

# **Routeplan 2030: Nieuwe Mobiliteitsvisie voor de vervoerregio Antwerpen**

Pascale Willems – Goudappel Coffeng – pwillems@goudappel.nl

Bas Govers – Goudappel Coffeng – bgovers@goudappel.nl

**Bijdrage aan het Colloquium Vervoersplanologisch Speurwerk  
22 en 23 november 2018, Amersfoort**

## **Samenvatting**

Op 27 juni 2018 werd de visienota van het Routeplan 2030 goedgekeurd: een belangrijke eerste stap naar een nieuwe mobiliteitsvisie voor de Vervoerregio Antwerpen. Een consortium bestaande uit Goudappel Coffeng, The New Drive, APPM en Sewco heeft samen met de 33 gemeentebesturen uit de vervoerregio, Vlaamse administraties, burgerbewegingen en mobiliteitsaanbieders (zoals de Lijn en NMBS) naar deze visienota toegewerkt. In een reeks intensieve werksessies bundelden zij hun krachten. De actoren gingen hier samen rond de tafel en brachten hun uiteenlopende belangen bij elkaar. Deze werkwijze zal in heel Vlaanderen worden toegepast om krachtadig en met veel betrokkenheid de mobiliteitsopgave aan te pakken. De eerste fase van het Routeplan 2030 is nu afgrond. De koers waar de vervoerregio Antwerpen samen naartoe wil, is uitgezet: Samen Vooruit!

De totstandkoming van de visienota begint met het opstellen van doelen voor de vervoerregio Antwerpen. Parallel hieraan is een analyse van de regio uitgevoerd. Bestaande plannen en onderzoeken zijn geïnventariseerd en verder aangevuld met een magnetenanalyse van de regio en het definiëren van verschillende gebiedstypen. Elk gebiedstype heeft een verschillende uitgangspositie ten aanzien van het gebruik van auto, openbaar vervoer en fiets en heeft een verschillende uitgangssituatie ten aanzien van het regionale mobiliteitsbeleid. Vanuit de analyse en opgaven voor de (gebieden van) de vervoerregio Antwerpen is een strategie opgesteld zowel op het vlak van mobiliteit als voor de verschillende gebieden. Daaruit komen tot slot 10 gezamenlijke ambities voor de vervoerregio voort. De strategie en ambities worden in de visienota verder uitgewerkt in:

- Netwerken op vier schaalniveaus. Netwerken voor auto, fiets en OV meer hiërarchiseren, ontvlechten en beter doen doorstromen. Onderdeel hiervan is de uitbouw van een dragend regionaal netwerk van snelle, frequente, veilige en comfortabele openbaar vervoerverbindingen: het A-net.
- Combimobiliteit en knooppunten. Het slim verknopen van netwerken zodat de meest geschikte modaliteit per gebiedstype kan worden gebruikt en stromen kunnen worden gebundeld.
- Sturen van het gebruik. Technologische ontwikkelingen op het gebied van mobiliteit optimaal benutten.
- Nabijheid en ruimtelijke ontwikkeling. Ruimtelijke ontwikkeling sterker enten op een performante mobiliteitsstructuur.

## 1. Inleiding

### 1.1 *De vervoerregio Antwerpen: een strategische regio*

De vervoerregio Antwerpen is een diverse en uitgestrekte regio met 33 gemeenten, ruim 1000 km<sup>2</sup> groot en meer dan 1 miljoen inwoners. De vervoerregio Antwerpen is een zeer kansrijke regio, zowel op het vlak van wonen en recreëren, werk en onderwijs, diensten en zorgverlening. De regio is vandaag koploper qua werkgelegenheid binnen Vlaanderen. De Antwerpse haven alleen biedt ruim 150.000 jobs. Het internationale belang van de Antwerpse haven, het Albertkanaal met de omliggende bedrijvigheid en tal van lokale bedrijventerreinen vormen ook een logistieke uitdaging. Tot slot zijn er tal van winkels van heel groot tot heel klein, al dan niet gebundeld in centra, langsheen uitgestrekte winkellinten of meer verspreid die heel wat verplaatsingen uitlokken.

### 1.2 *Multimodale mobiliteitsvisie voor de vervoerregio*

Het Routeplan 2030 komt voort uit het besluit van de Vlaamse regering tot de vorming van 15 vervoerregio's die het mobiliteitsbeleid op regionaal niveau moeten gaan uitvoeren. Hierbij werken de gemeenten in het kader van de vervoerregio intensief samen aan het regionale mobiliteitsplan. Ook zal met het concept *basisbereikbaarheid* een nieuwe invulling gegeven worden aan het openbaar vervoerbeleid. De krachtlijnen van de conceptnota basisbereikbaarheid zijn: het gelaagde vervoernet, de combimobiliteit, de samenwerking van de lokale overheden en de Vlaamse overheid in de vervoerregioraad en de afstemming met ruimtelijke ontwikkeling.

Het opstellen van het Routeplan 2030 komt tot stand in drie fasen: een visienota, maatregelen en uitvoeringsprogramma. Op 27 juni 2018 is de visienota van het Routeplan 2030 goedgekeurd. In deze visienota zijn eerst de doelen voor regio vastgesteld. Vervolgens is, aan de hand van een analyse van de vervoerregio, een strategie op het vlak van mobiliteit en een strategie voor de verschillende gebieden in de regio opgesteld. Daaruit komen 10 gezamenlijke ambities voor de vervoerregio voort.

### 1.3 *Breed proces met alle actoren*

Samenwerking is essentieel in het proces van het Routeplan 2030. In de vervoerregio's worden de krachten van de gemeentebesturen, Vlaamse administraties, burgerbewegingen en mobiliteitsaanbieders (zoals de Lijn en NMBS) gebundeld. Deze werkwijze zal in heel Vlaanderen worden toegepast om krachtadig en met veel betrokkenheid de mobiliteitsopgave aan te pakken. Centraal in het werkproces staan de zogenoemde werkbanken waarin met alle actoren gezamenlijk de inhoudelijke stappen worden gezet. Daarnaast is er de kernwerkbank, waarin deze stappen worden voorbereid, technische verdiepingssessies en het bestuurlijk overleg, waarin de besluitvorming plaats vindt. Tot slot wordt het bredere publiek betrokken via focusgroepen, public reviews en globale communicatie. De bestuurlijke besluitvorming vindt plaats in de regioraad, waarin alle gemeenten zijn vertegenwoordigd.

## 2. Samen Vooruit: Doelen voor de regio

De vervoerregio Antwerpen wordt met stevige uitdagingen op het gebied van mobiliteit geconfronteerd. Het mobiliteitssysteem botst vandaag tegen zijn limieten aan. Ook gaan de maatschappelijke ontwikkelingen en technologische ontwikkelingen binnen de mobiliteitswereld snel, waardoor tal van nieuwe mogelijkheden ontstaan en nieuwe aanbieders de markt betreden. Binnen deze snel veranderende wereld is het belangrijk om als vervoerregio heldere doelstellingen te formuleren, die samen de koers bepalen voor het beleid. Samen met de actoren zijn de volgende doelen bepaald:

- *Kansrijke regio*: de regio ontwikkelt zich vanuit de belangen van al haar inwoners
- *Welvarende regio*: goede bereikbaarheid als motor naar welvaart voor iedereen in de regio.
- *Gezonde regio*: gezondheid en omgevingskwaliteit als basis voor verdere groei.
- *Slimme regio*: slimmer organiseren van mobiliteit tegen aanvaardbare prijs.
- *Veelzijdige regio*: lokale kwaliteiten zowel versterken als verbinden.



