

ROUTEPLAN 2030

Canvas

Dit canvas voor het 'ROUTEPLAN 2030' geeft verduidelijking bij de inhoud en de vorm hiervan en beschrijft het proces dat opgezet wordt met het oog op de realisatie ervan. Vermits dit 'ROUTEPLAN 2030' verder vorm zal krijgen in de schoot van de 'Vervoersregio' (Werkgemeenschap en Regioraad), is dit canvas geen bindende tekst maar een leidraad die de nodige aanzetten geeft.

Toekomstverbond voor stad én regio

De jarenlang aanslepende discussies over leefbaarheid en mobiliteit, hebben op 15 maart '17 geleid tot een 'Toekomstverbond' tussen de overheden en burgerbewegingen. Dat toekomstverbond is een startpunt voor een nieuwe en ambitieuze samenwerking rond leefomgeving en mobiliteit in de stad Antwerpen, maar wil daarbij ook uitdrukkelijk de blik verruimen naar de districten en randgemeenten in de hele Antwerpse regio.

De ambitie bestaat erin om binnen een op te richten 'Werkgemeenschap' verschillende werktafels in te richten rond concrete thema's die impact hebben op mobiliteit en leefbaarheid. Aan die werktafels zullen burgerbewegingen uit stad en rand, samen met andere stakeholders actief mee kunnen denken en werken aan oplossingen die we samen zien voor het gestelde knelpunt.

Één van die werktafels richt zich dus op het 'ROUTEPLAN 2030'. Binnen dat plan wordt een concreet en wervend programma uitgewerkt met maatregelen en projecten, met als doel de verschuiving van de modal split naar 50/50 te stimuleren zowel in de stad zelf, als in de districten en randgemeenten. Dit plan wordt evenwichtig opgebouwd voor de diverse vervoersmodi en de verschillende deelgebieden.

Voor elke modus wordt een coherent en goed gestructureerd netwerk uitgewerkt, over de hele regio, met een sterke verknoping van de routes binnen één modus (overstappunten openbaar vervoer bv) én een sterke verknoping tussen de verschillende modi onderling (park and ride bv). Het netwerk van openbaar vervoer vormt tevens de ruggengraat voor de verdere ruimtelijke ontwikkeling in de hele regio, de fietsnetwerken en de wegenstructuur worden afgestemd op die samenhang.

Het 'ROUTEPLAN 2030' bevat zowel harde als flankerende maatregelen. Er wordt een bijzondere focus gelegd op kansrijke projecten en maatregelen met een hoge toegevoegde waarde. Extra aandacht gaat daarbij uit naar innovatieve en vernieuwende projecten die de platgetreden paden doorbreken.

Het 'ROUTEPLAN 2030' doet uitspraak over de identiteit van en de ambitie voor de hele vervoersregio en verfijnt de doelstellingen op maat van de verschillende deelgebieden. Er worden meetbare indicatoren bepaald waarmee de huidige situatie wordt beoordeeld en die als basis dienen voor een evaluatie van de effecten van de maatregelen.

Er dient aandacht te gaan zowel naar personenverkeer als naar goederentransport. Hier zal een verschillende aanpak moeten worden uitgewerkt, enerzijds voor de vrachtstromen die een relatie

hebben met of impact hebben op de woonkernen (bv. stadsdistributie) en anderzijds voor de vrachstromen met betrekking tot het logistieke hart van de Antwerpse vervoersregio, de haven.

Het 'ROUTEPLAN 2030' wordt opgemaakt tegen medio 2018. Er is een strakke timing nodig om een gedragen en wervend resultaat te bereiken met projecten en maatregelen waarmee we aan de slag kunnen. Het plan vormt de aanzet voor een dynamisch en continu proces. Het omvat de aanzetten voor projecten en maatregelen waarvoor een vervolgtraject wordt bepaald. Na 2018 zal het proces worden verdergezet met opvolging, evaluatie en bijsturing.

