

DE VLAAMSE MINISTER VAN MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN

# MEDEDELING AAN DE VLAAMSE REGERING

**Betreft:** Toekomstverbond voor een bereikbare en leefbare Antwerpse regio – coördinatieopdracht voor de pijler modal shift

## Aanleiding en context

Het politiek stuurcomité van 22 oktober 2022 vroeg Lantis het volgende:  
“Het Politiek Stuurcomité meent dat een stapsgewijs scenario met een duidelijke en efficiënte rolverdeling op z’n plaats is. In 2020 werd in de schoot van Lantis een uitvoeringsorganisatie uit de grond gestampt om een projectportfolio VMS uit te voeren. Om een versnelling hoger te schakelen vraagt het Politiek Stuurcomité Lantis de interne organisatie en samenwerking met andere overheden te versterken om bijkomende projecten vanuit de studie van de intendant op te nemen in een uitvoeringsprogramma vanaf 2025, gericht in te zetten op de ondersteuning van onder meer lokale besturen.....”

## Inventarisatie van voorgaande acties en lopende processen

De voorbije jaren werd al geanticipeerd op de uitdagingen op vlak van mobiliteit in de regio, en specifiek tijdens de Oosterweelwerken, met de uitrol van een versterkt en verruimd minderhinderprogramma dat haar oorsprong vindt in de beslissingen van het politiek stuurcomité van maart 2015. In de bestuurlijke analyse van vijf jaar Toekomstverbond (Politiek stuurcomité 22 maart 2022) werd een uitgebreid overzicht gegeven van de initiatieven die het Vlaams Gewest, stad Antwerpen en het Havenbedrijf Antwerpen namen na heroriëntatie van hun bijdrage voor het Oosterweelprogramma.

Initiatieven zoals de waterbus, de verdere uitbouw van fietsinfrastructuur, de exploitatie van een fietsbus door de Liefkenshoek tunnel en het programma Slim naar Antwerpen waren al operationeel tijdens de bouw van de Noorderlijn. Het departement MOW bracht een bijdrage voor Minder Hinderinspanningen tot stand in het Waasland en startte een impulsprogramma voor modal shift in het goederenvervoer. Binnen de jaarlijks investeringsplanning van AWW en Lantis werden initiatieven genomen ten voordele van fietsinfrastructuur, verkeersveiligheid en doorstromingsmaatregelen en dit zowel binnen het GIP als vanuit het relanceplan “Vlaamse Veerkracht”.

Het Toekomstverbond en het decreet basisbereikbaarheid gaven deze initiatieven een bijkomende dimensie door de oprichting van de vervoerregio Antwerpen en de goedkeuring van een regionaal mobiliteitsplan Routeplan 2030. Vanuit Lantis werd vanaf 2020 werk gemaakt van het programma “Versnelde Modal shift (VMS)” waarmee ingespeeld werd op de globale

doelstelling van de Vervoerregio Antwerpen. Waar mogelijk werd gezocht naar het versterken, opschalen en aanvullen van initiatieven van andere overheden zoals stad Antwerpen, AWV of De Lijn.

Deze lopende processen en programma's tonen aan dat er heel wat initiatieven lopende zijn of al gerealiseerd zijn, maar ook dat er een bijkomende noodzaak is om de impact als hefboom naar modal shift en verbeterde bereikbaarheid in de regio objectief meetbaar te maken. De verschillende data en bronnen dienen daarbij – samen met de input vanuit de MOSH-methodiek – tot een afgestemde en eenduidige impactmeting en monitoring te leiden. Daarnaast vereist dit een gecoördineerd optreden op programmaniveau en een verbeterde samenwerking over de verschillende partners heen.

## **Plan van aanpak**

De doelstelling van het plan van aanpak is vorm te geven aan een uitvoeringsprogramma, met oog op inpassing binnen een meerjarig GIP Het doel is tweeledig:

- Lopende processen en programma's objectiveren en op elkaar afstemmen zodat het Routeplan 2030 een concrete doorvertaling krijgt in een gedetailleerd uitvoeringsprogramma, i.e. een meerjarige investeringskalender die houvast biedt aan alle stakeholders en belanghebbenden;
- Uitvoering geven aan een programma van maatregelen die bijdragen tot de veiligheid, leefbaarheid en bereikbaarheid in de Vervoerregio Antwerpen en die bestaan uit investeringen in infrastructuur, exploitatiemaatregelen en gedragsgerichte maatregelen.

