

OverKapping gesproken

5 panelgesprekken van Ringland



2. De modal shift, gedaan met de files?

3 juni 2026 • Infopunt De Grote Verbinding

Panelleden

- **Bruno De Borger**, prof. em. Economie UAntwerpen
- **Marijke De Roeck**, directeur Mobiliteit & Publiekswerking Stad Antwerpen
- **Louis Kuitenbrouwer**, voorzitter Ringland
- **Daan Schalck**, Team Intendant
- **Bart Van Camp**, directeur Omgeving Lantis
- **Peter Vermeulen**, projectleider Ringland
- **Dirk Wiesé**, TreinTramBus
- **Hilde Mertens**, moderatrice (VRT)

Programma

- **Peter Vermeulen**
Wegwijs in het Antwerpse mobiliteitskluwen
- **Dirk Wiesé**
Spelregels voor het openbaar vervoer
- **Marijke De Roeck**
Van Slim naar Antwerpen tot Slim onderweg
- **Bart van Camp**
Antwerps Werkplatform: samenwerking en overleg tussen alle stakeholders
- **Daan Schalck**
Van leefbaarheid naar bereikbaarheid: continuïteit in co-creatie
- **Bart Van Camp**
Aandeel vrachtverkeer in de modal shift: mogelijkheden en ambities
- **Bruno De Borger**
Rekeningrijden als instrument voor de modal shift
- **Louis Kuitenbrouwer**
Is het glas halfleeg of halfvol?

Lees [hier](#) het verslag en download [hier](#) de opname.

Wegwijs in het Antwerpse mobiliteitskluwen

Peter Vermeulen

Projectleider Ringland

De ‘**modal shift**’ is een van de 5 pijlers van het Toekomstverbond: er moet een verschuiving (‘shift’) gebeuren naar duurzamer verkeer. Het doel daarbij is een **modal split 50/50**: een verhouding van 50% auto- en vrachtverkeer en 50% verplaatsingen met duurzame ‘modi’, zoals het openbaar vervoer en de fiets, of te voet.

Iedereen is het nog steeds eens over de noodzaak van die modal shift. Die is nodig om het verkeer vlot te trekken, voor de leefbaarheid van de stad én om de overkapping te kunnen realiseren. Maar de **beleidsmatige omzetting** daarvan in de praktijk heeft heel wat voeten in de aarde, zeker in een context die ook voortdurend blijft evolueren.

Het vroegere **concept ‘basismobiliteit’**, dat overal voorzag in een halte van het openbaar vervoer (OV) op loopafstand, is terecht vervangen door het **concept ‘basisbereikbaarheid’**, een sterk **vraaggestuurd model** georganiseerd rond de hoofdassen in een sterk hiërarchisch netwerksysteem. Dat systeem vertrekt van het treinnetwerk, om vervolgens te worden aangevuld met het tramnetwerk, de buslijnen én de andere modi.

In het **Routepan 2030** is daarvoor een hoog ambitieniveau uitgewerkt. Het gaf een eerste aanzet van dat netwerk, maar dat volstaat nog lang niet. Zo is er dringend nood aan een consistent en algemeen aanvaard **regionaal netwerkmodel**, met een perfecte interactie tussen alle niveaus, ideeën die ook stelselmatig in praktijk gebracht moeten worden.

Daarvoor is in 2019 de **Vervoerregio Antwerpen** opgericht, een samenwerkingsverband van 30 gemeenten. Recentelijk groeide daaruit ook het **Antwerps Werkplatform (AWP)** waarbinnen ook alle betrokken partners samenwerken.

In dit panelgesprek gaan we verder in op drie cruciale thema’s in dat hele verhaal:

- het **openbaar vervoer** in Antwerpen als grootste nood vandaag,
- de aanpak van het **multimodale vrachtverkeer** (ter ontlasting van de Ring)
- en de **financieringsmogelijkheden** voor het geheel.