Over het werk van de Werkgemeenschap aan deze werktafels, wordt regelmatig teruggekoppeld met de Vervoersregioraad. Deze raad, samengesteld uit een politieke vertegenwoordiging van alle gemeenten in de Antwerpse (vervoer)regio, bepaalt de richting en gaat aan de slag met de resultaten van de werktafels om deze vervolgens te verankeren in politieke besluitvorming.

1. inleiding

"Samen sterker"

De Antwerpse regio vormt een economisch sterk, veelzijdig en aantrekkelijk gebied. De kracht hiervan schuilt in de variatie én in de interne samenhang. Uitwisseling en vlot verkeer van kennis, van personen en goederen vormen de basis van onze welvaart en levenskwaliteit. Geen enkel bedrijf heeft enkel werknemers of klanten binnen de eigen gemeente, geen enkele bewoner vindt alles wat hij/zij nodig heeft binnen de eigen buurt. Samenhang is alles.

De regio kampt vandaag echter met grote uitdagingen op vlak van bereikbaarheid en leefbaarheid. Het autoverkeer staat meer stil dan ooit en voor vele verplaatsingen blijken de alternatieven te weinig aantrekkelijk. Hierdoor staan zowel de bereikbaarheid als de leefbaarheid onder grote druk, het legt een grote hypotheek op de ontwikkelingskansen van de regio in de nabije toekomst. De vervoersvraag blijft immers onverminderd toenemen, enerzijds door onze stijgende behoeften en verwachtingen, anderzijds door ontwikkelingen zoals bevolkingstoename, gezinsverduunning, etc. Tegelijk wordt de beschikbare ruimte steeds kleiner, wordt de economie steeds competitiever en zitten vergelijkbare regio's in onze omgeving niet stil. Ook maatschappelijk beweegt er erg veel. De bevolking wordt ongerust over de leefbaarheids- en mobiliteitsproblemen in haar buurt, het gevolg is een groeiende aandacht voor verkeersleefbaarheid, veiligheid en gezondheid. Ook het klimaatvraagstuk heeft velen wakker geschud.

Maar oplossingen om de bereikbaarheid te verbeteren en het verkeer vlot te trekken staan vaak op gespannen voet met een verbetering van de leefbaarheid. Het is dan ook zaak om nu, samen, deze uitdagingen aan te gaan, om zowel de bereikbaarheid als de leefbaarheid van de Antwerpse regio te verbeteren en te garanderen voor de toekomst. Om alle kwaliteiten van de regio te benutten en voldoende attractief te blijven, moet de agglomeratiekracht van onze regio worden versterkt. Samenwerken aan mobiliteit, ruimtelijke kwaliteit en leefbaarheid wordt een noodzaak.

Er tekent zich gelukkig ook een bestuurlijk momentum af. Zowel het Vlaams gewest, de provincie als de stad Antwerpen en enkele gemeenten zijn bezig met de actualisering van hun beleidsplannen, zowel op vlak van ruimte als mobiliteit. De NMBS en De Lijn werken aan nieuwe vervoersplannen. Het Toekomstverbond versnelt de opstart van de Antwerpse Vervoersregio.

Deze ambitie van een bereikbare en leefbare regio, internationaal competitief, belangt ons allen aan en kunnen we enkel samen bewerkstelligen. Dit vraagt om de krachten te bundelen, teneinde de verplaatsingen binnen en naar de regio beter te orkestreren. Het doel moet erin bestaan een betere mobiliteit (of eerder bereikbaarheid) mogelijk te maken, zonder de druk op de leefbaarheid extra te verhogen (wel integendeel).

Er moet dus samen nagedacht worden over een nieuwe regionale mobiliteit, waarbij naast de auto en de vrachtwagen ook andere modi zoals openbaar vervoer, fiets, spoor en waterweg een echte hoofdrol krijgen. Naast verplaatsen wordt ook nabijheid hiervoor een sleutelwoord: zorgen dat er meer te vinden is op wandel- en fietsafstand, om zo verplaatsingen met de auto te voorkomen.

Voor een bereikbare én leefbare regio is het nodig om het aantal autoverplaatsingen te verminderen (op het hoofd- en onderliggend wegennet, zowel goederenvervoer als personenverkeer, in de spits maar ook daarbuiten): de beschikbare ruimte om uit te breiden is er niet meer en de druk wordt te groot, zowel op de bereikbaarheid als op de leefbaarheid.

