



Vervoerregio
ANTWERPEN



Strategisch Actieplan
Gevalideerd dd 27/09/2023
Door de Vervoerregioraad
Antwerpen

SAMEN VOORUIT

Routeplan 2030

Regionaal mobiliteitsplan Vervoerregio Antwerpen

Strategisch actieplan

Versie 2.3 | 10 augustus 2023



Vervoerregio
ANTWERPEN



1. inleiding

Het Routeplan 2030 is het regionaal mobiliteitsplan voor de Vervoerregio Antwerpen en geeft invulling aan het mobiliteitsbeleid dat op regionaal niveau zal worden uitgevoerd. In dit actieplan worden de visie, ambities en strategieën uit de visienota en plannota verder omgezet in projecten, maatregelen en programma's. Een aantal is eenvoudig realiseerbaar op eerder korte termijn, andere acties vragen nog heel wat voorbereiding waarvoor het onderzoek en overleg alvast kan worden opgestart. Het Routeplan 2030 vormt, samen met een op te stellen uitvoeringsagenda, de 'roadmap' voor de transitie. Zoals in het hele proces wordt ook in dit actieplan uitgegaan van de dubbele aanleiding van én de Vlaamse mobiliteitsvisie 'Basisbereikbaarheid' én het Toekomstverbond voor een bereikbare en leefbare Antwerpse regio.

Het Routeplan weerspiegelt een gedeelde ambitie van alle spelers in de Vervoerregio Antwerpen en zal ook alleen door een intensieve samenwerking kunnen worden gerealiseerd. Alle betrokken overheden delen mee deze verantwoordelijkheid.

Projecten en maatregelen zijn vaak onderdeel van een ruimer geheel en vragen een geïntegreerde aanpak en maximale afstemming.

Het actieplan is net als het hele Routeplan onderhevig aan verandering. Mobiliteit zoals we vandaag kennen zal er in de toekomst anders kunnen uitzien. Op basis hiervan zal het actieplan later dan ook bijgestuurd worden.

Vervolgtraject situatie september 2023:

Er werd beslist (mededeling Vlaamse Regering 21/04/2023) aan Lantis een coördinatieopdracht te geven om een uitvoeringsprogramma op te stellen dat enerzijds de lopende processen en programma's objectiviseert en op elkaar afstemt, en anderzijds uitvoering geeft aan een investeringsprogramma.

Dit uitvoeringsprogramma vertrekt vanuit 5 hefboomen die in lijn liggen met de structuur van dit strategisch actieplan; nl.:

- (1) infrastructuur (nieuwe infrastructuraanleg of renovatie van bestaande infrastructuur (e.g. fietswegen, nieuwe spoor- en tramlijnen), aankoop nieuwe rytuigen met het oog op het verhogen van de capaciteit en/of toegankelijkheid*
- (2) aanbod alternatieve vervoerswijzen (alle manieren van vervoer, behalve het gebruik van een private wagen, uitgaande van de bestaande infrastructuur)*
- (3) digitale oplossingen:*
 - slimme technologieën voor gebruikers, bv. mobiliteitsapps, reisplanners, en slimme parkeeroplossingen om reizen te vereenvoudigen,*
 - slimme technologieën voor het ondersteunen van beleid om bv. verkeerscongestie en parkeerproblemen te verminderen en*
 - OV-planning}*
- (4) educatie, bewustmaking en nudging: Informeren van mensen over alternatieve vervoerswijzen en hoe ze deze kunnen gebruiken, nieuwe programma's en campagnes om het bewustzijn rond het belang van duurzame mobiliteit te vergroten*
- (5) beleid en regelgeving: Verminderd gebruik van private auto's via wet- en regelgeving, zoals prijsbeleid, parkeerbeleid, congestieheffingen, autovrije zones en beperkingen op autogebruik in steden-*

Dit proces start vanuit voorliggend strategisch actieplan van het Regionaal Mobiliteitsplan voor de Vervoerregio Antwerpen, het Routeplan 2030.

Het maakt gebruik van: - de doorrekening van het Routeplan-2030-scenario met het strategisch verkeersmodel van de Vervoerregio Antwerpen,

- de resultaten van het strategisch Milieueffectenrapport en

- de conclusies van de Modal-Shift-oefening ('MOSH') door team intendant waarmee een inzicht wordt gegeven in de het modal-shiftpotentieel van een aantal maatregelen apart.

Enkel aanpassingen aan de netwerken en het aanbod werden doorgerekend, het risico en een eerste ruwe raming wordt gegeven.

Titels en legende tabellen:

Actie - beschrijving	Termijn	Status	Trekker van de actie incl. betrokkenen	Kosteninschatting: € < 5 m €€ 5m - 100m €€€ 100m - 500m €€€€ +500m BGI Geen impact Projectsp. (*)
----------------------	---------	--------	--	--

(*) vereist significante en recurrente operationele uitgaven

2. keuzes aanbieden: netwerken en aanbod

ALGEMENE KWALITEITSEISEN

Het mobiliteitssysteem is één multimodaal gelaagd netwerk op verschillende schaalniveaus. Op elke laag kent de Vervoerregio een andere verantwoordelijkheid (zie ook Routeplan 2030 p. 14)

Voor de gebruiker moet het systeem als één geheel aanvoelen. In het Routeplan 2030 wordt uitgegaan van een sterk fietsnetwerk, een kwaliteitssprong voor het openbaar vervoer en een netwerk voor gemotoriseerd verkeer met een hoofdstructuur en regionale aansluitingen, die beide functioneren met de gewenste afwikkelingssnelheid. Binnen de netwerken vormen kwaliteitsvolle knooppunten de ruggengraat van een combimobiliteitssysteem.

In het Routeplan 2030 worden voor de netwerken en de verknoping een aantal kwaliteitseisen vastgelegd. Elk mobiliteitsproject en -maatregel in de Vervoerregio moet hieraan voldoen: een aandachtspunt bij alle realisaties in de toekomst en een gedeelde verantwoordelijkheid van alle wegbeheerders en mobiliteitsaanbieders.

Het spreekt voor zich dat verkeersveilige uitvoering een basisvoorwaarde is.

Het fietsnetwerk wordt aangepast en gerealiseerd volgens de kwaliteitseisen fiets en deze worden toegepast bij alle toekomstige projecten (zie Routeplan 2030 p.57)	continu	n.v.t.	Alle wegbeheerders	P.M.
Het netwerk openbaar vervoer wordt aangepast en gerealiseerd volgens de kwaliteitseisen OV en deze worden toegepast bij alle toekomstige projecten (zie Routeplan 2030 p.44)	Continu	n.v.t.	Alle infrastructuurbeheerders en OV-aanbieders	P.M.
Het netwerk van mobiliteitsknooppunten wordt aangepast en gerealiseerd volgens de kwaliteitseisen en prestatie-eisen en deze worden toegepast bij alle toekomstige projecten (zie Routeplan 2030 p.23 e.v.) incl. de optimalisatie afgestemd op de functie in de netwerken.	Continu	n.v.t.	Alle knooppuntbeheerders	P.M.

Het hoofdwegennet en dragend wegennet wordt aangepast en gerealiseerd volgens de inrichtingsprincipes hoofdwegennet en inrichtingsprincipes dragend wegennet en deze worden toegepast bij alle toekomstige projecten (AWV; https://wegenverkeer.be/zakelijk/documenten/ontwerprichtlijnen/robuust-wegennet)	Continu	n.v.t.	Alle wegbeheerders	P.M.
--	---------	--------	--------------------	------

Belangrijk bij de lezing van dit actieplan is dat de focus eerder op de strategische projecten en missing links dan op de volledigheid van het pakket. Dit strategisch actieplan is dus eerder een niet-limitatieve opsomming.

FIETS

Er werden de afgelopen decennia reeds grote stappen voorwaarts gezet op vlak van fietsen. Dit zowel wat de fietsinfrastructuur betreft als de verscheidenheid aan fietsen en de groeiende elektrificatie. Dit beïnvloedde de publieke opinie sterk en maakt de fiets vandaag terug een concurrentieel vervoersmiddel. In de Vervoerregio Antwerpen wordt hierop voortgebouwd en wordt een versnelling hoger geschakeld in het realiseren van fietsvoorzieningen.

Fietsnelwegen als ruggengraat

We zetten in op het verder uitbouwen van een kwaliteitsvolle regionale fietsinfrastructuur. Voor de fietsnelwegen werken we de missing links weg en optimaliseren (kwaliteitssprong) we de bestaande trajecten (op vlak van maatvoering, punctuele knelpunten, type verharding, tracéoptimalisaties,...). Ook worden de aansluitingen van lokale fietsroutes op deze fietsnelwegen uitgewerkt en/of verbeterd. Met de grote infrastructuurwerken die de Vervoerregio Antwerpen te wachten staan, wordt er, vanuit minder-hinder perspectief, ook prioritair ingezet op enkele missing links in het onderliggende fietsnetwerk, die een impact hebben op het ruimere projectgebied. Er kan onderzocht worden of bijkomende fietsverbindingen (bv. tangentieel) op het gepaste niveau moeten worden toegevoegd aan het voorgestelde netwerk.

F14 vanaf ringfietspad Antwerpen naar Kalmthout en Essen	M (3-6 jaar)	Studie	Wegbeheerder, evt. i.s.m. provincie, AWV en/of Lantis	€
F13 vanaf ringfietspad Antwerpen naar Boom	M (3-6 jaar)	Uitvoering	Wegbeheerder, evt. i.s.m. provincie, AWV en/of Lantis	€€
F12 vanaf ringfietspad Antwerpen naar het havengebied	M (3-6 jaar)	Uitvoering	Wegbeheerder, evt. i.s.m. provincie, AWV en/of Lantis	€€
F11 vanaf ringfietspad Antwerpen naar Lier	M (3-6 jaar)	Studie	Wegbeheerder, evt. i.s.m. provincie, AWV en/of Lantis	€€
F4 vanaf ringfietspad Antwerpen naar Beveren en Gent	M (3-6 jaar)	Planning	Wegbeheerder, evt. i.s.m. provincie, AWV en/of Lantis	€€

<i>F425 - missing link in Zwijndrecht tussen N70 en E34 (naast spoor)</i>	<i>M (3-6 jaar)</i>	<i>Studie</i>	<i>Wegbeheerder, evt. i.s.m. provincie, AWV en/of Lantis</i>	<i>€€</i>
<i>F41 – missing link tussen E34-west en project Oosterweel-Linkeroever</i>	<i>M (3-6 jaar)</i>	<i>Uitvoering</i>	<i>aMT</i>	<i>€€</i>
<i>Noord-Zuid as Burchtse weel (Zwijndrecht) – F41- Connectie van omliggende omgeving naar deze fietssnelwegen uitwerken</i>	<i>M (3-6 jaar)</i>	<i>Advies / vermeld in RP2030</i>	<i>Wegbeheerder</i>	<i>€</i>
<i>Kleine Bareel Merksem/Brasschaat – F14 - Connectie van omliggende omgeving naar deze fietssnelwegen uitwerken</i>	<i>M (3-6 jaar)</i>	<i>Advies / vermeld in RP2030</i>	<i>Wegbeheerder</i>	<i>€</i>
<i>Keizershoek Merksem – F14 - Connectie van omliggende omgeving naar deze fietssnelwegen uitwerken</i>	<i>M (3-6 jaar)</i>	<i>Advies / vermeld in RP2030</i>	<i>Wegbeheerder</i>	<i>€</i>
<i>Wilgehoevestraat Ekeren – F12 - Connectie van omliggende omgeving naar deze fietssnelwegen uitwerken</i>	<i>M (3-6 jaar)</i>	<i>Advies / vermeld in RP2030</i>	<i>Wegbeheerder</i>	<i>€</i>
<i>Opwaarderen fietsverbinding Collegelaan Deurne (missing link op fietssnelweg F107) - De Nieuwe Rand - Quick Win</i>	<i>M (3-6 jaar)</i>	<i>Verkenning</i>	<i>Wegbeheerder</i>	<i>€</i>
<i>Fietsbrug over Merksemsebaan – Deurnesteenweg (Deurne) in verlengde van nieuwe Hoogmolenbrug - De Nieuwe Rand - Quick Win</i>	<i>M (3-6 jaar)</i>	<i>Verkenning</i>	<i>Wegbeheerder</i>	<i>€€</i>

BFF - fietsvoorzieningen

Ook tussen de kernen en van/naar knooppunten vinden relatief veel fietsverplaatsingen plaats. Het creëren van vrijliggende fietspaden naast verbindingswegen of wegen waar de maximum snelheid meer dan 50 km/u bedraagt, is daarbij het uiteindelijke streefdoel. Indien dit niet haalbaar of wenselijk blijkt, realiseren we hier parallelle fietspaden. Ook hier kan een focus gelegd worden bv. vanuit het perspectief ‘Minder-Hinder’ bij grote infrastructuurprojecten.

