

ROUTEPLAN 2030

> SAMEN VOORUIT >

EEN MOBILITEITSPLAN VOOR DE TOEKOMST
IN DE ANTWERPSE REGIO





ZOEKEN NAAR OPLOSSINGEN VOOR DE TOEKOMST

Meer dan één miljoen mensen wonen, leven en werken in een van de 32 gemeenten van de Antwerpse Vervoerregio. De regio bloeit en groeit. Het is de koploper in Vlaanderen qua werkgelegenheid, met alleen al in de haven 150.000 jobs. Die bedrijvigheid lokt heel wat verplaatsingen uit. En dat zet druk op de leefbaarheid en bereikbaarheid van de hele Antwerpse regio. De huidige mobiliteitsvoorzieningen botsen tegen hun limieten aan. Daarom moeten de gemeenten en steden nu samen keuzes maken vanuit een slimme mobiliteitsvisie op de toekomst.

De Vervoerregio Antwerpen in 2030: sterk op verschillende fronten

Door nu in te zetten op slimme mobiliteit garanderen we dat we ook op lange termijn een veelzijdige, welvarende, kansrijke, gezonde en slimme regio zijn. Nu wordt de koers uitgezet, in de loop van 2019 krijgen ook de concrete maatregelen verder vorm.



Kansrijke regio

De regio ontwikkelt zich vanuit de belangen van 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 een aanvaardbare prijs.



Veelzijdige regio

Lokale kwaliteiten zowel versterken als verbinden.

KIEZEN VOOR EEN SLIM MOBILITEITSSYSTEEM

In de Vervoerregio Antwerpen willen we gebruikers alle kansen bieden om minder afhankelijk te zijn van de auto en zich duurzaam te verplaatsen. Daarvoor zijn voldoende en kwaliteitsvolle keuzemogelijkheden nodig. Want met welke (combinatie van) vervoersmiddelen de gebruiker zich ook verplaatst, het moet steeds veilig, vlot, comfortabel en gemakkelijk kunnen. Van thuis tot aankomstplek.

Routeplan 2030 formuleert enkele basisprincipes om dat te bereiken:

- De gebruiker staat centraal
- Doordachte en goed afgestemde netwerken voor alle vervoersmiddelen
- Intelligente knooppunten om die netwerken te verbinden
- Mobiliteitsoplossingen van deur tot deur





AMBITIES

1

Integrale aanpak voor een andere mentaliteit

We kiezen voor een gezamenlijk mobiliteitsmanagement om het aantal autoverplaatsingen te beperken. Deze gedragsverandering realiseren we via gerichte communicatie, infrastructuur, technologie en regelgeving.

2

Versterking van dorps- en stadskernen

Wanneer we woningen, werkplekken, activiteiten en voorzieningen op wandel- en fietsafstand van elkaar organiseren, is er minder nood aan verplaatsingen. Deze concentratie in de kernen maakt het bovendien gemakkelijker om deelsystemen en openbaar vervoer te organiseren.

3

Reisbeleving van deur tot deur bevorderen

Probleemloos overstappen van openbaar vervoer naar fiets naar auto, die vrijheid willen we de reiziger bieden door hoogkwalitatieve en vlot bereikbare mobiliteitsknooppunten te voorzien.

4

Van bezit naar gebruik

Mobility as a Service (MaaS) staat voor de verschuiving van persoonlijke vervoerswijzen naar mobiliteitsdiensten zoals openbaar vervoer en fiets- of autodelen. We reiken de reiziger een gebruiksvriendelijk systeem aan om het vlot wisselen van vervoersmiddel of 'combimobiliteit' te bevorderen.

5

A-net: snel en betrouwbaar reizen binnen de vervoerregio

Het A-net is een kwaliteitsnetwerk dat bestaat uit afgestemde regionale diensten van trein, tram en bus. Het garandeert vlotte en frequente verbindingen, zowel in de urbane zone als in het regionale netwerk.