Peter Vermeulen is ingenieur-architect en stedenbouwkundige. Vanuit het mede door hem opgerichte ontwerpbureau Stramien tekende hij in 2012 op een bierkaartje de eerste schets voor de overkapping van de Antwerpse Ring. Het enthousiasme daarover leidde in 2014 tot de oprichting van de burgerbeweging Ringland en in 2017 tot het Toekomstverbond. Hoewel hij al enkele jaren gepensioneerd is, blijft het zijn doel om tegen 2037 al de afspraken en engagementen, vervat in dat Toekomstverbond, zo veel mogelijk waar te helpen maken.

Spelregels voor het openbaar vervoer

Dirk Wiesé

Voorzitter werkgroep Beleid, TreinTramBus

Iedere Antwerpenaar kan vandaag alleen maar vaststellen dat het openbaar vervoer in zijn of haar stad de jongste jaren te veel aan kwaliteit heeft ingeboet. Trams en bussen zitten vaak te vol, zijn te laat of rijden zelfs te vaak helemaal niet. Overstappen is daardoor vaak een hel.

De Antwerpse Vervoerregioraad besliste om tegen 1 januari 2027 te werken aan een eigen nieuw netplan. Het is immers tijd voor een ambitieus vervoersplan. Het aandeel van het openbaar vervoer in onze mobiliteit is er niet op vooruit gegaan. Willen we in onze stad minder files hebben, dan moeten we ook inzetten op sterk openbaar vervoer. Een nieuw vervoersplan dat enkel besparingen en afbouw met zich meebrengt, is in het belang van de Antwerpse regio uit den boze.

Bij het opstellen van dat nieuwe netplan roepen we op om de burgerbewegingen en TreinTramBus nauw te betrekken. Zo wordt de kans groter dat er een gebalanceerde en gedragen oplossing uit de bus komt. Door onze regio onder te verdelen in clusters (centrum, noord, oost, west en zuid) wordt die oefening behapbaar en kan in werkgroepen lokale kennis ingebracht worden. Op de Vervoerregiodag van 19 mei 2026 werd die methode zelfs al een keer met succes toegepast. Die dag werd bewezen dat participatie werkt.

TreinTramBus pleit ervoor om volgende spelregels toe te passen bij het opstellen van een nieuwe vervoersplan:

1. Gegarandeerde overstap

Niemand stapt graag over. Maar De Lijn kan moeilijk voor iedereen een rechtstreekse lijn aanbieden naar school of werk. Daarom moeten overstappen goed geregeld worden. Een reiziger moet ervan op aan kunnen dat hij of zij de volgende bus haalt, zeker als die bus bijvoorbeeld maar om het half uur rijdt.

2. Stiptheid en betrouwbaarheid

Vandaag staan de bussen te vaak voor het rode licht of vast in het verkeer. De doorstroming is op sommige plaatsen echt ondermaats. Daardoor is stipt rijden onmogelijk. Overstappen is dan geen vlot haalbare zaak. In de meeste steden in Europa houden de verkeerslichten rekening met tram en bus waardoor die veel stipter en betrouwbaarder kunnen rijden.

Niemand komt immers graag te laat op zijn of haar bestemming (werk, school, overstaphalte, enz). De tram rijdt meestal parallel aan de grote autostromen. Wat is dan het probleem voor betere doorstroming?

Dankzij Tramvinken, een initiatief van Ringland, worden de wachttijden van de trams aan de verkeerslichten opgevolgd. Dat resulteerde al in verbeteringen aan kruispunten hoofdzakelijk binnen de Ring. Maar op de grote radiale gewestwegen heeft het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) nog veel werk om de doorstroming te verbeteren. Laten we de resultaten van

Tramvinken in samenwerking met AWW gebruiken om ook op die wegen de doorstroming voor het openbaar vervoer te verbeteren.

3. Goede knooppunten (ook voor de aansluiting met de trein)

Het is normaal dat men soms kort moet wachten bij een overstap. Haltes moeten daarom comfortabel ingericht worden met voldoende schuilmogelijkheid. Aan knooppunten moet veilig overgestapt kunnen worden tussen trein, tram en bus zonder dat de reiziger gevaarlijke verkeersstromen moet kruisen. Een nieuw netplan moet ook goed gecommuniceerd worden naar de brede bevolking. Duidelijke reizigersinformatie op een duidelijk stadsplan is een must. Aan alle haltes moet een dienstregeling uithangen en aan de knooppunten ook leesbare overstapinformatie.