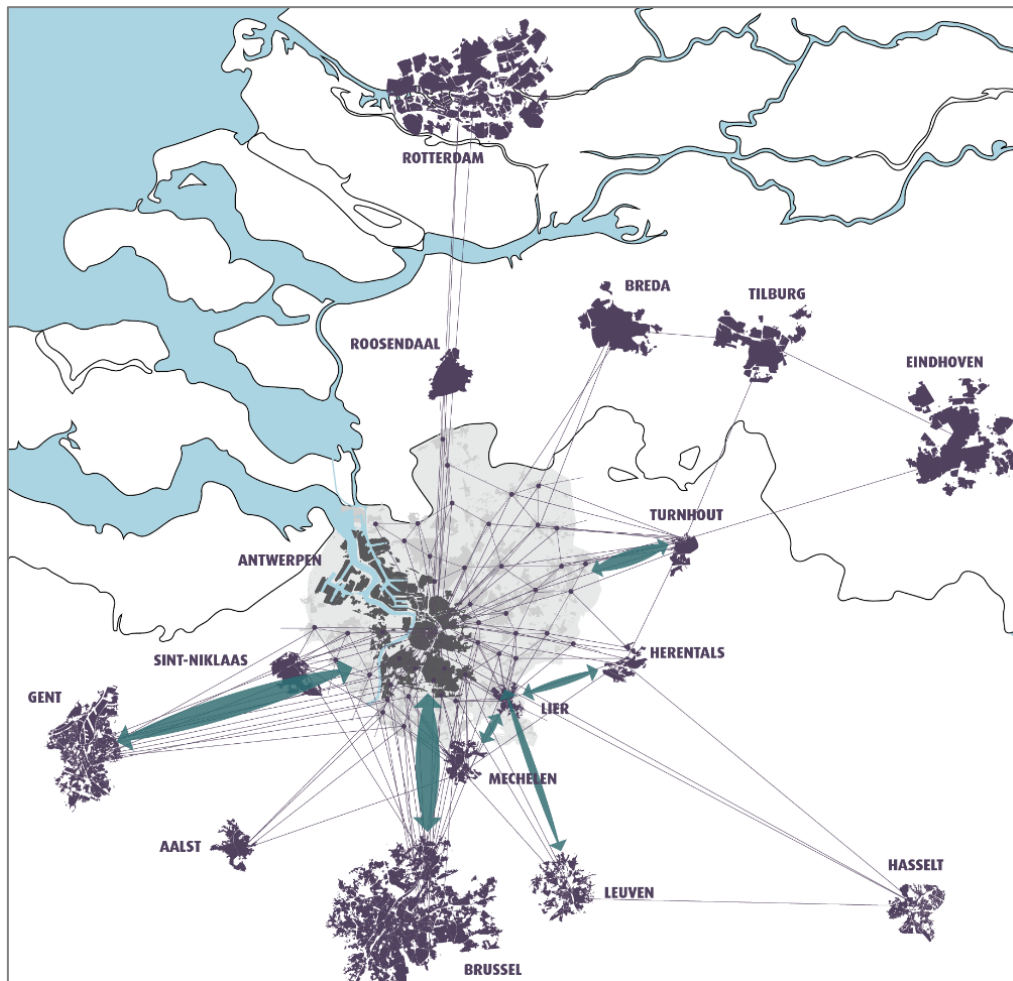
*Figuur 1. Doelen voor de vervoerregio Antwerpen*

## 3. Analyse en opgaven van de vervoerregio Antwerpen

### 3.1 Kris-krasrelaties van, naar en binnen de regio

De Antwerpse vervoerregio staat niet op zichzelf. Integendeel, ze maakt onderdeel uit van een groot grensoverschrijdend gebied van steden in de Noordwest Europese Delta die allen binnen relatief korte reisafstand van elkaar liggen: Vlaamse Ruit, Randstad, Rhein-Ruhr en op iets grotere afstand Greater London, Frankfurt, Hamburg en Île-de-France. Samen vormt dit stedelijk complex de grootste consumentenmarkt ter wereld.

Door de nabijheid van andere grote stedelijke regio's in de directe omgeving zoals Brussel en Gent en de spreiding van verstedelijking in de regio zelf ontstaat een complex geheel van kris-krasrelaties. Daarbinnen is een duidelijke oriëntatie op de hoofdkern Antwerpen herkenbaar, maar kernen aan de zuidelijk rand zijn zowel op Antwerpen als op Mechelen en de Brusselse regio georiënteerd en kernen aan de westelijke kant van de regio zowel op Antwerpen als op de Gentse regio. In mindere mate spelen ook kleinere stedelijke regio's zoals Leuven, Aalst, Herentals en Turnhout een rol. Ook binnen de vervoerregio zelf zijn veel relaties kris-kras door de spreiding van voorzieningen, woningen en lokale bedrijventerreinen.



**Figuur 2.** Kris-krasrelaties van, naar en in de vervoerregio

### 3.2 Mobiliteitssysteem

Samen met alle partijen is de huidige situatie in de vervoerregio Antwerpen geanalyseerd. De weerslag hiervan is terug te vinden in een analisenota, die een bijlage van de visienota vormt. De belangrijkste bevindingen worden hier kort samengevat.

#### *Een hoge autoafhankelijkheid*

Het mobiliteitssysteem van de regio Antwerpen is sterk afhankelijk van de auto. Anders dan in andere grootstedelijke regio's groeit daarom met de economische groei ook vooral de automobilititeit. Dit wordt enerzijds veroorzaakt doordat het alternatief in de vorm van fiets en/of openbaar vervoer onvoldoende aantrekkelijk is. Ook de gespreide ruimtelijke ontwikkeling speelt hierbij een belangrijke rol. Daarnaast spelen ook zaken die buiten de bevoegdheid van de regio liggen een rol, zoals de gunstige voorwaarden voor de bedrijfswagen.

#### *Openbaar vervoer heeft onvoldoende kwaliteit*

Tegelijk is het openbaar vervoer nog onvoldoende aantrekkelijk. Voor het havengebied en voor de werknemers in de vele bedrijventerreinen is openbaar vervoer vaak niet voorhanden. Treinen rijden, zeker op regionaal niveau, weinig frequent en ook de betrouwbaarheid kan verder verbeterd worden. Tram en bus zijn in de spits traag omdat

deze vastlopen in het steeds drukker wordende verkeer: congestie, lange wachttijden bij verkeersregelingen, kortparkeerders op de rijbaan, gebrek aan handhaving. Het komt allemaal dagelijks voor. Uit cijfers van De Lijn uit 2014 blijkt dat de commerciële snelheid van de tram tijdens de ochtendspits op 2/3de van het bovengrondse tramnet minder dan 15 km/u bedraagt. Dit is een van de redenen dat onderlinge aansluitingen niet betrouwbaar zijn. Ook de kwaliteit en toegankelijkheid van haltes en stations, de kwaliteit van het materieel en de begrijpbaarheid van informatie- en tariefsystemen zijn onvoldoende. Gevolg is dat het gebruik van bussen en trams stagneert of zelfs afneemt.

