

<b>Antwoorden van het team 'Routeplan 2030' op vragen die niet beantwoord zijn tijdens de tweede webwoensdag van de burgerbewegingen op 17 juni 2020. Andere antwoorden zijn te beluisteren via de presentatie van Simon Neyt: <a href="https://youtu.be/huvwt_VDLZ4">https://youtu.be/huvwt_VDLZ4</a></b>	
<p>Is combimobiliteit niet meer op maat van de mobiele gezonde mens dan van de minder mobiele, oudere... ?</p>	<p>Combimobiliteit is een van de pijlers uit het decreet Basisbereikbaarheid en vandaar een van de fundamentele uitgangspunten waarmee in de hertekening van het vervoersnetwerk rekening mee moest worden gehouden.</p> <p>Binnen de bedoelde groep minder mobiele mensen kunnen in grote lijnen twee groepen worden onderscheiden:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>* Mensen die recht hebben op doelgroepenvervoer. Zij behoren tot de specifieke focus van het Vervoer op Maat en zullen in die context een vervoeroplossing aangeboden krijgen. Dit najaar zal de Vervoerregio werk maken van een inschatting van de noden op vlak van Vervoer op Maat in onze regio (gebiedsdekkend, dus zeker niet de stad alleen). Zo zal inzichtelijk gemaakt worden wat objectief noodzakelijk is, zo ook welk aanbod reeds voorzien kan worden met de middelen die door de minister ter beschikking gesteld zullen worden.</li> <li>* Mensen die permanent of tijdelijk minder mobiel zijn. Het klopt dat het inbouwen van overstapbewegingen voor hen het inbouwen van een extra drempel betekent. Daartoe dient uitdrukkelijke aandacht geschonken te worden aan het verder uitbouwen van de toegankelijkheid van het geregelde vervoer, zowel op het vlak van voertuigen als dienstverlening (verantwoordelijkheid operator) als op het vlak van de 'walzijde' van het verhaal: toegankelijke haltes, leesbare en toegankelijke mobipunten,... (verantwoordelijkheid wegbeheerders en Mobipunt-uitbaters).</li> </ul> <p>Zowel in het decreet Basisbereikbaarheid als in het lopende regeerakkoord wordt deze noodzaak erkend, zodat inspanningen op dat vlak verwacht mogen worden. Het Routeplan 2030 baseert zich wat betreft Toegankelijkheid op het Europese normenkader.</p>
<p>Moeten de minder mobiele inwoners van gemeenten die wat verder van Antwerpen liggen het opnieuw stellen met de kruimels? Want dat is het vervoer op maat: beperkt budget en nogal sterk toegespitst op allerlei deelsystemen (step, cambio en dgl.). Alles voor 't stad?</p>	<p>Zie antwoord op vraag hierboven.</p>
<p>Combimobiliteit: wat men mensen die moeilijk te been zijn? De kwaliteit voor hen gaat naar beneden als ze meer moeten overstappen.</p>	<p>Zie antwoord op vraag hierboven.</p>
<p>I.v.m. overstap ouderen: wachten met directe verbindingen af te schaffen tot er goed overstapstation/halte is? Er is nog werk, stelt Peter Vermeulen. Eerst werken en waar gewerkt is overstapmodel toepassen?</p>	<p>Dit zou inderdaad de ideale manier van werken moeten zijn. De voorgeschreven timing in zowel het decreet Basisbereikbaarheid als in het lopende regeerakkoord maakt dit echter een zeer heikele opdracht voor alle betrokkenen. De meest haalbare aanpak lijkt een geleidelijke implementatie van de toegankelijkheidseisen te zijn, zoals die bijvoorbeeld reeds enkele jaren door de OV-operator wordt gehanteerd. We trachten daarbij inzichtelijk te maken welke overstappunten er bijvoorbeeld het slechts aan toe zijn, zodoende dat die ook in prioriteiten vooruit getrokken kunnen worden.</p>