6

Een fietsnetwerk van hoge kwaliteit

We zetten in op een comfortabel en veilig lokaal fietsnetwerk dat aansluit op het A-net en op de regionale fietsnetwerken. Voor verplaatsingen over de korte afstand krijgt de fiets de belangrijkste vervoerfunctie.

7

Regionale parkeerstrategie, lokaal beleid

We maken een 'park & choose' van de mobiliteitsknooppunten buiten de kernen. Met een doordachte tarifiering en veel aandacht voor fietsparkeren willen we overstappen stimuleren en vermijden we parkeerdruk in de woongebieden.

8

Doorstroming en aansluiting op hoofdwegen

We willen een vlotte afwikkeling op het interregionale hoofdwegenet garanderen, o.a. door een richtsnelheid en het vervolledigen van het hoofdwegenet. Regionale aansluitingen worden verbeterd met rechtstreekse routes en aansluitingen in twee richtingen.

9

Logistieke hoofdstructuur multimodaal versterken

De druk van het logistieke verkeer over de weg willen we verminderen door hoofdwaterwegen, spoorwegen en pijpleidingen voor het goederenvervoer beter te benutten en te promoten. Daarnaast willen we versterkte multimodale hubs creëren waar vrachtstromen slim gebundeld worden en de modal shift mogelijk gemaakt wordt.

Dynamisch verkeersmanagement voor optimale benutting

Verkeersregelingen houden in de eerste plaats rekening met de regionale fietsverbindingen, het A-net voor openbaar vervoer en de gewenste routes voor het wegverkeer. Dynamische regelingen, die op netwerkniveau met elkaar communiceren, zorgen voor minder verliestijden en een optimale doorstroming van verschillende modi.

10

STRATEGIE

Om de bereikbaarheid te garanderen en de impact op de leefbaarheid te beperken, is er in de hele vervoerregio nood aan een kentering. Duurzamere oplossingen zoals openbaar vervoer, fiets of deelmobiliteit moeten meer gebruikt worden.

Basisbereikbaarheid

Met een gelaagd vervoernet (treinnet, kernnet, aanvullend net en vervoer op maat), combimobiliteit en samenwerking van de lokale en Vlaamse overheid in de vervoerregioraad willen we het openbaar vervoerbeleid een nieuwe invulling geven.

Meer comfort en kwaliteit

Wie fietst, het openbaar vervoer gebruikt, de auto neemt, tussen verschillende vervoersmiddelen wisselt of gebruikmaakt van deelfietsen of -auto's, moet kunnen rekenen op een kwaliteitsvolle dienstverlening en infrastructuur.

Duurzame mobiliteitskeuzes stimuleren

Mensen hebben vaak ingesleten gewoonten, ook in hun mobiliteitsgedrag. We willen nieuwe en fervente autogebruikers doen proeven van duurzamer vervoer.

Vlotte afwikkeling van al het verkeer

Om zowel het auto- en fietsverkeer als het openbaar vervoer vlot af te wikkelen, is er nood aan duidelijke hoofdnetwerken die op kruisingen een vloeiende doorstroming garanderen. Dat kan door samen de gewenste afwikkelingssnelheid vast te leggen en door het kruisende verkeer van elkaar te scheiden of te 'ontvlechten'.

Alternatieven voor goederenvervoer

Ook hier is de afhankelijkheid van het vervoer over de weg te groot. Alternatieven over water, via pijpleidingen en per spoor bieden daar oplossingen. Ook het slim bundelen van logistieke stromen op locaties waar deze alternatieven beschikbaar zijn, biedt veel kansen voor een modal shift.



SLIMME NETWERKEN voor een vlotte doorstroming

De regio Antwerpen beschikt over een netwerk van doorgaande interregionale hoofdwegen met een belangrijke logistieke functie. Garantie op een goede doorstroming is nodig om sluipverkeer via dorpskernen of lokale wegen te voorkomen.

