: [Vlaanderen – vrachtverkeer en logistiek](#)



Lier / Berlalrij



Plaats / korte toelichting



Plaats / korte toelichting

2.7.2 Stadsdistributie via microhubs en vrachtfietsen

Stedelijke logistiek · Sturen



Kern van de maatregel

Omschrijving: Bundel goederen aan de rand of in een microhub en voer de laatste kilometer uit met emissiearme voertuigen, vrachtfietsen of gebundelde ritten.

Geschikte locaties

Dichte stads- en dorpskernen, winkelgebieden, campussen en zones met veel pakket-, horeca-, service- of bouwlogistiek.



Te verwachten effecten

- Minder en kleinere logistieke voertuigen in kwetsbare gebieden.
- Lagere uitstoot, geluid en ruimtebeslag op de laatste kilometer.
- Efficiëntere bundeling van leveringen en retourstromen.

Aandachtspunten

- Borg volume, businesscase, ruimte en een betrouwbare exploitant.
- Kies locaties die extra omrijden en overslag beperken.
- Stem toegang, laadruimte, data en samenwerking af met ondernemers en vervoerders.

Bronnen/richtlijnen: [Vlaanderen – vrachtverkeer en logistiek](#)





Hoofdstuk 3



Hoofdstuk 3.1

Fysieke maatregelen



3.1.1 Snelheidsbeperking

Fysieke maatregelen · Vertragen



Kern van de maatregel

Omschrijving: Vaste signalisatie legt een maximale snelheid op voor een wegsegment of zone, afgestemd op wegontwerp, veiligheid en leefbaarheid.

Geschikte locaties

Wegsegmenten of zones waar snelheid moet aansluiten op verblijfsfunctie, verkeersveiligheid en gewenste routekeuze.



Te verwachten effecten

- Lagere rijnsnelheid en kortere remafstand, mits inrichting en handhaving de limiet ondersteunen.
- Minder kans op en minder ernstige ongevallen; meer comfort en veiligheid voor voetgangers en fietsers.

Aandachtspunten

- Stem limiet, wegfunctie en inrichting op elkaar af; een bord alleen is vaak onvoldoende en vraagt monitoring en handhaving.

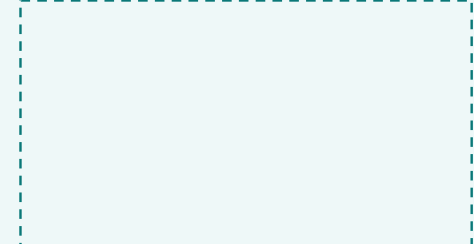
Bronnen/richtlijnen: [AWV – Handleiding verticale signalisatie](#); [AWV – Ontwerprichtlijnen weginfrastructuur](#); [AWV – Basisprincipes inrichting en snelheid](#)



Kapellen: snelheidsbeperking op Hoogboomsteenweg



Wuustwezel: snelheidsbeperking op Brechtseweg



Plaats / korte toelichting

3.1.2 Poorten

Fysieke maatregelen · Vertragen

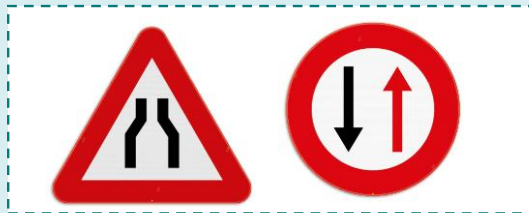


Kern van de maatregel

Omschrijving: Poorten markeren fysiek dat de wegfunctie verandert. Ze ondersteunen een lagere snelheid én sturen bestuurders van verblijfsgebieden naar de gewenste hoofdroute.

Geschikte locaties

Aan overgangen tussen hoofdroute en verblijfsgebied, toegangen tot kernen, wijken, schoolomgevingen en zone 30, waar wegfunctie en gewenst gedrag veranderen.



Te verwachten effecten

- Lagere snelheid en kortere remafstand bij de overgang.
- Leesbaarder netwerk en duidelijkere routekeuze voor bestuurders.
- Meer comfort en veiligheidsgevoel voor fietsers en voetgangers.
- Minder doorgaand of afslaand verkeer naar wegen van lagere categorie.

Aandachtspunten

- Laat inrichting, voorrang en snelheidsregime één geloofwaardig geheel vormen.
- Toets zicht, rijcurves en comfort voor bus, hulpdiensten, landbouw en fietsers.
- Voorkom file- of sluipverplaatsing wanneer de hoofdroute sterk vertraagd is.
- Borg verlichting, afwatering, beheer en onderhoud.

Bronnen/richtlijnen: [AWV – Basisprincipes inrichting en snelheid](#); [AWV – Ontwerprichtlijnen weginfrastructuur](#); [AWV – Handleiding verticale signalisatie](#)

[Medeontwikkeling 3.4 Overstapen van een hoofdroute op een zijstraat](#)



Rubenslaan / Hemiksem



Boechout (Vremde): toegang Millegemweg



Edegem: begin zone 30 Drie Eikenstraat

3.1.3 Kruispunten vernauwen

Fysieke maatregelen · Vertragen



Kern van de maatregel

Omschrijving: Kruispunten compacter maken door kleinere boogstralen, uitstulpingen, middeneilanden of plateaus, zodat verkeer trager nadert en oversteken korter worden.

Geschikte locaties

Voor kruispunten in woonstraten, schoolomgevingen, dorpskernen en verblijfsgebieden waar afslaansnelheden hoog zijn of oversteeklengtes te groot.



Te verwachten effecten

- Lagere naderings- en afslaansnelheden ter hoogte van het kruispunt.
- Kortere oversteek en betere zichtbaarheid voor voetgangers en fietsers.
- Meer verblijfskwaliteit; doorgaand verkeer kan minder aantrekkelijk worden.
- Beter onderscheid tussen doorgaande en lokale wegen (nauwere draaicirkel naar lokale weg).

Aandachtspunten

- Ontwerp boogstralen en rijcurves voor bus, hulpdiensten, afval en leveringen.
- Voorkom knelpunten voor fietsers; behoud zichtlijnen en veilige voorrang.
- Combineer met verlichting, markering, afwatering en onderhoudsafspraken.

Bronnen/richtlijnen: [Vlaanderen – verkeersveilige infrastructuur ontwerpen](#)



3.1.4 Bochtstralen vernauwen

Fysieke maatregelen · Vertragen



Kern van de maatregel

Omschrijving: De hoekradius aan een kruispunt verkleinen dwingt afslaand verkeer een scherpere bocht te nemen. Dat remt de afslaansnelheid en maakt het kruispunt compacter.

