

nr	Thema RMP	Subthema SMER	Doelgerichte beoordeling	Bijsturing/ aanvulling in (strategische) visie beleidsplan	Bijsturing/ aanvulling in actieplan	Aanbeveling aan hogere instanties
1	Multimodaal, gelaagd netwerk	ruimte	De belangrijkste aanbeveling is dat dit hoofdstuk meer benadrukt dat infrastructurele projecten (eigen bus – trambedding) binnen de grenzen van de vervoerregio zoveel mogelijk gebeuren binnen bestaand ruimtebeslag. Indien de infrastructurele projecten buiten de scope van het RMP vallen, wordt diezelfde boodschap meegedeeld aan lokale besturen en/ of hogere overheden. Als dit niet mogelijk zou zijn, moet er telkens gestreefd worden naar een zero toename ruimtebeslag door middel van compensatiemaatregelen op locatie.	X		X
2		gezondheid	Er zijn geen specifieke aanbevelingen.			
3		biodiversiteit	Een aanbeveling is om er bij de uitwerking van P+R initiatieven in de vergunnings- en ontwerpfase geen ecologisch waardevolle vegetaties en soorten aan te snijden/beïnvloeden. Bij voorkeur wordt er binnen het gelaagd netwerk daarenboven ook ingezet op connectiviteitsmaatregelen die de biodiversiteit ten goede komen, door bijvoorbeeld ecologische ontsnipperingsmaatregelen in de ontwerpen te voorzien.	X		
4		klimaat	Er is niet voldoende sprake over het potentieel van tot een klimaatadaptieve inrichting van de mogelijke nieuwe P&R-gelegenheden in de vervoerregio. Zeker bij de aanleg van nieuwe P&R-gelegenheden is er sprake van bijkomende verharding en is het belangrijk om bijvoorbeeld infiltratiemogelijkheden te voorzien.	X		
5	Mobiliteitsknooppunten	ruimte	De vervoerregio zou meer kunnen benadrukken dat de uitbouw van MMK (en bijhorende voorzieningen zoals P+R) zoveel mogelijk moet gebeuren binnen bestaand ruimtebeslag.	X		
6		gezondheid	Het Routeplan 2030 zou bij het voorbehouden van autodeelsystemen op MMK meer nadruk kunnen leggen op elektrische autodeelsystemen. Het is van belang dat er maximaal rekening gehouden wordt met de inrichting van de publieke ruimte rond de MMK om geluidshinder en luchtverontreiniging in bebouwde omgevingen te beperken (specifieke aandacht op locaties waar de geluidseffecten te hoog zijn).	X		
7		biodiversiteit	Er zijn geen bijkomende aanbevelingen inzake beleidsdoelstellingen op vlak van mobiliteitsknooppunten noodzakelijk. Er zijn immers nauwelijks tot geen maatregelen die contraproductief zijn voor de verschillende subthema's binnen het thema biodiversiteit mits de voorwaarde dat de maatregelen inzake parkeerstrategie geen ecologisch waardevolle gebieden zullen aansnijden. We gaan ervan uit dat een doordacht locatiebeleid rekening houdt met de ecologische gevoeligheden.			
