



Kroniek van 4 jaar regionale werking.

Tom Janssens

Dept. Mobiliteit en Openbare Werken
Team Vervoerregio Antwerpen





Vervoerregio Antwerpen en haar dubbele aanleiding:

➤ Basisbereikbaarheid: resolutie en conceptnota (eind 2015)

➤ Toekomstverbond dd. 15 maart 2017

- Eerste Vervoerregioraad Antwerpen op 6 juni 2017
- Opstart opmaak Routeplan 2030: november 2017
- Goedgekeurde visienota op 27 juni 2018
- Heden: vervolgfase opmaak plan



[2015 - 2016] Experiment en een eerste uitbreiding

- resolutie en conceptnota Basisbereikbaarheid
- Basisbereikbaarheid = vraaggericht | combimobiliteit | efficiënt
- Meer lokale betrokkenheid én meer lokale verantwoordelijkheid
- Vlaanderen blijft centrale vervoerautoriteit
- oorspronkelijk thema = openbaar vervoer | regionaal vervoerplan
- Opstart met drie pilootgebieden en regelluwe zones
=> ruimte voor experiment



[2015 - 2016] Experiment en een eerste uitbreiding

- > in deze piloten al snel vaststelling dat de aanpak breder moet zijn dan louter openbaar vervoer
- > opmaak geïntegreerde regionale mobiliteitsplannen

Het regionaal mobiliteitsplan legt de globale mobiliteitsvisie voor een langere termijn vast voor de vervoerregio, en dat voor alle vervoersmodi. Dat plan doet onder andere uitspraken over de belangrijke mobiliteitsuitdagingen van de regio, tekent het openbaar vervoersnetwerk uit en stelt maatregelen voor de verbetering van de doorstroming, de verkeersveiligheid en het fietsbeleid voor.



[2017] Toekomstverbond en de versnelde opstart van de VRA

15/03/2015



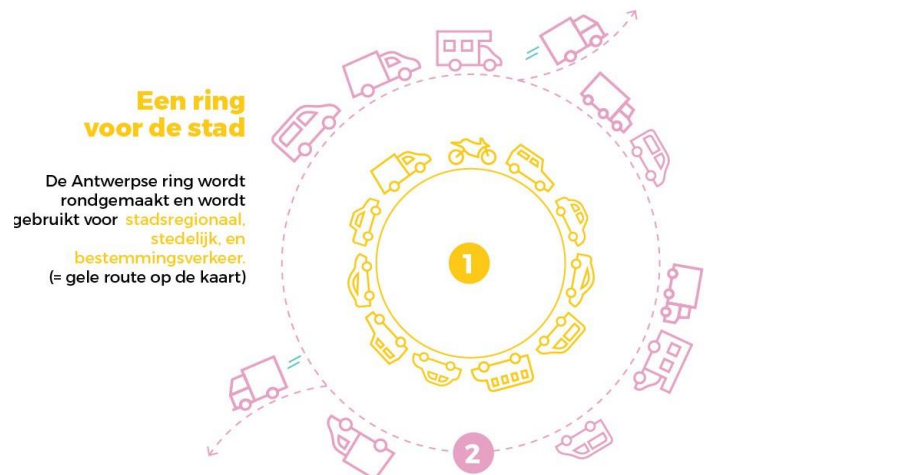
Het toekomstverbond in 5 punten



5

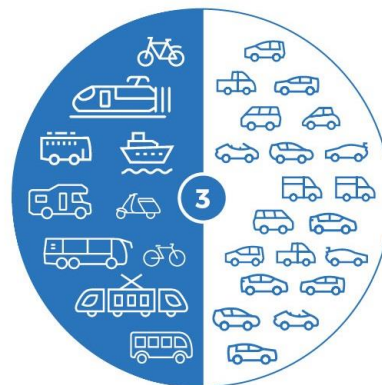
Verder samenwerken

Je leest het: het toekomstverbond is ambitieus. Niemand krijgt dit op zijn eentje gerealiseerd. De samenwerking tussen burgerbewegingen, overheden, experts en andere actoren zal dan ook verdergezet worden.