4. Voldoende capaciteit

Onze trams en bussen zitten vaak te vol. Met de invoering van Basisbereikbaarheid wilde men het aanbod beter afstemmen op de vraag. Er zijn wel wat minder succesvolle lijnen verdwenen, maar meer aanbod op de zware lijnen in Antwerpen is er niet echt gekomen. Wie regelmatig met het openbaar vervoer rijdt, weet dat sommige trams en bussen eivol zitten. De Lijn moet op haar tram- en buslijnen voorzien in voldoende capaciteit.

5. Voldoende rijvaardige trams en bussen

Een tram of bus die niet uitrijdt is hoogst onaangenaam voor de reiziger. Iedereen moet erop kunnen rekenen dat zijn of haar bus of tram wel degelijk rijdt. De Lijn moet ervoor zorgen dat er voldoende rijvaardige voertuigen zijn zonder technische problemen.

6. Een voorstadstrein

De voorstadstrein moet eindelijk zijn rol gaan spelen. Het is een vorm van openbaar vervoer die vrij van files is en ondanks de frequente stops vaak sneller dan de auto.

Antwerpen is een havenstad met een sterke industrie. Als we alleen blijven inzetten op het wegverkeer, komt dé Vlaamse economische motor in gevaar. Door een foute modal split verliezen we 5 miljard per jaar (aldus Voka). Laat ons dus verantwoord investeren in openbaar vervoer. Zelfs Oosterweel garandeert geen filevrije Antwerpse mobiliteit. Tijd voor een modal shift met zorg voor milieu, levenskwaliteit en niet in het minst voor onze waardevolle economie. Robuust en competitief openbaar vervoer is een noodzakelijk deel van een goede mobiliteit: naast basisbereikbaarheid heeft het openbaar vervoer immers vooral nood aan basisbetrouwbaarheid.

Dirk Wiesé is bijna 40 jaar actief als vrijwilliger bij TreinTramBus. Zijn professionele internationale carrière als expert in de voertuigensector liet hem bovendien toe om op de meeste continenten het openbaar vervoer te bestuderen. Gedreven als ervaringsdeskundige werkt hij mee aan een competitiever openbaar vervoer voor de Antwerpse regio.

Van Slim naar Antwerpen tot Slim onderweg

Marijke De Roeck

Directeur Mobiliteit & Publiekswerking

Achter alle cijfers van de modal split van de Antwerpenaren zitten individuele keuzes die mensen elke dag opnieuw maken. Het is daarom zaak om niet alleen te voorzien in infrastructuur en een divers aanbod, maar om ook reizigers in hun keuzes te ondersteunen.

- Denk daarbij zowel aan de structurele, wekerende verplaatsingen van werknemers, scholieren en studenten, als aan de meer occasionele verplaatsingen van bezoekers en belevers.
- De voorgaande jaren is al stevig ingezet op extra aanbod in de vorm van deelmobiliteit en van bijkomende of beter leesbare infrastructuur – en dat zullen we samen met alle partners in het Antwerps Werkplatform (*zie verder*) blijven doen.
- Tegelijk is er ingezet op een intensieve samenwerking met de grootste werkgevers in de stad om hun werknemers de modal shift te laten maken.
- Er is ook de multimodale routeplanner die individueel reisadvies geeft en daarin nog steeds uniek is.

Al die inspanningen leiden tot zichtbare resultaten: de stad evolueert steeds meer naar een duurzame modal split voor personen. Daarom zijn de stad en Lantis nauw gaan samenwerken om de aanpak van Slim naar Antwerpen ook in de overige gemeenten van de Vervoerregio uit te rollen. Daarbij zien we drie grote uitdagingen:

- bouwen aan vertrouwen in deelmobiliteit en openbaar vervoer,
- gemeenten en lokale bedrijven zelf voor een modal shift laten gaan,
- zorgen dat het digitale verhaal, en bijvoorbeeld ook het digitale routeadvies bij omleidingen en evenementen, voor de gehele vervoerregio klopt.

