**ANTWERPEN BOLT NIET**

**Wat het Vlaams Belang er aan wil doen om de boel terug op gang te trekken***Financieel haalbaar en op korte termijn te verwezenlijken*

Antwerpen leeft, Antwerpen bruist, Antwerpen proeft, Antwerpen zingt, Antwerpen drinkt, Antwerpen is aan het werkt , Antwerpen is van A…

Maar Antwerpen is niet veilig, Antwerpen is niet al te proper en… Antwerpen bolt niet. Antwerpen staat stil. Letterlijk toch.

De Antwerpenaren en hun gasten staan dagelijks in de file, grote delen van de stad zijn onbereikbaar, er is een schrijnend tekort aan (betaalbare) parkeerplaatsen, er is nog heel wat werk aan de optimalisering van het openbaar vervoer, fietsers komen nog al te vaak in ongewilde(of gewilde) conflicten met automobilisten, trams en voetgangers, voor rolstoelgebruikers en jonge ouders met kinderwagens blijft het openbaar domein dikwijls een en ga zo maar door…

Met de legislatuur nu bijna halfweg wordt het tijd om de puntjes nog eens op de “i” te zetten. Het huidige bestuur heeft niet gedan wat het zou hebben kunnen doen. Of beter, de huidige besturen hebben niet gedaan wat had kunnen gedaan worden. Het verkeersbeleid wordt immers vanuit verschillende niveaus aangestuurd: van district over Stad tot Gewest (en zelfs een klein stukje het federale niveau, waarover later meer). Op al deze niveaus vinden we steeds dezelfde coalitiepartners terug (op het district Borgerhout , en gedeeltelijk Antwerpen, Merksem en Deurne na) en dus is een falend mobiliteitsbeleid de politieke verantwoordelijkheid van NVA, CD en V en VLD. (Maar even goed van Sp.a en Groen die de jaren daarvoor mee het beleid bepaalden)

Stilstaand verkeer, dure mobiliteit en onbereikbaarheid kunnen verschillende oorzaken hebben. De aard van de verkeersinfrastructuur, tijdelijke obstakels ten gevolge van werkzaamheden en onaangepast gedrag van de verkeersdeelnemers. Maar in al deze gevallen kan de overheid (bij)sturend optreden. We bespreken al deze oorzaken, stellen vast waar het beleid faalt en reiken als oppositiepartij beleidsalternatieven aan.

**VERKEERSINFRASTRUCTUUR**

Laten we beginnen met de belangrijkste oorzaak van ons Antwerps verkeersinfarct: de infrastructuur. Nog niet zo lang geleden vergeleek een gekende oncoloog het menselijk lichaam met het verkeerspatroon van een stad. Daarbij, zo stelde hij, moet je weten dat je steden hebt met een patroon zoals dat van New York, waar hoofdstraten parallel lopen en recht op recht verbonden met evenwijdige verbindingswegen. In die steden zal je minder infarcten hebben dan in een Stad zoals Antwerpen, waar het verkeerspatroon veel complexer is.

De morfologie van Antwerpen kan in grote lijnen als volgt beschreven worden: 5 singelverbindingen die steeds wijder naar het oosten de Scheldebocht volgen en noordelijke met zuidelijke bestemmingen verbinden, 6 radialen, die min of meer vanuit de oude Stad vertrekkend het westen met het oosten verbinden, en tenslotte vier Scheldekruisingen die de rechteroever met de linkeroever verbinden. Tussen die hoofddraden van ons verkeersnet is dan nog een wirwar van straten en straatjes aangelegd die het geheel compleet (en complex) maakt.

**DE SINGELVERBINDINGEN**

**De Kaaien**

Aan de rechteroever heb je de stadskern. Hier loopt, over de oude kaaien, de eerste singelverbinding die het Eilandje met Nieuw Zuid en Hoboken verbindt en die de bewoners van deze gebieden ook toegang tot het historisch centrum verschaft. Tegelijkertijd vormen zij ook de af- en aanvoerweg voor het verkeer dat vanuit of naar het noorden komt en gaat en via de Londenstraat het centrum in of uit wil. Het verkeer is op deze singelverbinding nu al vaak (en zeker op toeristische hoogdagen) gestremd. Daarenboven zijn het Eilandje en Nieuw Zuid stadsdelen in volle ontwikkeling die bijkomende verkeersstromen zullen voortbrengen. De geplande her-aanleg van deze kaaien brengt dus belangrijke uitdagingen met zich mee.