#### *Fiets biedt nog veel potentie*

Ook de potentie van de fiets blijft nog onderbenut. Er is het laatste decennium in veel gemeenten geïnvesteerd in bijkomende fietsinfrastructuur, maar de kwaliteit blijft op grote delen van het fietsnetwerk onvoldoende. Ondanks het feit dat de fietsinfrastructuur nog niet overal optimaal is, groeit het fietsgebruik, wat zeker op de kortere afstanden, ten koste gaat van het gebruik van de auto, maar ook van het gebruik van het openbaar vervoer (met name bus en tram). Toch zijn de voorzieningen voor de fiets niet voldoende veilig en comfortabel, waardoor de fiets zeker niet voor iedereen een aantrekkelijk alternatief is.

#### *Verkeersveiligheid vraagt extra aandacht*

Het hoge ongevalsrisico is zeker een belangrijke reden om niet te willen fietsen. Maar niet alleen voor fietsers is de verkeersveiligheid een probleem. Verkeersongevallen veroorzaken ook voor voetgangers en automobilisten veel leed en schade. Daar komt bij dat een groot deel van de filelast veroorzaakt wordt door incidenten.

#### *Onbetrouwbaarheid kost geld en tijd*

De onbetrouwbaarheid van het hele mobiliteitssysteem is een kostbare ergernis. Ook voor het bedrijfsleven en de logistieke sector zijn de onbetrouwbare rijtijden een kostenpost. Logistieke ketens zijn sterk afhankelijk van betrouwbare leveringen. Berekeningen van de federale overheid tonen aan dat de directe economische schade door het fileleed in en rond Antwerpen 150 miljoen euro bedroeg in 2016. Ook voor de inwoners en bezoekers van de regio is de onbetrouwbaarheid een grote frustratie: om op het afgesproken tijdstip te arriveren, moeten ruime marges van kostbare tijd voor lief genomen worden.

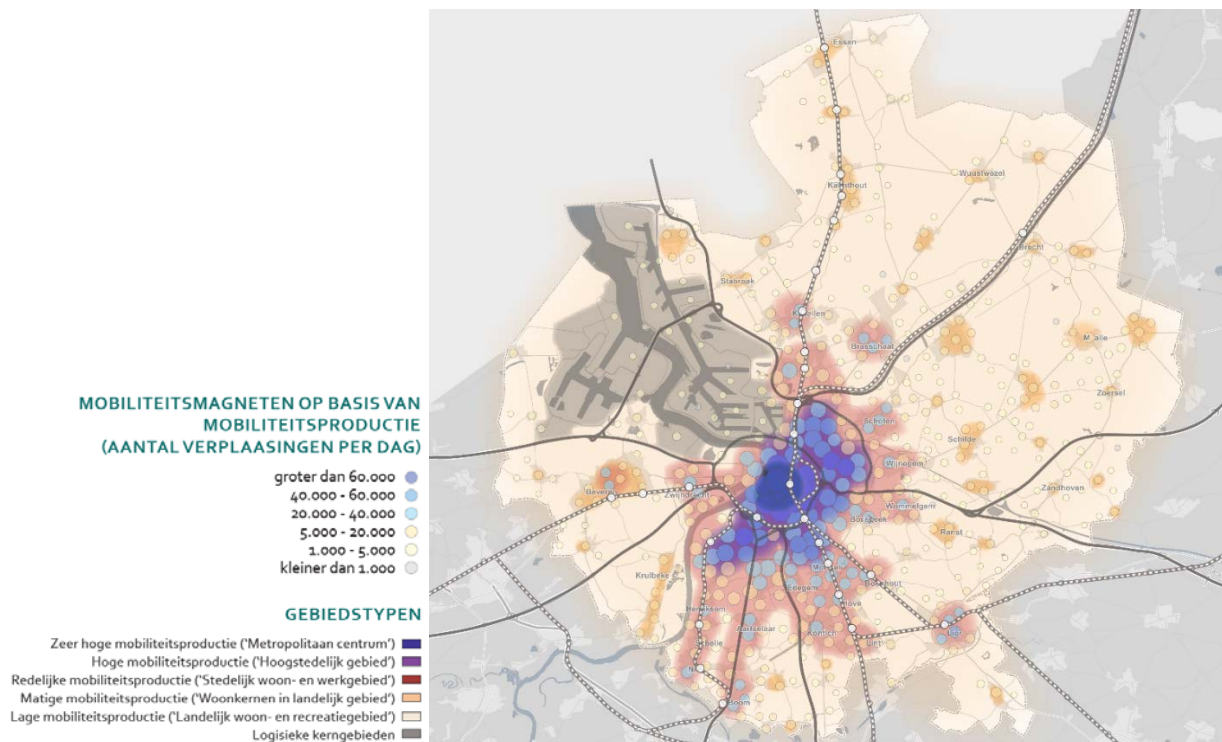
#### *Leefbaarheid onder druk*

De leefbaarheid staat onder druk, zeker daar waar grote hoeveelheden auto- en vrachtverkeer in dichtbebouwde gebieden voorkomen, zoals in de omgeving van de Antwerpse ring en de stedelijke invalswegen. Door het sluipverkeer doen zich ook in toenemende mate problemen voor langs de steenwegen in doortochten en dorpskernen in de regio. Uit onderzoek in 2017 van de Vlaamse Milieumaatschappij (VMM) blijkt dat verplichte Europese normen inzake stikstofdioxide (vooral door de uitstoot van wagens) en de ozonconcentraties niet worden gehaald. Maar het omvangrijke auto- en vrachtverkeer bedreigt ook de leefkwaliteit van de woonomgeving door geluidshinder, trillingen, ruimtelijke versnippering en barrièrewerking.

### 3.3 Mobiliteitsmagneten

#### Woon-, werk- en lesplaatsen als basis

De Antwerpse regio is veelzijdig. Het functioneren van de regio wordt in beeld gebracht op basis van socio-demografische gegevens uit het provinciaal verkeersmodel Antwerpen. Deze gegevens geven inzicht in de concentraties van inwoners, arbeidsplaatsen en leerlingplaatsen in de regio. Vervolgens wordt deze informatie verrijkt met ritproductiefactoren uit het OVG 5.2 (vb. aantal verplaatsingen die één inwoner van een gebied per dag genereert) waarmee de mobiliteitsproductie van een gebied (aantal verplaatsingen per dag) wordt bepaald: de mobiliteitsmagneten (zie figuur 3). Uit de mobiliteitsmagneten wordt snel duidelijk dat er sterk verschillende soorten gebieden bestaan binnen de vervoerregio. Er kan een onderscheid worden gemaakt in een zestal gebiedsprofielen met een verschillende uitgangspositie ten aanzien van het gebruik van auto, openbaar vervoer en fiets en met een verschillende uitgangssituatie ten aanzien van het regionale mobiliteitsbeleid.