<p>Welke acties worden ondernomen om de combimobiliteit betaalbaar te houden? Krijgen we iedereen overtuigd om de overstap te maken als er voor elke vervoermodus een apart abonnement nodig zou zijn, wat de kosten sterk naar omhoog zou kunnen halen?</p>	<p>Tariefintegratie is een van de uitgeschreven ambities in zowel decreet, regeerakkoord als Routeplan 2030. Daarbij zijn het federale niveau, alle gewesten en alle reguliere OV-aanbieders betrokken, alsook de in de toekomst waarschijnlijk sterk groeiende groep aanbieders van het Vervoer op Maat. De Antwerpse vervoerregio zal op dit vlak de vinger aan de pols houden én constant de nodige stappen bepleiten / bijdragen aan de uitwerking ervan.</p>
<p>Privé partners inschakelen in combimobiliteit: privé gaat uiteindelijk voor winst. Openbaar vervoer gaat om dienstverlening. Hoe zijn die twee te combineren?</p>	<p>De contracten met de operatoren Vervoer op Maat worden toegekend op basis van een offertevraag en een onderhandelingsprocedure, waarin kwaliteitseisen en het evenwicht tussen de te realiseren bedrijfswinsten en de maatschappelijke functie van de dienstverlening centraal zullen staan. Het klopt dat daarin een evenwicht moet worden nagestreefd.</p>

<p>In Brussel werden er verschillende Park&amp;Bikes voorzien. Persoonlijk vind ik dit aantrekkelijker dan openbaar vervoer. Is het uitbreiden van Velo naar de park&amp;rides ook een ambitie?</p>	<p>De synergie tussen de P+R's en fietsdeelsystemen zal zeker worden gezocht en dit in de ganse vervoerregio. Of (en waar) het Vélo-fietsdeelsysteem daarvoor in aanmerking komt, zal de marktwerking in het kader van het vervoerregionaal geambieerde fietsdeelsysteem uitwijzen.</p>
<p>Hoe link je Station Luchtbal met P+R Havana? Wat is de plaats van Station Noorderdokken (op een paar honderd meter van P+R Havana) in dit verhaal?</p>	<p>Station Luchtbal werd in het Routeplan, zoals door de werkbank Over De Ring gesuggereerd, gecategoriseerd als een interregionaal mobipunt. In het Routeplan wordt daarbij wel de kanttekening gemaakt dat het niet de bedoeling kan zijn dat het auto-parkeerarsenaal op die plaats wordt uitgebreid. Deze functie kan worden opgenomen aan de P+R Luchtbal (Havanasite), waar in het kader van de Minder Hinder Oosterweel een parkeergebouw in opbouw is. Het is de bedoeling op termijn deze Havanasite (P+R Luchtbal én parkeergebouw) fysiek te gaan linken met het station Noorderdokken, waar o.a. ook een verhoging van de treinfrequentie wordt geambieerd. Op dat geïntegreerd Mobipunt wordt ook gerekend voor de uitbouw van een HavenHub, waar voor het collectieve bedrijfsvervoer voor de haven op de Antwerpse rechteroever een efficiënte overstaplocatie wordt beoogd. Station Luchtbal dient in de toekomst voluit zijn rol als interregionaal overstappunt tussen trein en fiets + het onderliggende streekvervoer uit de noordoostrand van Antwerpen te gaan spelen.</p> <p>Als met vervoer-hub wordt bedoeld: 'hub voor het havenvervoer', dan zal dit in de eerste plaats worden uitgebouwd aan het knooppunt P+R Luchtbal - Noorderdokken. De ontwerpende studie, door het team Intendant op te starten voor de omgeving van station Luchtbal, kan er op termijn voor zorgen dat die locatie misschien efficiënter kan zijn in het geheel van het collectief havenvervoer.</p>
<p>Manu zei dat de Havana-site een vervoerhub zal worden. Was het plan niet om dat aan station Luchtbal te doen?</p>	<p>Zie antwoord vraag 9</p>