Voor Vlaams Belang moeten de kaaien breed ingericht worden, waardoor het verkeer vlot kan doorstromen. Aan afslagpunten (parkings en zijstraten) moeten voldoende lange afslagstroken voorzien worden zodat het afslaand verkeer geen hinder vormt voor het doorgaand verkeer en de verkeersstroom vlot in beweging kan blijven. Die vlotte verkeersstroom kan nog versterkt worden door de invoering van een groene golf. Op Eilandje en Nieuw Zuid moet bijkomende parkeergelegenheid aangelegd worden (op Eilandje zowel aan het aanwervingslokaal van de havenarbeiders – het Kot- als bijvoorbeeld aan de Rijnkaai). Kleine elektrische bussen zouden naar het voorbeeld van Dijon, de parkinggebruikers van en naar de binnenstad kunnen brengen.

**De Leien**

Een tweede singelverbinding vormen de Leien. Zij verbinden het Eilandje met het Kiel. Langs de Leien liggen tevens belangrijke instellingen (belastingdienst, gerecht, Opera), scholen, de Vogelenmarkt en de toegangen naar Centraal Station, Zoo en Rooseveltplaats. De Leien moeten dus vlot toegankelijk blijven (met bestaande groene golf), voldoende lange afslagstroken voor de afvoer van verkeer naar binnenstad en stad buiten de Leien.

Volgens Vlaams Belang zou mits enige stedenbouwkundige verbeelding ook meer parkeerplaats kunnen gerealiseerd worden langs de ventwegen.

**De Singel**

De Singel verbindt de wijk Dam met het Zuid. Daartussen lopen of vertrekken ook belangrijke radiaalwegen (zie verder) naar Merksem, Deurne, Borgerhout en Berchem. En even goed naar BeZalL, Hoboken en Kiel. De Singel is dus een belangrijke verkeersdrager voor het binnenstedelijk verkeer en tevens een interessant alternatief voor de overvolle Ring. Wanneer de Singel bovendien een groot deel van het lokaal doorgaand verkeer kan verwerken zal dit in grote mate ook Leien en Kaaien ontlasten De Singel heeft daarenboven het potentiële voordeel om over de gehele lengte als snelweg heringericht te kunnen worden. De tijdelijke Singelbruggen hebben enkele jaren geleden de mogelijke meerwaarde van deze weg voldoende aangeduid.

Het Vlaams Belang stelt dan ook voor om de mogelijkheden van de Singel volop te benutten. Het doorgaand verkeer kan over of onder de bestaande kruispunten geleid worden, terwijl afslaand of oprijdend verkeer via lange afslagstroken (c.q. opritten) vlot kan aan- en afgevoerd worden.

Om het knelpunt aan de IJzerlaan (die voor het Vlaams Belang behouden moet blijven, zie verder) op te lossen zou een verkeersknoop op de braakliggende gronden ten noorden van de Denderstraat aangelegd kunnen worden.

**De Ring**

De Ring is een bovenlokale verkeersdrager die voor Antwerpen Merksem met de Linkeroever verbindt en tussenin ook Borgerhout, Berchem, het Zuid en Wilrijk ontsluit. De Ring geeft bovendien aansluiting op een reeks snelwegen: de A12, richting Bergen Op Zoom (met afslag aan belangrijke delen van de Antwerpse Haven) van waaruit ook Vlissingen, Terneuzen en Rotterdam kunnen bereikt worden. De E19, richting Breda en Moerdijk. De E313, die de Kempen ontsluit en samen met zijn vertakking de E34 (richting Eindhoven) van daaruit het Ruhrgebied toegankelijk maakt. De E19 (parallel met het zuidelijk gedeelte van de A12) richting Brussel. De E17, richting Gent en Nord-Pas-de-Calais (van waaruit het VK bereikt wordt). En ten slotte de E34 richting Zeebrugge.

Al deze belangrijke verkeersaders zijn dragers van internationaal vervoer dat van noord naar zuid en van oost naar west samen komt op de Ring. De Ring wordt daardoor de belangrijkste verkeersknoop van heel Vlaanderen en zelfs van de havenrange van de Rijndelta.

Maar in feite is de Ring daardoor ook drager van heel wat overbodig verkeer. Verkeer dat in Antwerpen enkel aansluiting zoekt op andere snelwegen en dus louter transitverkeer is te noemen. Daarenboven gebruiken ook heel wat lokale weggebruikers de bovenlokale Ring om plaatselijke bestemmingen te bereiken zolang de Singel deze taak niet volwaardig overneemt (zie onze voorstellen hierboven).