Voor een succesvolle uitrol van een uitvoeringsprogramma zijn een aantal uitgangspunten noodzakelijk. Deze uitgangspunten omschrijven de wijze van samenwerken, financiering en systematiek (SMART geformuleerde KPI's, monitoring en evaluatie, rapportering per project) Efficiënte werkprocessen en een heldere rolverdeling maken daar onlosmakelijk deel van uit.

Uitdaging in de reeds lopende processen is het objectiveren en structureren van de meest effectieve hefbomen die een transitie naar een duurzaam vervoerssysteem helpen bewerkstelligen, vertrekkende vanuit een helder en meetbaar objectief. Na het in kaart brengen van de verscheidene initiatieven volgt een kwantitatieve en kwalitatieve beoordeling om vast te stellen welke kansrijk zijn, waar de knelpunten en weerstanden zich bevinden en welke prioritering en sequentie wenselijk is in de uitrol van het uitvoeringsprogramma. In het voorjaar zullen alle relevante stakeholders bevroegd worden teneinde dit beeld samen te stellen.

Uiteindelijk moet dit leiden tot een selectie op planniveau van tastbare, uitvoerbare projecten uit het Routeplan 2030 die ook dienstig kunnen zijn als flankerend beleid voor werken op het R1/R2-systeem. Het uitvoeringsprogramma zal eveneens klaarheid moeten scheppen in de rolverdeling (regisseur, bouwheer, dienstverlener, innovator, sponsor, partner, ...) van alle betrokken overheden, entiteiten en actoren. Lantis treedt in deze fase op als coördinerende partij.

## **Beslissingsstructuur**

Om deze oefening te begeleiden, ondersteunen en coördineren, inspireren we ons voor de overlegstructuur op de Minder Hinderaanpak tijdens de werken aan de Antwerpse Ring in 2003-2005 (Eindrapport evaluatie Minder Hinder bij werken R1).

Er zal een specifieke programmagroep worden samengesteld waarin het Vlaams Gewest de regierol op zich neemt. De taakstelling van deze programmagroep is de besluitvorming op Vlaams niveau, Vervoerregio Antwerpen en stad Antwerpen op elkaar af te stemmen. De

programmagroep is samengesteld uit twee afgevaardigden van de Minister van Mobiliteit en Openbare Werken en twee afgevaardigden van de Vervoerregio Antwerpen (waaronder 1 afgevaardigde van de stad Antwerpen en 1 afgevaardigde uit een ander bestuur in de regio). Het voorzitterschap zal waargenomen worden door een afgevaardigde van de Minister.

Het programmasecretariaat wordt ingevuld door Lantis, meer bepaald directeur omgeving Bart Van Camp; dit gelet op de opdracht die het PSC heeft gegeven hieromtrent, de uitdaging op vlak van modal shift die gelinkt is aan de Oosterweelverbinding en de werken, en de inbedding van het team Vervoerregio Antwerpen binnen Lantis. De programmagroep wil volgende output bij elkaar brengen:

- Vertrekkend van het Routeplan 2030 en basisbereikbaarheid wordt gewerkt op de thema's exploitatie en investeringen OV, Vervoer op Maat, Hoppin, fietsbeleid. Dit moet resulteren in een uitgewerkte set van realistische (o.a. budgettair) gekwantificeerde beleids- of projectvoorstellen op planniveau die de keuzes voor alternatieve vervoerswijzen verbreden en versterken voorlegt.
- Deze output dient aangevuld te worden met een focus op bereikbaarheids- en projectcommunicatie. Reisinformatie, mental shift, werkgeversbenadering en digitalisering zijn hier onderdeel van en moeten vanuit een gebruikersperspectief mensen ondersteunen in het maken van keuzes.
- Om de actieve betrokkenheid van alle entiteiten (stad en overheid) te garanderen stemt de programmagroep het voorstel af met het managementcomité toekomstverbond.

Uiteindelijk dient dit zijn beslag te krijgen in een gedragen uitvoeringsprogramma op planniveau voor het Routeplan 2030 dat voorgelegd wordt aan de Vlaamse Regering met het oog op verdere besluitvorming. Er kan op dit punt geen sprake zijn van een voorafname op het vlak van de financiering.

De Vlaamse minister van mobiliteit en openbare werken,

Lydia Peeters