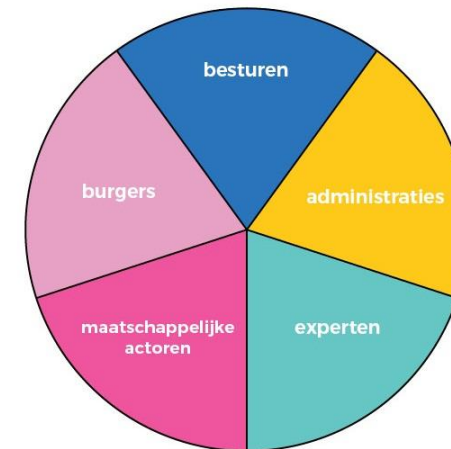
Een ring rond de stad

Doorgaand verkeer en havenverkeer wordt zoveel mogelijk rond de stad geleid. Daarvoor zal geïnvesteerd worden in een **radicaal haventracé** (= roze route op de kaart). Hiervoor zal een systeem van verkeerssturing ingevoerd worden.



Een modal shift 50/50

Dat wil zeggen dat **50% van alle verplaatsingen** op termijn zou gebeuren met de **fiets, trein, tram, bus, taxi, waterbus, deelsystemen**,...; en nog maar 50% van alle verplaatsingen met de wagen. Daarvoor zal geïnvesteerd worden in fietsvoorzieningen en in collectief vervoer (trein, tram, bus,...)



Er komt een **werkgemeenschap**, waarin alle bovenstaande partijen verder zullen werken om het toekomstverbond te concretiseren.

In de **Regioraad voor mobiliteit** werken alle betrokken besturen - van lokaal tot Vlaams - aan politiek draagvlak voor mobiliteitsgebonden zaken. Hoe organiseren we een complementair aanbod van collectief vervoer in groot-Antwerpen? Dat is bijvoorbeeld een zaak voor de Regioraad.

Vele actoren dragen hun steentje bij aan de mobiliteit in en rond Antwerpen: denk maar aan De Lijn, Agentschap Wegen en Verkeer, BAM,... Maar naar de burger toe komt er **1 loket**, en spreken ze met één stem.

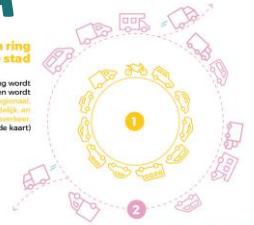
[2017] Toekomstverbond en de versnelde opstart van de VRA

15/03/2015

- 4 bouwstenen mobiliteit :
R1 | overkapping | haventracé | modal shift 50/50
- extra bouwsteen:
samenwerking (o.a. opstart Werkgemeenschap)
breder door versnelde opstart Vervoerregio Antwerpen (als 4^{de} piloot)
oprichting 'Werkplatform'
- Toekomstverbond wordt een regionaal project

Het toekomstverbond
in 5 punten

Een ring voor de stad
De Antwerpse ring wordt rondgemaakt en wordt gebruikt voor stedelijk en langzaamverkeer (= gele route op de kaart)



Een ring rond de stad
Borgerende wegen en toeristische routes worden zoveel mogelijk rond de stad geleid. Hiervoor zal een systeem van verkeersleiding ingevoerd worden.



Een modal shift 50/50
Dat wil zeggen dat 50% van alle verplaatsingen op termijn zou gebeuren met de fiets, trein, tram, bus, taxi, voetbus, deelsysteem... en nog maar 50% van alle verplaatsingen met de wagen. Daarvoor zal geïnvesteerd worden in fietsvoorzieningen en in collectief vervoer (trein, tram, bus...)



Verder samenwerken
Je leest het: het toekomstverbond is ambitieus. Niemand krijgt dit op zijn eentje gerealiseerd. De samenwerking tussen burgerbewegingen, overheden, experts en andere actoren zal dan ook verdergezet worden.



Er komt een werkgemeenschap, waarin alle bovenstaande partijen verder zullen werken om het toekomstverbond te concretiseren.

In de werkgemeenschap voor mobiliteit werken alle betrokken besturen - van lokaal tot Vlaams - aan politiek draagvlak voor mobiliteitsgebonden zaken. Hoe organiseren we een complementair aanbod van collectief vervoer in groot-Antwerpen? Dit is bijvoorbeeld een taak voor de Regieraad.