<p>HOV-bussen, van De Lijn?</p>	<p>HOV-bussystemen worden, net als tramsystemen, op vlak van de kwaliteitseisen gedefinieerd in het Routeplan 2030. Een gedeelte daarvan zal moeten worden ingevuld door de operator (op vandaag De Lijn), een ander gedeelte (met o.a. de eisen rond rijsnelheid de stiptheid/betrouwbaarheid) valt onder de verantwoordelijkheid van de wegbeheerders (o.a. AWV).</p> <p>De herschikking van het Vlaamse mobiliteitslandschap in termen van het werken met vervoerregio's en het responsabiliseren van alle betrokken actoren (fundament van decreet Basisbereikbaarheid) mikt wat dat betreft duidelijk op efficiëntiewinsten en winsten voor de gebruikers van het openbaar vervoer. De rol van De Lijn in de verdere uitrol van dit vervoersnetwerk, zal mede bepaald worden op basis van de resultaten van een benchmark van haar werking, die in het najaar van 2020 wordt uitgevoerd. Dergelijke acties en beslissingen worden overigens door de Vlaamse regering genomen, de Vervoerregio heeft hier geen rol in.</p>
<p>Komt er een P+R aan het UZA?</p>	<p>In de gebiedsgerichte uitwerking van het Routeplan 2030, die momenteel loopt, werd een knooppunt op regionaal schaalniveau ter hoogte van het UZA bepaald, waarvan het P+R -gehalte nog verder onderzocht moet worden. Als sleutelproject voor het openbaar vervoer wordt een sneltramverbinding vanuit de Antwerpse zuidrand tot het UZA beschreven.</p>
<p>Ik zie geen openbaar vervoer op de Scheldelaan (veel industrie). Hoe komt dat?</p>	<p>Het functionele personenvervoer van/naar het havengebied maakt openbaar (regulier) vervoer in dat uitgestrekte gebied bij voorbaat een weinig kostenefficiënte onderneming en dus niet passend in het decreet Basisbereikbaarheid (dat kostenefficiëntie als een van de uitgangspunten heeft). In het Routeplan 2030 wordt voor de bediening van de ganse zone dan ook geopteerd voor de verdere uitbouw en optimalisatie van het collectief busvervoer (en eventuele andere vormen van Vervoer op Maat). Het is de ambitie, ook die van het Havenbedrijf, om dat systeem van collectief vervoer op termijn open te stellen voor iedereen met een verplaatsingsnood in het havengebied, dus niet alleen voor de werknemers van de momenteel participerende bedrijven.</p>

<p>Zullen bussen blijven doorrijden tot in het centrum of komt er een focus op overstappen op sneltrams aan comfortabele P+R-locaties?</p>	<p>Het vervoerplan 2021 is gebouwd op de uitgangspunten van het decreet Basisbereikbaarheid, waarin 'combimobiliteit' en 'overstappen' een voorname plaats innemen. Het Routeplan 2030 beschouwt dit vervoerplan als een vertrekbasis voor de verdere uitbouw van het openbaarvervoernet in de vervoerregio. Die uitbouw dient dan te gebeuren met investeringen in functie van de (in het Routeplan 2030 beschreven) kwaliteitseisen van het A-net OV.</p>
<p>Wat is de verklaring voor de beslissing om sommige vroegere geplande tramverlengingen in het Masterplan 2020 om te turnen tot snelbussen? Is doorgerekend dat dat aanbod beter aansluit bij de potentiële vraag? Haalbaarheidsstudies? Politieke afwegingen?</p>	<p>Het Routeplan 2030 tekent een nieuwe mobiliteitsvisie voor de Vervoerregio Antwerpen en is een multimodaal mobiliteitsplan voor deze regio. Om op korte termijn tot oplossingen te komen, wordt eerst en vooral geopteerd voor snelbussen en HOV-verbindingen en sterk ingezet op de kwaliteitseisen van dit A-net. Het vervoerspotentieel (voor vertramming) kan, via monitoring, steeds blijken in de praktijk. Projecten die in het Masterplan 2020 staan, worden getoetst aan de filosofie van dit nieuwe, integrale plan om tot een volwaardige vervanging te komen met dit Routeplan 2030.</p>