Geschikte locaties

Bij kruispunten en zijstraataansluitingen in woonstraten, schoolomgevingen, dorpskernen en verblijfsgebieden met hoge afslaansnelheden of lange oversteken.



Te verwachten effecten

- Lagere afslaansnelheid en meer reactietijd bij conflicten.
- Kortere oversteek en minder blootstelling voor voetgangers.
- Betere wederzijdse zichtbaarheid bij vrijgehouden hoeken.
- Meer ruimte voor voetpad, toegankelijke helling of groen.

Aandachtspunten

- Kies de kleinste radius die past bij het frequente ontwerpvoertuig; toets rijcurves.
- Toets bus, hulpdiensten en vrachtverkeer; overweeg zo nodig een overrijdbare hoek.
- Voorkom dat voertuigen de fiets- of voetgangersruimte overschrijden.
- Borg zicht, toegankelijkheid, parkeren, afwatering en onderhoud.

Bronnen/richtlijnen: [AWV – Vademecum fietsvoorzieningen](#); [AWV – Vademecum Toegankelijke Voetgangersvoorzieningen](#)



3.1.5 Wegversmallingen

Fysieke maatregelen · Vertragen



Kern van de maatregel

Omschrijving: Een plaatselijke versmalling verkleint de rijruimte met uitstulpingen of eilanden, eventueel tot één beurtelings bereden rijstrook. Zo wordt de gewenste snelheid fysiek ondersteund en kan een poorteffect ontstaan.

Geschikte locaties

Voor woonstraten, schoolomgevingen en dorpskernen; bij kom- en zone-30-overgangen en oversteekpunten met te hoge snelheid. Voorwaarde: voldoende zicht en een veilige beurtelingse passage.



Te verwachten effecten

- Lagere snelheid, vooral ter hoogte van de versmalling.
- Kortere oversteek en beter zicht bij uitstulpingen.
- Duidelijker poort- en verblijfskarakter.
- Bij één rijstrook: beurtelingse passage; mogelijk wachttijd en minder doorgaand verkeer.

Aandachtspunten

- Stem maatvoering af op snelheid, intensiteit en wegfunctie.
- Voorkom fietsknelpunten; voorzie zo nodig een afgescheiden passage.
- Toets bus, hulpdiensten, afvalinzameling en zwaar verkeer.
- Zorg voor zicht en eenduidige voorrang, afwatering en onderhoud.

Bronnen/richtlijnen: [AWV – Vademecum fietsvoorzieningen](#)



Wijnegem: Broekstraat



Hemiksem / N148 (let hier op het wegvallen van de middenvakmarkering in combinatie met versmalling)



Schelle / Tuinlei

3.1.6 Horizontale verschuiving

Fysieke maatregelen - Vertragen



Kern van de maatregel

Omschrijving: Een chicane dwingt gemotoriseerd verkeer via eilanden, uitstulpingen of verspringend parkeren uit de rechte rijlijn. De zijdelingse afbuiging remt snelheid zonder verticale drempel.

Geschikte locaties

Voor brede, rechte woon- en lokale straten met te hoge snelheden; ook als poort bij een dorpskern of zone 30. Op bus-, vracht- of hoofdfietsroutes alleen als alle gebruikers veilig kunnen passeren.



Te verwachten effecten

- Lagere snelheid, vooral ter hoogte van de asverschuiving.
- Meer alertheid en een duidelijkere overgang naar verblijfsgebied.
- Doorgaand verkeer kan de route minder aantrekkelijk vinden.
- Doorgaans minder geluid en trillingen dan bij verticale snelheidsremmers.

Aandachtspunten

- Stem uitwijking, rijbaanbreedte en bochten af op snelheid en rijcurves.
- Voorkom afsnijden en fietsknelpunten; borg zicht, markering en verlichting.
- Toets bus, hulpdiensten, afvalinzameling, landbouw- en zwaar verkeer.
- Regel parkeren, erftoegang, afwatering en onderhoud; monitor uitwijkend verkeer.

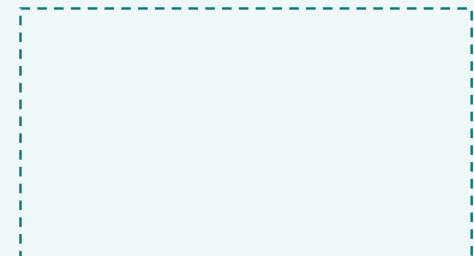
Bronnen/richtlijnen: [AWV – Ontwerprichtlijnen weginfrastructuur](#); [Vlaanderen – verkeersveilige infrastructuur ontwerpen](#)



Wijnegem / Broekstraat



Swov / Effectieve combinaties van snelheidsremmers op 30- en 60km/uur-wegen



Plaats / korte toelichting

3.1.7 Verkeersdrempels

Fysieke maatregelen - Vertragen



Kern van de maatregel

Omschrijving: Een verkeersdrempel is een sinusvormige verhoging over de volledige rijbaan, zonder vlak bovenvlak. Het toenemende ongemak bij hogere passeersnelheid dwingt bestuurders lokaal af te remmen.

Geschikte locaties

Op lokale woon- en verblijfsstraten met een snelheidsprobleem, nabij scholen of publiekstrekken en waar veel voetgangers of fietsers komen. Vermijd busroutes en toets prioritaire routes voor hulpdiensten.



Te verwachten effecten

- Sterke snelheidsdaling ter hoogte van de drempel.
- Minder zeer hoge snelheden; lagere botssnelheid bij conflicten.
- Doorgaand verkeer kan de route minder aantrekkelijk vinden.
- Een geloofwaardiger 30km-regime bij juiste maatvoering en afstand.

Aandachtspunten

- Volg de Belgische plaatsings-, maatvoerings- en signalisatie-eisen.
- Stem vorm en onderlinge afstand af op de gewenste snelheid.
- Toets hulpdiensten, afvalinzameling en zwaar verkeer; vermijd busroutes.
- Beperk hinder voor fietsers en motoren; beoordeel geluid, trillingen, afwatering en onderhoud.