<i>Integrale aanpak A12: fietsvoorzieningen – zie ook bij de andere modi</i>		<i>Verkenning / Studie</i>	<i>Wegbeheerder i.s.m. gemeenten, De Lijn, ...</i>	<i>Projectsp.</i>
<i>Vrijliggende fietspaden naast elke verbindingsweg (indien niet haalbaar of wenselijk blijkt: realisatie van parallelle fietsroutes)</i>	<i>M (3-6 jaar)</i>	<i>Advies / vermeld in RP2030</i>	<i>Wegbeheerder</i>	<i>€€</i>
<i>Selectie van BFF ondergaat verhoogde (A-net) kwaliteitseisen (vnl. tussen belangrijke knooppunten) NB : de richtlijnen in het Fietsvademeccum zijn ondertussen op deze manier aangepast en kunnen worden gehanteerd bij toekomstige projecten.</i>	<i>K (<3jaar)</i>	<i>Advies / vermeld in RP2030</i>	<i>Wegbeheerder</i>	<i>€</i>

Wegwerken van de grote barrières

zoals waterwegen en autosnelwegen

Momenteel bevinden er zich voor fietsers in de Vervoerregio Antwerpen her en der grote barrières ten gevolge van spoor-, snel- of waterwegen die we met voorrang willen aanpakken. De Schelde en de barrières in de haven zijn hiervan typevoorbeelden, evenals de zone rond de Antwerpse Ring. De inzet van versterkte en bijkomende veerverbindingen (oever naar oever) over water, gekoppeld aan de uitbreiding van het fietsnetwerk, zijn oplossingen die al op korte termijn kunnen worden ingevoerd. Het aantal en de exacte locatie moet verder worden onderzocht.

<i>Verhoging frequentie veerdienst</i>	<i>K (<3jaar)</i>	<i>Advies / vermeld in RP2030</i>	<i>MDK, DVW</i>	<i>P.M. (*)</i>
<i>Scheldefietsbrug (in afwachting kan een bijkomend veer worden voorzien t.h.v. de Kennedytunnel).</i>	<i>L (>6jaar)</i>	<i>Planning</i>	<i>DVW, Stad Antwerpen, MDK</i>	<i>€€€€</i>
<i>Extra fietstunnel Oosterweel</i>	<i>L (>6jaar)</i>	<i>Studie</i>	<i>Lantis, Stad Antwerpen, DVW</i>	<i>€€€€</i>
<i>Fietstunnel onder kanaaldok i.k.v. 2de Tijsmanstunnel (in afwachting bekijken of een fietsveer kan worden voorzien i.p.v. de fietsverbinding Lillobrug vandaag)</i>		<i>Studie</i>	<i>Lantis, AWV, ...</i>	<i>Projectsp.</i>
<i>Fietsveer Lillo - Liefkenshoek (bestendigen / uitbreiden / ...)</i>		<i>Studie</i>	<i>MDK / DVW</i>	<i>P.M. (*)</i>
<i>Binnen de geselecteerde leefbaarheidsprojecten rondom de R1 wordt de barrièrewerking van de Ring en de radiale snelwegen maximaal weggewerkt : bv. Ringpark Zuid, project Oosterweel, Groene Vesten, enz. Dit gebeurt met (bijkomende) ongelijkgrondse kruisingen en 'Groene Nerven'</i>		<i>Studie / stapsgewijze uitvoering</i>	<i>Diverse wegbeheerders</i>	<i>P.M.</i>
<i>Verkleinen van de barrièrewerking van de E34 t.h.v. de Waaslandhaven.</i>	<i>M (3-6 jaar)</i>	<i>Studie</i>	<i>Wat moet hier nog gebeuren? AMT – lopend project Complex E34 West met voorgesteld scenario fietsnetwerk AMT, PoAB, AWV</i>	<i>Projectsp.</i>

()vereist significante en recurrente operationele uitgaven*

Inzetten op fietsaantrekkelijke dorpen en steden

Zeker voor kortere verplaatsingen (tot ca. 5 km) in en naar de eigen woonkern moet de fiets de meest vanzelfsprekende keuze worden, zowel in de urbane zone als erbuiten. Daarvoor wordt ingezet op fietsaantrekkelijke dorpen en steden. Het centrum van Antwerpen vraagt extra aandacht met veilige fietsroutes van de rand van de stad tot in het centrum.

<i>Fietsverbindingen in het urbane gebied / centrum van Antwerpen</i>	<i>K (<3jaar)</i>	<i>Advies / vermeld in RP2030</i>	<i>Stad Antwerpen en wegbeheerders</i>	<i>€</i>
<i>Inrichten van aangename publieke ruimte voor voetgangers en fietsers in de hele regio</i>	<i>K (<3jaar)</i>	<i>Advies / vermeld in RP2030</i>	<i>Lokaal: wegbeheerder en beheerder publieke ruimte</i>	<i>€</i>
<i>Omvormen woonstraten naar veilig gemengd fietsen (fietsstraten, fix the mix, ...)</i>	<i>K (<3jaar)</i>	<i>Advies / vermeld in RP2030</i>	<i>Wegbeheerder</i>	<i>€</i>

Inzetten op fietsveilige bedrijvenzones (incl. de Antwerpse haven)

In en rondom bedrijvenzones wordt extra aandacht besteed aan de veiligheid van fietsers en het creëren van kwaliteitsvolle verbindingen tot aan de bedrijfspoot. Vaak zijn de bedrijvenzones zelf minder goed ontsloten voor de fiets, waardoor fietsers zich in de laatste kilometers moeten mengen met o.a. het vrachtverkeer.

In het havengebied is het fietsnetwerk minder fijnmazig omwille van de grootschalige bedrijfssites en aanwezige barrières (spoorwegen, dokken, sluizen). Om de fietsbereikbaarheid van de haven verder te verbeteren wordt ingezet op het opheffen van zulke barrières (zie ook hierboven voor bv. E34). Die bevinden zich zowel aan de randen van de haven (A12 en E34/N49) als in het havengebied zelf (Kanaaldok, Schelde). Het Masterplan Fietsinfrastructuur van Port of Antwerp-Bruges is een uitgebreid investeringsprogramma dat tot doel heeft om de komende 10 jaar de fietsinfrastructuur in het havengebied naar een hoger niveau te tillen.

<i>Veilige en kwaliteitsvolle verbindingen in bedrijvenzones</i>	<i>K (<3jaar)</i>	<i>Advies / vermeld in RP2030</i>	<i>Lokaal</i>	<i>€</i>
<i>Veilige en kwaliteitsvolle verbindingen in en naar de haven</i>	<i>M (3-6 jaar)</i>	<i>Advies / vermeld in RP2030</i>	<i>Port of Antwerp-Bruges / AWV / AMT / Wegbeheerder</i>	<i>€€</i>
<i>Masterplan Fietsinfrastructuur Port of Antwerp-Bruges incl. charter fietsbeleid Polder en Noorderkempem</i>	<i>K (<3jaar)</i>	<i>Uitvoering</i>	<i>PoAB en wegbeheerders</i>	<i>€€</i>

Aandacht voor verkeersveiligheid

Door het aanpassen van de punten op het wegennetwerk waar veel fietsongevallen gebeuren, verhoogt de verkeersveiligheid en de aantrekkelijkheid van de modus Fiets.

<i>Aanpakken van zwarte punten</i>	<i>K (<3jaar)</i>	<i>Verkenning</i>	<i>Wegbeheerder</i>	<i>€</i>
------------------------------------	----------------------	-------------------	---------------------	----------

Onderhoud van de bestaande infrastructuur

Door regulier onderhoud blijft de kwaliteit van het BFF op aanvaardbaar niveau. De prioriteiten zullen worden bepaald volgens de BFF-categorie, de lokale investeringen in fietsbeleid en de huidige comfortscore

<i>Kwaliteit van het huidige BFF wordt op peil gehouden</i>	<i>K (<3jaar)</i>	<i>Studie</i>	<i>Wegbeheerder</i>	<i>€</i>
---	----------------------	---------------	---------------------	----------

OPENBAAR VERVOER; NETWERKEN INCL. AANBOD

Op het vlak van openbaar vervoer kiest de VRA voor een echte kwaliteitssprong. De Vlaamse mobiliteitsvisie 'Basisbereikbaarheid' dient hiervoor als kapstok: een efficiënt kernnet op de drukke verbindingen, verknoping van een aanvullend net en van feederlijnen in sterke overstappunten (Hoppinpunten) en het combineren van verschillende vervoerswijzen.

Een performant openbaar vervoernetwerk, dat wordt gekenmerkt door sterke kwaliteitseisen, vormt m.a.w. een hoeksteen van de mobiliteitsvisie in het Routeplan 2030. Dit ambitieuze openbaar-vervoernet zal niet van de ene dag op de andere worden uitgebouwd; een gefaseerde aanpak van weloverwogen maatregelen is aangewezen.

In een eerste stap wordt de kwaliteit van het bestaande OV, al dan niet ondertussen bijgestuurd in kader van de visie Basisbereikbaarheid, sterk verbeterd. Hiervoor worden in het Routeplan 2030 kwaliteitseisen geformuleerd. De kwaliteit en betrouwbaarheid zijn van belang voor alle lijnen; basisbereikbaarheid gaat immers uit van een overstapmodel, de kwaliteit van elke link én de overstap zijn in dergelijke benadering cruciaal. Een goede doorstroming is in deze dus een belangrijke basisvoorwaarde, niet alleen om de betrouwbaarheid te verzekeren, maar ook om de efficiëntie van het systeem sterk te verhogen (inzet voertuigen, chauffeurs, brandstof, enz.). De Vervoerregio heeft immers een belangrijke rol te vervullen inzake de besteding van de middelen OV (portefeuilles kernnet, aanvullend net, Vervoer op Maat).

Daarnaast doet het Routeplan 2030 ook uitspraken aangaande het materieel: kwaliteitsvolle bussen en trams en performante exploitatievoorwaarden: sporen, tractie, stelplaatsen, enz....

Voor het treinverkeer adviseert de VRA o.a. om een sterk voorstadsnet (S-lijnen) met een hogere frequentie/capaciteit uit te bouwen en wordt een aantal aanvullingen voor het netwerk en de stations beschreven.

<i>Gefaseerd invoeren van het Vervoersplan met Kernnet, aanvullend net en VoM volgens de principes van Basisbereikbaarheid als voorloper van het toekomstige OV-netwerk volgens het Routeplan 2030.</i>	<i>K (<3jaar)</i>	<i>Uitvoering</i>	<i>De Lijn</i>	<i>BGI (*)</i>
<i>Onderhoud en capaciteit van de netwerken: stelplaatsen, tractiestations en robuuste netwerken: het OV-netwerk op orde stellen.</i>	<i>Doorlopend</i>	<i>Onderzoek / uitvoering</i>	<i>De Lijn i.s.m. wegbeheerders</i>	<i>Projectspec. (*)</i>
<i>Personeel en materieel</i>	<i>Doorlopend</i>	<i>Nvt.</i>	<i>De Lijn</i>	<i>Projectspec. (*)</i>

()vereist significante en recurrente operationele uitgaven*

Internationaal en Interregionaal OV-netwerk

De Vervoerregio Antwerpen gaat voor snelle en directe internationale verbindingen naar alle omliggende (buitenlandse) steden en luchthavens met Antwerpen Centraal als internationale knoop. Dit internationale netwerk wordt aangevuld met sterke interregionale verbindingen met de omliggende Vlaamse en Nederlandse regio's aan de hand van interregionale treinen die halteren in de belangrijkste knooppunten in de Vervoerregio Antwerpen. Daarbovenop voorziet het Routeplan 2030 een netwerk van interregionale shuttlebussen met A-net kwaliteit, gekoppeld aan de belangrijkste knooppunten van de eigen en de omringende regio's met o.a. strategisch gekozen P+R's.

Trein

Het potentieel van een interregionale verbinding vanuit Boom naar Mechelen (heraanleg spoorbocht via Willebroek) dient onderzocht te worden. Daarbij worden de beleidsbeslissingen over de ontwikkeling van het sneltramsysteem Brussel – Breendonk (Brabantnet) mee bekeken. De relatie met en de afstemming tussen de mobiliteitsknopen Boom en Willebroek vragen bijkomende aandacht.

Onderzoek moet uitwijzen of een uitbouw van het spoor van Antwerpen-Berchem naar Gent (3e spoor) noodzakelijk is.

<i>Boom-Mechelen: We onderzoeken het potentieel en de infrastructurele impact (heraanleg spoorbocht via Willebroek) van een interregionale verbinding vanuit Boom naar Mechelen.</i>	<i>K (<3jaar)</i>	<i>Advies / vermeld in RP2030</i>	<i>NMBS/Infrabel i.s.m. VRA</i>	
<i>Studie Capaciteitsverhoging infrastructuur tussen Antwerpen en Gent</i>	<i>M (3-6 jaar)</i>	<i>Advies / vermeld in RP2030</i>	<i>NMBS/Infrabel i.s.m. VRA</i>	<i>€€</i>

Bus

Vooraf op de corridors waar onvoldoende spoorverbindingen zijn zal het potentieel van snelwegshuttles, die snel en direct via de snelweg naar en van de urbane zone rijden, worden onderzocht. Op lange termijn kan er worden gekeken naar het versporen van deze corridors om toe te werken naar een stevig spoornetwerk in de regio.