Tegen 2030 kunnen we hopelijk de eerste resultaten van alle inspanningen in de Vervoerregio laten zien. En hebben we ondertussen 'Slim naar Antwerpen' kunnen opschalen naar 'Slim onderweg'.

***Marijke De Roeck** is sinds 2025 verantwoordelijk voor de afdeling Mobiliteit & Publiekswerking voor Stadsontwikkeling bij de stad Antwerpen. De mobiliteitsteams zetten onder meer in op infrastructuur, netwerken, slimme schakels, deelmobiliteit, verkeersveiligheid, parkeerbeleid, impactmanagement en monitoring. De teams Publiekswerking, Antwerpen morgen en Slim naar Antwerpen bouwen mee aan draagvlak voor de stadsontwikkelingsprojecten en zetten in op gedragsverandering.*

Antwerps Werkplatform: samenwerking en overleg tussen álle stakeholders

Bart Van Camp

Directeur Omgeving, Lantis

De Antwerpse regio staat voor een zeer complexe dubbele mobiliteitsuitdaging. Terwijl we op lange termijn werken aan een ambitieuze modal shift in onze regio, moeten we tegelijk het huidige mobiliteitssysteem operationeel houden tijdens een uitzonderlijk intensieve werkperiode.

De komende jaren vinden in en rond Antwerpen immers gelijktijdig grote infrastructuurwerken plaats: de Oosterweelverbinding, renovaties van tunnels, bruggen en sporen, vernieuwing en uitbreiding van openbaarvervoerinfrastructuur en tal van andere noodzakelijke investeringen. Die werken zijn cruciaal om de bereikbaarheid en economische slagkracht van Vlaanderen te blijven garanderen, maar zetten tegelijkertijd het mobiliteitssysteem sterk onder druk. Die uitdaging kunnen we onmogelijk alleen aanpakken.

Gedeeld ownership

Een ambitieuze modal shift realiseren vergt samenwerking tussen alle mobiliteitspartners. Niet naast elkaar, maar samen. Niet vanuit afzonderlijke bevoegdheden, maar vanuit gedeeld ownership over het volledige mobiliteitssysteem van de regio.

Vanuit die noodzaak werd begin 2025, in de geest van het Toekomstverbond, het Antwerps Werkplatform (AWP) opgericht: één operationeel, modusneutraal samenwerkingsplatform voor de volledige Vervoerregio Antwerpen.



Geïntegreerde aanpak

Binnen het AWP werken overheidsinstanties en mobiliteitspartners intensief samen aan een geïntegreerde aanpak voor bereikbaarheid, leefbaarheid en modal shift voor de vervoerregio. Lantis, Departement Mobiliteit en Openbare Werken (MOW), Stad Antwerpen, De Lijn, Agentschap Wegen en Verkeer (AWV), NMBS/Infrabel, Port of Antwerp-Bruges en vele andere partners brengen er hun expertise, investeringsplannen en operationele werking samen.

Het doel is helder: projecten, investeringen, exploitatie en minderhindermaatregelen beter op elkaar afstemmen, zodat de regio bereikbaar blijft tijdens de vele werven én tegelijk versneld kan evolueren richting duurzame mobiliteit.

Premetro

De werken aan de Antwerpse premetro tunnels tonen perfect waarom die samenwerking vandaag noodzakelijk is. De renovatie van deze cruciale OV-infrastructuur heeft een grote impact op reizigers en verkeersstromen in de hele regio. Net daarom werd binnen het AWP intensief samengewerkt tussen De Lijn, Stad Antwerpen, NMBS/Infrabel, Lantis en andere partners om een gecoördineerde minderhinderaanpak uit te werken.

Hefboom

Maar het Antwerps Werkplatform is meer dan een overlegstructuur rond hinder en werven. Het is ook een hefboom om structureel anders naar mobiliteit in de regio te kijken. Want de modal shift realiseren in een complexe regio als Antwerpen zal alleen lukken als alle stakeholders samen verantwoordelijkheid opnemen en vanuit één gedeelde ambitie samenwerken aan een bereikbare, leefbare en economisch sterke regio.