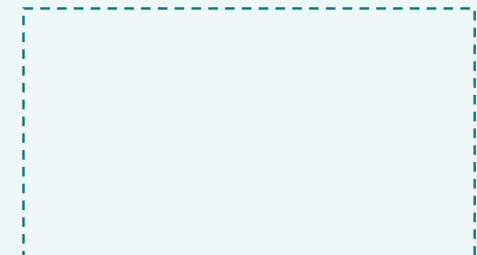
Bronnen/richtlijnen: [Wegcode – verhoogde inrichtingen](#)



Brasschaat / Miksebaan



Boom / Noeverslaan



Plaats / korte toelichting



Hoofdstuk 3.2

Omgevingsmaatregelen



3.2.1 Groene weginrichting

Omgevingsmaatregelen · Vertragen



Kern van de maatregel

Omschrijving: Bomen, hagen, plantvakken, groene bermen en wadi's worden onderdeel van het straatprofiel. Ze versterken het verblijfskarakter en kunnen water, verkoeling en biodiversiteit combineren met ruimtelijke geleiding.

Geschikte locaties

In woon- en winkelstraten, schoolomgevingen, pleinen, dorpskernen, parkeerzones en brede bermen of middenstroken; vooral waar ontharding, schaduw, wateropvang of een sterker verblijfskarakter nodig is.



Te verwachten effecten

- Groener straatbeeld en hogere verblijfskwaliteit.
- Schaduw en verkoeling; mogelijke winst voor luchtkwaliteit.
- Meer ruimte voor biodiversiteit en ecologische verbinding.
- Minder afstroming bij goed ontworpen wadi's en plantvakken.

Aandachtspunten

- Groen ondersteunt het wegbeeld, maar vervangt geen bewezen snelheidsremmer.
- Vrijwaar zichtlijnen, verkeersruimte en obstakelvrije zones.
- Stem soorten, wortelruimte en waterhuishouding af op bodem, droogte en nutsleidingen.
- Plan beheer: snoei, maaien, bladval, verlichting en sociale veiligheid.

Bronnen/richtlijnen: [AWV – Vademecum Natuurtechniek](#); [Beleidsplan Ruimte Vlaanderen](#)

KLIMAATPORTAAL
VLAANDEREN



Vlaanderen
is milieu

Klimaatportaal van Vlaamse Milieu Maatschappij

Plaats / korte toelichting

Plaats / korte toelichting

3.2.2 Oversteekplaatsen

Omgevingsmaatregelen · Vertragen



Kern van de maatregel

Omschrijving: Een oversteekplaats verbindt loop- en fietsroutes over een verkeersbarrière. Markering, boordverlaging, middeneiland, plateau of lichten sturen waar en hoe wordt overgestoken. Kies de vorm volgens snelheid, intensiteit en zicht.

Geschiede locaties

Op logische wenslijnen, bij kruispunten en haltes en op routes naar scholen, winkels, zorg en woonbuurten; ook waar een drukke weg of andere barrière een belangrijke loop- of fietsverbinding onderbreekt.



Te verwachten effecten

- Kortere omwegen en betere continuïteit van loop- en fietsroutes.
- Meer voorspelbare en herkenbare oversteekbewegingen.
- Middeneiland of uitstulping verkort de blootstelling en maakt faseren mogelijk.
- Veiligheid verbetert alleen bij passende snelheid, zicht en voorrangregeling.

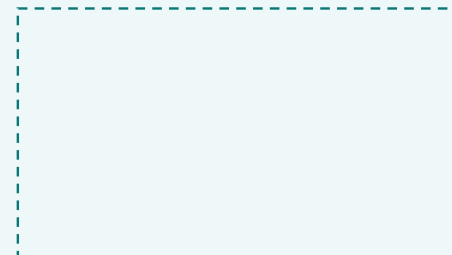
Aandachtspunten

- Leg op de wenslijn; borg zichtafstand, verlichting en parkeervrije aanloop.
- Maak voorrang duidelijk; wachtende fietsers hebben niet automatisch voorrang.
- Beperk gelijkvloerse conflictsnelheid tot circa 30 km/u; kies zo nodig plateau of lichten.
- Voorzie verlaagde boorden, tactiele geleiding, wachtruimte en afwatering.

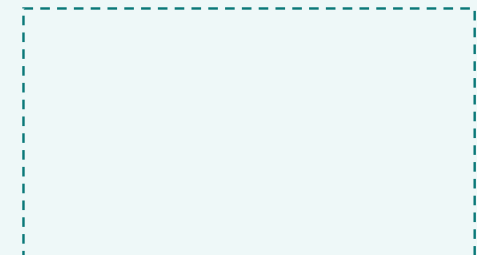
Bronnen/richtlijnen: [AWV – oversteekplaatsen](#); [AWV – Vademecum Toegankelijke Voetgangersvoorzieningen](#)



Boechout / Molenlei



Plaats / korte toelichting



Plaats / korte toelichting

3.2.3 Straatparkeren

Omgevingsmaatregelen · Vertragen



Kern van de maatregel

Omschrijving: Straatparkeren ordent parkeerplaatsen langs de rijbaan. Bezetting versmalt het profiel, maar vormt geen betrouwbare snelheidsremmer.

Geschikte locaties

Vooral in woonstraten en kernen met 30 km/u, waar wegfunctie en breedte ruimte laten voor lopen, fietsen, laden en hulpdiensten. Niet op de hoofdrijbaan van verkeerswegen.



Te verwachten effecten

- Bundelt parkeervraag nabij woningen, winkels en voorzieningen.
- Bezetting versmalt het profiel en kan snelheid temperen; het effect wisselt.
- Regulering van duur, tarief en vergunningen kan zoekverkeer en langparkeren beperken.
- Neemt schaarse straatruimte in en kan conflicten met lopen en fietsen vergroten.

Aandachtspunten

- Respecteer 5 m vóór oversteekplaatsen en aan kruispunten; houd zicht vrij.
- Houd fietsroute en deurzone vrij; vermijd parkeren op verkeerswegen.
- Voorzie toegankelijke plaatsen, veilige uitstapruimte en ruimte voor laden en hulpdiensten.
- Reken niet op bezetting; gebruik vaste remmers en handhaving.

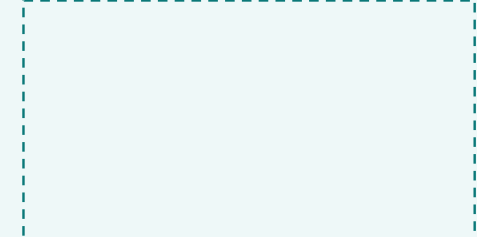
Bronnen/richtlijnen: [AWV – parkeren](#); [Wegcode](#)



Schelle / Rupelstraat



Zandhoven / Dokter August Snijdersstraat



Plaats / korte toelichting

3.2.4 Parken en pocketparks

Omgevingsmaatregelen · Vertragen

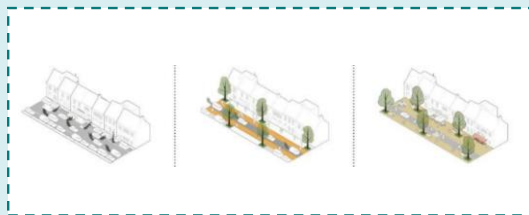


Kern van de maatregel

Omschrijving: Parken en pocketparks zijn groene verblijfsplekken voor rust, ontmoeting, spel en beweging. Een pocketpark benut daarvoor een klein restperceel.