8		klimaat	Het beleidsplan vermeldt dat ontharding wordt meegenomen als aandachtspunt bij de realisatie van mobiliteitsknooppunten. Er wordt kort aangehaald dat er gezocht wordt naar compensatie in vormgeving en materiaalgebruik, maar dit gedetailleerder geformuleerd worden in functie van de beperking van hittestress en infiltratiemogelijkheden.	X		
9	Openbaar vervoer	ruimte	De belangrijkste aanbeveling is dat dit hoofdstuk meer benadrukt dat infrastructurele projecten (bv. eigen bedding snelwegshuttle, sneltram als de HOV-bussen, nieuwe stations) binnen de grenzen van de vervoerregio zoveel mogelijk gebeuren binnen bestaand ruimtebeslag. Indien de infrastructurele projecten buiten de scope van het RMP vallen, wordt diezelfde boodschap meegedeeld aan lokale besturen en/ of hogere overheden. Als dit niet mogelijk zou zijn, moet er telkens gestreefd worden naar een zero toename ruimtebeslag door middel van compensatiemaatregelen op locatie.	X		X
10		gezondheid	De vervoerregio moet aan hogere instanties aanbevelen dat indien mogelijk de infrastructurele ingrepen (bv. infrastructurele maatregelen om HOV langs N-wegen te realiseren of opwaarderen stations en bijhorende treinverbindingen) maximaal landschappelijk ingepast moeten worden waardoor de impact beperkt wordt in kwetsbare groene gebieden en voor bewoners in (sterk) bebouwde gebieden (bv. geluid- en luchtverlast). Indien mogelijk kunnen er geluidbeperkende maatregelen getroffen worden op locaties die voor negatieve effecten kunnen zorgen. De regio moet de Vlaamse overheid adviseren om de transitie naar gebruik van duurzame vervoersmodi (laadinfrastructuur) op openbaar domein spoedig mogelijk te maken. Gemeenten worden geadviseerd door de regio om deze transitie naar gebruik van duurzame vervoersmodi te realiseren in hun gemeente. De vervoerregio moet met bijkomende aandacht toezien op verkeersveiligheid in de omgeving van kwetsbare voorzieningen zoals scholen en zorginstellingen.	X		X
11		biodiversiteit	Er zijn geen bijkomende aanbevelingen inzake beleidsdoelstellingen op vlak van openbaar vervoer noodzakelijk. Er zijn immers geen maatregelen die contraproductief zijn voor de verschillende subthema's binnen het thema biodiversiteit.			
12		klimaat	Het kan ook relevant zijn om de implementering van emissiearm OV meer te benadrukken in het thema. Dit is zeker relevant voor de reductie van broeikasgassen, die sterk afhankelijk is van het soort vervoersmiddel dat gebruikt wordt in het OV (Bv. dieselbussen vs elektrische bussen). Er is geen sprake over het potentieel van tot een klimaatadaptieve inrichting van de mogelijke nieuwe P&R-gelegenheden in de vervoerregio. Zeker bij de aanleg van nieuwe P&R-gelegenheden is er sprake van bijkomende verharding en is het belangrijk om bijvoorbeeld infiltratiemogelijkheden te voorzien.	X		X
13	Fiets	ruimte	Ruimtebeslag is inherent aan de aanleg van verkeersveilige verkeersinfrastructuur (bv. uitbreiding van de fietsnelwegeninfrastructuur). Een belangrijke aanbeveling is dat de vervoerregio duidelijker moet stellen dat nieuwe fietsinfrastructuur zo veel mogelijk voorzien wordt binnen het bestaande ruimtebeslag, met uitzondering van de te realiseren verkeersinfrastructuur die noodzakelijk is voor de verkeersveiligheid en het bereiken van de modal shift. Bijkomend liggen er kansen bij transformaties van over gedimensioneerde wegen waarbij onnutte verhardingen, toegewijd aan de auto, heringericht kan worden naar kwalitatieve fietsinfrastructuur. Via het compenseren door afbouw of 'omzetting' van huidige weginfrastructuur kan op langere termijn wel een zero-toename van het ruimtebeslag mogelijk zijn. De vervoerregio zou hierop pro-actiever kunnen op inzetten. Dit hoofdstuk moet niet alleen inzetten om barrières aan te pakken in huidige situatie, maar zou er ook kunnen voor zorgen dat er rekening gehouden wordt dat de inplanting van nieuwe fietsinfrastructuur geen oorzaak is van bijkomende versnippering van open ruimte en bij voorkeur landschappelijk ingepast wordt. Dit werkt versterkend aan de visie van het plan om bewust om te springen met nieuwe verhardingen.	X		
14		gezondheid	Sommige fietssegmenten, vaak op fietsnelwegen, worden gebruikt door gemotoriseerd verkeer (bv. brommers, dienstwagens) en snellere fietstypes (bv. speed pedelecs) waardoor de verkeersveiligheid daalt. De regio moet hogere instanties aanbevelen om verkeersreglementeringen te implementeren m.b.t. het beperken van gemotoriseerd verkeer op het gebruik van fietsinfrastructuur. Bijkomend is het aan te raden om maximaal in te zetten op maatregelen die nodig zijn om de (fiets)veiligheid van tragere fietstypes te garanderen ten opzichte van snellere fietstypes (zoals speedpedelecs en elektrische fietsen) waardoor conflictsituaties tussen verschillende fietstypes onderling kunnen reduceren.	X		X
15		biodiversiteit	De meeste maatregelen hebben positieve effecten op vlak van het stimuleren van meer fietsverkeer. Het valt echter wel aan te bevelen om bij vergunningsverlening een voorafgaand onderzoek te organiseren om na te gaan hoe het beperkt aantal maatregelen die contraproductief zijn zoveel mogelijk te milderen. Bijkomende verharding dient hierbij tot een absoluut minimum beperkt te worden.	X		
16	Wegennet	klimaat	Er zijn geen specifieke aanbevelingen.			
17		ruimte	Er zijn geen specifieke aanbevelingen.			