Niet alleen moet een deel van de huidige verplaatsingen per auto verschuiven naar andere modi, ook de groeiende verkeersvraag moet meer en meer kunnen worden opgevangen door de diverse alternatieven. We zoeken naar een nieuw evenwicht tussen alle verplaatsingsvormen. Elke modus op het juiste moment en op de juiste plaats. Dit vraagt om nieuwe keuzes, grote investeringen, een gedragswijziging en een innovatief mobiliteitsdenken ten dienste van de ontwikkeling van de regio. Daarvoor richt Vlaanderen de Stadsregio Antwerpen¹ op, met een duidelijk vooropgestelde minimale ambitie van een modal split van 50/50 (maximum 50% auto-verkeer, minimum 50% andere modi).

Daarnaast vraagt dit ook om een gezamenlijke strategische aanpak op vlak van leefbaarheid, waarbij ruimtelijke groeipolen samenvallen met vervoersknooppunten en infrastructuurinvesteringen samengaan met leefbaarheidsmaatregelen. Ook daarvoor stelt Vlaanderen een intergemeentelijke samenwerking voorop, als verdere uitwerking van het (witboek) Beleidsplan Ruimte Vlaanderen. Een maximale wisselwerking tussen beide sporen en beleidsdomeinen is nodig.

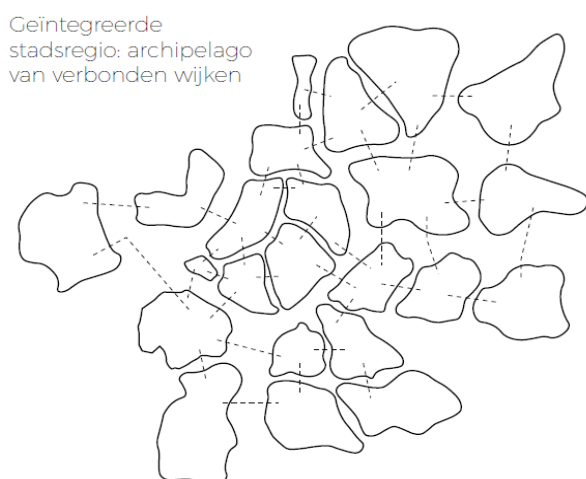
2. Het kader

2.1. Ambitienota

De 'Ambitienota' van de intendant Alexander D'Hooghe schuift een aantal ambities naar voor die zeer relevant zijn voor het 'ROUTEPLAN 2030':

¹ stad Antwerpen (excl. het havengebied en het district Berendrecht, Zandvliet, Lillo) en de gemeenten Wijnegem, Wommelgem, Borsbeek, Mortsel, Edegem en Zwijndrecht (excl. Waaslandhaven).

- Zo lezen we dat *'de Antwerpse stadsregio een prachtig kroonjuweel moet worden' en 'in de globale competitie tussen steden voor talent, creativiteit en investeringen, zijn leefbaarheid en netwerkvermogen (mobiliteit), maar ook identiteit en openheid cruciaal. Antwerpen en Vlaanderen zetten de volledige overkapping in om op het Europese toneel één van de meest competitieve stadsregio's te worden...'* (ambitie 1).
- Het beheersen van de verkeersvraag (autoverkeer) blijkt één van de randvoorwaarden voor een goed functionerend hoofdwegennet voor de stadsregio: *'... De verkeersvraag wordt beheerd met een pakket parallelle beheersmaatregelen ten behoeve van een substantiële modal shift. Dit gebeurt door (onder meer) in te zetten op de groei van het openbaar vervoer, op fietsnetwerken, op slimme kilometerheffing en andere beheersvormen om het verkeer meer in de tijd te spreiden en de spits te mijden...'* (ambitie 11).
- Er wordt een nieuwe participatieve werkwijze voorgesteld waarin de samenwerking tussen overheden onderling maar ook met burgerbewegingen centraal staat: *'... er komt een brede werkgemeenschap om de gezamenlijke toekomst en beslissingen rond leefbaarheid en mobiliteit in de vervoersregio Antwerpen in goede banen te leiden...'* (ambitie 14)
- De ambitienota hecht tot slot veel belang aan een aanpak via een competitieve stadsregio.