Figuur 3. Gebiedstypen bepaald op basis van mobiliteitsmagneten die de mobiliteitsproductie van een gebied weergeven (gebaseerd op arbeidsplaatsen, leerlingplaatsen en inwoners).

#### Voorzieningen als bijzondere bestemmingen

Naast inwoners, arbeidsplaatsen en lesplaatsen zijn er bezoekersaantrekkende functies. Afhankelijk van waar de bezoekers vandaan komen zijn er verschillende schaalniveaus te onderscheiden: op internationaal niveau staat het centrum van Antwerpen centraal. Functies als Antwerpen Expo, het Sportpaleis en de Lotto Arena, de universiteit en de Zoo hebben een functie voor heel Vlaanderen, maar ook de grotere winkelcentra (het centrum van Lier, Wijnegem Shopping Center), stadions, ziekenhuizen en de grotere culturele voorzieningen trekken mensen aan van buiten de regio. Daarnaast liggen bepaalde voorzieningen meer gespreid: winkelcentra, linten van baanwinkels zoals de N1

en de A12, zwembadcomplexen, recreatievoorzieningen en scholenconcentraties met een regionale functie. Soms zijn deze meer geconcentreerd in regionale kernen als Lier, Brasschaat, Beveren en Malle soms meer gespreid zoals in het zuidelijk deel van de regio en in de westelijke rand. Het is ook belangrijk is dat deze goed worden opgenomen in het regionale hoofdnetwerk van fiets, openbaar vervoer en auto en dat deze zich tegelijk ook maximaal oriënteren op de mobiliteitsknooppunten in de omgeving.

#### *Logistieke mobiliteitsgeneratoren*

De vervoerregio Antwerpen is een logistieke draaischijf waar dagelijks heel wat goederen toekomen en vertrekken. Om zicht te krijgen op de plekken waar goederen vandaan komen en naar toe gaan, zijn vracht-generende activiteiten in beeld gebracht. Deze vormen vrachtgeneratoren die op een goede manier moeten aansluiten op het multimodaal netwerk. Elk type van economische activiteit heeft een eigen logistieke logica, bereik en omvang. Daarom zijn de vrachtgeneratoren ontleend op 4 schaalniveaus: detailhandel, groothandel en stedelijke distributie, interregionale productie- en logistieke activiteiten en productie en logistiek met een internationale functie.

## **4. Een strategie in 10 ambities**

### *4.1 Strategie voor mobiliteit*

#### *Inzetten op kwaliteit voor de gebruiker*

Het mobiliteitssysteem van de vervoerregio is in de afgelopen decennia door onvoldoende innovatie en achterblijvende investeringen steeds meer achteropgeraakt bij de eisen van deze tijd. Wil de vervoerregio de doelen halen is een kwaliteitsslag noodzakelijk. Hierbij is het van groot belang niet langer te denken en te werken vanuit enkelvoudige modaliteiten, maar juist in meer samenwerkende modaliteiten en onderlinge synergie. De reis van deur-tot-deur en het perspectief van de gebruiker staat daarbij steeds centraal.

#### *Kwaliteitssprong voor openbaar vervoer, fiets en combimobiliteit noodzakelijk*

Waar de auto een reis van deur-tot-deur nog kan bieden ontbreekt vooralsnog in veel gevallen een geloofwaardig alternatief. Hierdoor is een hoge autoafhankelijkheid gegroeid. De vervoerregio wil zich sterk maken om dit alternatief te ontwikkelen door zich te richten op de ontwikkeling van een snel en betrouwbaar hoofdnetwerk van het openbaar vervoer en een veilig en comfortabel regionaal fietsnetwerk. Met de bestaande middelen kan het openbaar vervoer veel meer bieden indien zijn sneller en betrouwbaarder is en verbindingen van tram, trein en bus beter op elkaar worden afgestemd. Daarnaast moeten voorzieningen voor combimobiliteit sterk verbeteren, zowel in het gebruik van de fiets in het voor- en natransport, als in het gecombineerde gebruik van de auto en het openbaar vervoer (P+R). Ook door inzet van meer deelvoorzieningen als deelauto's en deelfietsen en een gericht stimuleringsbeleid om gedrag te veranderen zou dit gezamenlijk moeten leiden tot een sterke verlaging van de autoafhankelijkheid en een sterke groei van het aantal OV-reizigers en fietsers. De vervoerregio streeft naar een verdubbeling van het aantal reizigerskilometers in het openbaar vervoer en het gebruik van de fiets op langere termijn.

### *Inzet op modal shift, ook in het goederenvervoer*

Niet alleen voor personen, ook in het goederenvervoer is de afhankelijkheid van het vervoer over de weg groot. Door het verbeteren van de alternatieven over water, pijpleidingen en per spoor en het bundelen van logistieke stromen op multimodaal ontsloten locaties krijgen deze alternatieven voor vervoer over de weg meer kansen. Daarnaast spelen een gerichte regelgeving in de vorm van milieuzones, leveringstijden en financiële prikkels een belangrijke rol om de gewenste modal shift te bevorderen.

### *Prikkels voor de gebruiker*

De gebruiker moet ook actief gemotiveerd worden om ander mobiliteitskeuzen te maken. De kwaliteit van de alternatieven en de combi-mobiliteit is daarbij de belangrijkste prikkel. Maar daarnaast zijn ook financiële motivaties onontbeerlijk. Dit kan terug komen in de beprijzing van onderdelen van de mobiliteitsketen, zowel naar tijd als naar plaats. Denk aan het beprijzen van verschillende parkeeropties, verschillen in tarieven voor het openbaar vervoer en het beprijzen van onderdelen van het wegennet naar tijd en plaats. Ook in de wijze van aanbieden van combi-abonnementen, integrale arrangementen rond de woon-werkverplaatsing of combi-tickets evenementen kunnen prikkels die de gebruiker stimuleren tot een bewuste mobiliteitskeuze worden ingebouwd.

### *Betrouwbaarheid wegennet versterken*

Tegelijkertijd is het noodzakelijk om ook de kwaliteit van de afwikkeling van het autoverkeer te verbeteren. Om de congestie te lijf te gaan volgt de vervoerregio een vierledige strategie:

1. Het verbeteren van het hoofdwegennet in termen van capaciteit, zoals bij de Oosterweel en het Haventracé, en de aansluitende regionale hoofdwegen.
2. Een sterke inzet op kwalitatief hoogwaardige alternatieven en daarmee terugdringen van de omvang van het autoverkeer en het goederenvervoer over de weg.
3. Het inzetten op gedragsverandering voor sturing met financiële prikkels en gecombineerde arrangementen.
4. Het optimaal benutten van de beschikbare capaciteiten op het netwerk door slimme regelingen.