Op de Zuidelijke en (vooral) Westelijke corridors van de Vervoerregio moeten de opties omtrent snelwegshuttles uitgebreide bekeken worden in afstemming met nabijgelegen regio's (respectievelijk Mechelen (/Vlaamse Rand) en Waasland).

<i>Snelwegshuttles: onderzoek naar het potentieel van snelwegshuttles</i>	<i>K (<3jaar)</i>	<i>Advies / vermeld in RP2030</i>	<i>De Lijn i.s.m. VRA</i>	
<i>Snelwegshuttles: onderzoek naar de technische haalbaarheid en nodige infrastructurele aanpassingen van snelwegshuttles.</i>	<i>M (3-6 jaar)</i>	<i>Verkenning</i>	<i>AWV/dOMG/De Lijn AWV, lokale besturen, stad Antwerpen, Lantis, provincie</i>	
<i>Snelwegshuttles: onderzoek naar de mogelijkheden om snelweghaltes te voorzien (juridisch, infrastructureel en locatieonderzoek).</i>	<i>M (3-6 jaar)</i>	<i>Verkenning</i>	<i>AWV/dOMG/De Lijn AWV, lokale besturen, stad Antwerpen, Lantis, provincie</i>	
<i>Snelwegshuttle bus E34 vanaf P+R De Haan (Zoersel) + Oelegem langs de E34;</i>	<i>M (3-6 jaar)</i>	<i>Advies / vermeld in RP2030</i>	<i>De Lijn</i>	<i>€€€€</i>

<i>Snelwegshuttle bus A12 Antwerpen - Zandvliet A12 noord en P+R A12 Stabroek</i>	<i>M (3-6 jaar)</i>	<i>Advies / vermeld in RP2030</i>	<i>De Lijn</i>	<i>€€</i>
<i>Snelwegshuttle bus E19 Antwerpen - Rumst Vanaf P+R Kontich langs de E19 en de Craeybeckxtunnel.</i>	<i>M (3-6 jaar)</i>	<i>Advies / vermeld in RP2030</i>	<i>De Lijn</i>	<i>€€</i>
<i>Snelwegshuttle bus E19 Noord</i>	<i>M (3-6 jaar)</i>	<i>Advies / vermeld in RP2030</i>	<i>De Lijn</i>	<i>€€</i>
<i>Vanaf P+R Massenhoven langs de E313;</i>	<i>M (3-6 jaar)</i>	<i>Advies / vermeld in RP2030</i>	<i>De Lijn</i>	<i>€€</i>
<i>Aanvullen met (private) langeafstandsbusmaatschappijen om de bereikbaarheid (internationaal) te verbeteren en autoverplaatsingen te beperken. Netwerk en overstappunten aan de rand van de stad verder te bepalen.</i>	<i>M (3-6 jaar)</i>	<i>Advies / vermeld in RP2030</i>	<i>i.s.m. private aanbieders</i>	<i>BGI</i>

Een regionaal OV-netwerk met A-net kwaliteit

We bouwen aan een regionaal netwerk met voorstadstreinen die met een hoge frequentie (4 per uur en minimaal 2 per uur op de 'uitlopers') goed gelegen stations onderling verbinden en de verbinding vormen met de urbane zone. We willen de lijnen en knopen versterken en uitbreiden. Een sneltram van A-netkwaliteit in de urbane zone wordt gekoppeld aan de belangrijkste urbane knooppunten en de instappunten aan de randen. Dit alles wordt aangevuld met een sterk regionaal netwerk van HOV-bussen.

Trein

Op de bestaande spoorcorridors in de regio wil de Vervoerregio het aanbod van de voorstadstreinen versterken. Het streefdoel is om op deze lijnen een frequentie van 4x per uur te realiseren, met een frequentie van minstens 2x per uur op de uitlopers en op de korte termijn.

Onderzoek zal worden gedaan naar het potentieel van een bediening op het Ringspoor, al dan niet met (nieuwe) 'antennes' voor personenvervoer naar bv. havenhubs op zowel linker- als rechteroever en/of bestemmingen in de verstedelijkte rand rondom de stad Antwerpen (bv. Brasschaat en St-Job). Dit Ringspoor heeft een duidelijke link met de sterke interregionale knopen t.h.v. Luchtbal, Schijnpoort, Berchem en Antwerpen-Zuid. Over deze knopen werd in het kader van de 'Grote Verbinding' studiewerk opgestart. Daarin zal verder uitspraak gedaan worden over de wijze waarop deze 4 interregionale mobiliteitsknopen zullen worden ontwikkeld. In deze studies moet aandacht gaan naar het potentieel van deze verbinding, de infrastructurele impact alsook de relatie tot de rest van het (OV-)netwerk.

We onderzoeken ook het potentieel van een aantal mogelijke nieuwe (of te heropenen) stations.

<i>Versterken en uitbreiden van het voorstadsnet (S-treinen) (lijnen, frequenties, ...): Frequentieverhoging S-treinen naar 4x per uur</i>	<i>K (<3jaar)</i>	<i>Advies / vermeld in RP2030</i>	<i>NMBS / Infrabel</i>	
--	----------------------	-----------------------------------	------------------------	--

<i>Ringspoor: opstart studie ringspoor - centraal deel = Luchtbal – Zuid - in relatie met de interregionale mobiliteitsknopen Zuid - Berchem - Schijnpoort en Luchtbal. In deze studies moet aandacht gaan naar het potentieel van deze verbinding, de infrastructurele impact alsook de relatie tot de rest van het (OV-)netwerk. Afstemming met onderzoek naar Brialmonttangente als OV-corridor (zie hieronder)</i>	<i>K (<3jaar)</i>	<i>Advies / vermeld in RP2030</i>	<i>NMBS / Infrabel i.s.m. team Intendant en wegbeheerders</i>	<i>€€€€</i>
<i>Ringspoor: Studie S-net spoorsegment naar de havenhubs incl. stations: De mogelijkheid van een nieuwe voorstadstreinverbinding tussen de havenhub op Linkeroever (voor ontsluiting van de Waaslandhaven) en een havenhub op Rechteroever (bij toekomstig Logistiek Park Schijns) wordt open gehouden. Indien dit voor Linkeroever een probleem vormt, kan de mobiliteitsknoop Station Beveren alternatief als hub functioneren richting de haven, mits een goede verknoping met het OV-netwerk richting Waaslandhaven.</i>	<i>L (>6jaar)</i>	<i>Advies / vermeld in RP2030</i>	<i>Infrabel/NMBS i.s.m. PoAB</i>	<i>€€</i>
<i>Ringspoor: Studie S-net spoorsegment naar P+R Sint-Job incl. stations: de Vervoerregio onderzoekt de mogelijkheden om een voorstadstrein in te richten langs het HSL-spoortracé. Als voorafname van deze spoorverbinding kan reeds ingezet op snelwegshuttles via de E19</i>	<i>L (>6jaar)</i>	<i>Advies / vermeld in RP2030</i>	<i>Infrabel / NMBS i.s.m. lokale besturen</i>	<i>€€</i>
<i>Studie (her)opening stations op bestaande lijnen: Linkeroever en Hemiksem Werkplaatsen</i>			<i>Infrabel / NMBS i.s.m. lokale besturen</i>	

Bus

De in het Routeplan 2030 opgegeven kwaliteitseisen op vlak van snelheid, frequentie, exploitatieperiode, betrouwbaarheid (met de nadruk op stiptheid), aansluitingen en uitstraling worden toegepast minstens op de HOV-lijnen in de regio. Deze lijnen krijgen het kwaliteitslabel "A-net". Dat staat op die manier in voor hoogfrequent, snel, comfortabel en betrouwbaar openbaar vervoer binnen de hele Vervoerregio Antwerpen. Met de A-net-kwaliteitskenmerken wordt het hoge ambitieniveau onderstreept wat betreft openbaar vervoer (spoorgebonden en bus). Deze eisen gelden zowel op vlak van infrastructuur als op vlak van de uitvoering van dat aanbod. Specifiek voor A12 tussen Antwerpen en Boom wordt dit vormgegeven binnen de geïntegreerde aanpak voor deze corridor. Aandacht hier gaat ook uit naar verknoping t.h.v. de geselecteerde knooppunten en de aansluiting op zowel het treinnet als de geplande sneltram A12 (Vervoerregio's Vlaams Brabant en Mechelen). De wijze van verknoping op termijn van regionale buslijnen van/naar Antwerpen op (minstens twee van de vier) interregionale knopen Luchtbal, Schijnpoort, Berchem en Zuid is ook een onderzoeksvraag. De knopen worden onderling verbonden via een (in eerste instantie) hoogfrequente buscorridor (de Brialmont-tangente). Pas op het moment dat de interregionale knopen op de Brialmont-tangente voldoende kwaliteitsvol functioneren (op het gebied van ruimte, beleving en verbinding- en overstapkwaliteit) wordt de aanwezigheid van de regionale buslijnen in het centrum van Antwerpen uitgefaseerd.

<i>Onderzoek Brialmonttangente als openbaar-vervoer-corridor; afstemming met onderzoek naar Ringspoor (zie hierboven)</i>		<i>Verkenning/studie</i>	<i>Openbaar-vervoerexploitanten en Wegbeheerders</i>	<i>Projectspecifiek</i>
<i>Integrale aanpak A12 (Antwerpen – Boom) – zie ook elders</i>	<i>K / M / L</i>	<i>Verkenning / Studie / stapsgewijze uitvoering</i>	<i>Wegbeheerder i.s.m. gemeenten, De Lijn, ... (andere actoren i.f.v. principebeslissingen)</i>	<i>Projectspecifiek</i>

HOV bus N1 N1 Antwerpen - Merksem Keizershoek - Brasschaat - Maria-ter-Heide	M (3-6 jaar)	Advies / vermeld in RP2030	De Lijn i.s.m. lokale besturen en wegbeheerder(s)	Projectspecifiek.
HOV bus A12 (Antwerpen – Zandvliet) A12 Antwerpen - Havana - Stabroek - Berendrecht - Zandvliet - Lillo	M (3-6 jaar)	Advies / vermeld in RP2030	De Lijn i.s.m. lokale besturen en wegbeheerder(s)	Projectspecifiek.
HOV bus E313/E34 Antwerpen - P+R Ranst - Oelegem - P+R De Haan - Turnhout	M (3-6 jaar)	Advies / vermeld in RP2030	De Lijn i.s.m. lokale besturen en wegbeheerder(s)	Projectspecifiek.
HOV bus Antwerpen - N116 Borsbeek - Wommelgem - Ranst - Broechem	M (3-6 jaar)	Advies / vermeld in RP2030	De Lijn i.s.m. lokale besturen en wegbeheerder(s)	Projectspecifiek
HOV bus N114 Antwerpen Ekeren - Hoevenen	M (3-6 jaar)	Advies / vermeld in RP2030	De Lijn i.s.m. lokale besturen en wegbeheerder(s)	Projectspecifiek
HOV bus N173 Antwerpen - Kontich	M (3-6 jaar)	Advies / vermeld in RP2030	De Lijn i.s.m. lokale besturen en wegbeheerder(s)	Projectspecifiek .
HOV bus N115 Luchtbal - Merksem - Schoten - Sint-Job	M (3-6 jaar)	Advies / vermeld in RP2030	De Lijn i.s.m. lokale besturen en wegbeheerder(s)	Projectspecifiek
HOV bus Antwerpen - N12 Wijnegem - Schilde - Sint-Antonius-Zoersel	M (3-6 jaar)	Advies / vermeld in RP2030	De Lijn i.s.m. lokale besturen en wegbeheerder(s)	Projectspecifiek.
HOV bus UZA - Kontich - Lint - Lier	M (3-6 jaar)	Advies / vermeld in RP2030	De Lijn i.s.m. lokale besturen en wegbeheerder(s)	Projectspecifiek.
HOV bus Broechem - Emblem - Lier	M (3-6 jaar)	Advies / vermeld in RP2030	De Lijn i.s.m. lokale besturen en wegbeheerder(s)	Projectspecifiek.
HOV bus N11 Antwerpen - Brasschaat - Ekeren - Donk - Kapellen	M (3-6 jaar)	Advies / vermeld in RP2030	De Lijn i.s.m. lokale besturen en wegbeheerder(s)	Projectspecifiek.
HOV bus N11 Antwerpen - Brasschaat/Ekeren Donk - Wuustwezel	M (3-6 jaar)	Advies / vermeld in RP2030	De Lijn i.s.m. lokale besturen en wegbeheerder(s)	€€
HOV bus N41 Lammerenberg - Oostmalle	M (3-6 jaar)	Advies / vermeld in RP2030	De Lijn i.s.m. lokale besturen en wegbeheerder(s)	Projectspecifiek
HOV bus N14 Duffel - Lier	M (3-6 jaar)	Advies / vermeld in RP2030	De Lijn i.s.m. lokale besturen en wegbeheerder(s)	Projectspecifiek
HOV bus Boom - Terhagen - Rumst	M (3-6 jaar)	Advies / vermeld in RP2030	De Lijn i.s.m. lokale besturen en wegbeheerder(s)	Projectspecifiek.