Vele actoren dragen hun steentje bij aan de mobiliteit in en rond Antwerpen: denk maar aan De Lijn, Agentschap Wegen en Verkeer, BAM... Maar naar de burger toe komt er 1 job, en spreken ze met één stem.



[2017] Toekomstverbond en de versnelde opstart van de VRA

15/03/2015

✓ vervroegde opstart VRA als 4^{de} proefregio

✓ bredere opdracht: opmaak van een geïntegreerd regionaal mobiliteitsplan

✓ uitbouw administratie (team VRA) / samenwerking tussen administraties (team MOW+)

✓ Samenwerking met burgerbewegingen verder zetten (ook voor Routeplan 2030)

✓ Ambitie 50/50



[2017] Vervoerregio Antwerpen

- Eerste Vervoerregioraad Antwerpen op 6 juni 2017



[2017] Vervoerregio Antwerpen

'team MOW'

DEPARTEMENT
MOBILITEIT &
OPENBARE
WERKEN



AGENTSCHAP
WEGEN & VERKEER



DEPARTEMENT
OMGEVING



Provincie
Antwerpen



NMBS

32 steden en gemeenten
9 stadsdistricten



[2017] Vervoerregio Antwerpen

VERVOERREGIORAAD



DAGELIJKS BESTUUR

Bestuurlijk voorzitter (vanuit de raad)

Ambtelijk voorzitter 'aangesteld door
Dept. MOW)

Cluster 'centrum'

Cluster 'noord'

Cluster 'oost'

Cluster 'zuid'

Cluster 'west'