Dit alles moet ertoe leiden dat ook in de spitsperioden het autoverkeer op het hoofdwegennet voldoende betrouwbaar kan worden afgewikkeld. Het zal niet leiden tot een congestievrije afwikkeling in de spitsperioden.

### *Hiërarchiseren, doorstromen en ontvlechten*

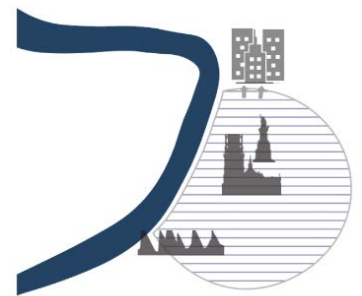
Om de afwikkeling van openbaar vervoer, fiets en autoverkeer te kunnen garanderen op het gewenste kwaliteitsniveau is het noodzakelijk om de regionale hoofdnetwerken goed te benoemen, de gewenste afwikkelingssnelheid samen vast te leggen en de doorstromingskwaliteit ook bij kruisingen te garanderen. Dit geldt zowel voor de auto als het openbaar vervoer en de fiets. Waar mogelijk moeten deze hoofdnetwerken horizontaal worden ontvlochten, dat wil zeggen verschillende traceringen volgen. Indien vanwege de omvang van de verschillende stromen gelijkvloers kruisen te veel verlies van kwaliteit zou betekenen zal een verticale ontvlechting moeten worden geboden.



## 4.2 Strategie voor gebiedstypen

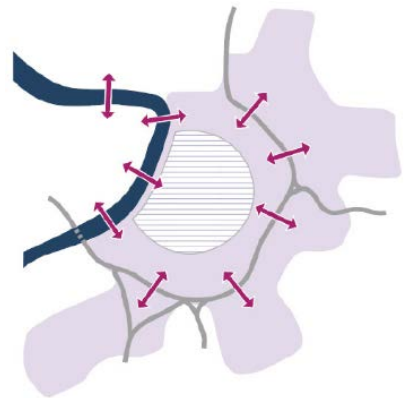
### *Metropolitane centrum*

De zwaarste magneten, gebieden met de hoogste mobiliteitsproductie, liggen in het metropolitaan centrum van de regio: de binnenstad van Antwerpen. Dit gebied beslaat globaal de zone binnen en rondom de Leien. Hier is de ruimte bijzonder beperkt, maar liggen tegelijkertijd de beste kansen voor openbaar vervoer, fiets en verplaatsingen te voet. Verblijfskwaliteit en kwaliteit van de openbare ruimte zijn naast de bereikbaarheid belangrijk, ook voor de economische vitaliteit. Het aangenamer maken van het centrum, ook juist om te verblijven, is een hoofdtaak.



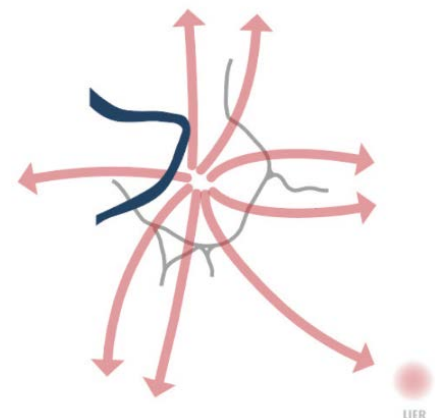
### *Hoogstedelijke gebied*

In het hoogstedelijk gebied, globaal het gebied rondom de R1 en de districten van de stad (met uitzondering van het district Ekeren en het district Berendrecht, Zandvliet, Lillo), liggen hoge dichtheden met een hoge mobiliteitsproductie. Ook dit gebied kent een beperkte ruimte, maar heeft toch ruimte voor verdere verdichting, met name in de 20ste eeuwse gordel via een kwalitatieve transformatie van de publieke en de gebouwde ruimte, en een groot potentieel voor gebruik van openbaar vervoer en fiets. Hier liggen met andere woorden de beste kansen om toekomstige groei op te vangen met een gunstige modal split. Fietsafstanden zijn beperkt en het niveau van openbaar vervoer moet hoog zijn. Wel liggen er barrières in het gebied zoals de Ring en de Schelde die moeten worden weggenomen.



### *Verstedelijkte gebied*

Het verstedelijkte gebied loopt globaal tot aan de fortengordel, met daar net buiten nog een kring van kernen. Alleen aan de zuidzijde loopt het stedelijk gebied als onderdeel van de Vlaamse ruit verder door. In het zuidoosten ligt Lier als afzonderlijke stedelijke kern. Het verstedelijkte gebied kent lagere dichtheden en goede kansen voor openbaar vervoer en fiets, maar de reistijden zijn kritisch. Fietsafstanden zijn relatief groter en openbaar vervoer biedt moeilijk antwoord op de complexe mobiliteitsvragen. In dit gebied is het versterken van de kernen, de voorzieningencentra en de regionale corridors een hoofdopgave, gekoppeld aan het verder verdichten in deze centra en rond deze corridors. Een belangrijke bijkomende uitdaging ligt daarnaast in de vele intergemeentelijke kris-kras verplaatsingen.



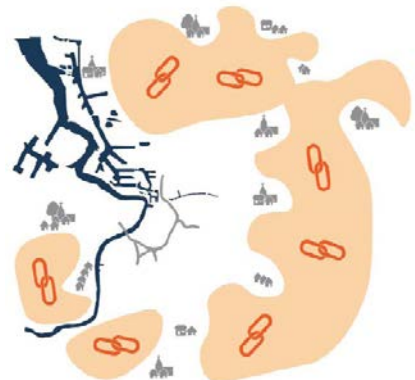
### *Kernen in het landelijk gebied*

In het buitengebied bevinden zich verschillende, doorgaand weinig omlijnde, kernen. Er zijn duidelijke verschillen tussen deze kernen in grootte, maar ook in ligging binnen of buiten de Vlaamse ruit. Voor elk van deze kernen is het behouden en versterken van het voorzieningenniveau uiterst belangrijk. Voor interne verplaatsingen en als voor- of natransport biedt de fiets of verplaatsingen te voet goede kansen. Richting Antwerpen liggen mogelijkheden voor het in combinatie met fiets en auto bundelen van het vervoer op regionale en interregionale OV-assen en het verbeteren van het OV-product op deze assen. Externe kris-krasrelaties zijn veelal op de auto gericht, maar ook hier liggen meer kansen voor de elektrische fiets of en de bundeling van het vervoer op een beperkt aantal tangentele relaties. Ook een beter aanbod van deeltaxi's en deelsystemen kunnen bijdragen aan deze mobiliteitsvraag.