2.2. Het Toekomstverbond voor een bereikbare en leefbare Antwerpse Regio'.

Deze ambities worden verder vormgegeven in *'het Toekomstverbond voor een bereikbare en leefbare Antwerpse Regio'.*

De Vlaamse Regering stelt een meerjarig investeringsplan op dat steunt op volgende vier investeringsassen: (1) een gesloten Ring, (2) een verbeterde en versterkte R2 als hoofdontsluiting voor de haven en die doorgaand verkeer rond de stad stuurt, (3) een verzachte Ring voor de stad die ingekapseld wordt in het stedelijk weefsel met een ambitieus flankerend beleid gericht op een modal shift naar 50/50 en (4) een overkapping van de volledige Ring. Deze beleidsintenties moeten hun beslag krijgen in een nieuw op te maken 'ROUTEPLAN 2030'.

Ook de nieuwe participatieve aanpak wordt bevestigd in dit Toekomstverbond en wordt organisatorisch vormgegeven op basis van een samenwerkingsstructuur met drie pijlers : (1) de Regioraad, (2) de Werkgemeenschap en (3) het Antwerps Werkplatform.

2.3. Concept basisbereikbaarheid

Naast de taakstelling om een voorstel tot 'ROUTEPLAN 2030' op te maken zal in het kader van het concept basisbereikbaarheid in het bijzonder een visie worden toegevoegd over een samenhangend en gelaagd netwerk van collectief vervoer, als ruggengraat voor de ruimtelijke ontwikkeling.

3. Het 'ROUTEPLAN 2030'

Het 'ROUTEPLAN 2030' wordt opgemaakt voor de hele vervoersregio, waarvoor volgende afbakening werd vooropgesteld:



Daarnaast kunnen gemeenten worden toegevoegd op eigen vraag of op initiatief van de regioraad . Redenen hiertoe zijn bv. de impact van projecten en ontwikkelingen op die gemeente, het feit dat de gemeente een belangrijke link heeft met de vervoersregio op het gebied van mobiliteit, ...

De ambitieuze modal shift is geen ambitie op zich. De doelstelling is een bereikbare en leefbare regio. Dit betekent een verandering van het huidige verplaatsingsgedrag en de toekomstige verplaatsingsvraag. Het 'ROUTEPLAN 2030' zal dit vertalen in concrete maatregelen, gekaderd in een sterke visie. Het is ambitieus en vrijpostig: het zegt waar het op staat, benoemt de knelpunten, concretiseert en raamt de noodzakelijke maatregelen en wijst verantwoordelijken aan.

Het plan omvat een concreet programma met maatregelen en projecten met als doel de verschuiving van de modal split naar 50/50 te stimuleren in stad, districten en randgemeenten. Er zijn maatregelen waarmee we direct aan de slag kunnen gaan, een aantal kan parallel worden uitgewerkt. Andere worden dan weer enkel benoemd (zo volledig mogelijke lijst) en er wordt

aangegeven op welke wijze ze verder zullen/kunnen worden uitgewerkt. Er moet ook ruimte zijn voor 'platformen' die via oproepen aan derden later verder kunnen worden ingevuld (cf. Marktplaats Mobiliteit, ...).

Het 'ROUTEPLAN 2030' wordt opgemaakt tegen medio 2018. Er is dus een strakke timing om tot een gezamenlijk, gedragen en wervend resultaat te komen. Het stippelt dan ook een continu en dynamisch proces uit, dat niet eindigt op dat moment. Na 2018 zal het proces verder worden gezet met opvolging, evaluatie en bijsturing op basis van o.a. gewijzigde omstandigheden en inzichten.