Daarnaast is er ook nood aan goede regionale aansluitingen op dat hoofdwegennet, want daarmee worden ook de relaties onderling op het regionale netwerk verbeterd. Dat vraagt om directe routevoering naar de hoofdwegen, eventueel met meer ongelijkvloerse kruisingen in de regio.

Door de tracerings van auto-verbindingen meer te concentreren samen met het interregionale hoofdnetwerk in de urbane zone, ontstaat er meer ruimte voor de fiets en het openbaar vervoer op bestaande routes.

Op die manier 'ontvlechten' we het verkeer en kan er voor elk van de netwerken de gewenste doorstroming worden gegarandeerd.



HET A-NET: EEN CRUCIALE ROL VOOR HET OPENBAAR VERVOER

Een cruciale rol binnen het Routeplan 2030 is weggelegd voor het regionale A-net: een netwerk van snellere, frequentere, veiligere en comfortabelere verbindingen via het openbaar vervoer.

Het A-net zal ervoor zorgen dat de reiziger kan rekenen op een vlot en betrouwbaar netwerk, met vlotte aansluitingen en prima mogelijkheden om van het ene vervoersmiddel over te stappen op het andere. Trein, tram en bus kan gecombineerd worden met de fiets of vervoer over water, zowel in het metropoolitaan en hoogstedelijk gebied Antwerpen als daarbuiten.

Belangrijke voorwaarde voor het A-net? Het grootste deel van de inwoners van de vervoerregio moet in staat zijn om binnen de twintig minuten op het A-net te geraken, met de fiets of via lokale openbare verbindingen. Alleen voor het landelijk gebied (de kernen in dat gebied niet meegerekend) is een langere reistijd aanvaardbaar, of moet een zelfde reistijd met de auto mogelijk zijn.



DE VERVOERSMIDDELEN IN HET A-NET:



TREIN

Samen met de NMBS bouwen we een voorstadsnetwerk uit rond Antwerpen, en versterken we regionale treinverbindingen tot ongeveer dertig kilometer rond de stad (vooral de lijnen naar Roosendaal, Puurs, Gent, Sint-Niklaas, Mechelen en Lier). Ook interregionale verbindingen maken deel uit van het aanbod (met de halte Noorderkempen richting Breda). Rijtijden van tram en bus worden afgestemd op die van de treinen.



SNELTRAM

Binnen de fortengordel, met mogelijke verlengingen naar het oosten en het zuiden, komen er verschillende sneltramlijnen. Deze trams sluiten aan op bestaande en nog uit te breiden pre-metrotunnels of op de Leien.



SNELBUS

Waar de vraag kleiner is, bieden we een even hoge kwaliteit met HOV-busverbindingen (Hoogwaardig Openbaar Vervoer). Denk aan Stabroek-Kapellen, Brasschaat, Malle, Kontich, Aartselaar, of aan regionale verbindingen buiten Antwerpen om. Deze bussen sluiten aan op de belangrijke knooppunten van het A-net.



VERVOER OVER WATER

Vervoer over water biedt nog veel kansen, zowel in de stad als richting de haven of kernen in de buurt van de Schelde en het Albertkanaal. Waterbussen of ander transport over water zouden het openbaar vervoer kunnen versterken, maar kan ook het fietsgebruik stimuleren. Mogelijkheden en kosten/baten worden onderzocht.

DE FIETS ALS EERSTE KEUZE

Over de korte afstand willen we verplaatsingen vooral per fiets of te voet stimuleren, zowel in stedelijk en kleinstedelijk gebied als in lokale kernen.

Daarvoor verbeteren we de fietsvoorzieningen waar nodig en creëren we autoluwe zones op wijkniveau.

Het A-net moet veilig en vlot met de fiets te bereiken zijn. Een regionaal snelfietsnetwerk over eigen tracés moet een hoge gemiddelde snelheid mogelijk maken.