Secretariaat door Dept. MOW



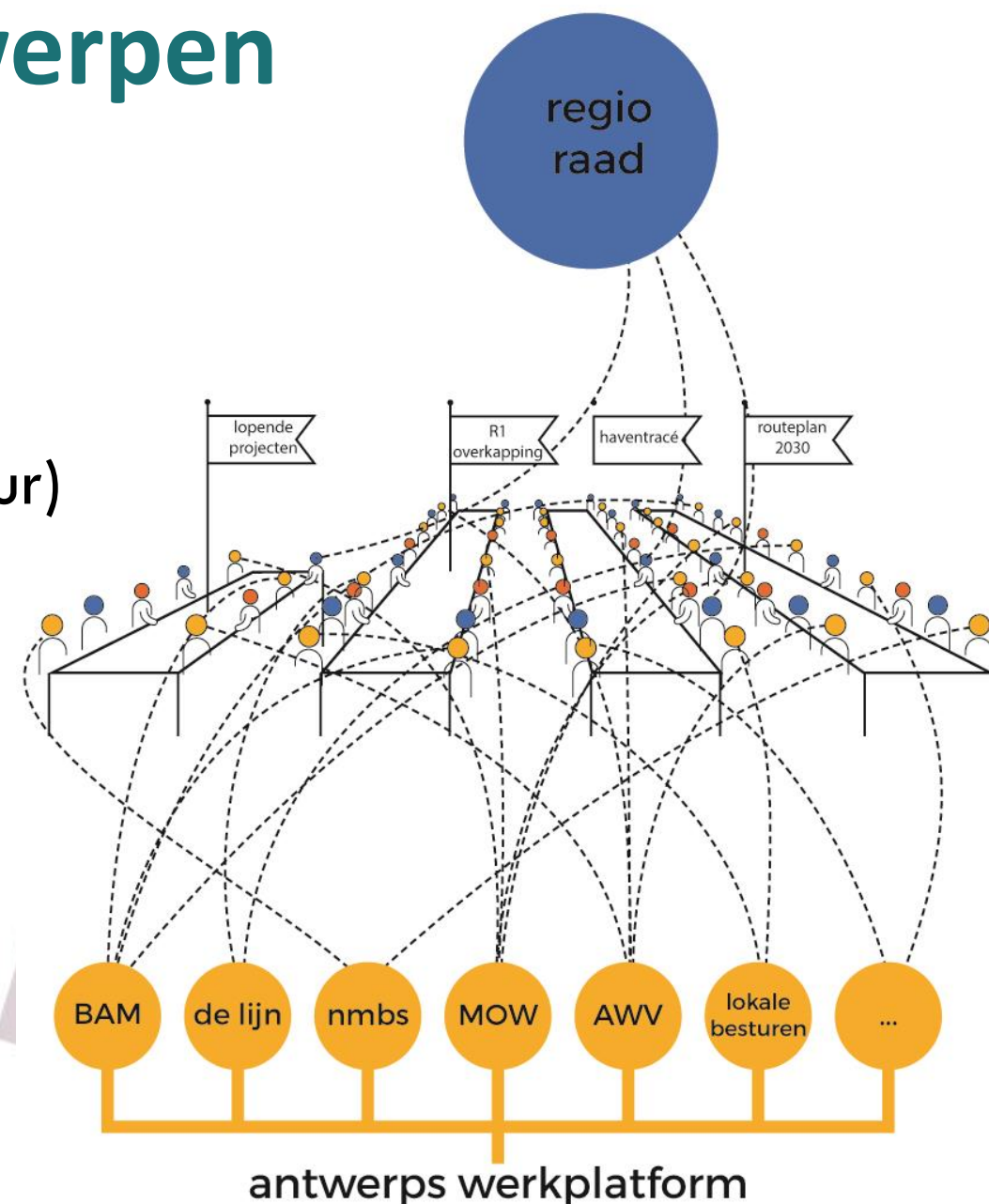
[2017] Vervoerregio Antwerpen

3 lagen

> Beslissen
(Vervoerregioraad – Dagelijks Bestuur)

> Beleidsvoorbereiding | participatie