<i>HOV bus Boechout - Lier</i>	<i>M (3-6 jaar)</i>	<i>Advies / vermeld in RP2030</i>	<i>De Lijn i.s.m. lokale besturen en wegbeheerder(s)</i>	<i>Projectspecifiek</i>
<i>HOV bus E313 Antwerpen + P+R Ranst + P+R Zandhoven - Zandhoven</i>	<i>M (3-6 jaar)</i>	<i>Advies / vermeld in RP2030</i>	<i>De Lijn i.s.m. lokale besturen en wegbeheerder(s)</i>	<i>Projectspecifiek.</i>

Tram

Minimaal op de (premetro-gelinkte) M-lijnen worden de kwaliteitseisen op vlak van snelheid, frequentie, exploitatieperiode, betrouwbaarheid (met de nadruk op stiptheid), aansluitingen en uitstraling toegepast. Deze lijnen krijgen het kwaliteitslabel “A-net”. Dat staat op die manier in voor hoogfrequent, snel, comfortabel en betrouwbaar openbaar vervoer binnen de hele Vervoerregio Antwerpen. Met de A-net-kwaliteitskenmerken wordt het hoge ambitieniveau wat betreft openbaar vervoer onderstreept, zowel op vlak van infrastructuur-als op vlak van de uitvoering van dat aanbod. Zeker in de urbane zone is het sterk verbeteren van de doorstromingssnelheid op het sneltramnet een cruciale vereiste en de eerste stap. De slaagkans van het hele systeem staat of valt immers met de kwaliteit van het centrale deel ervan. Hiervoor wordt een doorstromingsprogramma uitgewerkt; enkele prioritaire assen werden reeds geselecteerd. Op een aantal plekken met een complexe doorstromingsproblematiek wordt bekeken of plaatselijke tunnels een oplossing kunnen zijn.

In de opbouw van het netwerk wil de Vervoerregio snel de bestaande maar ongebruikte premetrotunnels onder de Kerkstraat en Pothoekstraat volledig in gebruik nemen. Daarnaast is er bijkomend onderzoek nodig naar een nieuwe tunnelverbinding vanaf het huidige premetrostation “Astrid” via de binnenstad tot aan het interregionale knooppunt Zuid. De noodzaak voor een dergelijke verbinding is velerlei. De voornaamste redenen zijn het wegwerken van het huidige capaciteitsprobleem op de enige tramverbinding tussen “Astrid” en “Groenplaats” en het beter verbinden van het zuidelijke deel van de Vervoerregio met het Antwerpse stadscentrum en de knoop Antwerpen-Centraal.

Een sterke basis kan vervolgens worden uitgebreid met nieuwe lijnen. Zo worden in het Routeplan 2030, naast de uitbouw van een sterk HOV-netwerk, een aantal kansrijke tramverlengingen vermeld die verder zullen worden onderzocht.

<i>Premetrokoker Astrid - Groenplaats - Antwerpen Zuid</i>	<i>L (>6jaar)</i>	<i>Studie</i>	<i>De Lijn i.s.m. lokale besturen en wegbeheerder(s)</i>	<i>€€€€ (*)</i>
<i>Doorstroming alle M-lijnen</i>	<i>M (3-6 jaar)</i>	<i>Advies / vermeld in RP2030</i>	<i>De Lijn i.s.m. lokale besturen en wegbeheerder(s)</i>	
<i>Vlotte verbinding tram 10 - Wijnegem tot P+R Schoonselhof</i>	<i>K (<3jaar)</i>	<i>Advies / vermeld in RP2030</i>	<i>De Lijn i.s.m. lokale besturen en wegbeheerder(s)</i>	
<i>Vlotte verbinding tram 1 - Zuid tot P+R Luchtbal</i>	<i>K (<3jaar)</i>	<i>Advies / vermeld in RP2030</i>	<i>De Lijn i.s.m. lokale besturen en wegbeheerder(s)</i>	
<i>Vlotte verbinding tram 8 - Astrid - P+R Wommelgem</i>	<i>K (<3jaar)</i>	<i>Advies / vermeld in RP2030</i>	<i>De Lijn i.s.m. lokale besturen en wegbeheerder(s)</i>	
<i>Doorstroming M3 en M7</i>	<i>K (<3jaar)</i>	<i>Advies / vermeld in RP2030</i>	<i>De Lijn i.s.m. lokale besturen en wegbeheerder(s)</i>	

Vlotte verbinding lijn 3 Merksem Vlotte verbinding lijn 3 Merksem	K (<3jaar)	Advies / vermeld in RP2030	De Lijn i.s.m. lokale besturen en wegbeheerder(s)	
Tracé tram 5 en verlenging naar Bisschoppenhoflaan	L (>6jaar)	Verkenning	De Lijn i.s.m. lokale besturen en wegbeheerder(s)	€€€€ (*)
Districtentram Zuid	L (>6jaar)	Verkenning	De Lijn i.s.m. lokale besturen en wegbeheerder(s)	€€€(*)
Tram Bisschoppenhoflaan naar een nieuw te bouwen P+R aan de oostzijde van de urbane zone (zoekzone "Houtlaan")	L (>6jaar)	Verkenning	De Lijn i.s.m. lokale besturen en wegbeheerder(s)	€€€(*)
Vlotte verbinding lijn 10 Onderzoek Turnhoutsebaan tussen Cogelsplein en Leeuwantstraat	L (>6jaar)	Verkenning	De Lijn i.s.m. lokale besturen en wegbeheerder(s)	€€
Vlotte verbinding lijn naar Wommelgem rond punt Onderzoek tramtunnel naar Wommelgem via Boterlaarbaan	L (>6jaar)	Verkenning	De Lijn i.s.m. lokale besturen en wegbeheerder(s)	€€€€
Districtentram Noord	L (>6jaar)	Verkenning	De Lijn i.s.m. lokale besturen en wegbeheerder(s)	€€(*)
Onderzoek tracé tram 9 tot multimodale hub Berchem	L (>6jaar)	Studie	De Lijn i.s.m. lokale besturen en wegbeheerder(s)	€€
Tramverlenging tram 1 Silvertopstraat tot P+R Olympiade	L (>6jaar)	Verkenning	De Lijn i.s.m. lokale besturen en wegbeheerder(s)	€€(*)
Tramverlenging van P+R Olympiade tot UZA (Wilrijk met zorg- en onderwijscluster rondom UA, topsportschool en UZA)	L (>6jaar)	Advies / vermeld in RP2030	De Lijn i.s.m. lokale besturen en wegbeheerder(s)	€€(*)
Tramverlenging op E313 tot P+R Ranst (nieuw te bouwen P+R)	L (>6jaar)	Verkenning	De Lijn i.s.m. lokale besturen en wegbeheerder(s)	€€(*)
Ingebruikname premetrokker Pothoek-Kerkstraat	M (3-6 jaar)	Uitvoering	De Lijn i.s.m. lokale besturen en wegbeheerder(s)	BGI

(*) vereist significante en recurrente operationele uitgaven

Lokaal OV-netwerk incl. Vervoer op Maat en deelsystemen

In kernen die niet rechtstreeks aangesloten zijn op het (inter-)regionale A-net van openbaar vervoer (met name kernen in landelijk gebied) zorgt een aanvullend net met lokale feederbuslijnen voor een vlotte en betrouwbare verbinding met dat A-net. De lokale feederlijnen vormen een net van (vaak) aaneengesloten tangentialen en verbinden ook de nabijgelegen kernen met elkaar; ze hebben dus ook een belangrijke bovenlokale functie. Om de integrale Basisbereikbaarheid van de hele vervoerregio te garanderen worden in de (nog) minder ontsloten gebieden naar oplossingen gezocht met Vervoer op Maat incl. deelsystemen. Die VoM vormt als het ware de onderste laag van het openbaar-vervoernetwerk.

De Vervoerregio neemt vanuit de netwerklogica een coördinerende rol op ten aanzien van de uitbouw van deelmobiliteit in de Vervoerregio.

Voor beide vormen van aanbod (vraagafhankelijk Flexvervoer en deelsystemen, beide met een significante, recurrente operationele kost)) heeft de Vervoerregio een budget VoM ter beschikking, dat zal worden ingezet volgens de in de Vervoerregioraad besliste beleidslijnen.

<i>Gefaseerd invoeren van het Aanvullend Net volgens Basisbereikbaarheid. (zie ook OV-1)</i>	<i>K (<3jaar)</i>	<i>Uitvoering</i>	<i>De Lijn</i>	<i>BGI</i>
<i>Voorzien 'vervoer op maat' in minder ontsloten gebieden om de integrale Basisbereikbaarheid van de hele vervoerregio te garanderen.</i>	<i>K (<3jaar)</i>	<i>Advies / vermeld in RP2030</i>	<i>De Lijn</i>	<i>€€ (**)</i>
<i>Faciliteren van private initiatieven: private spelers worden, in samenspraak met de Vervoerregio en binnen de voorziene prestatie-eisen voor de desbetreffende mobiliteitsknoop, gefaciliteerd om aan knooppunten allerhande deelsystemen te exploiteren.</i>	<i>K (<3jaar)</i>	<i>Verkenning</i>	<i>VRA/Lantis</i>	<i>BGI</i>
<i>Uniformiteit bewaken: de uniformiteit rond basisprincipes voor het aanbieden van mobiliteit zoals bijvoorbeeld ordelijk plaatsen van deelsteps, minimale systeemvereisten, principes voor vergunningen, regelgeving/bestekken, ... worden zoveel mogelijk op elkaar afgestemd zonder dat deze van bovenaf opgelegd worden. Op deze manier wordt gegarandeerd dat de verschillende bestuursniveaus voldoende vrijheidsgraden hebben om licenties en regelgeving af te stemmen op de noden van het niveau waarvoor zij verantwoordelijk zijn.</i>	<i>K (<3jaar)</i>	<i>Advies / vermeld in RP2030</i>	<i>VRA</i>	<i>BGI</i>
<i>Deelfietsen aanbieden: het opzetten van een gezamenlijk (e-)deelfietsensysteem voor de Vervoerregio, mede omwille van de minder hinder rond de Oosterweelwerken: We werken met een netwerklogica voor de hele Vervoerregio, waarvoor elektrische deelfietsen worden ingezet aan knooppunten, o.a. afhankelijk van het herkomst- dan wel bestemmingskarakter van het knooppunt. Daarnaast voorzien we volgens de nabijheidslogica in een systeem van gewone deelfietsen die verplaatsingen binnen kernen en mogelijk tussen kernen kunnen invullen.</i>	<i>K (<3jaar)</i>	<i>Uitgevoerd</i>	<i>Lantis</i>	<i>BGI</i>
<i>Deelwagens bij stations- en P+R-mobiliteitsknooppunten in het randstedelijk gebied: aanvulling bij het mobiliteitsaanbod als oplossing voor de last mile</i>	<i>M (3-6 jaar)</i>	<i>Advies / vermeld in RP2030</i>	<i>VRA</i>	<i>BGI</i>
<i>Inkantelen van het 'Collectief Havenvervoer' binnen A-flex platform + uitbreidingen en optimalisaties naar meer vraagsturende systemen: optimalisatie en verdere uitbouw van het I-bus netwerk en andere diensten van collectief havenvervoer; Analyse van het netwerk en screening opportuniteiten / Uitwerken van een aangepaste exploitatie / Opzetten van pilootprojecten</i>	<i>K (<3jaar)</i>	<i>Advies / vermeld in RP2030</i>		
<i>Pilot ridesharing/carpool: uitwerking ridesharing</i>	<i>K (<3jaar)</i>	<i>Advies / vermeld in RP2030</i>		
<i>Aantal door de Waterbus bediende steigers binnen huidige (2023) traject: moet doelgericht verder bekeken worden binnen de Vervoerregio (en omringende Vervoerregio's) vanuit gebruikerspotentieel (woon-werk, schakel in fietsverplaatsing),</i>	<i>M (3-6 jaar)</i>	<i>Advies / vermeld in RP2030</i>	<i>MDK i.s.m. DVW en PoAB</i>	
<i>Uitbreiding van waterbussysteem: zuidelijke uitbreiding van De Waterbus: opzetten van een haalbaarheidsstudie en potentieelonderzoek voor een zuidelijke uitbreiding van De Waterbus voorbij Hemiksem.</i>	<i>M (3-6 jaar)</i>	<i>Verkenning</i>	<i>MDK i.s.m. DVW en PoAB</i>	

<i>Uitbreiding van waterbussysteem: verbinding met Doel: realisatie van een verbinding over water van Doel naar Lillo, kaderend binnen het Verbond voor Linkerscheldeoever (BVR, dd. 30 maart 2022)</i>	<i>M (3-6 jaar)</i>	<i>Verkenning</i>	<i>MDK i.s.m. DVW en PoAB</i>	
<i>Aansluiting vervoer over water met fietsnetwerken</i>	<i>K (<3jaar)</i>	<i>Advies / vermeld in RP2030</i>	<i>Provincie / Lokale besturen</i>	

WEGENNETWERK

Het hoofdwegennet vormt de ruggengraat van het wegennetwerk. Met een aantal strategische infrastructuurwerken wordt deze structuur vervolledigd en wordt een minimale kwaliteit van afwikkeling gegarandeerd. Dit betekent niet dat de hoofdwegen op alle momenten filevrij zijn.