COMBIMOBILITEIT HELPT REIZIGERS DE JUISTE KEUZES MAKEN

Niet alleen steden en gemeenten moeten keuzes maken. Routeplan 2030 wil ook de reiziger zelf voldoende keuzevrijheid bieden. Een makkelijke combinatie van vervoersmiddelen (combimobiliteit), is hierbij essentieel: fiets en openbaar vervoer, Park & Ride, Park & Bike enzovoort. Combimobiliteit vergt goede aansluitingen, voldoende informatie en voorzieningen (ook voor deelalternatieven), makkelijke en betaalbare aanschaf van (digitale) abonnementen en tickets.



(c) Jonathan Ramael

MOBILITEITSKNOPEN

Mobiliteitsknopen moeten de overstap tussen verschillende vervoersmiddelen vereenvoudigen. Op deze knooppunten komen meerdere vervoersmiddelen samen, zijn aansluitingen verzekerd en is er parkeerplaats voor (motor) fietsen en auto's. We waken over de toegankelijkheid en leesbaarheid van deze knooppunten, zodat ook wie een beperking heeft of minder mobiel is er vlot terecht kan.

De mobiliteitsknopen worden op uitgelezen plaatsen in de regio voorzien, in het bijzonder in de kernen van landelijke gebieden: per gemeente of kern moet er een halte of station zijn waar ingezet wordt op voor- en natransport met de fiets of auto. Uiteraard is er aansluiting op het A-net. Ook voor het haven- en industriegebied komt er een aanbod op maat en wordt er gekeken om bedrijfsgebonden vervoer mee in te schakelen. Een voorbeeld hiervan zijn de fietsen van Umicore (Hoboken) bij het veerbootplatform.



SLIMME REIZIGERS

De reizigers centraal stellen is essentieel om hen de juiste keuzes te laten maken. Mobiliteitsknooppunten moeten veilig bereikbaar zijn en de sociale veiligheid en preventie van diefstallen staan voorop. Elk knooppunt is uitgerust met fietsherstelpunten of retailzaken. Informatie over aanbod, gebruik, frequentie... is zichtbaar aanwezig (analoog en digitaal) en vooraf raadpleegbaar.

Multimodale routeplanners als Slim naar Antwerpen helpen de reiziger om zich vlot en met verschillende vervoersmiddelen te verplaatsen. Verder is het slim parkeren een aandachtspunt.

Een uitgekiend parkeerbeleid in centrum Antwerpen, maar ook in de gemeenten en stedelijke kernen moeten de reiziger ertoe aanzetten de auto buiten de stad te laten. Parkings bij treinstations sluiten aan op het ticketingsysteem van de trein, zijn vlot bereikbaar met fiets of openbaar vervoer.



MOBILITEIT ALS STURENDE FACTOR VOOR RUIMTELIJKE ONTWIKKELING

Terwijl in het verleden mobiliteitsoplossingen werden voorzien als er nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen kwamen, willen we dit in de toekomst geïntegreerd aanpakken. Nieuwe ontwikkelingen moeten plaatsvinden op die locaties waar ook de mobiliteitsstructuur sterk aanwezig is. En waar al veel voorzieningen en activiteiten aanwezig zijn, moeten we nieuwe mobiliteitsknopen voorzien.

Binnen Routeplan 2030 maken we een aantal keuzes om ruimte en mobiliteit optimaal op elkaar af te stemmen:



Kwaliteitsvolle stadsvernieuwing en verdichting in de 20ste eeuwse gordel rond Antwerpen

In het stedelijk gebied rond Antwerpen zijn er nog heel wat mogelijkheden voor woonontwikkeling, nieuwe werkplekken en extra voorzieningen. Door de nabijheid van zowel de omliggende (districts)kernen als het centrum van de stad is de fiets het uitgelezen vervoersmiddel om zich in deze zone te verplaatsen. Hoogwaardige fietsverbindingen en openbaarvervoerlijnen die op bepaalde plaatsen knooppunten vormen, zijn belangrijk voor deze mobiliteitsgestuurde verdichting.