(Werkgemeenschap)

> Organisatie (regie) | uitvoering
(team VRA | team MOW+)



[2017] Vervoerregio Antwerpen

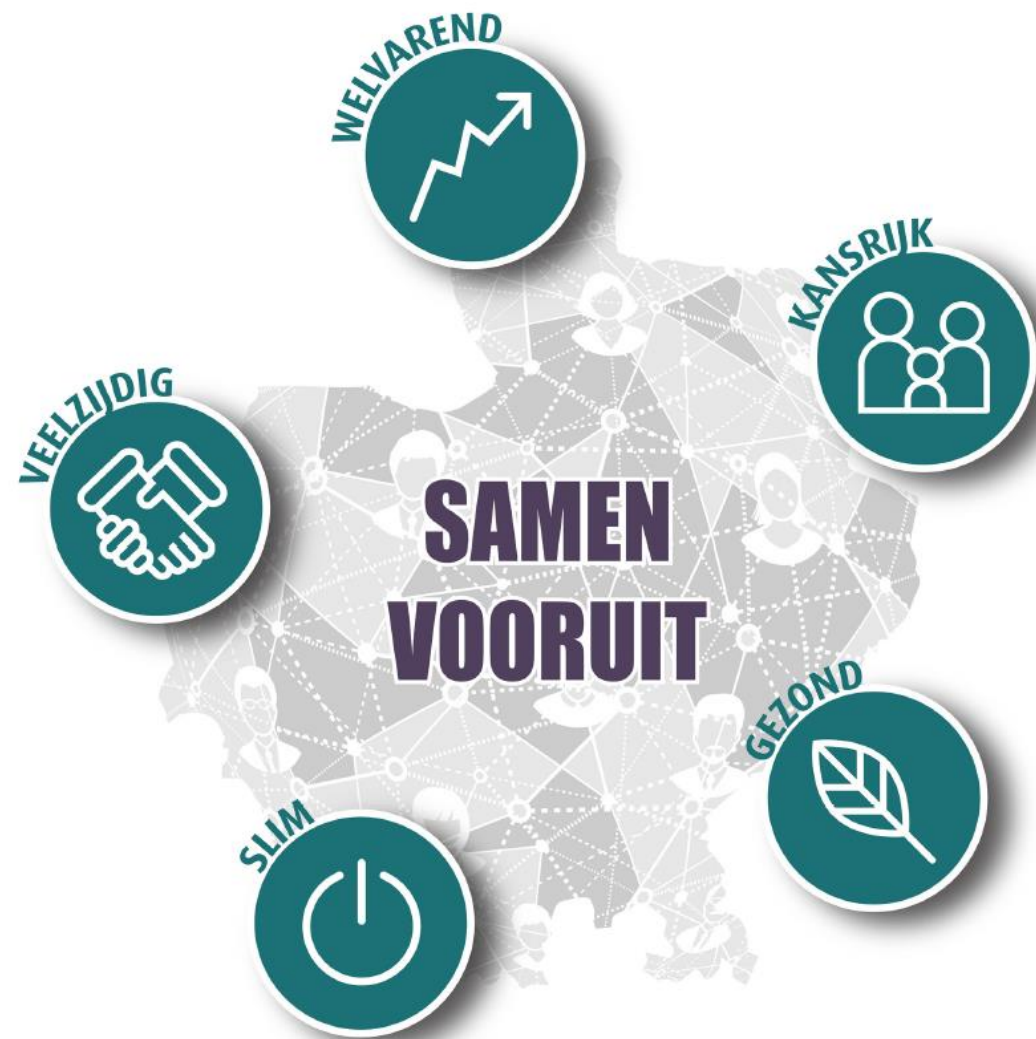
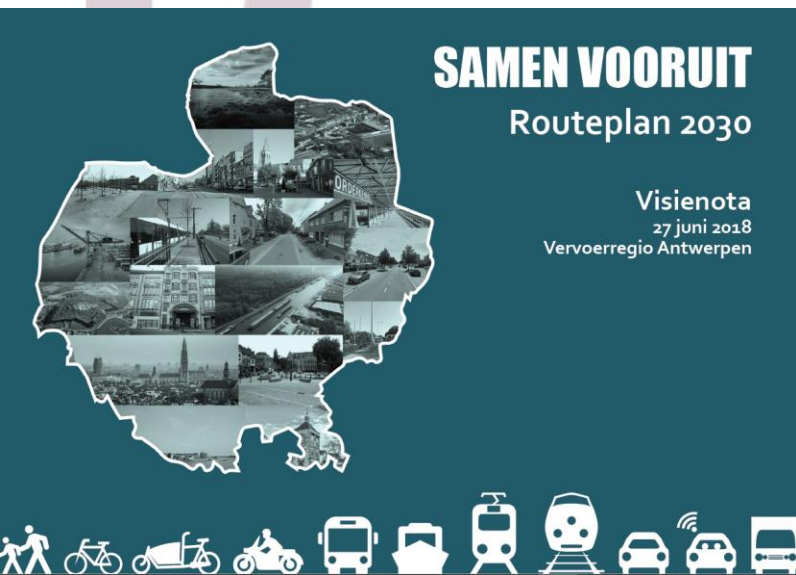
Binnen ruimer netwerk