Woonkernen en belangrijke bestemmingen worden via directe en goed doorstromende regionale wegen aangesloten op het hoofdwegennet. Regionale wegen vormen samen met de interlokale wegen het dragend wegennet dat wordt vastgesteld op niveau van de Vervoerregio. De basisprincipes voor de inrichting van dit wegennet werden ondertussen door Vlaanderen bepaald.

Hoofdwegennet

Het hoofdwegennet is erop ingericht om weggebruikers over de hele regio zo lang mogelijk gebruik te laten maken van het snelwegennet. Het hoofdwegennet vormt daarmee de ruggengraat van het wegennetwerk.

Het garanderen van doorstroming op het hoofdwegennet zorgt ervoor dat het verkeer zich niet verplaatst naar het onderliggend wegennet. Dat moet ook het geval zijn bij structurele files en verstoringen zoals incidenten, evenementen en bijzondere weersomstandigheden. Om het mobiliteitssysteem in zijn geheel vlot te laten lopen moeten immers ook de inrichting en het gebruik van het wegennet de doelstellingen van een modal shift ondersteunen, m.a.w. meer gebruik van fiets en openbaar vervoer op het onderliggende wegennet.

Voor de hoofdwegen is het daarbij steeds de ambitie om eerst het huidige wegennet (incl. de geplande uitbreidingen) beter te benutten, vooraleer nieuwe infrastructuur overwogen wordt. Daarbij kan gedacht worden aan het invoeren van spitsstroken, maar evenzeer aan spits mijden of dynamisch verkeersmanagement.

De Vervoerregio volgt de afspraken binnen het Toekomstverbond over de aanleg van de Oosterweelverbinding als vervollediging van een robuust ringsysteem voor de stad incl. een maximale overkapping van de R1. Dit project is ruimer dan enkel een Oosterweeltunnel, omvat ingrijpende aanpassingen aan de aansluitende snelwegen en neemt heel wat infrastructuurwerken mee op vlak van fietsen en leefbaarheid. De uitvoering van het deel op Linkeroever is ondertussen in uitvoering, de voorbereidende werken op Rechteroever en de bouw van de tunnelelementen zijn opgestart.

Een van de deelprojecten is de herinrichting van de Zuidelijke Ring. Dat is een integraal project dat veel verder gaat dan alleen maar mobiliteit, een uitgelezen voorbeeld van

een geïntegreerd project dat tegelijkertijd de mobiliteit aanpakt, de leefbaarheid van de stad verbetert en inspanningen kadert op vlak van natuur, water, klimaat en energie. Een ander deelproject, met de integratie van gelijkaardige doelstellingen, is de herontwikkeling van de Knoop Zuid.

Vanuit het Toekomstverbond neemt het Routeplan 2030 ook de aanleg van een Haventracé (ring rond de stad) over. Daarin kunnen verschillende segmenten worden onderscheiden: nieuw complex E34 West op Linkeroever, een bijkomende Tijsmanstunnel onder het Kanaaldok B1, de optimalisatie van de A12 Noord en de eventuele aanleg van een nieuw stuk hoofdwegenet, de A102 tussen Ekeren (E19 X A12Noord) en Wommelgem (Rondpunt). De beide laatstgenoemde segmenten worden onderzocht in het kader van het Complex Project De Nieuwe Rand.

Ten zuiden van Antwerpen wordt op het niveau van het hoofdwegenet een integrale aanpak van de A12 tussen Antwerpen en Boom bepleit. De historische verbinding tussen Brussel en Antwerpen maakt immers heel wat, vaak conflicterende, functies waar, gaande van de ontsluiting van de zuidelijke woonkernen en de omliggende bedrijven en groothandelszaken (N177). Het is tegelijk een Vlaamse hoofdweg, een fietsverbinding op interregionaal niveau en een belangrijke HOV-corridor. De huidige infrastructuur is hiervoor ontoereikend, is onveilig en verouderd. Het viaduct in Wilrijk en de geluidsemissie neemt in dit verhaal een belangrijke plaats in net zoals de sleuf t.h.v. Boom. Dit alles vraagt een integrale aanpak met veel aandacht voor de leefbaarheid (luchtkwaliteit, geluidsemissie, cohesie tussen wijken,...).

Wegenprojecten gaan steeds over veel meer dan weginfrastructuur alleen. Het zijn integrale projecten waar gezocht wordt naar bv. manieren om de openbaar vervoer-, fiets- en wandelnetwerken te versterken, de regio klimaatvriendelijker te maken en de leefkwaliteit er te verbeteren. Zo wordt onderzocht hoe natuur- en bosgebieden verbonden en uitgebreid kunnen worden, hoe landbouw zijn plaats kan behouden in de open ruimte en hoe de bijkomende CO₂-uitstoot van het project gecompenseerd kan worden.

<i>De Oosterweelverbinding sluit de ring die maximaal overkapt wordt,</i>	<i>L (>6jaar)</i>	<i>Uitvoering</i>	<i>Lantis</i>	<i>€€€€</i>
<i>Herontwikkeling Zuidelijke Ring: het onderzoek voor de Zuidelijke Ring incl. de leefbaarheidsprojecten (oa. Groene Vesten) wordt opgestart.</i>	<i>L (>6jaar)</i>	<i>Studie</i>	<i>Toekomstverbond</i>	<i>€€€€</i>
<i>De herontwikkeling knoop Zuid (Antwerpen-Centrum)</i>	<i>L (>6jaar)</i>	<i>Planning</i>	<i>AWV</i>	<i>€€€</i>
<i>Haventracé / De Nieuwe Rand Verbreding E313 Antwerpen tot Ranst</i>	<i>L (>6jaar)</i>	<i>Verkenning</i>	<i>AWV + DOMG</i>	<i>€€€</i>
<i>Haventracé / De Nieuwe Rand: Vervollediging knooppunt Ranst / ontsluiting ENA</i>	<i>L (>6jaar)</i>	<i>Verkenning</i>	<i>AWV + DOMG</i>	<i>€€€</i>
<i>Haventracé / De Nieuwe Rand: aanleg A102</i>	<i>L (>6jaar)</i>	<i>studie</i>	<i>AWV + DOMG</i>	<i>€€€€</i>
<i>Haventracé / De Nieuwe Rand: Optimalisatie Noordelijke deel A12</i>	<i>L (>6jaar)</i>	<i>Verkenning</i>	<i>AWV + DOMG</i>	<i>€€€</i>

<i>Haventracé: Tweede Tijdsmanstunnel</i>	<i>L (>6jaar)</i>	<i>Studie</i>	<i>Lantis</i>	<i>€€€€</i>
<i>Haventracé: E34 West</i>	<i>L (>6jaar)</i>	<i>Voorkeurbesluit voor opmaak onderzoeksagenda ligt voor bij VR</i>	<i>AMT</i>	
<i>Integraal project A12 Antwerpen – Boom</i>	<i>L (>6jaar)</i>	<i>Studie</i>	<i>AWV</i>	<i>€€€€</i>
<i>Druk op hoofdwegen verlichten en files voorkomen door verbetering van auto-infrastructuur d.m.v. bv. spitsstroken, enz.</i>		<i>Advies / vermeld in RP2030</i>	<i>AWV</i>	<i>€€€</i>

Dragend wegennet (regionale wegen – interlokale wegen)

Op meerdere plaatsen in de vervoerregio zijn verbeteringen aan de regionale aansluitingswegen aangewezen. Dat gaat hoofdzakelijk over het aanpassen van bestaande infrastructuur of in uitzonderlijke gevallen over het aanleggen van nieuwe infrastructuur. In een aantal gevallen is daar op hoofdlijnen al duidelijkheid over, in andere gevallen is er nog bijkomend onderzoek nodig, zowel over de noodzaak van nieuwe infrastructuren als over de mogelijke tracés die onderzocht moeten worden. Het Routeplan 2030 vertrekt vanuit het principe van een kamstructuur waarbij het verkeer op het regionale wegennet van en naar de snelwegen prioriteit dient te krijgen in de verkeersregelingen. In de regio draagt dit bij aan de gewenste routevorming van het verkeer. De aanpak van het dragend wegennet zijn steeds integrale projecten waar alle modi aan bod moeten komen en aandacht is voor alle bijhorende kwaliteitseisen. De aanpak is ook steeds breder en houdt rekening met aspecten buiten het beleidsdomein mobiliteit (omgeving, natuur, milieu, enz.).

Lier heeft een bijzondere positie doordat het relatief ver van de snelwegen ligt. Specifieke vraag is of de regionale aansluiting verder kan verbeterd worden.

<i>Optimalisatie van de regionale aansluitingen van en naar het wegennet rond Lier</i>	<i>L (>6jaar)</i>	<i>Advies / vermeld in RP2030</i>	<i>AWV</i>	
<i>Regionale aansluitingswegen</i>	<i>L (>6jaar)</i>	<i>Advies / vermeld in RP2030</i>	<i>AWV</i>	
<i>Onderliggend wegennet 'minder aantrekkelijk voor autoverkeer' / focus op duurzame verplaatsingen</i>	<i>L (>6jaar)</i>	<i>Advies / vermeld in RP2030</i>	<i>AWV / Lokaal</i>	<i>€€€</i>
<i>Onderliggend wegennet voorzien van aangepaste fietsinfrastructuur en aanpassen inrichting naar tragere wegen Zie DWN-3</i>	<i>M (3-6 jaar)</i>	<i>Advies / vermeld in RP2030</i>	<i>AWV / Lantis / Lokaal</i>	<i>€€</i>

<i>Ontvlechten verkeersstromen van het autoverkeer met fietsverkeer en openbaar vervoer bij aansluitingen van snelwegen</i>	<i>L (>6jaar)</i>	<i>Advies / vermeld in RP2030</i>	<i>AWV</i>	<i>€€</i>
<i>Tangent Zoersel Aanleg van de tangent van Zoersel</i>	<i>K (<3jaar)</i>	<i>Planning</i>	<i>AWV</i>	<i>€€€</i>
<i>Tangent Malle (Fase 1 en 2) Aanleg van de tangent rond Malle</i>	<i>M (3-6 jaar)</i>	<i>Planning</i>	<i>AWV</i>	<i>€€€</i>
<i>Verlenging N171 (Reet). Aanleg van de laatste fase in de verlenging van de N171, tussen E19 en N177 (A112)</i>	<i>K (<3jaar)</i>	<i>Planning</i>	<i>AWV</i>	<i>€€</i>
<i>NX-verbinding. Aanleg en aansluiting Nx teneinde de kernen van oa Stabroek, Hoevenen en Kapellen te ontlasten (nieuwe verbindingsweg tussen N11 en A12) in het kader van de Nieuwe Rand</i>	<i>L (>6jaar)</i>	<i>Studie</i>	<i>AWV</i>	<i>€€€</i>
<i>Verbindingsweg N70 – E34 te Beveren, aansluitend op Waaslandhaven</i>	<i>L (>6jaar)</i>	<i>RUP in opmaak</i>	<i>dOMG / wegbeheerder / lokale besturen</i>	<i>Projectsp.</i>
<i>Omvorming van de Antwerpse Leien</i>		<i>Uitgevoerd</i>	<i>AWV</i>	<i>BGI</i>
<i>Kernen worden via directe en goed doorstromende regionale wegen aangesloten op de op- en afritten van snelwegen</i>	<i>L (>6jaar)</i>	<i>Advies / vermeld in RP2030</i>	<i>AWV</i>	<i>€€</i>

MOBILITEITSKNOPEN / HOPPUNPUNTEN

Een basisvoorwaarde om combimobiliteit mogelijk te maken is de introductie van een werkbaar overstapmodel. De ruggengraat van dit systeem wordt gevormd door een vervoersnetwerk dat verknoopt in herkenbare en gebruiksvriendelijk ingerichte mobiliteitsknooppunten. Deze vormen scharnierpunten op verschillende schaalniveaus, ze worden bij voorkeur aangevuld met extra diensten (vermenging van functies) en zijn ruimtelijk optimaal georganiseerd met aandacht voor een goede verblijfskwaliteit.