<p>Hoe kan je van lage vraag naar hoge vraag gaan of bewegen als er geen openbaar vervoer voorzien is?</p>	<p>Vervoerpotentiëlen worden berekend met verkeersmodellen en niet afgeleid uit tellingen of andere monitoringgegevens.</p> <p>Het mag duidelijk zijn dat ook de ruimtelijke ontwikkelingen en maatregelen die ingegeven zijn uit overwegingen over de (soms ook lokale) leefbaarheid of het algehele leefmilieu een impact zullen hebben: circulatiemaatregelen, LEZ-zones, parkeerbeleid, verkeersveiligheidsmaatregelen, ontvlechting van en comfortverhoging op fietsroutes, beperkingen op vrachtroutes, doorstromingsmaatregelen pro bus en tram,....</p>
<p>Hoe is de subsidiariteit tussen Vervoerregioraad en lokale gemeenten? Kan de VR-raad bepaalde beslissing 'verordenen' voor alle gemeenten, of moet elke gemeenteraad die beslissing nog eens goedkeuren?</p>	<p>Het huishoudelijk reglement van de vervoerregioraad Antwerpen voorziet o.a. de vertegenwoordiging (met stemrecht) van alle 32 lokale besturen en een consensus bij het nemen van beslissingen. Beslissingen op niveau van de Vervoerregioraad gelden wel op het gemeentelijk niveau (een aparte gemeenteraad goedkeuring voor elke beslissing is dus geen noodzaak). De Vervoerregioraad biedt zo een forum op bovenlokaal samen te werken en om beslissingen te nemen in het algemeen belang van de regio.</p>
<p>Het 'Routeplan 2030' is top. Hoe gaan/kunnen we die afdwingen?</p>	<p>Het Routeplan 2030 zal, eens definitief gevalideerd door de Vervoerregioraad, gelden als gedeelde engagementsverklaring voor de betrokken 32 lokale besturen en de Vlaamse overheidspartners. Het zal dus als beleidskader dienen voor beslissingen door die individuele actoren.</p> <p>De afdwingbaarheid zal zich ook moeten aantonen in budgetten. Voor de Vlaamse overheidspartners zal dit verlopen via een Geïntegreerd Investeringsprogramma (GIP), een jaarlijkse budgetoefening die gefaciliteerd wordt door de Vervoerregio, waarbij telkens een aantal Routeplan 2030-ambities in verankerd zullen worden. De Vervoerregioraad kan op dat GIP ook een jaarlijks advies formuleren.</p>
<p>Ik ben zelf trekker van een burgerproject in de stad en spreek hierbij voor wijkbewoners. Ontstellend hoe weinig mensen de term 'modal shift' kennen, laat staan zich aangesproken voelen. Moet er niet dringend zeer breed geïnformeerd en gesensibiliseerd worden om de 'mental shift' in gang te zetten?</p>	<p>Terechte opmerking, er is op dat vlak nog heel veel werk aan de winkel. De Vlaamse overheid is hieromtrent een communicatiestrategie en -planning aan het opzetten. Parallel trachten we op Vervoerregio niveau - met de mogelijkheden die we hebben - daar maximaal ons steentje aan bij te dragen.</p> <p>De in de vraagstelling bedoelde "gedragsverandering op basis van eerst en vooral mental shift" vormt overigens het onderwerp van een apart hoofdstuk "Keuzes ondersteunen" in het Routeplan 2030 en zal binnenkort (in het vervolgetraject van de gebiedsgerichte uitwerking) met de betrokken stakeholders verder worden verdiept. Beter informeren en sensibiliseren krijgt daar een belangrijke plaats.</p>