- > Sterke link met inhoud Vlaamse proces Basisbereikbaarheid
- > Sterke link met aanpak, ambities en opgave in het Toekomstverbond



[2018] Visienota Routeplan 2030

- 5 doelstellingen
- 10 ambities
- strategie



[2018] Visienota Routeplan 2030



1 Integrale aanpak voor een andere mentaliteit

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



2 Versterking van dorps- en stadskernen

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



3 Reisbeleving van deur tot deur bevorderen

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



4 Van bezit naar gebruik

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



5 A-net: snel en betrouwbaar reizen binnen de vervoerregio

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



6 Een fietsnetwerk van hoge kwaliteit

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



7 Regionale parkeerstrategie, lokaal beleid

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



8 Doorstroming en aansluiting op hoofdwegen

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



9 Logistieke hoofdstructuur multimodaal versterken

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



10 Dynamisch verkeersmanagement voor optimale benutting

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

[2018] Visienota Routeplan 2030

> Strategie

- Mobiliteit
- Gebiedstypes
- Samenhangende deelgebieden



[2018] Visienota Routeplan 2030



Erkennen van een bredere opgave (ruimte, ...)

Zoektocht naar de wijze waarop we dit invullen

Opgave blijft een mobiliteitsplan

Strategie – flexibel – proces versus project

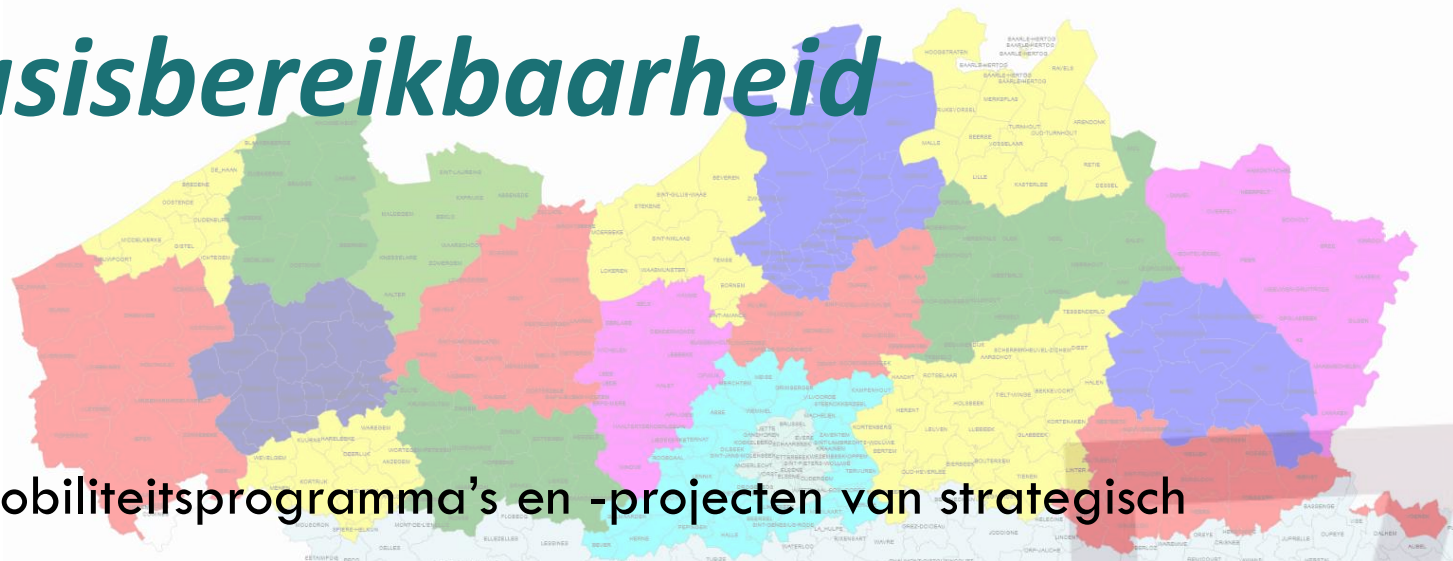


[2019] Decreet Basisbereikbaarheid

- opstart alle vervoerregio's

> VRR's krijgen 8 taken:

- 1. Mobiliteitsplan: regionale mobiliteitsprogramma's en -projecten van strategisch belang
- 2. Adviseren bij opmaak gewestelijke Geïntegreerd Investeringsprogramma
- 3. Aanvullend net en het vervoer op maat bepalen
adviseren over treinnet en kernnet
- 4. Bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk bepalen, adviesrol fietssnelwegen (advies rol)
- 5. Verknopen van de vervoers- en infrastructuurnetten: combimobiliteit en synchromodaliteit faciliteren
- 6. Maatregelen verkeersveiligheid 7. Maatregelen voor doorstroming



[heden] plannota

- > strategie | < netwerken en infrastructuur
 - Meer dan infra: honing- en azijnmaatregelen
 - Vanuit gebruikers niet vanuit infrastructuur
 - regionale hoofdstructuren (regio neemt regie op) | kwaliteitseisen
 - leidende principes voor de lokale aanpak (regionale principes – regio ondersteunt ...) – de lokale aanpak moet ook ondersteunen
- > rol van de vervoerregio vastleggen