Geschikte locaties

In dichtbebouwde buurten met tekort aan nabij groen: op restpercelen, braakliggende terreinen, overhoeken, pleinen of geschrapte parkeerplaatsen; liefst nabij woningen en verbonden met het groenblauwe netwerk.



Te verwachten effecten

- Nabije plek voor rust, ontmoeting, spel en beweging.
- Schaduw en groen kunnen lokale hittestress beperken.
- Ontharding en infiltratie verminderen oppervlakkige afstroming.
- Stapsteen voor biodiversiteit; mogelijke winst voor welzijn en sociale cohesie.

Aandachtspunten

- Geen autonome snelheidsremmer; combineer met verkeerskundige herinrichting.
- Borg toegankelijkheid, zicht, verlichting en sociale veiligheid.
- Check bodem, waterhuishouding, nutsleidingen en eigendom.
- Ontwerp met gebruikers; leg beheer en financiering vast.

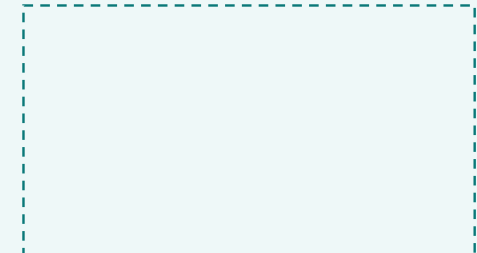
Bronnen/richtlijnen: [Omgeving & ANB – 3/30/300](#); [Beleidsplan Ruimte Vlaanderen](#)



Omgeving / Hoe leg je een parkeerterrein (opnieuw) groenblauw aan?



Plaats / korte toelichting



Plaats / korte toelichting

3.2.5 Verlichting

Omgevingsmaatregelen · Vertragen



Kern van de maatregel

Omschrijving: Doelgerichte verlichting maakt na donker weggebruikers, routes, obstakels en conflictpunten zichtbaar. Ze ondersteunt oriëntatie en ervaren veiligheid en wordt afgestemd op functie, gebruik en omgeving.

Geschikte locaties

Op kruispunten, oversteken en conflictpunten; bij haltes en scholen; langs druk gebruikte loop- en fietsroutes en in tunnels of onderdoorgangen. Kies locaties volgens risico, gebruik en ontbrekende zichtcontinuïteit.



Te verwachten effecten

- Betere waarneming van weggebruikers, obstakels en conflicten.
- Openbare verlichting kan ongevallen in het donker verminderen.
- Meer herkenning en ervaren veiligheid voor lopen, fietsen en wachten.
- Geen zelfstandige snelheidsremmer; veilig wegontwerp blijft noodzakelijk.

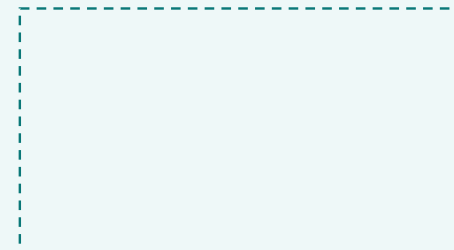
Aandachtspunten

- Borg gelijkmatigheid en contrast; vermijd verblinding en abrupte donkere zones.
- Houd verkeerslichten, borden en markeringen duidelijk herkenbaar.
- Verlicht enkel waar, wanneer en zoveel als nodig; dim risicogestuurd.
- Beperk strooilicht en ecologische hinder; houd masten uit loop- en fietslijnen.

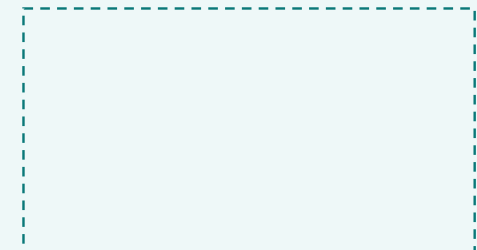
Bronnen/richtlijnen: [AWV – Lichtvisie en wegverlichting](#)



Departement Omgeving – Licht en Lichthinder



Plaats / korte toelichting



Plaats / korte toelichting



Hoofdstuk 3.3

Handhaving



3.3.1 Gerichte snelheidshandhaving en trajectcontrole

Handhaving · Vertragen



Kern van de maatregel

Omschrijving: Gerichte controles en trajectcontrole handhaven de gemiddelde snelheid op objectief risicovolle tracés, vooral waar snelheid een aantoonbare veiligheidsfactor is en inrichting alleen onvoldoende werkt.

Geschikte locaties

Onveilige corridors, lange wegvakken met structurele overtredingen, schoolroutes, dorpsdoortochten en tijdelijke werfzones.



Te verwachten effecten

- Minder en minder zware snelheidsovertredingen.
- Gelijmatiger snelheidsbeeld zonder abrupt remmen aan één meetpunt.
- Lagere ongevalsrisico's op zorgvuldig geselecteerde trajecten.

Aandachtspunten

- Selecteer locaties op risico, snelheid en ongevalsdata; niet op opbrengst.
- Communiceer transparant en borg juridische, privacy- en beheeraspecten.
- Combineer handhaving met een geloofwaardige limiet en passende inrichting.

Bronnen/richtlijnen: [Vlaanderen – verkeersveilige infrastructuur ontwerpen](#); [Wegcode](#)





Verbieden

Hoofdstuk 4



Hoofdstuk 4.1

Circulatieplan: pakket en bouwstenen



4.1.1 Circulatieplan

Pakketmaatregel · Verbieden

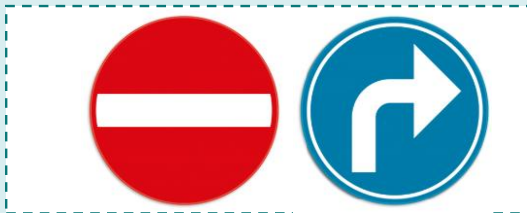


Kern van de pakketmaatregel

Omschrijving: Een circulatieplan is een pakketmaatregel die routes en toegang in een gebied samenhangend organiseert. Het combineert knips, eenrichtingsverkeer, modale filters, toegangsregels en voertuigbeperkingen.