Momenteel wordt de Ring ondersteund door twee Scheldekruisingen: de toltunnel Liefkenshoek in het noorden (die omwille van de dure gebruiksprijs onderbenut blijft) en de tolvrije Kennedytunnel die omwille van het overmatig gebruik met constante capaciteitsproblemen kampt. Om het Ringverkeer vlotter te maken zijn de beleidsmakers uit het verleden (gevolgd door hun politieke opvolgers van dit moment) nooit verder geraakt dan het idee om een bijkomende Scheldekruising ter hoogte van Oosterweel aan te leggen. Die zou aanvankelijk worden aangesloten via een viaduct die van Luchtbal over het Straatsburgdok zou lopen (de beruchte Lange Wapper).

Tegen deze plannen kwam terecht verzet van de Antwerpse bevolking. En zo werd een bovenlokaal dossier mee bespeeld door de lokale politiek. Een burgerreferendum (waar het Vlaams Belang altijd heeft achter gestaan en enthousiast mee heeft helpen organiseren) schoot het Oosterweelproject radicaal af. Niet alleen werd duidelijk dat de Antwerpenaar niet gediend was met een dure Lange Wapper, maar tevens wilde hij niet dat het Oosterweeltracé voor een groot stuk binnen de zate van de Ring zou gaan lopen.

Een halve legislatuur verder is het dossier even stil blijven staan als de wagens in de files.

Vlaams Belang heeft altijd voorgesteld om naar andere alternatieven te zoeken. Door vooreerst de Liefkenshoektunnel tolvrij te maken haalt men het verkeer dat van noord naar west (en omgekeerd) moet, weg uit de overbelaste Kennedytunnel. Maar men zou ook het verkeer dat van oost naar zuid (en omgekeerd) moet, en dat in wezen in Antwerpen zelf niets te zoeken heeft, van de Ring weg kunnen houden door dit verkeer via de reeds aangelegde verkeersknoop in Ranst rechtsreeks naar de E19 af te leiden. Daarmee herneemt het Vlaams Belang het vroegere idee van de Grote Ring. De oostelijke verkeersstromen van en naar de Haven (of het noorden) kunnen dan in Wommelgem worden afgeleid (waarover later meer) waardoor ook die stromen op de Ring wegvallen.

**Ringland**

Een kleine parenthesis over het Ringland idee. Nadat de burgerbeweging haar referendum had gewonnen kwam de groep die het nieuwe idee van “Ringland” lanceerde zich bij hen aansluiten: de overkapping van de Ring zou het compromis kunnen worden tussen wat het beleid en de burgerbeweging wilden. Een overkapte Ring zou geen (of toch minder) milieuhinder veroorzaken enerzijds, en het Oosterweeltracé zou kunnen behouden blijven anderzijds.

Een overkapping van de Ring is op zich een leuk idee dat zowel milieuactivisten, ingenieurs, bouwondernemingen en projectontwikkelaars warm kan maken. Het Vlaams Belang is niet a priori tegen maar stelt vast dat het ten gronde de Antwerpse verkeerschaos niet wezenlijk oplost. Met onze eigen voorstellen wordt de Ring al stevig ontlast, en zal dus ook de milieudruk afnemen. Inzake Ringland vraagt Vlaams Belang dat eerst de mobiliteit terug op gang wordt getrokken en daarna is er zeker budgettaire ruimte voor dit vriendelijke idee. Alleen acht Vlaams Belang het op dit moment onnodig en onnuttig om de Antwerpenaar rond het mobiliteitsvraagstuk opnieuw naar de urnen te roepen. Het mes van het referendum blijft maar scherp als het niet te veel gebruikt wordt.

En dan een parenthesis binnen de parenthesis. Enkele jaren geleden bouwde het Berchems districtsbestuur een speeltuin aan de Rodekruislaan, vlak naast de Ring. Toen Vlaams Belang Berchemopmerkingen maakte over de gezondheidsrisico’s voor de daar spelende kinderen verweet het meebesturende Groen ons…..jawel, populisme.