De Vervoerregio neemt een coördinerende rol op bij de uitrol van de Hoppinpunten en staan mee in voor het programmamanagement van de verdere uitbouw ervan met een kwaliteitsvolle inrichting. De prestatie-eisen van Hoppinpunten (zie hoger bij algemene kwaliteitseisen) worden nageleefd. De locatie, de inrichting en het ontwerp worden in consensus bepaald. Er wordt gestreefd naar de gewenste ruimtelijke ontwikkelingen en verdichting in de omgeving van een knooppunt. Gemeentebesturen krijgen handvatten om binnen een afgesproken kader autonoom de lokale knooppunten op hun grondgebied in te richten.

<i>Proactief stimuleren van parkeren op (inter)regionale snelweg P+R's: Door duidelijke signalisatie zal de autogebruiker gemakkelijk gebruik kunnen maken van de duurzame overstap naar andere vervoersmodi richting de urbane zone.</i>	<i>M (3-6 jaar)</i>	<i>Uitvoering</i>	<i>Knooppuntbeheerder (of geregeld via samenwerkingsovereenkomst)</i>	
---	---------------------	-------------------	---	--

Tariefbeleid parkeerfaciliteiten ontmoedigt 'meerdaags stallen' Dit zorgt ervoor dat de parkeergelegenheid optimaal gebruikt kan worden voor combiverplaatsingen	K (<3jaar)	Uitvoering	Knooppuntbeheerder (of geregeld via samenwerkingsovereenkomst)	
Autodeelsystemen krijgen een voorbehouden plek op de Hoppinpunten. Door het verhogen van het gebruiksgemak van autodelen, zullen autogebruikers hiervan sneller gebruik maken.	K (<3jaar)	Uitvoering	Knooppuntbeheerder (of geregeld via samenwerkingsovereenkomst)	
Voorzien van voldoende kwaliteitsvolle en (diefstal-)veilige fietsenstallingen voor fietsen De kwaliteit van de openbare ruimte wordt bevorderd door aantrekkelijke fietsenstallingen op logische locaties t.o.v. openbaar-vervoerhaltes.	K (<3jaar)	Uitvoering	Knooppuntbeheerder (of geregeld via samenwerkingsovereenkomst)	
Infrastructuur voor de wachtende reiziger Deze maatregel verhoogt het comfort in de Hoppinpunten, waardoor de reiziger beter bestemd is tegen weersomstandigheden en steeds de mogelijkheid heeft om zich neer te zetten.	K (<3jaar)	Uitvoering	Knooppuntbeheerder (of geregeld via samenwerkingsovereenkomst)	
Inrichten van Hoppinpunten met diensten afhankelijk van functie buurt Het versterken in voorzieningen van plaatsen met een hoge knooppuntwaarde, zoals de mobiliteitsknooppunten, past in de Transit Oriented Development visie.	K (<3jaar)	Uitvoering	Knooppuntbeheerder (of geregeld via samenwerkingsovereenkomst)	
Drop-off/pick-up point voor pakjes Door pick-up points te plaatsen op Hoppinpunten, kan de consument gemakkelijker pakketjes meenemen tijdens dagelijkse verplaatsingen. Zo worden er verplaatsingen vermeden en de uitstoot van broeikasgassen beperkt t.o.v. de pakjesbezorging aan huis.	K (<3jaar)	Uitvoering	Knooppuntbeheerder (of geregeld via samenwerkingsovereenkomst)	
Zichtbare goed verlichte en obstakelvrije looplijn tussen de op het Hoppinpunt aangeboden diensten	K (<3jaar)	Uitvoering	Knooppuntbeheerder (of geregeld via samenwerkingsovereenkomst)	

Internationale en interregionale knopen

In het kader van de 'Grote Verbinding' worden de multimodale knopen in de ringzone ontworpen. In deze studie zal verder uitspraak gedaan worden over de wijze waarop deze 4 interregionale mobiliteitsknopen zullen worden ontwikkeld. Daarnaast bekijken we hoe station Noorderkempen een belangrijkere rol als interregionaal knooppunt kan opnemen.

Onderzoek naar de 4 interregionale mobiliteitsknopen op de Brialmonttangente (Luchtbal, Schijnpoort, Berchem & Zuid). Er wordt maximaal afstemming gezocht met het lopende onderzoekstraject binnen 'de Grote Verbinding': onderzoekstraject 'Multimodale Hubs' en afstemming met projecten op en rondom de R1 (Oosterweel, leefbaarheidsprojecten, zuidelijke Ring, Ringpark Zuid, enz.).	K (<3jaar)	Uitvoering	Stad Antwerpen, MOW, NMBS, Infrabel, De Lijn, AWV, Lantis, Provincie	
Interregionale mobiliteitsknoop Berchem: afwerken studiewerk team intendant / afstemming met / verkenning van KT-aanpassingen aan station (toegankelijkheid, capaciteit, ...) en stationsomgeving (voorzieningen, verknoping, enz.)	M (3-6 jaar)	Studie / uitvoering	Stad, MOW, NMBS, Infrabel, team intendant, wegbeheerders	
Interregionale mobiliteitsknoop Zuid: aanpak Hoppinpunt i.k.v. inrichting Ringpark-Zuid / Knoop Zuid – KT-aanpassingen voorafgaand aan de heraanleg (toegankelijkheid van en verbinding tussen de perrons, uitstraling, voorzieningen, enz.)	M (3-6 jaar)	Uitvoering / studie	Stad, MOW, NMBS, Infrabel, team intendant, AWV	
Interregionale mobiliteitsknoop Luchtbal: na afwerking project Oosterweelverbinding kan deze stationsomgeving / Hoppinpunt, verder worden opgewaardeerd	L (>6jaar)	Verkenning / studie	Stad, MOW, NMBS, Infrabel, team intendant, wegbeheerders	

Station Noorderkempen Parkeerfaciliteiten, aanvullende OV-lijnen versterken Noorderkempen (parkeerfaciliteiten, aanvullende OV-lijnen versterken)	M (3-6 jaar)	Advies / vermeld in RP2030	NMBS	
--	--------------	-------------------------------	------	--

Regionale mobiliteitsknooppunten

Automobilisten wordt op geschikte plaatsen de mogelijkheid geboden om vlot over te stappen naar het openbaar vervoer of andere deelsystemen. Op iets grotere afstand van de stad worden daartoe P+R-voorzieningen (verder) uitgebouwd, die maximaal rechtstreeks toegankelijk zijn vanaf het hoofdwegennet: Noorderkempen, De Haan, Massenhoven, Boom, Kontich, Stabroek / LPS (Logistiek Park Schijns), Ranst Q8. De urbane P+R-voorzieningen zijn gekoppeld aan het A-net-sneltram en bedienen voornamelijk direct omliggende kernen. Die zijn minstens rechtstreeks verbonden met regionale wegen en moeten prioritair bereikbaar zijn met de fiets en het openbaar vervoer.

De Vervoerregio ondersteunt de partners (lokale overheden en AWW) in de aanleg van de regionale knooppunten

Er is uitdrukkelijke aandacht voor de uitbouw van de regionale knooppunten in diverse (wegen- en OV-)dossiers zoals bv. de integrale aanpak A12 tussen Antwerpen en Boom, de tramuitbreiding naar UZA, enz..

Mobiliteitsknooppunten - Geïntegreerde aanpak A12 Boom-Antwerpen:: vanuit het Zuiden wordt ingezet op de spoorlijn Boom-Antwerpen met station Boom als regionale P+R. Op de A12 zelf worden meerdere mobiliteitsknooppunten voorzien, die geïntegreerd te benaderen vallen. Integratie – in termen van vlotte overstap in een Hoppinpunt - wordt ook gezocht met het geplande sneltramnet in de Vervoerregio's Mechelen en Vlaams Brabant.	L (>6jaar)	Studie	Knooppuntbeheerder (of geregeld via samenwerkingsovereenkomst)	
Mobiliteitsknooppunten - Regionale ontsluiting ontwikkelingscluster UZA. Dat gebied met hoge regionale ontwikkelingspotentie vraagt een betere regionale ontsluiting en verbinding met de binnenstad en de internationale en interregionale knopen. Parkeervoorzieningen in dit gebied kunnen worden geconcentreerd en samen met een A-net verbinding ook als P+R worden gebruikt. Langs de A12 kan aan de rand van de urbane zone op deze as een P+R uitgebouwd worden die de functie overneemt van de P+R Olympiade, die te ver in de urbane zone ligt.	L (>6jaar)	Advies / vermeld in RP2030	Knooppuntbeheerder (of geregeld via samenwerkingsovereenkomst)	
Uitbouw P+R Rumst tot regionaal hoppinpunt / regionale P+R samen met versterking OV-aanbod op corridor E19 (zuid)	K (<3jaar)	Uitvoering	Knooppuntbeheerder (of geregeld via samenwerkingsovereenkomst)	
Uitbouw P+R Ranst tot regionaal hoppinpunt / regionale P+R samen met versterking OV-aanbod op E313 / relatie met P+R Wommelgem verder te onderzoeken	M (3-6 jaar)	Verkenning	Knooppuntbeheerder (of geregeld via samenwerkingsovereenkomst)	
Uitbouw P+R UZA tot regionaal hoppinpunt / regionale P+R samen met tramverlenging naar UZA	M (3-6 jaar)	Advies / vermeld in RP2030	Knooppuntbeheerder (of geregeld via samenwerkingsovereenkomst)	
Uitbouw P+R (zoekzone Houtlaan) tot regionaal hoppinpunt / regionale P+R samen met tramverlenging Bisschoppenhoflaan/P+R Houtlaan / relatie met P+R Wommelgem verder te onderzoeken	M (3-6 jaar)	Verkenning	Knooppuntbeheerder (of geregeld via samenwerkingsovereenkomst)	

<i>Uitbouw P+R Stabroek / LPS tot regionaal hoppinpunt / regionale P+R samen met aanleg op- en afrit Nx/LPS / relatie met Stabroek (N111) verder te onderzoeken</i>	<i>M (3-6 jaar)</i>	<i>Advies / vermeld in RP2030</i>	<i>Knooppuntbeheerder (of geregeld via samenwerkingsovereenkomst)</i>	
<i>Uitbouw P+R Kontich tot regionaal hoppinpunt / regionale P+R / relatie met UZA en Rumst verder te onderzoeken</i>	<i>K (<3jaar)</i>	<i>Verkenning</i>	<i>Knooppuntbeheerder (of geregeld via samenwerkingsovereenkomst)</i>	
<i>Uitbouw P+R Sint-Job-in-'t-Goor tot regionaal hoppinpunt / regionale P+R samen met versterking OV-aanbod op corridor E19 (noord)</i>	<i>K (<3jaar)</i>	<i>Verkenning</i>	<i>Knooppuntbeheerder (of geregeld via samenwerkingsovereenkomst)</i>	
<i>Uitbouw P+R Wommelgem tot regionaal hoppinpunt / regionale P+R / relatie met geplande P+R's in de omgeving (Houtlaan, Ranst), verder te onderzoeken</i>	<i>K (<3jaar)</i>	<i>Uitvoering</i>	<i>Knooppuntbeheerder (of geregeld via samenwerkingsovereenkomst)</i>	
<i>Uitbouw P+R Massenhoven tot regionaal hoppinpunt / regionale P+R</i>	<i>K (<3jaar)</i>	<i>Uitvoering</i>	<i>Knooppuntbeheerder (of geregeld via samenwerkingsovereenkomst)</i>	
<i>Uitbouw P+R Melsele tot regionaal hoppinpunt / regionale P+R</i>	<i>K (<3jaar)</i>	<i>Uitvoering</i>	<i>Knooppuntbeheerder (of geregeld via samenwerkingsovereenkomst)</i>	
<i>Uitbouw P+R Stabroek (N111) tot regionaal hoppinpunt / regionale P+R</i>	<i>K (<3jaar)</i>	<i>Uitvoering</i>	<i>Knooppuntbeheerder (of geregeld via samenwerkingsovereenkomst)</i>	
<i>Uitbouw P+R Luchtbal tot regionaal hoppinpunt / regionale P+R</i>	<i>K (<3jaar)</i>	<i>Advies / vermeld in RP2030</i>	<i>Knooppuntbeheerder (of geregeld via samenwerkingsovereenkomst)</i>	
<i>Uitbouw P+R Kontich tot regionaal hoppinpunt / regionale P+R</i>	<i>M (3-6 jaar)</i>	<i>Verkenning</i>	<i>Knooppuntbeheerder (of geregeld via samenwerkingsovereenkomst)</i>	
<i>Uitbouw P+R &R Zoersel De Haan tot regionaal hoppinpunt / regionale P+R</i>	<i>K (<3jaar)</i>	<i>Uitvoering</i>	<i>Knooppuntbeheerder (of geregeld via samenwerkingsovereenkomst)</i>	€
<i>Uitbouw station Kapellen tot regionaal hoppinpunt.</i>	<i>K (<3jaar)</i>	<i>Advies / vermeld in RP2030</i>	<i>Knooppuntbeheerder (of geregeld via samenwerkingsovereenkomst)</i>	
<i>Uitbouw station Beveren tot regionaal hoppinpunt</i>	<i>M (3-6 jaar)</i>	<i>Advies / vermeld in RP2030</i>	<i>Knooppuntbeheerder (of geregeld via samenwerkingsovereenkomst)</i>	

Lokale knopen

We ondersteunen de partners (lokale overheden en AWW), bij de inrichting van de lokale knooppunten.