18		gezondheid	Tijdens projectuitvoering moet de vervoerregio genoeg aandacht vestigen op een geluidswerend ontwerp op plaatsen waar de verkeersintensiteit zal toenemen om de gezondheidseffecten (geluid- en luchtbelasting) te minimaliseren in natuurgebieden, kwetsbare gebieden en op multimodale logistieke knooppunten. De vervoerregio moet met bijkomende aandacht toezien op verkeersveiligheid in de omgeving van voorzieningen voor kwetsbaren zoals zorginstellingen.	X		
19		biodiversiteit	Er zijn geen specifieke aanbevelingen.			
20	Vervoer op maat	klimaat	De pijler gaat niet in op de potenties voor klimaatadaptieve inrichting van het wegnett in de vervoerregio. Dit is zeker relevant bij een toename van het ruimtebeslag.	X		
21		ruimte	Aangezien de vervoerregio een coördinerende rol opneemt ten aanzien van de uitbouw van deelmobiliteit in de Vervoerregio zou het Routeplan 2030 meer aandacht kunnen schenken aan de ruimtelijke organisatie van deelmobiliteit op publiek terrein. Nu wordt er enkel vermeld 'uniformiteit rond basisprincipes voor het aanbieden van mobiliteit zoals bijvoorbeeld het ordelijk plaatsen van de deelsteps. Wordt er specifieke ruimte voorzien voor deelmobiliteit op het publieke terrein? Hoe wordt deze deelmobiliteit ruimtelijk geordend (met de nadruk op deelsteps en deelscooters)?	X		
22		gezondheid	Er zijn geen specifieke aanbevelingen.			
23		biodiversiteit	Er zijn geen specifieke aanbevelingen.			
24	Vervoer op maat	klimaat	Het kan ook relevant zijn om de implementering van emissiearme deelmodi meer te benadrukken in het thema. Dit is zeker relevant voor de reductie van broeikasgassen, die sterk afhankelijk is van het soort vervoersmiddel dat gebruikt wordt in het VoM. Bij het faciliteren van deelsystemen en andere vormen van "nieuwe" mobiliteit moet er aandacht zijn voor de vraag of deze systemen geen aanleiding geven tot een verhoging van de verplaatsingskilometers (en dus emissies door niet duurzame modi), ten nadele van kortere verplaatsingen te voet of met de fiets.	X		

25	Goederenvervoer	ruimte	Het plan zou meer aandacht kunnen schenken opdat de geclusterde vrachtwagenparkings gebeuren binnen bestaand ruimtebeslag, waardoor er geen nieuwe ruimte wordt ingenomen en/ of de verhardingsgraad niet verhoogd. Indien dit niet mogelijk is, moeten er compensatiemaatregelen genomen op locatie. Een belangrijke aanbeveling is dat dit hoofdstuk meer kan benadrukken dat de mogelijkheden tot gedeeld en meervoudig gebruik of stapeling bij capaciteitsuitbreidingen van logistieke knooppunten maximaal onderzocht worden. Wanneer dit onmogelijk blijkt, kunnen dergelijke projecten als opportuniteiten opgevat worden om elders in de omgeving te ontharden (zero toename).	X		
26		gezondheid	Er wordt aanbevolen dat de vervoerregio tijdens projectuitvoering genoeg aandacht vestigt aan een geluidswerend ontwerp op multimodale logistieke knooppunten waar de verkeersintensiteit zal toenemen en de geluidseffecten te hoog zijn om de gezondheidseffecten (geluid – en luchtbelasting) te minimaliseren.	X		
27		biodiversiteit	Er zijn geen aanbevelingen noodzakelijk aangezien er nauwelijks tot geen negatieve effecten of contraproductieve bijdragen als gevolg van het beleidsscenario te verwachten zijn.			
