



CRITERIA		variant 1 9,80m flexibele ruimte	variant 2 6,30m flexibele ruimte	variant 3 5,80m flexibele ruimte	variant 4 4,60m flexibele ruimte	variant 5 3,90m flexibele ruimte	variant 6 2,20m flexibele ruimte
VOETGANGERS	ruimte	(+) maximale kansen	(+) goede kansen	(+) goede kansen	(-) beperkte kansen	(-) beperkte kansen	(-) minimale kansen
	veiligheid	(+) kans op houter gebruik voetpaden door fietsers die zich niet veilig voelen op rijbaan; conflicten en aanrijdingen voetpaden	(-) Eenzijdig grote kans op houter gebruik voetpaden door fietsers die zich niet veilig voelen op rijbaan; conflicten en aanrijdingen voetpaden	Aandachtspunt ontwerp: mogelijk houter gebruik voetpaden door fietsers	(-) Eenzijdig kans op houter gebruik voetpaden door fietsers die zich niet veilig voelen op rijbaan; conflicten en aanrijdingen voetpaden	(-) Men variant 1	(-) Door beperkte mogelijkheden om fietspad te verbreden of buffer te creëren kansen op conflicten tussen voetgangers en fietsers.
FIETSCERS	oversteekbewegingen: veilig langte	(+) Oversteekbewegingen zijn eenvoudig en kort, enkel over de rijbaan met gemengd verkeer	(-) Oversteekbewegingen zijn minder veilig omdat fietsers vanuit beide kanten komen en dat heeft een verhoogd ongevalrisico. Oversteekbewegingen zijn gemiddeld omdat voetgangers met uitroeping van de rijbaan (OV-auto) enkel het fietspad moeten kruisen	(+) Oversteekbewegingen zijn gemiddeld omdat voetgangers behalve de rijbaan (OV-auto) enkel het fietspad moeten kruisen	(-) Oversteekbewegingen zijn lang omdat voetgangers behalve de rijbaan en het fietspad (éénzijdig) ook de OV-bedding moeten kruisen	(-) Oversteekbewegingen zijn heel lang omdat voetgangers behalve de rijbaan en het fietspad (éénzijdig) ook de OV-bedding moeten kruisen	(-) Oversteekbewegingen zijn heel lang omdat voetgangers behalve de rijbaan en het fietspad (éénzijdig) ook de OV-bedding moeten kruisen.
	Rechtlijnige ruimte: Hoeveel de variant aan de rand van het fietswielgedeelte van AIVW van Stad Antwerpen?	(-) De rechtwaarde intersektie autoverkeer uit fietswielgedeelte van max. 2500-3500 voetlengtes/etmaal wordt zeer ruim overschreden (3.000 voetlengtes/etmaal)	Aandachtspunt ontwerp: Met huidige fietswielgedeelte is een dubbelrichtingsfietspad van 4,00m aangewezen. (Vademecum Fietsvoorzieningen, Vademecum Fiets Stad Antwerpen)	Aandachtspunt ontwerp: Met huidige fietswielgedeelte zijn eenrichtingsfietspaden van 3,00m aangewezen. (Vademecum Fietsvoorzieningen, Vademecum Fiets Stad Antwerpen)	Kant gemengd verkeer: idem variant 1 (-) (+) Kant fietspad: Aandachtspunt ontwerp: idem variant 2	(-) idem variant 1	Aandachtspunt ontwerp: idem variant 2
OPENBAAR VERVOER	Veiligheid: Hoe wordt de veiligheid voor fietsers gegarandeerd? Welke conflicten ontstaan?	(+) Transparen zijn niet veilig voor fietsers	(-) kans op aanrijdingen tussen fietsers onderling, uit tegen de rijrichting, nog meer bij minimale breedte	(-) minimale breedte grote mogelijke conflicten tussen voetgangers en fietsers	(+) Op de locatie waar het fietspad overgaat in de gemengd verkeer kan een moeilijk leesbare situatie ontstaan die gevaarlijk is en de fietser in een kwetsbare positie plaatst. Kant gemengd verkeer: (+) kans op houter gebruik voetpaden door fietsers die zich niet veilig voelen op rijbaan; conflicten en aanrijdingen voetpaden	(+) kans dat voetgangers fietsers voorbijrijden via de vige tram/bushaan indien geen afscherming voorzien wordt	(-) Eenzijdig grote kans op laden en lossen op fietspad wegens ontbreken L&L zone over grote lengtes.
	Doorstrooming	(+) Fietsers staan mogelijk mee in file, mindere doorstrooming in gemengd verkeer dan bij afzonderlijke fietspaden.	(+) doorstrooming goed omdat van afzonderlijke fietspaden.	(+) idem variant 2b	(-) kant gemengd verkeer: idem variant 1 (+) kant fietspad: idem variant 2b	(+) idem variant 1	(+) idem variant 2b
GEIOTDRISSEERD VERKEER	betrouwbaarheid stabiele dienstverlening	(-) Missie doorstrooming door mengen van fietsers, auto en OV. Doorstrooming wordt tevens gehinderd door parkeermeasures.	(-) Mindere doorstrooming (regionaal OV) door mengen van auto en OV. Doorstrooming wordt tevens gehinderd door parkeermeasures	(-) idem variant 2b	(+) Beter doorstrooming dan variant 1, 2b en 2 door aanwezigheid 1 gedeelte vrije bedding. Doorstrooming wordt éénzijdig gehinderd door parkeermeasures.	(+) Maximale doorstrooming (regionaal OV) door aanwezigheid dubbele vrije bedding. Kanttekening is dat deze doorstrooming omvang van dag niet goed is ondanks de vrije bedding.	(+) idem variant 4