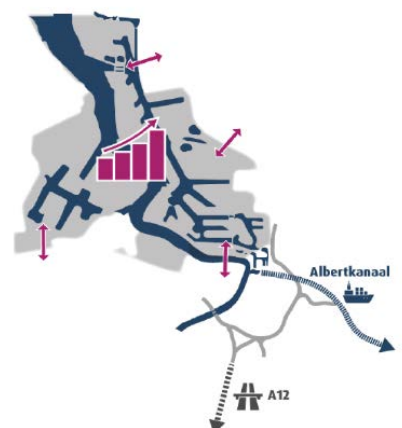
### *Landelijk gebied*

Het landelijk gebied zelf kent een meer gespreide bebouwing en heeft kwaliteiten, ook voor recreatie. Mobiliteit zal hier in belangrijke mate gericht zijn en blijven op de auto. In functie van een modal shift in de regio dienen verdere mobiliteitsgenererende ontwikkelingen dus maximaal te worden vermeden. Daarnaast zal voor het openbaar vervoer maatwerk moeten worden geboden. Waar mogelijk sluit dit aan op corridors van het A-netwerk (bus, tram, trein). De mogelijkheid om de auto, fiets of vervoer op maat als voor- of natransport voor het openbaar vervoer (via P&R) te gebruiken is belangrijk voor relaties niet alleen richting Antwerpen maar ook naar andere kernen of steden.



### *Logistiek kerngebied*

Het hele havencomplex, samen met de A12-corridor en het Albertkanaal, vormt een logistiek kerngebied. Efficiënte en effectieve inrichting van de mobiliteitsstructuur vormt hier de hoofdpoging. Deze gebieden kennen een specifieke problematiek in het woon-werkverkeer, enerzijds vanwege de relatief geringe dichtheid ondanks dat de totale aantallen groot kunnen zijn en anderzijds vanwege de vaak voorkomende ploegendiensten. Om die reden is een aanpak op maat nodig met een combinatie van maatregelen en in nauwe samenwerking met de bedrijven. Ook in de logistieke opgave, zowel in capaciteit als in modaliteit, staat samenwerking met de bedrijven centraal.



### 4.3 10 gezamenlijke ambities

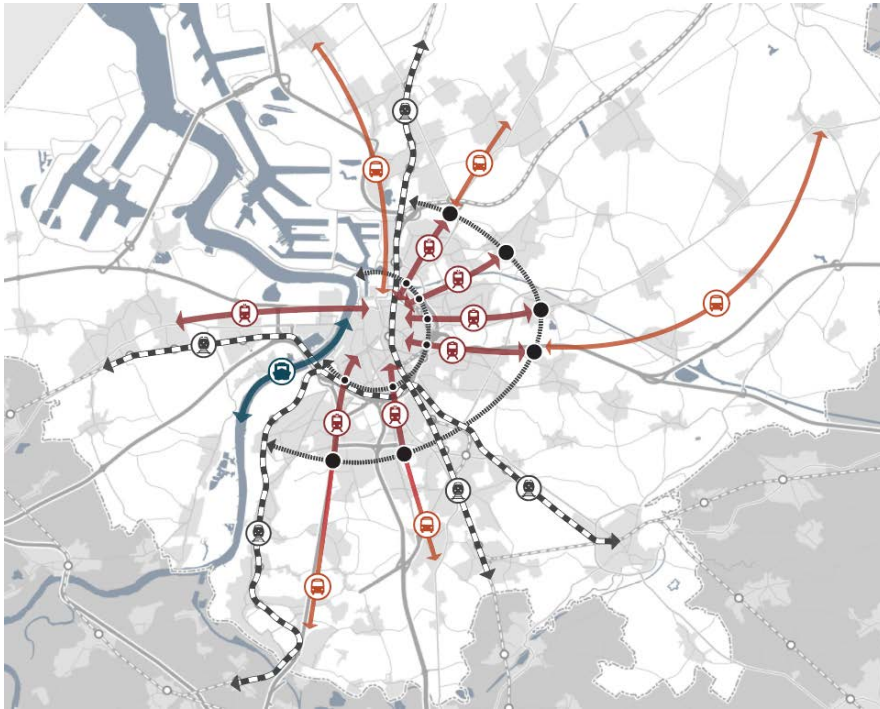
In de vervoerregio Antwerpen moet de gebruiker centraal staan. De verplaatsing is, voor alle modi afzonderlijk en in combinatie veilig, vlot, betrouwbaar en gemakkelijk. Dit betekent dat netwerken, knooppunten en mobiliteitsdiensten comfort, kwaliteit en veiligheid bieden. De keuzevrijheid wordt verhoogd door de keuzemogelijkheden te verbeteren en zo de auto-afhankelijkheid te doen dalen. Het Routeplan 2030 moet de verandering van de modaliteitskeuze bewerkstelligen met als ultieme doel om de mobiliteit en leefbaarheid in de regio op een duurzame manier te waarborgen. Vanuit de strategie voor mobiliteit en voor gebieden volgen daarom de volgende 10 gezamenlijke ambities voor de vervoerregio Antwerpen:

1. Naar een metal shift en integraal mobiliteitsmanagement
2. Kernversterking: nabijheid, verblijfskwaliteit en op mensenmaat
3. Keuzevrijheid: overstappen en reisbeleving van deur tot deur bevorderen
4. Van bezit naar gebruik: mobility as a service en deelmobiliteit bevorderen
5. A-net: snel, betrouwbaar en frequent reizen binnen de vervoerregio
6. Kwaliteitssprong functioneel fietsnetwerk: veilig, snel en comfortabel
7. Regionale parkeerstrategie, lokaal beleid
8. Doorstroming hoofdwegen garanderen en aansluiting op hoofdwegen verbeteren
9. Logistieke hoofdstructuur multimodaal versterken
10. Dynamisch verkeersmanagement voor optimale benutting

## 5. Uitwerking van de strategie en ambities: enkele voorbeelden

### 5.1 *Regionaal A-net: snel, betrouwbaar en frequent reizen binnen de vervoerregio Antwerpen*

Een kwaliteitssprong in openbaar vervoer binnen de vervoerregio Antwerpen is absoluut noodzakelijk om de doelstellingen te realiseren. De vervoerregio Antwerpen zet daarom in op de ontwikkeling van een dragend regionaal netwerk van snelle, frequente, veilige en comfortabele openbaar vervoerverbindingen: het A-net. Dit kwaliteitsnetwerk biedt de reiziger garanties in termen van snelheid, betrouwbaarheid, aansluitingen en aanvullende diensten op knooppunten. Het bestaat uit afgestemde regionale diensten van trein, tram, bus en andere modaliteiten, zowel binnen de urbane zone als ook in het regionale netwerk daarbuiten. Het grootste deel van de inwoners van de vervoerregio moet in staat zijn om binnen 20 minuten per fiets of met onderliggend vervoer op het A-net te geraken. Alleen voor het landelijk gebied (buiten de kernen in landelijk gebied) is een langere reistijd acceptabel of dient met eigen auto eenzelfde reistijd mogelijk te zijn.



**Figuur 3.** Regionaal A-net voor de vervoerregio Antwerpen. Het A-net bestaat uit een voorstadsnetwerk met de trein, aangevuld met sneltrams en hoogwaardige busverbindingen.