Carpoolparkings

<i>Carpoolparking voorzien indien geen P+R aanwezig</i>		<i>Advies / vermeld in RP2030</i>	<i>Knooppuntbeheerder (of geregeld via samenwerkingsovereenkomst)</i>	€€
---	--	-----------------------------------	---	----

3. Gebruikers ondersteunen & sturen in hun keuzes

Gebruikers zullen worden geprikkeld en gemotiveerd tot gedragsverandering. Een nieuwe mobiliteitscultuur en mentaliteitswijziging (mental shift) moet ervoor zorgen dat reizigers en transporteurs meer bedachtzame en verantwoorde modale keuzes maken. Dit vergt niet alleen de uitbouw van netwerken en een mobiliteitsaanbod daarop. Diverse push én pull-maatregelen moeten ook de gebruikers verleiden en aanzetten om deze alternatieven te (gaan) gebruiken. Daarbij is flankerend beleid van belang: door te sturen op financiële prikkels, regelgeving en fiscaliteit wordt combimobiliteit aantrekkelijker. De Vervoerregio zorgt voor ‘content’ creatie die de aandacht omtrent de modal-shiftambities in de regio hoog houdt.

Impactmonitoring van genomen beleidsinitiatieven wordt daarbij een centraal gegeven, zodat bijsturing gaandeweg mogelijk wordt. Daarvoor wordt o.a. ingezet op het verbeteren en integreren van data-uitwisseling tussen verschillende partijen. Dat zorgt ervoor dat inhoudelijke informatie gecoördineerd verzameld en (digitaal) ontsloten kan worden. De Vervoerregio treedt hierbij niet op de voorgrond; de informatie zal maximaal via de partners tot bij de doelgroepen doorstromen.

DIGITALE OPLOSSINGEN: SLIMME TECHNOLOGIEËN VOOR GEBRUIKERS EN ALS ONDERSTEUNING VAN BELEID

Evoluties op het vlak van ITS worden maximaal opgevolgd en uitgedragen, o.a. via stakeholderwerking. Dit draagt bij tot een maximaal gebruik van het bestaande mobiliteitssysteem via ITS. Vanuit de Vervoerregio wordt datadeling via de beschikbare datadelingsplatformen bevorderd en met de betrokken gemeenten en het Departement MOW wordt een kwaliteitsslag bij de data-invoer gerealiseerd zodat bijvoorbeeld routeplanners op eenzelfde niveau kunnen functioneren over de hele regio. De verdere uitbouw van een (multimodaal) verkeersmanagement wordt ondersteund.

<i>Stimuleren van ITS initiatieven; Die liggen veelal op onderscheiden schaalniveaus en/of bij de overheidspartners. Stakeholderwerking laat toe om inzichtelijk te maken wie met welke datasets en tools aan de slag kan en hoe de wettelijke en commerciële belangen van alle betrokkenen kunnen worden gerespecteerd.</i>	<i>K (<3jaar)</i>	<i>Advies / vermeld in RP2030</i>		<i>BGI</i>
<i>Verdere uitbouw van een dynamisch verkeersmanagement om de bestaande capaciteit maximaal te benutten.</i>		<i>Verkenning</i>	<i>AWV</i>	€€
<i>Ondersteunen van MaaS-aanbieders: deelmobiliteitssystemen worden gericht ondersteund. Het aanbod ervan wordt samengebracht via Mobility As A Service-applicaties. De samenwerking tussen MaaS-aanbieders en operatoren van openbaar</i>	<i>K (<3jaar)</i>	<i>Verkenning</i>	<i>VRA / MOW</i>	<i>BGI</i>

<i>vervoer en deelmobiliteit moet worden verbeterd.. De stad Antwerpen is momenteel een proeftuin voor MaaS-app's. De daarin opgedane expertise zal de basis vormen om hiermee verder aan de slag te gaan op niveau van de ganse Vervoerregio.</i>				
<i>De creatie van standaarden voor data-uitwisseling en het uitwerken van een verbindend IT-platform.</i>				
<i>Gestandaardiseerde routeplanners Met de betrokken gemeenten en het Departement MOW wordt een kwaliteitsslag gerealiseerd bij de data-invoer te realiseren zodat bijvoorbeeld routeplanners op eenzelfde niveau kunnen functioneren over heen de hele regio.</i>	<i>K (<3jaar)</i>	<i>Advies / vermeld in RP2030</i>	<i>VRA / MOW/lokale besturen</i>	<i>€</i>
<i>Datadeling wordt maximaal gepromoot. Om digitale toepassingen alle kansen te bieden, is datadeling tussen actoren noodzakelijk. Zulke expertise wordt reeds in diverse datadelingsplatformen opgebouwd (NxtPort, de Nxt-Mobility API store).</i>	<i>K (<3jaar)</i>	<i>Advies / vermeld in RP2030</i>	<i>VRA / MOW/alle betrokken stakeholders</i>	<i>€</i>

VERLEIDINGSSTRATEGIE: EDUCATIE, BEWUSTMAKING EN NUDGING VIA INTERMEDIAIRE GROEPEN

Er wordt gezocht naar partners die mee op de kar springen om de combimobiliteit te promoten. De Vervoerregio wil daarbij enkele intermediaire groepen (werkgevers, scholen, lokale besturen, etc.) die aanjager zijn van mobiliteit, uitdagen om mee werk te maken van innovatieve of slimme mobiliteitsoplossingen. Dit kan door hen een aantal handvatten aan te reiken. De veelheid aan goede praktijken in onze regio wordt - vanuit een coördinerende en stimulerende rol - maximaal ondersteund bij het verder uitrollen en uitbreiden van die initiatieven. Goede praktijken door onze partners worden gedeeld, de werking van het programma Slim naar Antwerpen wordt opgeschaald op zodat het werkzaam wordt op niveau van de gehele Vervoerregio. Zo wordt de reeds opgedane expertise maximaal aangewend.

<i>Inzetten op duurzame woon-werkverplaatsingen samen met de werkgevers bv. via VOKA, provincie en lokale besturen.</i>	<i>K (<3jaar)</i>	<i>Advies / vermeld in RP2030</i>	<i>Lantis</i>	<i>€</i>
<i>Ontsluiting KMO-zones en lokale industrieterreinen met collectieve mobiliteitsoplossingen</i>	<i>K (<3jaar)</i>	<i>Advies / vermeld in RP2030</i>	<i>Lokaal</i>	<i>€€</i>
<i>Communicatie en sensibilisatie naar scholen toe Deze maatregel maakt de leerlingen en ouders bewust van de impact van mobiliteit op de samenleving. Zo zullen ze meer duurzame beslissingen kunnen nemen wat de modal shift faciliteert.</i>	<i>K (<3jaar)</i>	<i>Advies / vermeld in RP2030</i>	<i>Lokaal</i>	<i>€</i>
<i>Gepaste inrichting van de schoolomgeving De gepaste inrichting van de schoolomgeving kan o.a. via het organiseren van een schoolstraat, parkeren op afstand en veilige wandelroutes. Deze maatregelen verhogen de verkeersveiligheid van de schoolomgeving, die een gevoelige plaats is voor verkeersongevallen.</i>	<i>K (<3jaar)</i>	<i>Advies / vermeld in RP2030</i>	<i>Lokaal</i>	<i>€</i>
<i>Stimulatie duurzaam verplaatsingsgedrag vanuit evenementen Mogelijke maatregelen zijn het aanbieden van integrale arrangementen (inclusief vervoer), goede informatie omtrent de bereikbaarheid, tijdelijke fietsenstallingen, etc. Dit vermindert de overlast voor</i>	<i>K (<3jaar)</i>	<i>Advies / vermeld in RP2030</i>	<i>Wegbeheerder</i>	<i>€</i>

<i>de directe omgeving van het event en draagt bij aan een modal shift op vlak van recreatieve verplaatsingen.</i>				
<i>Partnership met lokale besturen, wijk- en buurtcomités voor realisatie modal shift</i>	<i>K (<3jaar)</i>	<i>Advies / vermeld in RP2030</i>	<i>Lokaal</i>	<i>BGI</i>
<i>Opschaling van de werking van het programma Slim naar Antwerpen op zodat het actief is op niveau van de gehele Vervoerregio. Zo wordt de reeds opgedane expertise, maximaal aangewend. Bv. proefaanbod fiets en aanpak pilootgemeenten door Lantis.</i>	<i>K (<3jaar)</i>	<i>Advies / vermeld in RP2030</i>	<i>Nog te bepalen</i>	<i>€</i>

GEDRAGSBEÏNVLOEDING VIA BELEID EN REGELGEVING

De Vervoerregio adviseert aan de hand van haar stakeholdermanagement de verschillende overheidspartners omtrent hun tariefbeleid om gebruikers over de daaraan eventueel verbonden drempels te zetten en zo voor een duurzaam alternatief te kiezen: differentiëren van parkeertarieven, gedifferentieerde tarieven voor openbaar vervoer, een geïntegreerde ticketing, (tijdelijke) financiële tussenkomsten, Heel wat regelgevende en fiscale initiatieven kunnen de mobiliteitsalternatieven aantrekkelijker maken maar liggen buiten de bevoegdheid van de Vervoerregio.

<i>Meervoudig gebruik van (private) parkeerterreinen Het efficiënt gebruiken van de reeds ingepalmde ruimte zorgt voor een lagere druk op de niet aangesneden ruimte.</i>	<i>K (<3jaar)</i>	<i>Advies / vermeld in RP2030</i>	<i>Lokaal</i>	
<i>Overheidspartners adviseren om parkeertarieven te differentiëren (afhankelijk van locatie en niveau van mobiliteitsknooppunt). Verhoogde parkeertarieven binnen de urbane zone zullen autobestuurders ontmoedigen daar te parkeren. Hierdoor worden auto's uit centra geweerd, zal daar de uitstoot afnemen en de verkeersveiligheid toenemen.</i>	<i>K (<3jaar)</i>	<i>Advies / vermeld in RP2030</i>	<i>MOW</i>	
<i>Overheidspartners adviseren om gedifferentieerde tarieven in te voeren voor openbaar vervoer (gebruik & doelgroep)</i>	<i>K (<3jaar)</i>	<i>Advies / vermeld in RP2030</i>	<i>MOW</i>	
<i>Overheidspartners adviseren om geïntegreerde abonnementsvormen/tickets/tarieven P+R voor werkenden in te voeren</i>	<i>K (<3jaar)</i>	<i>Advies / vermeld in RP2030</i>		
<i>Analyseren of kilometerheffing geen ongewenst sluipverkeer stimuleert in de vervoerregio</i>	<i>K (<3jaar)</i>	<i>Uitgevoerd</i>	<i>MOW</i>	
<i>(tijdelijke) financiële tussenkomsten en tegemoetkomingen om duurzame mobiliteitsinitiatieven te ondersteunen'</i>	<i>K (<3jaar)</i>	<i>Advies / vermeld in RP2030</i>		
<i>Invoering milieuzonering: door de invoering van lage emissie zones (LEZ) zullen de meest vervuilende auto's geweerd worden uit urbane zones. Zo zal de luchtkwaliteit in de stad verbeteren. De gebruiker zal immers voor verplaatsingen naar zulke zones sneller kiezen</i>		<i>Uitvoering</i>	<i>Lokaal / Stad</i>	

<i>voor openbaar vervoer / deelmobiliteit of gebruik maken van één van de randstedelijke P+R zones.</i>				
<i>Strategische circulatieplannen voor een gestuurde toegang tot stadskern / gemeentecentrum</i>	<i>K (<3jaar)</i>	<i>Advies / vermeld in RP2030</i>	<i>Lokaal / Stad</i>	
<i>Implementeren mobiliteitsbudget voor duurzame mobiliteitsoplossing op maat van bedrijfsmedewerkers Dit biedt ook medewerkers met een bedrijfswagen een duurzaam alternatief.</i>	<i>K (<3jaar)</i>	<i>Advies / vermeld in RP2030</i>	<i>Bedrijven</i>	
<i>De tariefstructuur t.h.v. P+R's is zo opgebouwd dat deze een impuls vormt voor het overstapmodel. Het parkeerticket is bij voorkeur geïntegreerd met het reisticket.</i>	<i>K (<3jaar)</i>	<i>Uitvoering / uitgevoerd</i>	<i>De Lijn / NMBS / P+R-exploitanten</i>	

4. Meer bereiken door samenwerking verder te zetten en te versterken

Het Routeplan 2030 zet een nieuwe standaard waarbij schotten verdwijnen, niet alleen tussen vervoersmodi en tussen bestuursniveaus maar ook tussen publiek en privaat transport. Het zal de mobiliteit, zoals we die vandaag kennen, grondig wijzigen. Dat vraagt een integrale en intense manier van samenwerken in een ecosysteem waar ook burgers en maatschappelijke actoren bij betrokken worden.