Het 'ROUTEPLAN 2030' handelt over de mobiliteitseffecten van ruimtelijke ontwikkelingen, over netwerken en knooppunten en over niet-infrastructurele (flankerende) maatregelen en bewaakt de synergie met leefbaarheidseffecten. Het bestrijkt de vijf basisdoelstellingen van het Vlaams mobiliteitsbeleid nl. bereikbaarheid, toegankelijkheid, verkeersveiligheid, leefbaarheid en milieu.

Er dient aandacht te gaan, zowel naar personenverkeer als naar goederentransport. Hier zal een verschillende aanpak moeten worden uitgewerkt, enerzijds voor de vrachstromen die een relatie hebben met of impact hebben op de woonkernen (bv. stadsdistributie) en anderzijds de vrachstromen met betrekking tot het logistieke hart van de Antwerpse vervoersregio, de haven.

4. Het Proces

Voor de opmaak van het 'ROUTEPLAN 2030' wordt een nieuwe manier van samenwerken naar voor geschoven bestaande uit drie pijlers (*In bijlage: nota 'werkgemeenschap'*):

- ***de werkgemeenschap***

In die nieuwe samenwerking neemt de 'Werkgemeenschap' een cruciale rol op. Binnen deze werkgemeenschap worden meerdere thematische werkbanken opgericht. Via de werkbank 'ROUTEPLAN 2030' gaan deze gemeenten een intensieve en essentiële samenwerking aan onderling, maar ook met de provincie, het gewest (departement Mobiliteit en Openbare Werken en de uitvoerende agentschappen), de openbaar vervoersmaatschappijen (De Lijn, NMBS, ...), de logistieke sector, het bedrijfsleven, de burgerbewegingen, etc. Het zijn immers al deze partijen die ook instaan voor de implementatie en realisatie. De werkgemeenschap kan meerdere opties formuleren en koppelt regelmatig terug met de Regioraad.

Gelijktijdig worden ook werkbanken opgericht voor de andere investeringsassen van het toekomstverbond (sluiten van de R1, het Radicaal Haventracé en de overkapping). Hiermee dient veelvuldig afstemming te gebeuren.

Er zal een intendant worden aangesteld die deze werkgemeenschap begeleidt. Deze zal zelf ook een productief vermogen hebben met onderzoekers, analisten en ontwerpers of beroep doen op de beschikbare expertise bij administraties, burgers of bedrijven. Vanuit dit team kunnen ook specifieke analyses worden besteld op basis van een studiebudget dat Vlaanderen als opdrachtgever voorziet. Op deze manier vormt het team een 'gegarandeerde motor' van de Werkgemeenschap. Bovenal brengt dit team structuur en ordening rond specifieke werklijnen en analyses.

- **de regioraad**

Er dient een regelmatige terugkoppeling te worden voorzien tussen de Werkgemeenschap en de Regioraad. De Regioraad is als het ware de 'opdrachtgever' van de werkgemeenschap en geeft de richting aan die zal worden gevolgd en beslist welke opties verder worden uitgewerkt. De Regioraad heeft een aantal bevoegdheden in het kader van basisbereikbaarheid, staat in voor het bestuurlijke draagvlak m.b.t. het 'ROUTEPLAN 2030' en geeft voor deze elementen advies aan het juiste niveau.

- **het Werkplatform**

Het Antwerps Werkplatform voor de vervoersregio Antwerpen wordt opgebouwd als een operationeel samenwerkingsplatform, bestaande uit Departement MOW, AWV, De Lijn, De Vlaamse Waterweg en de Beheersmaatschappij Antwerpen Mobiel. Samen staan ze in voor een gecoördineerd optreden in de Antwerpse vervoersregio, voortbouwend op de bestaande werking rond het impactmanagement (of Minder Hinder). Het Werkplatform kan samenwerken met lokale (provincie, gemeente) en federale actoren (bvb. Infrabel).

Het Antwerps Werkplatform ondersteunt de werking van de Regioraad en de Werkgemeenschap, en staat in voor de voorbereiding en de uitvoering van de goedgekeurde werkprogramma's en projecten in de vervoersregio Antwerpen.