Een aangename publieke ruimte in stads- en dorpskernen

Alle centra van zowel kleinere als grotere kernen moeten over een aangename publieke ruimte beschikken, met een hoge verblijfskwaliteit. In het gebied binnen Antwerpse leien en stationsomgeving zijn gemotoriseerde en elektrische

voertuigen te gast. Zo kunnen bewoners en bezoekers de stad volop beleven, er flaneren en ervan genieten. Hier hoort een eenvoudige en sobere verkeersinfrastructuur bij. Bewoners kunnen op straat parkeren, terwijl bezoekers geleid worden naar goed bereikbare parkings.

Nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen concentreren zich langs regionale openbaarvervoercorridors

Langs het treinnet en het A-net kunnen zich levendige plekken ontwikkelen met hogere bebouwingsdichtheden, gemengde functies en een publieke ruimte op mensenmaat. Mobiliteitsknopen garanderen een vlotte overstap naar verschillende bestemmingen.

Geen verdere verstedelijking in slecht bereikbare zones

We springen behoedzamer om met baanwinkels, lintbebouwing, attractiepolen en de ontwikkeling van bedrijventerreinen op slecht bereikbare locaties. Op deze plekken kiezen we voluit voor landschapsbeleving: met recreatieve fietsroutes verhogen we de aantrekkelijkheid en beleving van deze gebieden.

Landelijke gebieden met sterke kernen en aangename stationsomgevingen

In landelijke gebieden moeten meer dagelijkse voorzieningen zoals winkels en scholen binnen wandel- of fietsafstand liggen. Daarom zetten we hier volop in op kernversterking.



De stationsomgevingen moeten zowel een opstapplaats bieden richting stad als de toegangspoort vormen voor recreatie in het landelijk gebied.

Concentratie van logistieke functies

Bedrijven moeten meer gebruik maken van de kansen die binnenvaart en spoorverkeer bieden om goederen te vervoeren. Vanuit sterke multimodale hubs kunnen transporten worden gebundeld. Dit levert efficiëntievoordelen op en maakt hoogfrequent vervoer met treinen en binnenvaartschepen mogelijk.

WAT MET HET VRACHTVERKEER?

Ook in de logistieke sector loont het om knooppunten te creëren en op die manier vrachtstromen op een slimme manier te combineren.

Hun specifieke functie en de ligging van de gebieden die ze moeten bedienen, zal de locatie van de knooppunten bepalen.

De haven heeft andere vereisten dan de regionale of lokale hubs. Een centrale rol is weggelegd voor de binnenvaart, duurzame voertuigen en fietsen.



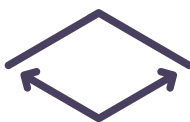
DE VERVOERREGIO ANTWERPEN, dat zijn

Antwerpen - Berchem - Berendrecht-Zandvliet-Lillo - Beveren - Boechout - Boom
Borgerhout - Borsbeek - Brasschaat - Brecht - Deurne - Edegem - Ekeren - Essen
Hemiksem - Hoboken - Hove - Kalmthout - Kapellen - Kontich - Lier - Lint - Malle
Merksem - Mortsel - Niel - Ranst - Rumst - Schelle - Schilde - Schoten - Stabroek
Wijnegem - Wilrijk - Wommelgem - Wuustwezel - Zandhoven - Zoersel - Zwijndrecht

NMBS - AWV - De Lijn - Departement Mobiliteit en Openbare Werken
Beheersmaatschappij Antwerpen Mobiel - provincie Antwerpen en Oost-Vlaanderen



Dat zijn meer dan
een miljoen inwoners



Dat is een oppervlakte van
ruim **1000 km²**



Dat is de koploper in Vlaanderen
qua werkgelegenheid, met alleen
al in de haven **150.000 jobs**

Meer info

www.routeplan2030.be

vervoerregio.antwerpen@mow.vlaanderen.be

Verantwoordelijke uitgever

Vlaamse overheid - Departement Mobiliteit en Openbare Werken