Geschikte locaties

In woonwijken, dorps- en stadskernen en rond scholen of winkels waar doorgaand verkeer botst met verblijf en veiligheid. Vereist een geschikt hoofdwegennet en goede alternatieven te voet, per fiets en met OV.



Te verwachten effecten

- Minder doorgaand autoverkeer en verkeersdruk binnen het gebied.
- Meer veiligheid, rust en ruimte voor lopen, fietsen en verblijf.
- Autoroutes, reistijden en intensiteiten kunnen verschuiven.
- Effect op lucht en geluid verschilt per straat en vraagt meting.

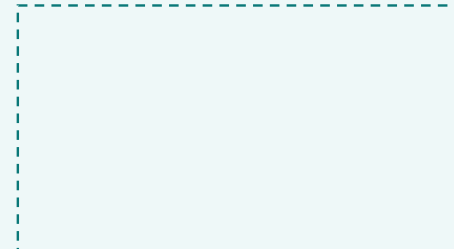
Aandachtspunten

- Definieer doelen en nulmeting; modelleer het volledige netwerk.
- Betrek bewoners, handel en OV; test gefaseerd en stuur bij.
- Borg hulpdiensten, OV, toegankelijkheid, laden/lossen en vergunningen.
- Monitor randstraten; zorg voor signalisatie, navigatie en handhaving.

Bronnen/richtlijnen: [Vlaamse overheid – Mobiliteitsbrief 226](#); [Vlaanderen – leidraad verkeersstromen](#)



Lier / Kapucijnenvest



Plaats / korte toelichting



Plaats / korte toelichting

4.1.2 Knip

Bouwsteen circulatieplan · Verbieden



Kern van de bouwsteen

Omschrijving: Als bouwsteen van een circulatieplan onderbreekt een verkeersknip op één punt bepaalde gemotoriseerde verkeersstromen, fysiek of via toegangsregeling. Voetgangers en fietsen kunnen meestal door; bestemmingen blijven langs een andere route bereikbaar.

Geschikte locaties

Op strategische schakels in woonwijken, kernen en schoolroutes waar sluip- of zwaar verkeer niet past bij de verblijfsfunctie. Alleen als het hoofdwegennet de omgeleide stroom veilig kan verwerken.



Te verwachten effecten

- Minder doorgaand gemotoriseerd verkeer aan en achter de knip.
- Meer rust, veiligheid en routecontinuïteit voor voetgangers en fietsen.
- Autoverkeer rijdt om; bereikbaarheid blijft, maar routes worden langer.
- Verkeersdruk kan verschuiven naar hoofdwegen of omliggende straten.

Aandachtspunten

- Toets het netwerk met nulmeting; monitor randstraten en stuur bij.
- Borg hulpdiensten, afvalophaling, OV, laden/lossen en toegankelijkheid.
- Voorkom onveilige keerbewegingen; maak knip en omleiding vroeg zichtbaar.
- Kies fysieke afsluiting of ANPR juridisch, proportioneel en handhaafbaar.

Bronnen/richtlijnen: [Vlaanderen – leidraad verkeersstromen](#); [Wegcode](#)



4.1.3 Eenrichtingsverkeer

Bouwsteen circulatieplan · Verbieden



Kern van de bouwsteen

Omschrijving: Als bouwsteen van een circulatieplan laat eenrichtingsverkeer gemotoriseerd verkeer slechts één kant uit rijden. Het stuurt routes en vereenvoudigt conflicten. Fietzers rijden bij voorkeur in beide richtingen, mits veilige inrichting.

Geschikte locaties

Voor smalle woon- en winkelstraten, kernen en schoolomgevingen met conflicten of sluipverkeer. Alleen als veilige omrijroutes beschikbaar zijn.



Te verwachten effecten

- Minder frontale conflicten en eenvoudiger verkeersbewegingen.
- Ruimtewinst voor lopen, fietsen, groen, verblijf of parkeren.
- Autoroutes worden langer; verkeer kan naar andere straten verschuiven.
- Snelheid daalt niet vanzelf en kan bij een ruim profiel zelfs stijgen.

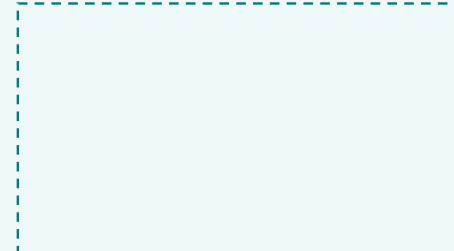
Aandachtspunten

- Toets het hele netwerk; voer een nulmeting en proefopstelling uit.
- Voorzie veilig fietsverkeer in tegenrichting, met zicht en herkenbare kruispunten.
- Borg OV, hulpdiensten, afvalophaling, laden/lossen en bereikbaarheid.
- Dwing de doelsnelheid af; monitor verschuivingen en stuur bij.

Bronnen/richtlijnen: [Provincie Antwerpen – proefopstelling éénrichting](#)



Kontich / Drabstraat



Plaats / korte toelichting



Plaats / korte toelichting

4.1.4 Modale filter

Bouwsteen circulatieplan · Verbieden



Kern van de bouwsteen

Omschrijving: Als bouwsteen van een circulatieplan laat een modale filter geselecteerde vervoerswijzen door en weert andere, fysiek of gereguleerd. Lopen en fietsen kunnen meestal door; auto's of bepaalde voertuigtypes volgen een andere route.

Geschikte locaties

Op strategische schakels in woonwijken, kernen en schoolroutes met sluip- of zwaar verkeer. Alleen waar doorgaand autoverkeer een volwaardig alternatief via geschikte hoofdwegen heeft.



Te verwachten effecten

- Minder doorgaand autoverkeer en verkeersdruk achter de filter.
- Rustigere, directere loop- en fietsroutes; soms doorgang voor OV of landbouwvoertuigen.
- Bereikbaarheid blijft; autoroutes en aanrijtijden wijzigen.
- Verkeer en hinder kunnen naar randstraten verschuiven.

Aandachtspunten

- Leg doorgang vast; borg OV, hulpdiensten, afval en laden/lossen.
- Maak fysieke filters zichtbaar, verlicht, botsveilig en toegankelijk.
- Regel signalisatie/reglement; toets ANPR-noodzaak en privacy.
- Test met nulmeting en proef; monitor omrijroutes en randstraten.