**Militaire Baan**

Een laatste singelverbinding rond Antwerpen vormt de zogenaamde Militaire Baan of Krijgsbaan (R11). Zij verbindt Hoboken met Deurne. Ze geeft ook aansluiting op Wilrijk, Mortsel, Borsbeek en Wommelgem. Ze ontsluit de campus Drie Eiken van de UA, de ziekenhuizen Sint Augustinus en Middelheim en de Luchthaven van Deurne. De Krijgsbaan wordt geconfronteerd met structurele fileproblemen op de kruispunten met de belangrijkste radiale wegen (zie verder) en aan het Rond Punt van Wommelgem. Het beleid (als het goed is zeggen we het ook) heeft na meer dan een kwarteeuw al wel het knelpunt ter hoogte van Luchthaven Deurne weggewerkt.

De Krijgsbaan kan echter nog interessanter als verkeersdrager worden wanneer de kruispunten met de radialen, De Robianostraat in Borsbeek en het Rond Punt in Wommelgem ondertunneld zouden worden en de R11 zelf zou doorgetrokken worden (zoals eerder voorzien, maar voorlopig niet gerealiseerd, noch begroot) richting Ekeren via de geplande tunnel van de tweede spoorontsluiting van de Antwerpse Haven.

Met deze doortrekking van de R11 (de aanleg van een nieuwe A102) was ook de burgerbeweging het overigens eens. Alleen laten verschillende overheden het ook hier weer afweten. Het Vlaams Gewest (nu Ben Weyts, N-VA) wil het sluitstuk van de R11 (A102 dus) intunnelen. Daarvoor werd samenwerking gezocht met Infrarail (NMBS). Infrarail wil immers een tweede spoorontsluiting voor de Haven aanleggen (van Ekeren, Oude Landen, over Merksem, Schoten en zo verder tot in Lier, waar aantakking wordt gezocht op de IJzeren Rijn) en liet al weten dit te gaan realiseren in een geboorde tunnel (zie het antwoord van de federale Minister voor Mobiliteit op de parlementaire vraag van Jan Penris ter zake). Alleen ontbreekt het de federale regering voorlopig aan geld om dit project te financieren en ook of en hoe er samen gewerkt kan worden met het Gewest en de BAM blijft er onduidelijkheid bestaan. Zal het Gewest optreden als co-financier of prefinancier ? Zal ook de Haven haar verantwoordelijkheid opnemen ?

Voor het Vlaams Belang is de A102 een belangrijk sluitstuk in het Antwerps mobiliteitsbeleid. De federale overheid (waarin alle partijen van de Antwerpse meerderheid vertegenwoordigd zijn) moet snel werk maken van de tweede spoorontsluiting (mits ook intunneling ter hoogte van de Oude Landen). Het Vlaams Gewest moet dit project mee financieren en in de tunnel haar A102 aanleggen. Maar ook het Havenbedrijf kan een duit in het zakje doen. De Haven was in het kader van de vroegere Oosterweelplannen toch al bereid om mee financiële verantwoordelijkheid op te nemen.

Om het Ringverkeer bij incidenten echt vlot te laten verlopen is er verder meer nodig dan het huidige FAST-plan. Op de Ring zou men (naar Nederlands voorbeeld) optimaal gebruik moeten maken van de digitale verkeerborden. Niet enkel zou men de snelheid moeten programmeren, maar ook lang op voorhand moeten aanduiden welk rijvak is afgesloten, zodat zeer vroeg kan worden ingevoegd en de verkeersstroom zijn vloeiend karakter behoudt.

**DE RADIALEN**

**Noorderlaan**

De meest noordelijke radiaal is de Noorderlaan. Deze verbindt de Stad met de A12, en dus met onze Haven en de Nederlandse havens. De Noorderlaan wordt momenteel heringericht met heel wat verkeersellende tot gevolg. Buiten de aanleg van een Noorderplaats (waar het Vlaams Belang nog mee kan leven omdat deze de huidige verkeersstromen zal vloeiender maken) zijn de werkzaamheden vooral bedoeld om een nieuwe trambedding richting Ekeren aan te leggen.

Het Vlaams Belang gelooft niet in vertramming (zie verder) en vindt de huidige werkzaamheden dus overbodig. De gecreëerde verkeersellende van dit moment weegt geenszins op tegen mogelijke transport-economische baten in de toekomst.

**Bredabaan**

De Bredabaan is niet alleen een belangrijke winkelstraat in Antwerpen (tot voor kort de langste en belangrijkste winkelstraat van heel Vlaanderen) maar is ook een belangrijke verkeersdrager die via de E19 aansluiting geeft op Oost-Brabant en verderop het Ruhrgebied. De Bredabaan werd onlangs heringericht (en plechtig geopende door minister Weyts, NVA), met alle gevolgen van dien. De werkzaamheden duurden abnormaal lang en maakten dat heel wat winkeliers de deuren uiteindelijk sloten.