#### *A-net: Voorstadsnetwerk trein*

De vervoerregio wil, samen met NMBS, inzetten op het verder uitbouwen van het voorstadsnetwerk rond de stad en het versterken van regionale treinverbindingen tot circa 30 km rond de stad. Antwerpen Centraal, Berchem, Luchtbal en Zuid vormen de hoofdknopen in dit voorstadsnetwerk. Mogelijkheden voor extra stations op deze regionale spoorcorridors moeten worden bekeken. De bedieningstijden van tram en bus zijn afgestemd op deze treinen van het voorstadsnetwerk. De gemiddelde reissnelheid op dit netwerk bedraagt 50 km/u.

#### *A-net: sneltram*

Aanvullend op het regionale treinnetwerk zet de vervoerregio in op de ontwikkeling van een aantal regionale sneltramcorridors. Elk van deze corridors sluit binnen Antwerpen aan op snelle en betrouwbare corridors in de bestaande en uit te breiden pre-metrotunnels of op de Leien. Frequenties op de kerncorridors in de stad zijn minimaal 8x per uur en op de uitlopers in de regio minimaal 4x per uur. De reissnelheid op het netwerk is, ook tijdens de spits, minimaal 20 km/u. Dit betekent dat de gemiddelde halteafstand groter zal moeten zijn dan nu het geval is: circa 600 meter. Ook zijn absolute prioriteit voor de sneltram, meer ongelijkvloerse oplossingen en korte halteertijden noodzakelijk om de gewenste snelheid te halen. Tussen de districten en ter hoogte van de Ring wordt het netwerk versterkt met tangentiële verbindingen.

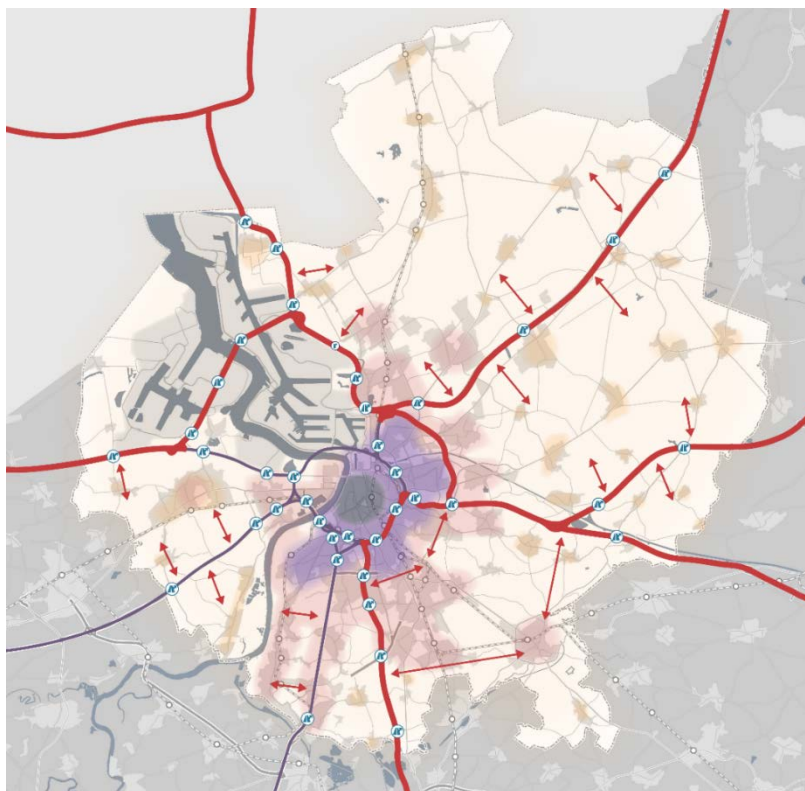
#### *A-net: hoogwaardige busverbindingen*

Waar de vervoervraag lager is, wordt een vergelijkbaar kwaliteitsniveau met HOV-busverbindingen geboden. De busverbindingen maken onderdeel uit van het A-net en verknopen op hoofdknopen in het A-net. Bij verknoping op tram of trein in de richting van Antwerpen bieden de bussen rechtstreekse relaties met andere belangrijke regionale

bestemmingen. Essentieel is hierbij ook de kwaliteit van de overstappen tussen tram en bus. Een aansluitingsgarantie, betrouwbare realtime-informatie en veilige en comfortabele overstappen zijn essentieel om klanten te werven en te behouden.

## 5.2 Doorstroming op hoofdwegen garanderen en aansluiting op hoofdwegen verbeteren

Sluipverkeer op lokale wegen wordt voorkomen en economisch verkeer wordt gefaciliteerd, door een vlotte en betrouwbare afwikkeling op het interregionale hoofdwegenet (snelwegen) ook in de spitsperioden uren te garanderen. Het hoofdwegenet wordt vervolledigd, met de sluiting van de Ring door de Oosterweelverbinding voor stedelijk verkeer en het versterken van een noordelijke route rond de stad door de aanleg van het Havenracé. Het ligt voor de hand om logistiek en doorgaand verkeer meer te willen concentreren aan de noordzijde van de regio. Hieraan gekoppeld moeten maatregelen genomen worden om de doorstroming voor het vrachtverkeer op deze noordelijke logistieke hoofdroute te garanderen. Het hoofdwegenet wordt daardoor robuuster en de reistijd wint sterk aan betrouwbaarheid. De regionale aansluitingen op de interregionale hoofdwegen (snelwegen) worden verbeterd met rechtstreekse routes en aansluitingen in twee richtingen (in functie van leesbaarheid). Het streven is er daarbij op gericht dat vanuit de kernen het interregionaal hoofdwegenet binnen 15 minuten kan worden bereikt. Op deze wijze ontstaat een heldere kamstructuur voor de hoofdstructuur van het wegennet en worden parallelle wegen ontlast. Er wordt ontvlecht waar nodig in functie van doorstroming voor het autoverkeer, zonder ten koste te gaan van verkeersveiligheid, doorstroming op het A-net en het bovenlokaal fietsnetwerk.



**Figuur 4.** Hoofdwegenet voor de vervoerregio Antwerpen. Logistiek en doorgaand verkeer wordt geconcentreerd aan de noordzijde van de regio. Regionale aansluitingen worden voorzien door middel van een kamstructuur die parallelle wegen ontlast.