De nota over de Werkgemeenschap stelt dat: *"Dit model is dus niet gebaseerd op hiërarchie en autoriteit van een instelling of persoon, maar op een open, zoekend, gecoördineerd gesprek ... de ervaring van het voorbije jaar leert dat samen analyseren, samen kennis opbouwen, samen bedenken en samen maken, belangrijk zijn om samen ook vooruit te gaan."*

Deze werkwijze staat niet los van formele inspraakprocessen en procedures en dient maximaal te worden geïntegreerd. Verder moet voldoende aandacht worden besteed aan een efficiënte aanpak binnen deze omvangrijke vervoersregio. Het maatschappelijk draagvlak gaat ook verder dan enkel de rechtstreeks betrokkenen in de werkgemeenschap.

5. Inhoud

5.1. Analyse van de vervoersregio en bepalen van de identiteit en de ambitie

In het verleden passeerden al tal van studies de revue. Velen hiervan zijn nog steeds relevant. De beschikbare studies zullen worden gescreend en relevante en actuele elementen worden aangeduid. Nieuwe en aangepaste onderzoeksmethodes worden daarbij meteen in overweging genomen. Er wordt afstemming gezocht met het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen en met het Mobiliteitsplan Vlaanderen (beide in opmaak), deze documenten dienen als inspiratie.

Het is echter de eerste maal dat dit gebied op het vlak van mobiliteit als één geheel wordt bekeken. Om een beter inzicht te krijgen in het gebied zal in een eerste fase een uitgebreide analyse worden gemaakt op het gebied van ruimte en mobiliteit. Dit zowel voor de huidige als de toekomstige

situatie. Knelpunten op het gebied van mobiliteit en leefbaarheid worden in beeld gebracht en waar mogelijk geobjectiveerd.

Aansluitend hierop kan de identiteit en de gezamenlijke ambitie van de vervoersregio worden bepaald. Dit opnieuw op het vlak van mobiliteit en leefbaarheid. Dit wordt vertaald in doelstellingen waarvoor meetbare indicatoren worden bepaald die de mogelijkheid bieden om de huidige situatie te beoordelen evenals het effect van de maatregelen. We focussen niet alleen op 2030 maar geven ook tussentijdse mijlpalen aan op basis van dewelke we het verloop kunnen opvolgen.

5.2. Verfijnen van de doelstelling 50/50

De modal shift is nodig om het systeem te laten werken, alleen bijkomende weginfrastructuur voor gemotoriseerd verkeer kan het bereikbaarheidsvraagstuk niet oplossen. Hoe maken we in de toekomst de keuze voor de fiets, te voet of het openbaar vervoer even 'vanzelfsprekend' als de keuze vandaag voor de auto. Dit zal 'push and pull' maatregelen vergen, zowel op het vlak van de beschikbare infrastructuur als d.m.v. flankerende maatregelen.

We brengen de huidige en de verwachte totale (ongeacht de modus) verkeersvraag in beeld. Er zullen regionale verschillen te onderscheiden zijn: de verschillende schillen rondom de stadskern, maar ook de verschillende 'kwadranten'. De realisatie van de modal shift zal in deze deelgebieden een specifieke aanpak vragen ten gevolge van de kenmerkende ruimtelijke ordening en de opportuniteiten en potentie van een multimodale aanpak. Op basis hiervan kan bepaald worden welke modi voor welke relaties het meest geschikt zijn. Ook wordt gekeken hoe deze maatregelen een impact kunnen hebben buiten de vervoersregio (bv. een sterk voorstadsaanbod per trein, P+R, ...). Mogelijk zijn er ook meerdere realistische scenario's te ontwikkelen met verschillende verhoudingen tussen de (alternatieve) modi. Er kan ook een gedifferentieerde aanpak zijn in de tijd.

De ruimtelijke consequenties van deze doelstelling moeten in beeld worden gebracht, en dit op verschillende schaalniveaus: voor de ganse vervoersregio en voor de samenhangende onderdelen binnen dit gebied (versterken van kernen en rond knooppunten) maar ook op het microniveau van bv. de weg zelf.

We besteden aandacht aan zowel personenverkeer als goederenvervoer.

5.3. maatregelen:

- infrastructurale maatregelen; netwerken en knooppunten.