Maar de herinrichting gebeurde ook heel onoordeelkundig. De Rijbaan versmalde. Dat maakt dat er momenteel dagelijks nieuwe structurele files ontstaan (vooral aan de afslagpunten), met sluipverkeer naar de aangrenzende residentiële straten tot gevolg. Daarenboven werden een groot aantal parkeerplaatsen gesupprimeerd, hetgeen ook niet bevorderlijk is voor de commerciële slagkracht van deze baan. Tram en fietser werden koning van de baan. Auto en voetganger werden hiervan de dupe. Aan de Deurnesebaan bijvoorbeeld komt het rechts afslaand fietsverkeer steevast in conflict met de overstekende voetgangers. En op vele plaatsen moeten de baan overstekende voetgangers (zelfs op de zebrapaden) voorrang verlenen aan het tramverkeer.

Vlaams Belang stelt voor om mits een klein aantal ingrepen de Bredabaan terug leefbaar te maken als winkel-as en als verkeersdrager. Alle verkeersdeelnemers moeten voorrang verlenen aan de voetgangers (de klanten van de baan). Het aantal parkeerplaatsen moet opgetrokken worden conform het principe van de parkeerbalans (zie verder). Aan de afslagpunten moeten langere afslagstroken gerealiseerd worden. De baan moet verder voorzien worden van een groene golf. Het woud aan overbodige verkeersborden mag stilaan worden uitgedund.

**De Turnhoutsebaan/Herentalsebaan/Boterlaarbaan**

De Turnhoutsebaan is een belangrijke verkeersas die het busknooppunt van de Rooseveltplaats en het Centraal Station (en de Zoo) verbindt met de E313 (Hasselt, Aken, Luik), het centrum van Deurne, en de Herentalsebaan (Deurne Zuid) .

De herinrichting van de Turnhoutsebaan dateert reeds van vele jaren geleden en de rampzalige gevolgen hebben zich dan ook reeds langer doen voelen. Ook deze winkelas is eerst verloederd en nu quasi volledig overgenomen door allochtonen. De rijbaan werd drastisch versmald en fietsers worden er als levende verkeersremmers misbruikt. Dubbelparkeerders (die hier, net zoals in andere allochtone winkelstraten, zo goed als vrij spel hebben) zorgen daarnaast voor bijkomende dagelijkse opstoppingen.

Om de Turnhoutsebaan alsnog als verkeersdrager te redden (het herstel van haar commerciële waarde zal een ander verhaal worden) moet men “out of de box” durven denken. Het Vlaams Belang stelt vast dat onder de Turnhoutsebaan reeds jaren een metrokoker ligt (de aanleg ervan vormde overigens het begin van de verloedering). Die wordt momenteel enkel gebruikt door tramlijn 8. De tramlijnen 10 en 24 blijven in hun bovengrondse bedding een leeuwendeel van de baanbreedte opeisen. Vlaams Belang stelt dan ook voor om ook deze tramlijnen ondergronds te brengen en de vrij gekomen ruimte aan het doorgaand verkeer te schenken. Als men vreest voor de veiligheid van de metrogebruikers op deze lijnen (hetgeen niet onterecht is) moet men onmiddellijk onze voorstellen ter verbetering van de veiligheid van het openbaar vervoer toepassen (zie verder).

**De Mechelsesteenweg en de Lange Leemstraat**

De Lange Leemstraat verbindt via de Gietschotellei en de Drakenhoflaan Antwerpen met de Luchthaven en Borsbeek.

De Mechelsesteenweg verbindt de Leopoldplaats (Mechelse Poort) met Berchem en verder Mortsel, Lier en Mechelen. De Steenweg kampt, zoals zoveel andere verkeersdragers, voornamelijk met knelpunten aan de afslagen. Ook hier kunnen langere afslagstroken in combinatie met een groene golf soelaas bieden. De Steenweg heeft het vooral moeilijk in Mortsel. Maar dat is een verhaal voor de collega’s van de plaatselijke afdeling aldaar.