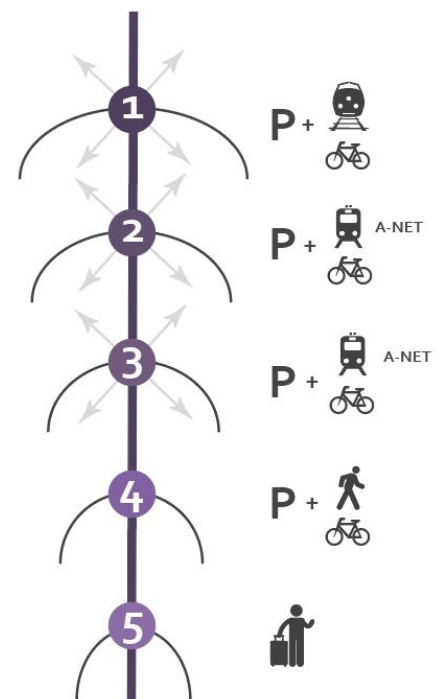
### 5.3 Keuzevrijheid: overstappen en reisbeleving van deur tot deur bevorderen

De vervoerregio zet in op het gecombineerd gebruik van modaliteiten en wil werken aan vervoerssystemen die reizigers een aangename reisbeleving bieden. Kwaliteitsgarantie doorheen de volledige verplaatsingsketen is daarbij essentieel. Dit vraagt om een deur-tot-deurbenadering waarbij alle elementen van de reis goed op elkaar aansluiten en ieder onderdeel van het netwerk en exploitatie comfort en kwaliteit biedt. Dit vraagt een inspanning op regionaal, maar ook op lokaal niveau. De netwerken verknopen onderling in mobiliteitsknooppunten waar probleemloos kan worden overgestapt van auto naar openbaar vervoer, van openbaar vervoer naar fiets en van auto naar fiets. Zo kan de reiziger voor elke (deel)verplaatsing de meest optimale modaliteit kiezen. Met het uitbouwen van hoogkwalitatieve mobiliteitsknooppunten met een ruim aanbod aan op elkaar afgestemde vervoer- en mobiliteitsdiensten verdwijnt de drempel die overstappen vandaag (nog te vaak) kenmerkt. In de kernen van het buitengebied is er één of zijn er enkele mobiliteitsknopen (poorten), in de urbane zone van Antwerpen is er een hogere dichtheid van mobiliteitsknopen (netwerk). Een belangrijk onderdeel is de ruimtelijke kwaliteit van en de kwaliteit van de publieke ruimte bij deze mobiliteitsknooppunten om de belevingswaarde voor de gebruikers te verhogen. Dat betekent ook meer aandacht voor de voetganger, ook bij het overstapgebeuren: de first en last mile te voet krijgt terug de aandacht die het verdient.

#### *P+R strategie*

Vanuit de opgave om de modal shift in de urbane zone te bewerken is gebruik van P+R een belangrijk middel en liggen er veel kansen. Gezien vanuit de stad is daarom sprake van een vijftal schillen met verschillende parkeeropties:

- **Schil 1:** Snelle trein en auto. Op grotere reisafstand wordt aangesloten op het interregionale netwerk van snelle treinen.
- **Schil 2:** Elke regionale corridor een P&R. Aan de rand van de urbane zone worden uitgebreide faciliteiten aangeboden waar snel en comfortabel op de tram van het A-net kan worden overgestapt vanuit elk van de regionale corridors.
- **Schil 3:** Grootschalige parkeerfaciliteiten in de stad multifunctioneel benutten. Binnen de urbane zone liggen ook P+R en Park&Bike-locaties met uitgebreide parkeervoorzieningen. Deze voorzieningen kunnen multifunctioneel worden benut (vb. met Sportpaleis).
- **Schil 4:** Park&Walk aan de rand van de binnenstad. Deze locaties zijn relatief duurder en meer op gericht op parkeren voor bezoekers dan voor werkenden.
- **Schil 5:** Bezoekersparkeren binnen de Leien. Dit is voornamelijk geconcentreerd in grotere faciliteiten om zoekverkeer te vermijden en versnippering tegen te gaan. Binnen het 16de-eeuwse stadsgebied is langparkeren op het openbaar domein enkel mogelijk voor bewoners.



**Figuur 5.** De 5 schillen van de P+R strategie, gezien vanuit de stad Antwerpen.

#### 5.4 Kernversterking: nabijheid, verblijfskwaliteit en op mensenmaat

Voor een vlottere en gezondere mobiliteit is nabijheid de basis. Hoe meer bestemmingen er zijn op korte afstand, hoe eenvoudiger het is om deze te bereiken te voet of per fiets. In (en van/naar) gebieden met een hoge dichtheid kan performanter openbaar vervoer worden voorzien en is er draagvlak voor voorzieningen. Het versterken van onze kernen, zowel de stedelijke kernen als de kernen van het buitengebied, is het basisrecept voor het Routeplan 2030. Kernen versterken door nabijheid betekent woningen, werkplekken, activiteiten en voorzieningen binnen wandel- en fietsbereik voorzien. Ruimtelijke ontwikkeling wordt sterker geënt op de mobiliteitsstructuur. Ongebreidelde groei (of urban sprawl) wordt ingeperkt en er wordt gekozen voor een locatiebeleid gebaseerd op selectiviteit en zorgvuldigheid. Dit betekent het (selectief) verdichten rond knooppunten van hoogwaardig openbaar vervoer en het mengen van functies en voorzieningen binnen de kernen. Verdere verstedelijking in slecht bereikbare zones en in landelijk gebied wordt tegengegaan en op deze plekken wordt ingezet op het verhogen van de landschapsbeleving.

## 6. Hoe verder?

Het consortium Goudappel Coffeng, The New Drive, APPM en Sewco hebben samen met de gemeentebesturen, Vlaamse administraties, burgerbewegingen en mobiliteitsaanbieders met name tijdens (kern)werkbanken naar een visienota toegewerkt. In deze intensieve werksessies zijn samen rond tafel de uiteenlopende belangen van al de actoren samengebracht. De eerste fase van het Routeplan 2030 is nu afgrond. De koers is uitgezet. In de volgende twee fasen gaat het consortium samen met de actoren aan de slag om de visie te operationaliseren en een pakket aan maatregelen voor de vervoerregio uit te werken. De maatregelen die uitvoering moeten geven aan het Routeplan 2030, worden in een samenhangend programma opgenomen. De visienota vormt vervolgens samen met maatregelen en programma's hét Routeplan 2030.

## Literatuur en referenties

- Tom Janssens, Kathleen Huet, Jan Van Rensbergen, Goudappel Coffeng, The New Drive, APPM en Sweco; *Samen Vooruit: Visienota Routeplan 2030 Vervoerregio Antwerpen*; Vlaamse Overheid – Dept. Mobiliteit en Openbare Werken; 2018
- The New Drive, APPM, Sweco, Goudappel Coffeng; *Routeplan 2030 Vervoerregio Antwerpen Analyzenota - deel 1*; Vlaamse Overheid – Dept. Mobiliteit en Openbare Werken; 2018
- The New Drive, APPM, Sweco, Goudappel Coffeng; *Routeplan 2030 Vervoerregio Antwerpen Analyzenota - deel 2: inventarisatie van bestaande plannen en visies*; Vlaamse Overheid – Dept. Mobiliteit en Openbare Werken; 2018
- Vlaamse Regering; *Conceptnota: stand van zaken inzake Basisbereikbaarheid*; 2017
- Ties Brands, Bas Govers en Sven Huysmans; *Van basismobiliteit naar basisbereikbaarheid: transformatie van het OV in Vlaanderen met behulp van de magnetenmethode*; Colloquium Vervoersplanologisch Speurwerk; 2016
- Vlaamse regering, stad Antwerpen, Havenbedrijf Antwerpen, stRaten-generaal, Ademloos en Ringland; *Toekomstverbond voor bereikbaarheid en leefbaarheid: Een ring rond de stad en een ring voor de stad*; 2017