Uitwerken van netwerken op de verschillende schaalniveaus (verbindend / ontsluitend) voor fiets, openbaar vervoer en auto (incl. vracht)

Logisch en efficiënt in elkaar klikken van de netwerken met extra aandacht voor de multimodale knopen: hun bereikbaarheid, leesbaarheid, kwaliteit, comfort, enz.

In het vervoersplan dient het concept basisbereikbaarheid (bestaande uit 4 lagen: treinnet; complementair kernnet, aanvullend net en vervoer op maat) te worden ingeschoven. Voor de vervoersregio Antwerpen zal dit een gebiedsdekkend, dragend netwerk zijn waarbij de trein

(voorstadsnet) en metro maximaal worden ingeschakeld (de bestaande infrastructuur wordt optimaal benut) op de relaties met de eerste gordel rondom de stad.

Het kader wordt gevormd door de beoogde modale verdeling van 50/50. Om dit te realiseren zal er ook aandacht moeten zijn voor vernieuwende maatregelen. We zullen de lat hoger leggen op het vlak van: capaciteit, comfort en kwaliteit, leesbaarheid, efficiëntie van de maatregel, ...

Zoals hierboven al vermeld moet binnen de netwerken aandacht worden besteed aan zowel personenverkeer als goederen.

- **niet- infrastructurele maatregelen**

Om de doelstelling 50/50 te realiseren zal een ambitieus flankerend programma moeten worden uitgewerkt, minstens op hetzelfde niveau als de 'hardware' (de netwerken en knooppunten).

Er wordt extra aandacht voor innovatieve maatregelen verwacht (deelsystemen, éénvormige reisinformatie, ticketing, tarifiering, app's, ...). Een overkoepelende gebruikersinterface die samenhang geeft aan deze maatregelen verdient een hoge prioriteit. Er moet een maximale integratie worden nagestreefd met bestaande programma's zoals 'Slim naar Antwerpen'. Het is van belang dat deze maatregelen als één systeem aan de burger worden aangeboden.

Er wordt nagedacht over sturende maatregelen (incl. financiële) allerhande m.b.t. de vervoerswijze-keuze (modal split), het gevolgde traject (bv. Haventracé) en het moment van de verplaatsing (beter benutten van de vrije capaciteit buiten de spitsperiodes, zowel voor de weg als voor het openbaar vervoer).

Ook hier dient aandacht te gaan naar personenverkeer en goederen.

- **opstellen van een samenhangend programma van maatregelen en projecten**

De maatregelen en projecten die uitvoering moeten geven aan het 'ROUTEPLAN 2030', worden in een samenhangend programma opgenomen. Het programma doet (op hoofdlijnen) uitspraken over middelen, termijnen en bijhorende prioriteiten zodat een hiërarchisering optreedt. Het geeft synergiën aan en definieert 'hefboomprojecten' die wervend kunnen zijn voor het hele plan. Initiatiefnemers en betrokken partners worden benoemd.

In de opbouw van dit programma wordt o.a. aandacht gegeven aan:

- Kansrijke projecten met een hoge toegevoegde waarde m.b.t. de modal shift naar 50/50.
- Innovatieve en vernieuwde projecten en denkkaders die de platgetreden paden doorbreken.
- Gemeentegrensoverschrijdende oplossingen die verbindend werken t.o.v. de vervoersregio i.p.v. conflicterend.
- Het economisch verkeer dat niet alleen de haven aandoet, maar ook de vele bedrijventerreinen en kantoorzones rondom de stad.
- Oplossingen voor de huidige knelpunten op gebied van veiligheid, leefbaarheid en doorstroming om ook op korte termijn resultaten te boeken.

Het programma omvat concrete projecten en maatregelen die op korte termijn realiseerbaar zijn en verder worden uitgewerkt, naast een zo volledig mogelijke olijsting van projecten en maatregelen die op langere termijn zullen worden aangepakt of die buiten de bevoegdheid van de Regioraad

vallen. Hiervoor wordt het vervolgtraject aangegeven. Ook is er plaats voor 'platformen' (bv. Marktplaats Mobiliteit) die verder door derden kunnen worden ingevuld.