**De Boomsesteenweg**

Deze steenweg verbindt het zuiden van Antwerpen met Wilrijk en Boom. Vlaams Belang pleit er al lang voor om deze steenweg via intunneling van de nog bestaande kruispunten een volwaardig snelwegstatuut te verlenen, het geen ook de volksgezondheid ten goede zal komen. Het abnormaal hoog aantal kankergevallen in de wijk Neerland is immers niet zozeer te wijten aan de afvalverbrandingsoven, als wel aan de uitlaatgassen van het vele optrekkende verkeer.

Ter hoogte van Wilrijk zou het bestaande viaduct afgebroken kunnen worden en zou de steenweg (zoals in Boom) ingesleufd of ingetunneld kunnen worden. Vlaams Belang pleit er wel voor om op- en afritten te voorzien ter hoogte van de Moerelei/Krijgslaan zodat het centrum van Wilrijk en het Crematorium en Schoonselhof vlot ontsloten blijven.

 Waar de Boomsesteenweg aantakking vindt op het lokale verkeersnet is via intunneling al een voorbeeldige oplossing gevonden. Enkel naar de VIIde-Olympiadelaan toe kan nog naar verbetering gezocht worden.

**De Sint-Bernardsesteenweg**

Deze steenweg verbindt het Zuid met Hoboken en Hemiksem. Traditionele vertragingen en opstoppingen kunnen ook hier opgelost worden met langere afslagstroken en een groene golf. Ook het handhavingsbeleid ten aanzien van dubbelparkeerders moet er volgen het Vlaams Belang versterkt worden. Versmalling van deze Steenweg is totaal uit den boze.

**De Blancefloerlaan**

Een laatste radiaal, Blancefloerlaan, bevindt zich op de linkeroever. De laan verbindt Linkeroever met Zwijndrecht en ook de E34 (Zeebrugge) en de E17 (Gent, Nord-Pas-de Calais). Als lokale verkeersdrager kent deze laan geen noemenswaardige knelpunten. Wel kan in dat verban even het debat gevoerd worden over de aantakking tussen twee voornoemde snelwegen. Het havenverkeer van en naar de steeds groeiende linkeroever-haven dat van en naar Gent rijdt, moet de overgang van de ene snelweg naar de andere nu maken via de verbinding ter hoogte van de verbinding aan de Blokkersdijk. Daarmee komen deze verkeersstromen steevast in conflict met de stromen die de Kennedytunnel willen gebruiken met structurele vertragingen en files tot gevolg.

Het Vlaams belang stelt daarom al lang voor om de verbinding westwaarts op te schuiven, ter hoogte van Beveren door de bestaande R2 (met de tolvrij te maken Liefkenshoektunnel) door te trekken via Beveren en Haasdonk.

**DE SCHELDEKRUISINGEN**

Antwerpen kent momenteel vijf Scheldekruisingen: de Liefkenshoektunnel (Die het Vlaams Belang dus tolvrij wil maken en rechtstreekse aansluiting wil geven op de E17), de Konijnenpijp, de voetgangerstunnel , de fietserstunnel en de Kennedytunnel (die het Vlaams Belang wil ontlasten met eerder geschetste voorstellen).

De vraag is of er nog nood is aan een bijkomende Scheldekruising, en zo ja, waar die dan zou moeten komen. Vlaams Belang is van mening dat wanneer alle bovenstaande maatregelen (die financieel haalbaar zijn en op korte termijn kunnen worden verwezenlijkt) worden uitgevoerd de verkeersdruk in en om Antwerpen voldoende verlaagd zal zijn om een bijkomende kruising niet te moeten realiseren. Daarmee is de Oosterweelsaga wat ons betreft (voorlopig) van de baan.

**HET FIJNMAZIGE VERKEERSNETWERK**

Naast de grofmazige verkeersdragers (singelverbindingen, radialen en Scheldekruisingen) kent de Stad natuurlijk ook nog een hele web-structuur van fijnmazige verbindingen. De groteren verbinden stads- of districtsdelen, waartussen kleinere verbindingsstraatjes voort worden geweven. Dit netwerk is in wezen de drager van het lokaal verkeer en het bestemmingsverkeer.

Ook het lokale verkeersnetwerk volgt de morfologie van de Stad met singelverbindingen en radialen. Dat is te verklaren door de groeigeschiedenis van de Stad zelf. De singel verbindingen zijn te vergelijken met de groeiringen van onze Stad, de radialen met de nerven die de toegang van en naar het centrum mogelijk maken. Om te verduidelijken: er lopen een secundaire singels van de Sint Paulusstraat tot aan het Mechelseplein, van de Nationalestraat tot aan de Volksstraat, van de Tabaksvest naar de Kipdorpvest, van de Balansstraat tot aan de Van de Wervestraat, van de Belgiëlei tot aan de Provinciestraat, en buiten de centers de straten die buslijn 33 van Hoboken tot in Merksem volgt. Er lopen secundaire radialen langs beide zijden van het Bonaparte- en het Willemdok, van het Klapdorp tot aan de Lange Beeldekensstraat, van de Van Eycklei tot aan de Luitenant Lippenslaan, van de Kasteelpleinstraat tot aan de Lange Lozannastraat, enzovoort.