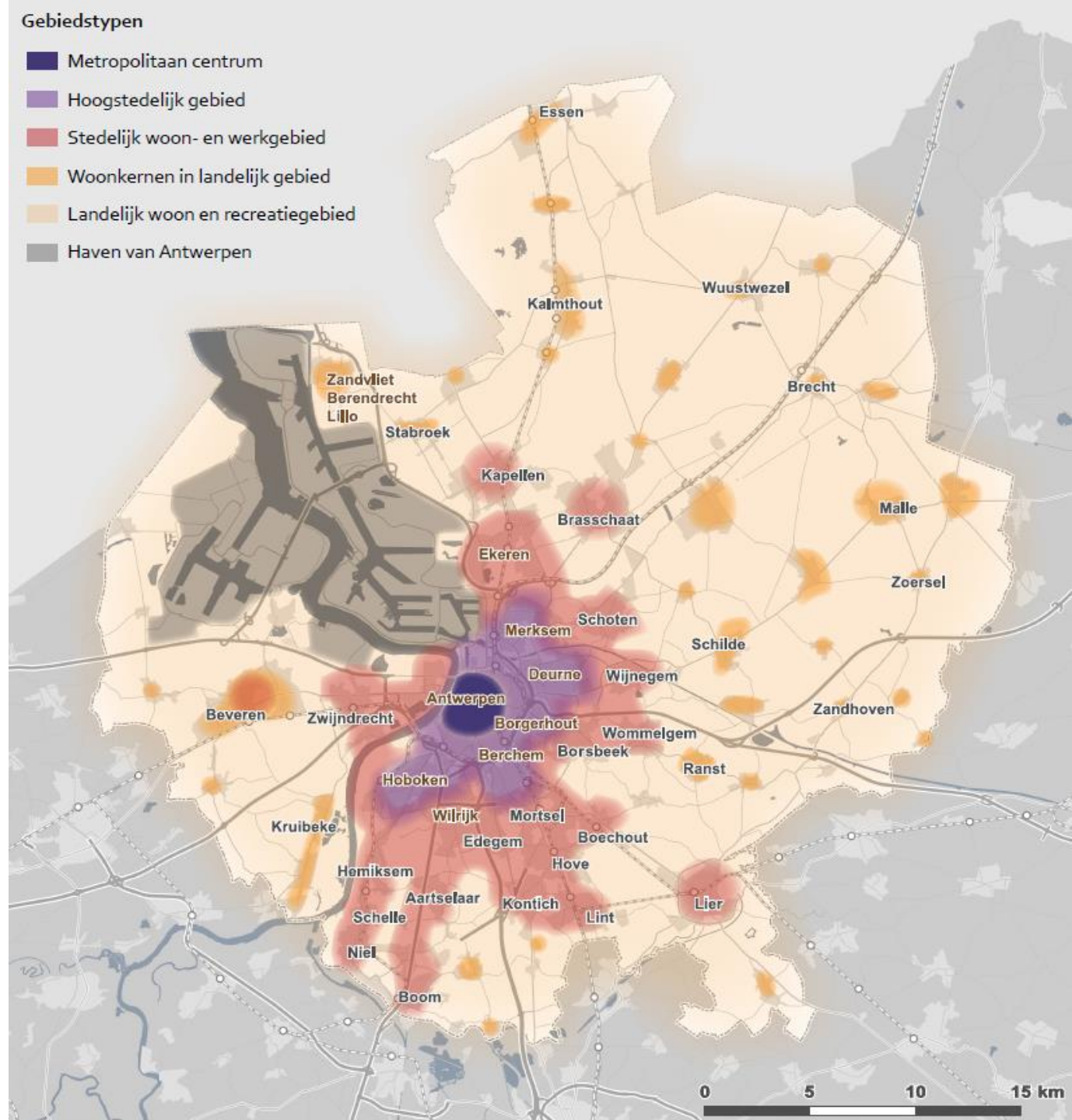
[heden] plannota



ROUTEPLAN 2030
> SAMEN VOORUIT >

Gebiedstypen

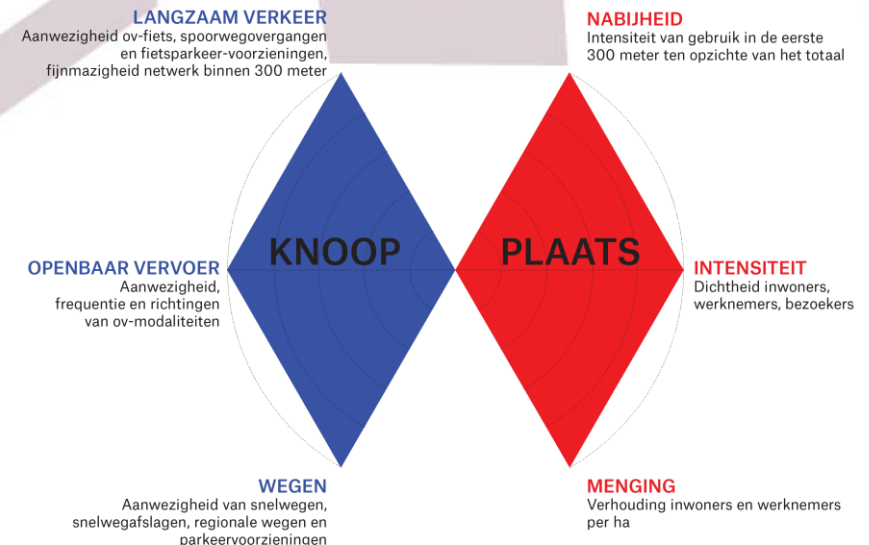
- Metropolitaan centrum
- Hoogstedelijk gebied
- Stedelijk woon- en werkgebied
- Woonkernen in landelijk gebied
- Landelijk woon en recreatiegebied
- Haven van Antwerpen



[Heden] Groeiende interesse in de mogelijkheden van de vervoerregio's als intermediair

- Samenhang met ruimte is duidelijk
bereikbaarheid | knopen | infrastructuur | ...
- Vandaag lopen parallel heel wat ruimtelijke (e.a.) processen
- studies door Omgeving, provincies, Dept. MOW, stad Antwerpen, ...
vaak met een verschillende invalshoek voor bv. knoop vs. plaats, ...
- Ook luchtactieplannen ...

> Zijn we hier wel op voorbereid?



Ervaringen en bedenkingen

Governance – de vervoerregioraad

- Een gemengde samenstelling:
- \neq bestuursniveaus (\neq houdingen t.a.v. regionale en lokale issues)
- \neq vertegenwoordiging: ambtelijk en politiek
- Wat is het mandaat van de leden (t.o.v. elkaar – maar ook t.o.v. de instantie die men vertegenwoordigd)



Ervaringen en bedenkingen

Governance – de vervoerregioraad

- Visietekst lukt wel | concretiseren: meer geremd
- Denken op strategisch en regionaal niveau versus lokale bekommernissen
- Is die politieke raad steeds nodig | hangt af van het doel (kader opstellen | beslissen over budgetten)
- Is dit enkel een groeiproces of is dit (veel) meer?



Ervaringen en bedenkingen

Governance – de ambtelijke ‘raad’