28		klimaat	Bij het stimuleren van goederentransport via de binnenvaart en het spoorverkeer is het belangrijk om op te merken dat er enkel sprake is van een reductie in de broeikasgasemissies binnen de vervoerregio als de afname van het vrachtverkeer op de weg groot genoeg is en dat er geen aanleiding is tot een verhoging van het aantal verplaatsingskilometers en dus emissies.	X		
29	Personen over water	ruimte	Er zijn geen specifieke aanbevelingen.			
30		gezondheid	Tijdens projectuitvoering is het aangeraden dat de vervoerregio genoeg aandacht vestigt aan een geluidswerend ontwerp, om de gezondheidseffecten (geluid - en luchtbelasting) te minimaliseren, op plaatsen waar de verkeersintensiteit zal toenemen én de geluidseffecten in kwetsbare gebieden te hoog zijn.	X		
31		biodiversiteit	Er zijn slechts beperkte aanbevelingen op vlak van personenvervoer over water te formuleren. Bij de aanleg van tunnels om een betere mobiliteit inzake fietsverkeer te voorzien dient in ogenschouw genomen te worden dat de ecologisch kwetsbare gebieden zoveel mogelijk vermeden worden.	X		
32		klimaat	De afweging tussen het (beperkte) woon-werkpotentieel en de reistijden van de bestaande alternatieven, zoals openbaar vervoer en (elektrische) fiets moet wel gemaakt worden bij de uitbreiding van het Waterbusnetwerk naar meer afgelegen locaties verder binnen (Rupelstreek, Doel) of buiten de vervoerregio (Temse).	X		
33	Gebruikers sturen in hun keuzes	ruimte	Er zijn geen specifieke aanbevelingen.			
34		gezondheid	Er zijn geen specifieke aanbevelingen.			
35		biodiversiteit	Er zijn geen specifieke aanbevelingen.			
36		klimaat	Er zijn geen specifieke aanbevelingen.			
37	Focus op intermediaire groepen	ruimte	Er zijn geen specifieke aanbevelingen.			
38		gezondheid	Er zijn geen specifieke aanbevelingen.			
39		biodiversiteit	Er zijn geen specifieke aanbevelingen.			
40		klimaat	Er zijn geen specifieke aanbevelingen.			

nr	Subthema SMER	Effectgerichte beoordeling	Bijsturing/ aanvulling in strategische visie	Bijsturing/ aanvulling in actieplan	Aanbeveling aan hogere instanties
1	Ruimte	Drie geplande wegverbindingen hebben een directe impact op beschermd landschappelijk erfgoed, waarvan één (de omlidingsweg van Stabroek) ook op HAG. Bij de omlidingsweg van Stabroek en wellicht ook de A102 (met op- en afrittencomplex N12) is het niet mogelijk om een tracé te vinden dat zowel beschermd erfgoed als bewoning volledig ontziet. Bij de vervollediging van de verkeerswisselaar E313-E34 kan inname van beschermd landschap wellicht wel vermeden worden (of in ieder geval tot een minimum beperkt blijven) door een compact wegontwerp .	X		
2	Ruimte	Indien bij de nieuwe weginfrastructuur inname van landschappelijk erfgoed en/of HAG toch noodzakelijk zou blijken, moet deze infrastructuur landschappelijk zo goed mogelijk ingepast worden en haar footprint zo klein mogelijk gehouden worden. Elk van de geplande weg- en OV-infrastructuurprojecten moet sowieso haar eigen plannings- en vergunningsproces doorlopen, inclusief aparte MER-procedure(s).	X		
3	Gezondheid	Vanuit gezondheid wordt het plan derhalve positief beoordeeld , wat vnl. te danken is aan enerzijds de modal shift-maatregelen van het plan, en anderzijds de verbeterde doorstroming op het hoofdwegennet, met name op de R1, o.a. dankzij de toevoeging van de A102, die voor minder (sluip)verkeer op het onderliggend wegennet zorgt. De modal shift is vooral aanzienlijk binnen de Antwerpse agglomeratie, de ontlasting van het onderliggend wegennet doet vooral voor in het noordelijk en oostelijk deel van de vervoersregio. In het zuidelijk deel van de regio is de impact van het Routeplan het kleinst (maar nog altijd positief), vooral omdat de ingrepen met de grootste impact op de verkeersstromen (herinrichting A12 en doortrekking N171) reeds deel uitmaken van het referentiescenario.	X		