	veiligheid	(-) Menging van OV/fietsers kan voor onveilige situaties zorgen en leidt tot minder comfort voor bus- en trambestuurders	(+) Mensen van OV/fietsers kan voor onveilige situaties zorgen en leidt tot minder comfort voor bus- en trambestuurders	(+) Mensen van OV/fietsers kan voor onveilige situaties zorgen en leidt tot minder comfort voor bus- en trambestuurders	(-) kans op voorbijrijden stilstaande wagens rijweg via de vrije tram/bushaan: zeer gevaarlijk want éénzijdig tegen de richting	(+) kans op voorbijrijden stilstaande wagens rijweg via de vrije tram/bushaan: zeer gevaarlijk want éénzijdig tegen de richting	(-) idem variant 4
LADEN/LOSSEN/PARKEREN	ruimte	(+) Er ontstaat genoeg ruimte om laden & lossen op fietsparkeren te organiseren aan beide kanten van de weg.	(+) Er ontstaat genoeg ruimte om laden & lossen op fietsparkeren te organiseren aan beide kanten van de weg.	(+) Er ontstaat genoeg ruimte om laden & lossen op fietsparkeren te organiseren aan beide kanten van de weg.	(+) Er ontstaat beperkte ruimte om laden & lossen op fietsparkeren te organiseren aan beide kanten van de weg. Tweezijdig parkeren en L&L niet mogelijk over grote lengtes	(+) Er ontstaat genoeg ruimte om fietsparkeren te organiseren aan beide kanten van de weg. Voor laden en lossen is een aanrekening (0,50m) nodig om dit geschikt lang. Beide kanten te organiseren (breedte Laad en losplek: 3,00m)	(+) Er ontstaat nog beperkte ruimte om laden & lossen op fietsparkeren te organiseren, en enkel lang één kant van de weg.
	conflicten	(+) Bij het in- en uitrijden is er een conflict met fietsers, auto's en OV	(+) courante verkeerssituatie	(+) idem variant 2b	(-) Bij het in- en uitrijden is er een conflict met fietsers en auto's	(+) Bij het in- en uitrijden is er een conflict met fietsers en auto's	(+) idem variant 2b
aangetuigde buurt / groen en klimaat	aangetuigde buurt / groen en klimaat	(+) Er ontstaat voldoende ruimte om van de THB een kwalitatieve belevingsgas te maken. Door de symmetrische profiel ontstaat er een goede omringeling voor de aanwezige handel en horeca. (bereikbaarheid van handelaars met de fiets)	(+) Er is een minimale ruimte beschikbaar om van de THB een kwalitatieve belevingsgas te maken. Door het asymmetrisch profiel ontstaat er een slechte omringeling voor de aanwezige handel en horeca. (bereikbaarheid van handelaars met de fiets)	(+) Er is een minimale ruimte beschikbaar om van de THB een kwalitatieve belevingsgas te maken. Door het asymmetrisch profiel ontstaat er een slechte omringeling voor de aanwezige handel en horeca. (bereikbaarheid van handelaars met de fiets)	(+) Er is te weinig ruimte beschikbaar om van de THB een kwalitatieve belevingsgas te maken. Door het asymmetrisch profiel ontstaat er onvoldoende voor de aanwezige handel en horeca, dat is niet wenselijk. (bereikbaarheid met de fiets handelaars, L&L, uitstallingen)	(+) Er is te weinig ruimte beschikbaar om van de THB een kwalitatieve belevingsgas te maken. Door de symmetrische profiel ontstaat er onvoldoende voor de aanwezige handel en horeca, dat is niet wenselijk. (bereikbaarheid met de fiets handelaars, L&L, uitstallingen)	(+) Het is niet mogelijk om van de THB een kwalitatieve belevingsgas te maken. Door het asymmetrisch profiel ontstaat er onvoldoende voor de aanwezige handel en horeca, dat is niet wenselijk. (L&L)
	aangetuigde buurt / groen en klimaat	(+) Er ontstaat voldoende ruimte om van de THB een kwalitatieve belevingsgas te maken. Door de symmetrische profiel ontstaat er een goede omringeling voor de aanwezige handel en horeca. (bereikbaarheid van handelaars met de fiets)	(+) Er is een minimale ruimte beschikbaar.	(+) Er is een minimale ruimte beschikbaar.	(+) Er is te weinig ruimte beschikbaar	(+) Er is te weinig ruimte beschikbaar om van de THB een kwalitatieve belevingsgas te maken. Door de symmetrische profiel ontstaat er onvoldoende voor de aanwezige handel en horeca, dat is niet wenselijk. (bereikbaarheid met de fiets handelaars, L&L, uitstallingen)	(+) Het is niet mogelijk om van de THB een kwalitatieve belevingsgas te maken. Door de symmetrische profiel ontstaat er onvoldoende voor de aanwezige handel en horeca, dat is niet wenselijk. (L&L)