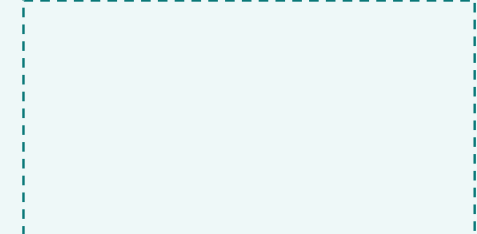
Bronnen/richtlijnen: [Provincie Antwerpen – verkeersfilter](#); [Vlaanderen – aanvullende reglementen](#)



Malle / Tractorsluit aan Tsjokkerspad



Wuustwezel / Fietssluis aan De Lijkweg



Plaats / korte toelichting

4.1.5 Enkel lokaal verkeer

Bouwsteen circulatieplan · Verbieden



Kern van de bouwsteen

Omschrijving: Als bouwsteen van een circulatieplan houdt 'uitgezonderd plaatselijk verkeer' doorgaand verkeer tegen, maar blijft verkeer met een bestemming in de straat of zone toegelaten. Dat omvat onder meer bewoners, bezoekers, leveringen, diensten en prioritaire voertuigen.

Geschikte locaties

Op woonstraten, in dorpskernen en schoolomgevingen met aantoonbaar sluipverkeer en druk op leefbaarheid of veiligheid. Vereist: een logisch alternatief via geschikte hoofdwegen.



UITGEZONDERD
PLAATSELIJK VERKEER

Te verwachten effecten

- Minder doorgaand verkeer; meer rust en betere oversteekbaarheid in de zone.
- Bestemmingsverkeer, leveringen en hulpdiensten behouden toegang.
- Verkeer kan verschuiven naar randstraten en geschikte hoofdwegen.
- Effect op snelheid en veiligheid hangt af van naleving en inrichting.

Aandachtspunten

- Leg zonegrenzen, uitzonderingen en juridisch correcte signalisatie vast.
- Een bord alleen is lastig te handhaven; kies proportionele controle en toets privacy bij ANPR.
- Borg OV, hulpdiensten, afval, leveringen en bezoekers.
- Voer nulmeting/proef uit; monitor naleving, snelheid en verschuivingen.

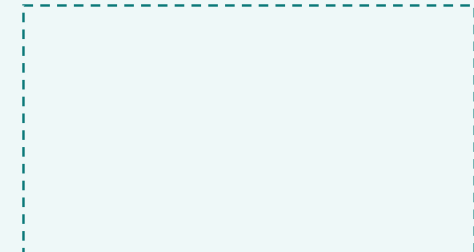
Bronnen/richtlijnen: [Wegcode](#); [Vlaanderen – leidraad verkeersstromen](#)



Malle / Oude Molenstraat



Lier / Paradijsweg



Plaats / korte toelichting

4.1.6 Voertuigbeperkingen

Bouwsteen circulatieplan · Verbieden



Kern van de bouwsteen

Omschrijving: Als bouwsteen van een circulatieplan weert een voertuigbeperking voertuigen op basis van massa, type of afmetingen. Een tonnagebeperking stuurt doorgaand vrachtverkeer naar geschikte routes; lokaal verkeer en leveringen kunnen worden uitgezonderd.

Geschikte locaties

Op woonstraten, in kernen en schoolomgevingen met aantoonbaar doorgaand vrachtverkeer, of waar profiel, draagkracht of veiligheid onvoldoende zijn. Vereist: een geschikte alternatieve vrachtroute.



Te verwachten effecten

- Minder zwaar doorgaand verkeer, geluid en trillingen in de beschermde zone.
- Meer veiligheid en leefbaarheid voor bewoners, fietsers en voetgangers.
- Meer vrachtverkeer en hinder mogelijk op de aangewezen hoofdroute.
- Langere ritten en aangepaste leverplanning; uitzonderingen borgen lokale toegang.

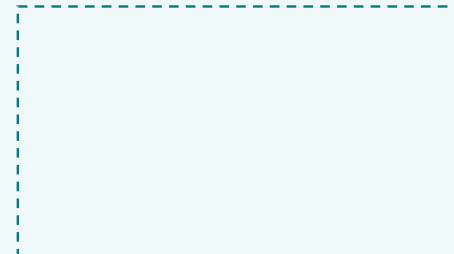
Aandachtspunten

- Gebruik correcte C21/C23-signalisatie en duidelijke zonegrenzen.
- Leg uitzonderingen vast voor lokaal verkeer, leveringen, landbouw, OV en hulpdiensten.
- Toets de route op massa, afmetingen en draaicirkels; stem intergemeentelijk af.
- Plan handhaving en tellingen; monitor naleving en verkeersverschuiving.

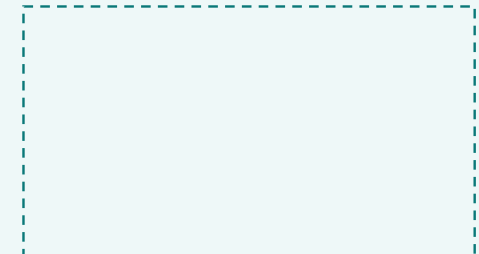
Bronnen/richtlijnen: [Wegcode](#); [AWV – Handleiding verticale signalisatie](#)



Brecht / Koningstoel



Plaats / korte toelichting



Plaats / korte toelichting

4.2.1 Toegangscontrole met ANPR

Toegangscontrole · Verbieden



Kern van de maatregel

Omschrijving: ANPR-camera's handhaven een toegangsverbod of “uitgezonderd plaatselijk verkeer” door nummerplaten met een vergunningenlijst te vergelijken. Gemachtigd verkeer rijdt door; niet-toegelaten doorgaand verkeer wordt geweerd of beboet.

Geschikte locaties

Woonwijken met sluipverkeer, autoluwe kernen, school- of evenementenzones en parallelroutes waar een fysieke knip de lokale bereikbaarheid te sterk hindert.



Te verwachten effecten

- Minder sluipverkeer en doorgaande autostromen in kwetsbare straten.
- Lokale toegang voor bewoners, zorg, leveringen en hulpdiensten blijft mogelijk.
- Controle per tijdvenster of voertuiggroep verbetert de naleving.
- Meer rust en veiligheid; verkeer kan naar randstraten verschuiven.

Aandachtspunten

- Onderbouw noodzaak en proportionaliteit; toets minder ingrijpende alternatieven.
- Leg juridische basis, signalisatie, uitzonderingen en bezwaarprocedure vast.
- Borg privacy: DPIA, dataminimalisatie, korte bewaring en beveiliging.
- Communiceer vooraf en monitor fouten, naleving en verkeersverschuivingen.