<p>Wat gebeurt er als er halverwege de uitvoering van de OWV verbinding blijkt dat de resultaten toch niet echt gehaald worden? Hoe kan er bijgeschakeld worden qua budget of planning van de werken? Niet kunnen meten maakt het moeilijk om dit te evalueren, niet?</p>	<p>Binnen het Routeplan 2030 wordt er gewerkt aan een monitoringsplan om de vooruitgang op vlak van modal shift te meten op het terrein. Op basis van deze monitoring zal op de gepaste momenten kunnen worden bijgestuurd waar blijkt dat doelen uit dit plan niet gehaald worden. De verantwoordelijkheid inzake Oosterweel ligt hiervoor bij Lantis en is geen bevoegdheid van de Vervoerregio.</p>

<p>Modal shift wordt in het Toekomstverbond in relatieve termen gedefinieerd. Zijn we het erover eens dat die in absolute termen betekent dat er in 2030 minder auto's rondrijden in de Antwerpse regio? Die absolute daling volgt alleszins als je ervan uitgaat (wat uit Planbureau-studies volgt) dat de totale mobiliteitsgroei slechts ongeveer 10% zal zijn. Dat betekent dus dat we aan capaciteitsverlaging van autosysteem (parkeren, rijstroken) moeten werken?</p>	<p>Met de modal-splitmatige formulering van de ultieme ambitie van het Routeplan (50/50) wordt de benadering van de problematiek in het lopende regeerakkoord gevolgd. De in het Routeplan 2030 beschreven aanpak naar de gewenste gedragsverandering (naar alternatieve modi) getuigt van het besef/vaste voornemen dat daarvoor (zowel in tijd en ruimte) selectief zal moeten worden ingezet op de verschillende modi.</p> <p>Modal split zal zowel op het vlak van personenvervoer als dat van goederenvervoer worden uitgedrukt in termen van aantallen verplaatsingen per modus (cf. monitoringsysteem in opbouw). Die definitie voor de modal split zal in alle Vervoerregio's dezelfde zijn, de basisindicatoren om dit te monitoren ook. In dat monitoringsysteem is het bovendien de bedoeling dat de (voornamelijk voor de klimaatdoelstellingen noodzakelijke) afleidingen naar kilometers ook kunnen worden gemaakt.</p>
<p>Over welke resultaten wordt gesproken bij een modal shift 50/50? Gaat dit over het soort transport (50 keer duurzaam en 50 keer niet) of de tijd dat we een duurzaam/niet duurzaam transport uitvoeren (50 min duurzaam en 50 min niet)?</p>	<p>Zie antwoord op vraag hierboven.</p>
<p>Houdt vervoer op maat een thuiskomstgarantie in. Bv. na theater in de stad 's avonds geen tram/bus naar huis, dan recht op OV-taxi tegen dezelfde prijs?</p>	<p>Het is de Vervoerregioraad die beslist over de besteding van de ter beschikking zijnde middelen voor het Vervoer op Maat. Als daarbij wordt gekozen voor een project waarin een thuiskomstgarantie cruciaal is in de opzet, dan kan daarvoor worden gekozen. Hetzelfde zou kunnen gesteld worden over een thuiskomstgarantie binnen het aanbod van kernnet en aanvullend net, maar alleen als daarvoor aan de operator de noodzakelijke middelen worden toegekend. Voor de huidige operator zou dat dan moeten worden vastgelegd in de beheersovereenkomst, voor eventuele toekomstige (private) operatoren zou dat moeten gebeuren in het servicecontract. In de voorbije legislaturen is de Vlaamse regering nooit bereid geweest zulke compensaties te voorzien.</p>
<p>Wordt in de vervoersregioambities ook de noodzakelijkheid van de verplaatsingen in vraag gesteld? M.a.w. 'nudging'-maatregelen om mensen hun mobiliteitsbehoeften te laten evalueren... (bv. dichter bij je werk gaan wonen).</p>	<p>Het heeft al een plaats - onder de noemer van de hoofdstukken 'Keuzes mee sturen' en 'Samenwerking met intermediaire' partners, maar het thema wordt vandaag nog te veel onderbelicht in het plan. De Covid-19-crisis leerde ons het potentieel van dergelijk gedrag (vermijden van verplaatsingen). Dat wordt bijgevolg nog verder uitgediept in de vervolgvorsies van het Routeplan 2030.</p>