4	Gezondheid	Op het niveau van de individuele woonkernen en stadsdelen zijn er slechts 3 kernen met een toename in pae-km van meer dan 5% (Essenhoek, Burcht en Kapellenbos), maar in absolute zin blijft de toename beperkt tot 1000 à 1500 pae/etm op de betreffende wegen, wat t.a.v. gezondheid niet problematisch geacht wordt (deze effecten zijn sowieso moeilijk te milderen). De verkeerstoename op de autowegen zorgt plaatselijk t.h.v. bewoning voor een beperkte, evenmin problematische toename van de NO2-immissie en/of het Lden-niveau.	X		
5	Gezondheid	Enkel de realisatie van de A102 heeft potentieel aanzienlijk negatieve effecten op de lucht- en geluidskwaliteit t.h.v. de omliggende woonwijken van Deurne, Merksem en Schoten. Voor de realisatie van de A102 moet uiteraard een aparte plan- en project-MER-procedure doorlopen worden, waarbij de nodige milderende maatregelen (intunneling, afscherming,...) moeten voorzien worden om de negatieve lucht- en geluidseffecten van de nieuwe weg zoveel mogelijk te beperken .	X		
6	Gezondheid	Alhoewel er in de dorpskernen van Zandhoven en Massenhoven niet echt negatieve effecten zijn, is het wenselijk om bij de vervollediging van de verkeerswisselaar E313-E34 ervoor te zorgen dat deze armen ook effectief benut worden en de N14 tussen beide snelwegen niet langer als “shortcut” voor doorgaand verkeer fungeert, waarbij de kernen van Zandhoven en Massenhoven substantieel ontlast zouden worden.	X		
7	Biodiversiteit	Inzake ecotoopinname heeft van de geplande nieuwe weg- en OV-infrastructuur enkel de vervollediging van verkeerswisselaar E1-E34 potentieel inname van VEN-gebied (“Bos van Ranst”) tot gevolg. Deze impact kan sterk beperkt of zelfs geheel vermeden worden door een compacte inrichting van de knoop.	X		
8	Biodiversiteit	De indirecte impact op natuur (stikstofdepositie en geluidsverstoring) wordt ingeschat o.b.v. de toe- of afname van verkeer (voertuigkm) binnen een buffer van 500m rond elk habitatrictlijn- of VEN-gebied. De globale impact van het Routeplan op beschermde natuurgebieden is beperkt positief: het aantal voertuigkm neemt af met 1,3% in en rond habitatrictlijngebied en neemt toe met 1,0% in en rond VEN-gebied. In de meeste individuele HRL- en VEN-gebieden neemt het aantal voertuigkilometers af, en waar er een toename voorkomt, is dit steeds in grote mate het gevolg van verkeerstoename op een nabijgelegen autoweg (A12, E313 of E34). De stikstofdepositie veroorzaakt door de autowegen werd apart gemodelleerd in het IMPACT-model. Hieruit blijkt dat de toename van de depositie binnen de aanpalende natuur-gebieden overal lager ligt dan 1% van de KDW van de relevante habitats en geen betekenisvolle negatieve effecten te verwachten zijn. Ook qua geluidsverstoring zijn t.g.v. het autowegverkeer geen significante effecten te verwachten.	X		
10	Klimaat	In totaliteit levert het Routeplan t.o.v. de referentiesituatie een afname van de CO2-emissie met 1,84% op. Op de autowegen neemt de emissie toe met 3,5%, terwijl ze op het onderliggend wegennet met 10% afneemt, al is dit onderscheid niet relevant t.o.v. het thema klimaat. Het grootste deel van de afname wordt reeds gerealiseerd door het maatregelenpakket van het CuP-scenario, dat vooral inzet op modal shift binnen de agglomeratie Antwerpen (cfr. sterke afname binnen de “stedelijke kernen”). De rest van het Routeplan voegt hier slechts een bijkomende afname met 0,15% aan toe. Dit pakket zorgt immers minder voor modal shift, maar vooral voor verschuiving van verkeer van het onderliggend wegennet (-7,1%) naar de autowegen (+4,4%). Het Routeplan zorgt binnen de vervoersregio voor een afname van de CO2-emissie met 34,3 kton/jaar, wat overeenkomt met 0,21% van de reductiedoelstelling 2005-2030 voor alle niet-ETS-sectoren en 0,86% van de doelstelling voor het wegverkeer.	X		