Bronnen/richtlijnen: [Wegcode](#); [Vlaanderen – leidraad verkeersstromen](#)

Kruisverwijzing: zie 4.1 Circulatieplan, in het bijzonder Modale filter en Enkel lokaal verkeer.



Edegem / Jacob de Roorestraat

Plaats / korte toelichting

Plaats / korte toelichting

4.3.1 Vrachtverbod met uitzondering van plaatselijk verkeer

Vrachtverbod · Verbieden



Kern van de maatregel

Omschrijving: Een vrachtverbod met uitzondering voor plaatselijk verkeer weert doorgaand vrachtverkeer, terwijl lokale leveringen en bestemmingen bereikbaar blijven.

Geschikte locaties

Woonstraten, schoolomgevingen en kernen met doorgaand vrachtverkeer, mits een geschikte alternatieve vrachtroute beschikbaar is.



Te verwachten effecten

- Minder doorgaand zwaar verkeer, geluid en trillingen in kwetsbare straten.
- Lokale leveringen en bestemmingsverkeer behouden toegang.
- Vrachtstromen verschuiven naar aangewezen routes; effecten daar moeten worden gemonitord.

Aandachtspunten

- Leg uitzonderingen, zonegrenzen en juridisch correcte signalisatie vast.
- Borg een geschikte alternatieve vrachtroute en lokale bevoorrading.
- Stem intergemeentelijk af en combineer communicatie met handhaving.

Bronnen/richtlijnen: [Vlaanderen – vrachtverkeer en logistiek](#); [AWV – Handleiding verticale signalisatie](#)

Plaats / korte toelichting	Plaats / korte toelichting	Plaats / korte toelichting

The background of the slide is a light teal color. On the left side, there is a dark teal geometric shape that is a triangle pointing towards the bottom right corner.

Praktijkvoorbeelden

Praktijkvoorbeeld: heraanleg Biest (Wuustwezel)

Omgekeerd ontwerpen · vergroening · leefbare woonstraat

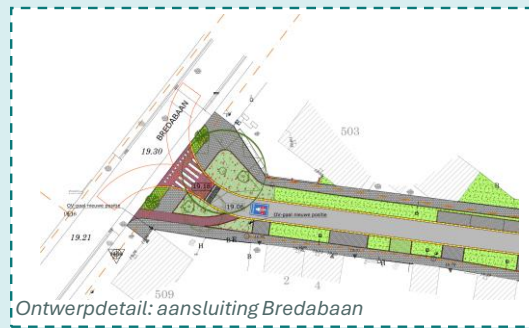
Project in het kort

Omschrijving:

De Biest evolueert van een bijna volledig verharde straat naar een groener publiek domein met meer verblijfskwaliteit.

Context & gebruik

Woonstraat tussen Bredabaan en Dorpsstraat; balans tussen fietscomfort en bereikbaarheid.



Toegepaste maatregelen

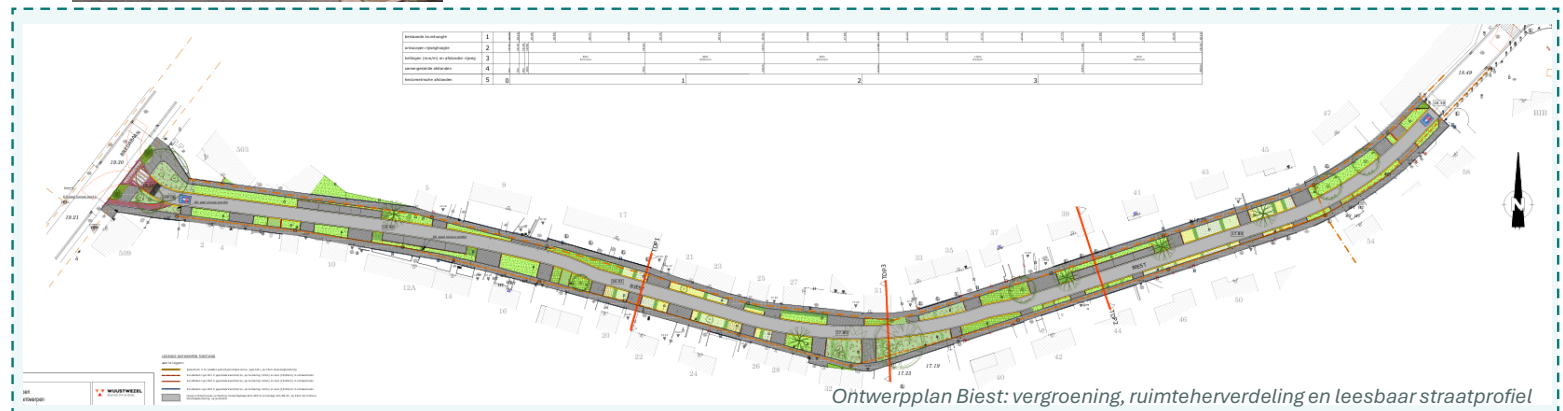
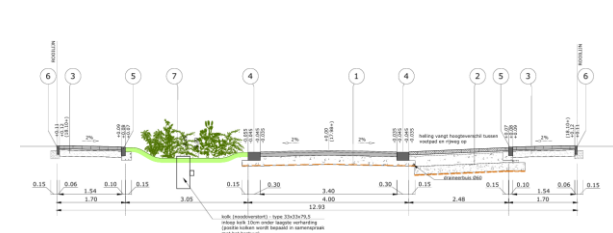
- Meer groen en ontharding in het straatbeeld
- Leesbaarder, smaller wegprofiel stimuleert lagere snelheid
- STOP-logica: verblijf en actieve weggebruikers krijgen meer kwaliteit

Lessen uit reacties

- Straatbeeld wordt duidelijk positief onthaald
- Rijweg voelt soms smal bij kruisend verkeer; hoffelijkheid blijft bepalend
- Tijdelijke innames vragen vooraf afspraken over afsluiting en omleiding



TYPE-DWARSPROFIEL TDP 01
schaal 1/50



Praktijkvoorbeeld: Kapellaan fietszone (Kalmthout)

Fietszone · glasgranulaat · schoolstraat

Project in het kort

Omschrijving:

De Kapellaan werd in eigen beheer ingericht als fietszone met markeringen in glasgranulaat.

Context & gebruik

Schoolstraat 's morgens in Schooldreef (Kapellaan-Drieslei): hoofdingang verkeersvrij. Geen avondregeling op vraag van school.