- Een grote en heterogene groep
- Logistieke uitdaging | specifieke werkmethodieken
- “Tanker”
- individuele deelnemers ervaren veel (individueel) overbodige info



Ervaringen en bedenkingen

Governance – de ambtelijke ‘raad’

- ‘Verplichte’ deelname (volledigheid) | vrijwillig (o.b.v. interesse en expertise)
- Kleinere (deel)gebieden afbakenen
- Gebiedsdekkend?



Ervaringen en bedenkingen

Governance – de regie

- \neq verwachtingen t.a.v. de regie

- > Is onze organisatie hier klaar voor (structuren, capaciteit, expertise, ...)?
- > Eerst huidige opgave (mobiliteit) ‘stabiel’ krijgen | nu al uitbreiden naar omgevingsbeleid en op die opgave bijsturen?
- > Regelgeving | ‘experiment’



Ervaringen en bedenkingen

Wat is het doel van de samenwerking?

➤ Wat is die 'opgave':

- kader opstellen (experten)
- beslissen over budgetten en programma (bestuurlijk)

➤ ≠ complexiteit > ≠ aanpak in de (deel)gebieden

➤ ≠ noden en verwachtingen t.a.v. de opgave

➤ Aanpak:

- Neiging om duidelijke beelden en concrete teksten 'af te kloppen' ('wat' | project)
- Groeiende noodzaak om strategiën af te spreken die later worden toegepast ('hoe' | proces)



Ervaringen en bedenkingen

de contouren

- Ruimtelijke samenhang | Samenhang in mobiliteit (pendel) | ...
- gebiedsdekkend?
- Opletten voor nieuwe grenzen > dit vraagt aandacht en dezelfde nauwkeurigheid



Kansen: werken aan een regionaal programma

...

- samen vooruit – samen sterk ...
- Schaalvoordeel regio
- Efficiënte inzet van middelen (€ en mensen)