<i>Vervoerregiobrede samenwerking: kennisuitwisseling, betere afstemming tussen lokale besturen, ondersteuning van de opmaak van een coherent regelgevend kader op lokaal niveau en initiatie van gezamenlijke aanbestedingen. Zo worden individuele acties overstegen en kunnen interessante en kwaliteitsvolle formules voor de gehele regio worden onderhandeld.</i>	<i>K (<3jaar)</i>	<i>Advies / vermeld in RP2030</i>	<i>VRA</i>	<i>BGI</i>
<i>Lokale ervaringen toepassen in de Vervoerregio Antwerpen: toepassing van de ervaringen, die gehaald worden uit lokale proefprojecten bij de uitrol van het Vervoer op Maat.</i>	<i>K (<3jaar)</i>	<i>Advies / vermeld in RP2030</i>		<i>BGI</i>
<i>Zichtbaar maken van de erkende goede praktijken. Het is niet de intentie om die initiatieven van de actoren in kwestie over te nemen, noch om ze parallel op een ander schaalniveau te ontwikkelen. Bedoeling is wel de betrokken actoren te overtuigen om hun opgedane expertise in te zetten op een breder functioneel of territoriaal domein. De Vervoerregio treedt hier coördinerend en stimulerend op.</i>	<i>K (<3jaar)</i>	<i>Advies / vermeld in RP2030</i>		<i>BGI</i>
<i>Aanleveren van informatie; 'content' creatie die de aandacht omtrent de modal shift ambities in de regio hoog houdt. Inzetten op data-uitwisseling en -integratie, gecoördineerde verzameling en digitale ontsluiting van informatie en data.</i>	<i>K (<3jaar)</i>	<i>Advies / vermeld in RP2030</i>		<i>BGI</i>

<p>We staan mee in voor 'content' creatie die de aandacht omtrent de modal shift ambities in de regio hoog houdt. Verder zetten we in op het verbeteren van data uitwisseling en integratie overheen verschillende partijen door samenwerking. We zorgen ervoor dat inhoudelijke informatie gecoördineerd verzameld en (digitaal) ontsloten kan worden. Zelf treden we niet op de voorgrond, we laten de informatie maximaal via onze partners tot bij de doelgroepen doorstromen.</p>				
<p>Informatie-overdracht tussen lokale partijen De Vervoerregio faciliteert de informatie-uitwisseling en deelt beste praktijken zodat andere actoren inspiratie kunnen opdoen om gelijkaardige maatregelen te treffen. Opmaak van een beter overzicht op het netwerk van bestaande communicatiekanalen (o.a. ook op gemeentelijk niveau), de wijze waarop ze aangewend kunnen worden. Afspraken omtrent hoe informatie via deze kanalen ontsloten kan worden.</p>	K (<3jaar)	Advies / vermeld in RP2030		BGI
<p>Organiseren van impactmanagement: Er wordt werk gemaakt van een meer efficiënte en effectieve samenwerkingsstructuur om impactmanagement op diverse niveaus (projectniveau, Vervoerregioniveau, Vlaams breed) te organiseren.</p>	K (<3jaar)	Advies / vermeld in RP2030		BGI
<p>Initiatief. Werkgroep Bereikbaarheidscommunicatie. Die moet ervoor zorgen dat inhoudelijke informatie omtrent de werven in de regio gecentraliseerd wordt en digitaal uitgewisseld kan worden. Zo kunnen o.a. communicatienoden bij onze betrokken overheidsactoren worden gedetecteerd en ook bestaande instrumenten (o.a. GIPOD) in kaart worden gebracht die al als oplossing naar voor kunnen worden geschoven. Bestaande initiatieven worden op elkaar afgestemd zodat ze versterkend kunnen werken.</p>	K (<3jaar)	Advies / vermeld in RP2030		BGI

5. Goederenvervoer

het verbeteren van de alternatieven over water, via spoor en pijpleidingen, alsook het bundelen van logistieke stromen op multimodaal ontsloten locaties, krijgen alternatieven voor vervoer over de weg meer kansen. Hierdoor worden de marktkansen om flexibele synchro-modale oplossingen te ontwikkelen, versterkt. Zo dragen de stakeholders in de Vervoerregio bij aan de modal shift voor goederenvervoer. In de Vervoerregio moet de druk van het goederenvervoer op de omgeving beheerst worden door én duidelijker aan te sturen op routevorming van vrachtverkeer én het inrichten van logistieke hubs aan de randen van het stedelijk gebied. Het doel is om de economische groei te faciliteren door een sterk vervoersysteem uit te bouwen met aandacht voor enerzijds de lokale impact op de omgeving (congestie, lawaai, uitstoot, veiligheid) en anderzijds bredere klimaat-, milieu- en mobiliteitsdoelstellingen.

<i>Goederenvervoer herschikken naar wegennet + deels naar digitale oplossingen ... [zie presentatie BvC over 'hefbomen' / clustering over te nemen?</i>				
<i>Slim uitgewerkt vrachtroutenetwerk in combinatie met sensibilisering en handhaving Deze maatregel heeft als doel om sluipverkeer in woongebieden te vermijden, vrachtverkeer op daarvoor uitgeruste wegen te centraliseren en de verkeersveiligheid te verhogen.</i>		<i>Advies / vermeld in RP2030</i>	<i>VRA i.s.m. AWW, lokale wegbeheerder</i>	
<i>Vermijden van goederentransport langs gevoelige plaatsen zoals scholen</i>		<i>Advies / vermeld in RP2030</i>	<i>Lokaal</i>	
<i>Vermijden (onnodig) transport door leegrijden van vrachtwagens te beperken of vrachten te bundelen (ook bij spoor en binnenvaart) Vandaag de dag rijden veel vrachtwagens nog met een lege container of zelfs lege chassis. De bedoeling van deze actie is om deze ritten op te vullen of te vermijden en zo gereden lege kilometers te beperken.</i>		<i>Advies / vermeld in RP2030</i>	<i>PoAB / MOW/ transportsector</i>	
<i>Verschuiven van transport over weg naar spoor en binnenvaart</i>		<i>Advies / vermeld in RP2030</i>	<i>MOW, PoAB</i>	
<i>Verschonen van transport (zowel qua brandstof als geluid- en lichtvervuiling) De belangrijkste punten met geluidsoverlast zijn reeds geïdentificeerd: https://omgeving.vlaanderen.be/geluidsactieplannen</i>		<i>Studie</i>	<i>MOW / transportsector</i>	
<i>Wegwerken infrastructurele knelpunten zodat de alternatieve modi gestimuleerd worden Dit dient ter optimalisatie van de bestaande en toekomstige infrastructuur van zowel het binnenvaartnetwerk, de spoorinfrastructuur en de pijpleidingen, om zo een vlottere duurzame doorstroming te krijgen van goederen. Deze optimalisatie stimuleert het gebruik van de alternatieve modi -</i>		<i>Advies / vermeld in RP2030</i>	<i>MOW, DVW, Infrabel, PoAB</i>	
<i>Inzetten op verder uitbreiden van het pijpleidingennetwerk binnen en buiten de haven Deze actie dient ervoor om deze transportmodus aantrekkelijker te maken.</i>		<i>Advies / vermeld in RP2030</i>	<i>MOW, PoAB, EU</i>	

<i>Maatregelen nemen om vrachtverkeer stromen actief te sturen volgens het vrachtrouten netwerk Deze maatregel heeft als doel om het sluipverkeer te beperken en de woonkernen en gevoelige zones vrachtvrij te houden.</i>		<i>Advies / vermeld in RP2030</i>	<i>AWV / Lokale wegbeheerder/transportsector</i>	
<i>Inzetten op verkeersveiligheid op het vrachtrouten netwerk Dit kan o.a. door kruisingen met zwakke weggebruikers te optimaliseren of niet aangrenzende fietspaden te realiseren.</i>		<i>Advies / vermeld in RP2030</i>	<i>Wegbeheerders: AWV / Lokaal</i>	
<i>Logistieke knopen, het vrachtrouten netwerk en aanwezigheid van infrastructuur van alternatieve modi als sturend principe voor nieuwe ontwikkeling of transformatie van bedrijventerreinen Het doel met deze actie is vooral om logistieke bezigheden daar te organiseren op plaatsen die goed toegankelijk zijn en waar dit ruimtelijk wenselijk is. Verder is het nodig om toe te zien dat beschikbare duurzame modi door bedrijven zo veel mogelijk ook gebruikt worden.</i>		<i>Advies / vermeld in RP2030</i>	<i>DVW / Provincie / Lokaal</i>	
<i>Parkeren van vrachtwagens gebeurt daar waar infrastructuur en faciliteiten voorzien zijn Met deze actie proberen we wild parkeren en parkeren op ongeschikte plaatsen zoals woonwijken te vermijden.</i>		<i>Advies / vermeld in RP2030</i>	<i>Wegbeheerders: AWV / Lokaal / PoAB</i>	
<i>Installeren van strategische logistieke knopen ter facilitatie van bundeling van goederenstroom over verschillende modi. Dit is te vergelijken met de multimodale knooppunten voor personenvervoer.. Ze vormen een hefboom voor het optimaliseren van ritten, het minimaliseren van leegvrachten, het opzetten van retourlogistiek, het ontwikkelen van synchromodaliteit, de timeshift en/of modal shift.</i>		<i>Advies / vermeld in RP2030</i>	<i>DVW / MOW / PoAB</i>	
<i>Emissieloze stadsdistributie vanaf 2025 De bedoeling van deze actie is om vanaf 2025 eerste stappen te zetten richting emissieloze stadsdistributie.</i>		<i>Advies / vermeld in RP2030</i>	<i>Stad Antwerpen</i>	
<i>Streven naar meer aandacht voor efficiënte en duurzame stadsdistributie en last-mile logistiek</i>		<i>Advies / vermeld in RP2030</i>	<i>Lokale besturen (ondersteuning door o.a. MOW)</i>	
<i>Drop-off/pick up punten Door pick-up points te plaatsen op centrale locaties, kan de consumptie gemakkelijker pakketjes meenemen tijdens dagelijkse verplaatsingen. Zo worden er verplaatsingen vermeden en de uitstoot van broeikasgassen beperkt t.o.v. de pakjesbezorging aan huis. Kan worden geïncorporeerd in de uitbouw van Hoppinpunten.</i>		<i>Advies / vermeld in RP2030</i>	<i>Lokale besturen</i>	
<i>Vergroening van het wagenpark, de scheepvaart en spoorvervoer</i>		<i>Advies / vermeld in RP2030</i>	<i>MOW / DVW / NMBS</i>	
<i>Optimalisatie van het wagenpark, de scheepvaart en spoorvervoer</i>		<i>Advies / vermeld in RP2030</i>		
<i>Uitwerken van en samenwerken voor innovatieve logistieke oplossingen Innovatieve logistieke concepten kunnen een waardevolle bijdrage leveren aan de bereikbaarheid en duurzaamheid van een regio. Hiervoor zijn schaalvergrotingen cruciaal.</i>		<i>Advies / vermeld in RP2030</i>	<i>MOW / DVW / PoAB</i>	
<i>Ontwikkelen en vrij ter beschikking stellen van data-driven intelligentie vanuit maatschappelijk oogpunt & digitalisering van de keten en multimodale platform</i>		<i>Advies / vermeld in RP2030</i>	<i>MOW</i>	
<i>Sensibilisering omtrent veiligheid, bereikbaarheid en vergroening in samenwerking met alle (overheids)stakeholders Een mentale shift van de verladers en expediteurs op vlak van duurzaamheid in goederenvervoer is belangrijk om de vooropgestelde veranderingen teweeg te brengen.</i>		<i>Advies / vermeld in RP2030</i>	<i>MOW / Lokaal / DVW / Provincie</i>	

<p><i>Synchronisatie van verschillende transportmodi</i> <i>Om een multimodaal systeem te laten werken is er nood aan synchronisatie van de verschillende transportmodi. Dit draagt bij aan de algemene efficiëntie en gebruiksvriendelijkheid van de overstap naar andere transportmodi.</i></p>		<p><i>Advies / vermeld in RP2030</i></p>	<p><i>DVW / MOW / EU</i></p>	
<p><i>Tweede spoorontsluiting</i> <i>Specifieke vraag is of de regionale aansluiting tussen Ller en Antwerpen verder kan verbeterd worden door de uitbouw van een 2de spoorontsluiting voor het goederenvervoer. Deze zou op een bepaald trajectgedeelte kunnen worden gekoppeld aan nieuwe weginfrastructuur (De Nieuwe Rand).</i></p>		<p><i>Advies / vermeld in RP2030</i></p>		