Aanpak & investering

- Werken uitgevoerd in eigen beheer
- Fietszone gekoppeld aan ochtend-schoolstraat

Evaluatie na de werken

- Tellingen: geen grote verbetering in snelheid of sluipverkeer
- Bewoners en schoolkinderen ervaren minder verkeer
- Ochtend: verkeersvrije schoolpoort zonder conflicten; balans positief



Terreinbeelden: fietszone, schoolmarkering en snelheidsremming

Praktijkvoorbeeld: Toekomststraat Ternesselei

Wommelgem · tuinstraat · infiltratie · klimaatgroen

Project in het kort

Omschrijving:

Ternesselei en Dasstraat werden heraangelegd als klimaattuinstraat: voetganger en fietser centraal, auto te gast.

Context & gebruik

19.500 m² publieke ruimte ·
realisatie 2023 · € 4,2 miljoen.
Klimaatambitie werd deel van
het reguliere wegenwerk.



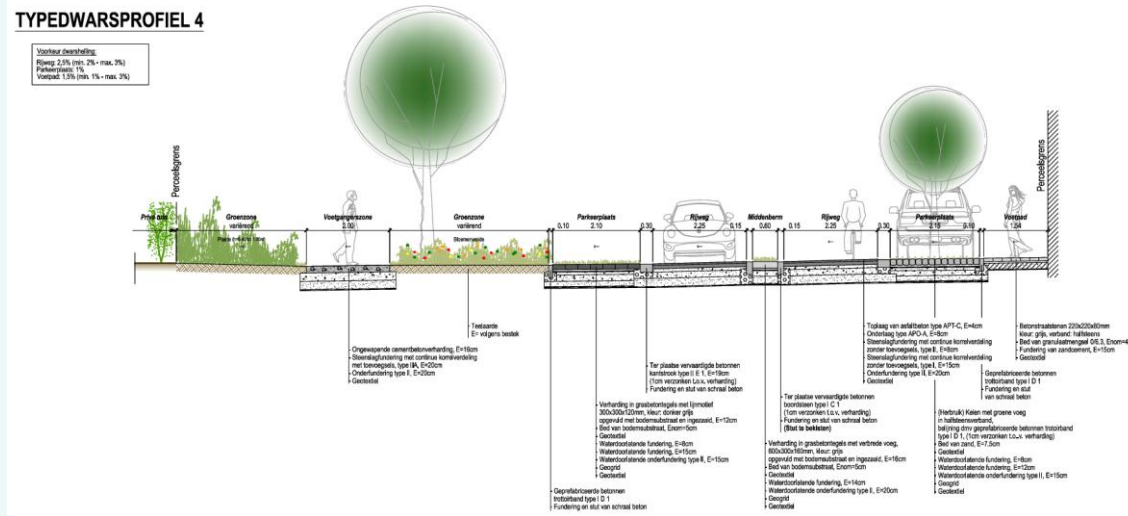
Ontwerpkeuzes

- Slingerend wandelpad in brede groenberm
- Waterdoorlatende verharding voert af naar wadi's en groen
- Klimaatgroen en zone 30 versterken verblijfskwaliteit

Lessen uit reacties

- Positief: wandelpad, hondentoiletten en zomerbloei
- Kritisch: ribbelstroken en het beeld van “onkruid”
- Les: communiceer vroeg over beheer en straatbeeld

TYPEDWARSPROFIEL 4



Bron: Openbaargroen · Wommelgem

Ontwerpplan Ternesselei–Dasstraat met representatieve typedwarsprofielen · Gowaco, 17.11.2021

Praktijkvoorbeeld: Liersebaan (Zandhoven)

Fietsstraat · zone 30 · gescheiden riolering · openbaar groen

Project in het kort

Omschrijving:

De Liersebaan wordt heringericht samen met de aanleg van een gescheiden stelsel voor afval- en hemelwater.

Context & gebruik

Woon- en schoolomgeving tussen Ringlaan (N14) en Oelegembaan; Pidpa en gemeente Zandhoven combineren riolerings- en wegeniswerken.



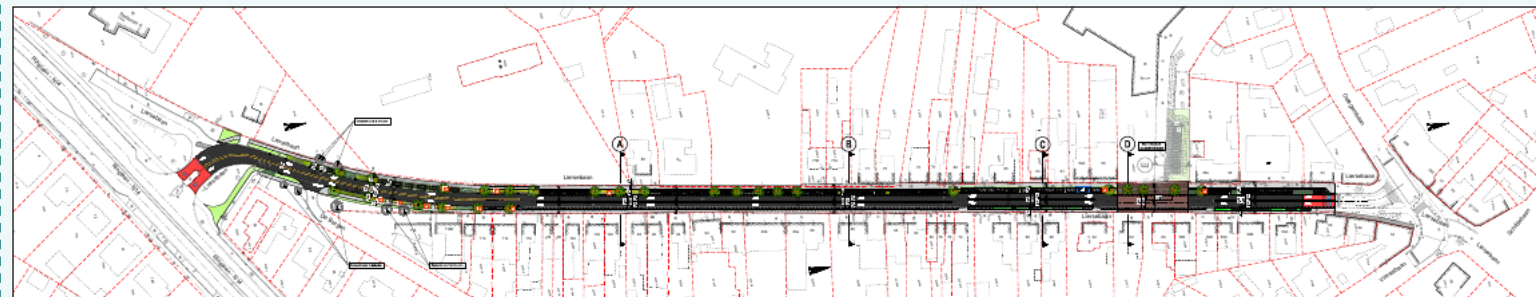
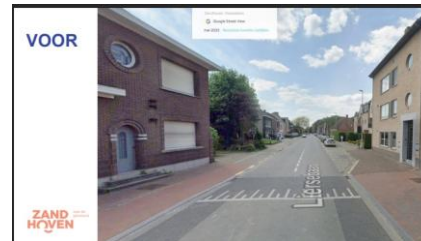
Projectgebied Liersebaan

Ontwerpkeuzes

- Fietsstraat (zone 30) met herkenbare rode aanzetten
- Nieuwe voetpaden, parkeerzones en openbaar groen
- Gescheiden riolering onder de nieuwe rijbaan

Praktijklessen

- Koppel noodzakelijke rioolwerken aan een verkeersveilige herinrichting
- Maak de fietsstraat leesbaar in materiaal, profiel en signalisatie
- Communiceer vroeg over afkoppeling, bereikbaarheid en werffasering



Bronnen: Pidpa/Gemeente Zandhoven, 7.05.2025 · ontwerpplan Arcadis, 11.10.2024 · terreinbeelden aangeleverd



**Samen naar een
bereikbare en
leefbare regio**