Ook op dit niveau stellen er zich ernstige infrastructurele problemen. Het voorbeeld van Deurne mag dit duidelijk maken. Boterlaarbaan en Bisschoppenhoflaan zijn twee gewestwegen die een steeds grotere verkeersdruk krijgen te verwerken. Vooral de Bisschoppenhoflaan blijft echter een belangrijke verbindingsweg tussen Merksem en het voorziene op- en afrittencomplex van de A102 achter den ‘Desco’ ter hoogte van de Vogeltjeswijk. Vermits hier ook een grote parkeerplaats voor pendelaars zal worden aangelegd is het aangewezen om een snelle openbaar vervoersverbinding van hier naar het metro-knooppunt aan het Sportpaleis aan te leggen (de zate van deze laan is daar breed genoeg voor). Deze verbinding zou zowel het Sportpaleis als het Bosuilstadion kunnen bedienen en de parkeerdruk in die buurten doen verminderen.

Verder is er het probleem van de versmalling van de Turnhoutsebaan (waar de beloofde zebrapaden overigens nog niet werden aangebracht), de August van de Wielelei en de Ruggeveldlaan.

Ook de verbinding tussen Deurne Zuid en Deurne Noord en tussen Deurne Noord en Merksem centrum is problematisch.

 Vlaams Belang wil dat dit alles snel terug wordt rechtgezet. Een District als Deurne (80.000 inwoners) verdient immers beter.

Op het secundaire niveau worden de verschillende verkeersdeelnemers (voetganger, fietser, auto en openbaar vervoer) met elkaar geconfronteerd op doorgaans (historisch verklaarbare) smalle straatstroken. Dat leidt tot conflicten en stremmingen.

Voor het Vlaams Belang kunnen deze beheerst worden met in acht name van volgende regels:

* Voetgangers die de verkeersregels strikt naleven hebben altijd voorrang op de andere weggebruikers (wat hen overigens nog niet ontslaat van de plicht om zich verantwoord te gedragen, waarover verder meer)
* Voetpaden moeten overal zodanig zijn ingericht en onderhouden dat zij ook gebruikers van rolstoelen, rollators of kinderwagens vlot kunnen bedienen
* Fietsers moeten in straten waar geen aparte fietspaden zijn de verkeersstroom van de wagens en het openbaar vervoer volgen. Het Vlaams Belang is altijd tegenstander geweest van het toestaan aan fietsers om tegen de richting in te rijden
* Trams horen in de oude binnenstad (ten westen van de Leien) niet meer thuis. Zij kunnen (zoals in Dijon en andere historische steden) vervangen worden door kleine, wendbare elektrische busjes
* Volgens het principe van de parkeerbalans moeten waar mogelijk bovengrondse parkeerplaatsen aangelegd worden of blijven
* De richtsnelheid voor wagens is 50 km per uur waar het kan en 30 km per uur waar het niet kan (aan scholen en openbare instellingen kan men de snelheid regelen met dynamische
* verkeersborden)
* Dubbel parkeren moet altijd en overal hard aangepakt worden.
* De secundaire verkeersdragers zijn in zekere zin even belangrijk voor de Antwerpse verkeersafwikkeling als de primaire. Hen knippen of onderbreken heeft steeds zware gevolgen voor de verkeersstromen en leiden tot stilstand en sluipverkeer. In dat verband is het dus onaanvaardbaar dat men van plan is de IJzerlaan te (die Merksem met de binnenstad verbindt)te knippen

**WEGENWERKEN**

Naast de structurele problemen wordt bijkomende verkeershinder gecreëerd door de wegenwerken. Men moet er maar de google map op naslaan om te zien waar de files veroorzaakt door werkzaamheden ontstaan. Uiteraard moeten er regelmatig onderhoudswerken uitgevoerd kunnen worden, en uiteraard kan de weginrichting dikwijls verbeterd worden, wat ook werkzaamheden met zich meebrengt.