veilig verplaatsen

conclusie

Variant 1 biedt maximale kansen voor generieke verblijfsruimtes en inpassing van klimaatmaatregelen, maar wordt voornamelijk omwille van verkeersveiligheid (gemeind) verkeers niet wenselijk) niet weehouden.

Variant 2b biedt kansen voor generieke verblijfsruimtes en inpassing van klimaatmaatregelen, maar wordt voornamelijk omwille van verkeersveiligheid (dubbelrichtingsfietspad niet wenselijk) niet weehouden.

Variant 2 biedt kansen voor generieke verblijfsruimtes en voorziet in een verkeersveilige oplossing voor fiets. Deze variant wordt aangegeven als voorkeursvariant. Een aandachtspunt voor het ontwerp is de stabiele dienstverlening van OV te waarborgen.

Variant 4 wordt voornamelijk omwille van de ruimtelijke complexiteit en van verkeersveiligheid (gemeind) verkeer met wenselijk) wordt deze niet weehouden niet weehouden.

Variant 3 wordt voornamelijk omwille van verkeersveiligheid (gemeind) verkeer met wenselijk) niet weehouden.

Variant 5 wordt voornamelijk omwille van de erg beperkte beschikbaarheid van lokale worden toegepast in variant 2.

Negatieve doorwegende criteria Eig negatieve aspecten van een variant die meer doorwegen in afweging.
Sturende criteria Waarde criteria die (1) aantoonbaar / meetbaar zijn vanuit specifieke ruimtelijke inrichting (ademecum, studies, etc. en (2) belangrijker zijn dan de volgende criteria. Daarom wegen ze meer door in afweging.
Volgende criteria Zachte criteria die (1) niet aantoonbaar / meetbaar zijn en (2) van minder prominente aard zijn dan de sturende criteria en daarom minder doorwegen in afweging.