Maar voor Vlaams Belang gelden bij wegenwerken volgende principes:

* Werkzaamheden vinden best nooit tegelijkertijd in elkaars buurt plaats;
* Werkzaamheden kunnen maar aangevat worden wanneer er voldoende alternatieve circulatie is voorzien
* Werkzaamheden die niet bijdragen tot een verbetering van de verkeerssituatie (men denke aan het doortrekken van tramlijnen) mogen niet uitgevoerd worden
* Bij werkzaamheden moet steeds worden uitgegaan van een positieve parkeerbalans
* Werkzaamheden mogen elkaar nooit te snel achter elkaar opvolgen
* Bij werkzaamheden moet steeds een perfecte verkeerssignalisatie worden uitgewerkt

**VERKEERSGEDRAG**

Ook onaangepast verkeersgedrag kan tot incidenten, opstoppingen en stilstand leiden. Voor het Vlaams Belang blijft de verkeersopvoeding dan ook van cruciaal belang. Verkeerslessen moeten op orden de scholen uitgebreider worden en meer op de praktijk gericht. Het Vlaams Belang vindt het in dat verband jammer dat de Verkeerstuin werd afgeschaft en pleit ervoor dat er snel twee nieuwe worden gerealiseerd

Daarnaast is de verkeershandhaving ook van groot belang. Het verkeerspolitiekorps moet uitgebreid worden. Ongepast verkeersgedrag (negeren van verkeerslichten, rijden tegen de richting in, niet respecteren van de snelheidslimieten, dubbel parkeren,…) moet aangepakt worden. Dee taak van de verkeerspolitie is daarbij zowel repressief als opvoedend.

De verkeerspolitie moet bij incidenten ook snel ingezet kunnen worden om verkeer-sturend op te treden.

**AUTOMOBILITEIT**

De Stad en de auto zijn niet elkaars vijanden. Integendeel, bewoners, werknemers en klanten moeten onze Stad vlot kunnen bereiken, ook met de auto. De Stad maakt van de automobilist echter al te veel haar melkkoe: dure parkeerplaatsen, tunneltol en een belasting op oude dieselwagens zijn niet van aard om de auto vlot naar de stad te brengen. Wat dat laatste betreft kon het Vlaams Belang in de Gemeenteraad eventueel nog begrip opbrengen voor de motivatie van de volksgezondheid maar vroegen we toch milderende maatregelen voor oude en minder begoede inwoners en bezoekers. Die zijn er jammer genoeg niet gekomen.

Voor Vlaams Belang moeten de parkeertarieven naar beneden en moeten er tegelijkertijd meer bovengrondse parkeerplaatsen komen (cfr. Het principe van de parkeerbalans).

Inzake parkeerbeleid pleit Vlaams Belang verder voor een aantal bijkomende maatregelen:

* Onbenutte taxistandplaatsen als parkeerplaats vrijgeven
* Cambioparkeerplaatsen door de organisatie zelf laten voorzien en financieren
* Strengere controle op fraude met gehandicaptenkaarten
* Meer oplaadpunten voor elektrische wagens

**OPENBAAR VERVOER EN TAXI**

Openbaar vervoer speelt een belangrijke rol in de verkeersafwikkeling. Om het openbaar vervoer aantrekkelijk te maken moet het betrouwbaar, stipt, comfortabel en vooral veilig zijn

Vlaams Belang heeft in dat verband steeds gepleit voor een aparte openbaar vervoersbrigade binnen het politiekorps.

Vlaams Belang gelooft niet in een verdere vertramming van de stad. Zij beloont immers de stadsvlucht en leidt er toe dat bij incidenten het hele net stilvalt. Als men het openbaar vervoer toch wil uitbreiden, denken wij aan de bijkomende inzet van de meer wendbare elektrische bussen (die men overigens kan aankopen bij een Vlaamse busbouwer).

Wel pleit het Vlaams Belang voor een nieuwe openbaar vervoersverbinding op de Bisschoppenhoflaan en voor een nieuwecirkellijn langs de Singel en de Kaaien.

Ook taxi’s kunnen een belangrijke rol spelen binnen het stedelijk verkeer. Taxi’s moeten wel voldoen aan de strengste keuringsnormen en taxichauffeurs moeten niet alleen het Nederlands, maar ook hun stad kennen. Een uitgebreidere taxibrigade moet eindelijk maar eens grote kuis houden in het voertuigenpark en de malafide taxichauffeurs de toegang tot het beroep ontzeggen.