***Bart Van Camp** is sinds 2019 als Directeur Omgeving bij Lantis verantwoordelijk voor de integratie van de Oosterweelwerken binnen de bredere mobiliteits- en leefbaarheidsdoelstellingen van de Antwerpse vervoerregio. Vanuit zijn rol werkt hij mee aan de realisatie van de modal shift, zowel voor personen- als goederenvervoer, en aan de uitvoering van het regionaal mobiliteitsplan, het Routeplan 2030. Daarnaast zet hij actief mee zijn schouders onder de samenwerking tussen de verschillende mobiliteitspartners binnen het Antwerps Werkplatform.*

Van leefbaarheid naar bereikbaarheid: continuïteit in co-creatie

Daan Schalck
Team Intendant

Het Team Intendant blikt terug op een decennium waarin de fundamenten voor de Antwerpse ringzone zijn gelegd. De zeven nieuwe Ringparken en de Scheldebrug markeren het succes van een intensieve samenwerking tussen overheden, burgerbewegingen, experts en burgers. Deze mijlpalen bewijzen dat complexe stedelijke uitdagingen vragen om een gedragen, co-creatieve aanpak.

Nu de Ringparken de uitvoeringsfase ingaan, schalen we die beproefde methodiek op naar mobiliteit. Naast de werkgemeenschap voor leefbaarheid bouwen we sinds een jaar aan een specifieke **werkgemeenschap voor bereikbaarheid**. Hoewel de betrokken organisaties grotendeels ongewijzigd blijven, verbreden we de coalitie met partners als TreinTramBus en de Modal Shift Coalitie.

Ook het politieke en ambtelijke stakeholdersveld wijzigt voor deze bereikbaarheidsprojecten. Nieuwe operatoren en gebiedsbeheerders komen in de picture, andere politieke verantwoordelijken moeten betrokken worden.

Sleuteldossiers

De huidige focus ligt op de voortgang van vier sleuteldossiers. De voortgang daarvan werd het afgelopen halfjaar gedeeld via gerichte klankbordgroepen en werkbanken.

- **Corridor-Zuid (HOV via A12 naar UZA)**. Een vooronderzoek via thematische werkbanken weegt verschillende tracés af. Tegen de zomer trechteren we dat tot een aantal voorkeursscenario's voor vervolgonderzoek.
- **Ringspoor**. In overleg met de NMBS/Infrabel, de stad en de burgerbewegingen inventariseren we de behoeften voor spoorinfrastructuur en lijnvoering. Dat traject mondt uit in een prioriteitenlijst voor toekomstige spoorwegprojecten en onderzoeksvragen voor het vervolgtraject.
- **Corridor-Oost & Districtenlijn**. Deze dossiers worden beheerd door de Taskforce OV (Openbaar Vervoer), met daarin Stad Antwerpen, De Lijn, AWW en het Departement MOW.

Toekomstperspectief

Het huidige contract van Team Intendant loopt in het najaar van 2026 ten einde, en een nieuwe aanbestedingsprocedure loopt. De continuïteit van de onderzoekstrajecten is echter gewaarborgd. Team Intendant bundelt vandaag alle opgedane inzichten in de lopende trajecten. Zo staan de projecten klaar voor een volgende versnelling ongeacht het gekozen team.

Aandeel vrachtverkeer in de modal shift: mogelijkheden en ambities

Bart Van Camp

Directeur Omgeving, Lantis

De modal shift realiseren zonder het goederenvervoer aan te pakken? Dat is onmogelijk. Zeker in de Vervoerregio Antwerpen, waar de Antwerpse haven de motor is van onze economie én tegelijk een enorme mobiliteitsimpact genereert.

Vandaag gebeurt nog steeds het merendeel van het goederenvervoer over de weg. Financiële efficiëntiewinsten en toenemende duurzaamheidseisen dwingen ons het roer om te gooien en resoluut te streven naar andere multimodale concepten. Dat zet druk op onze bereikbaarheid.

Tegelijk is de organisatie van duurzaam goederenvervoer complex en zijn er andere instrumenten nodig om de modal shift te bewerkstelligen dan in het personenvervoer: digitalisering, datadeling, innovatieve overslagtechnieken, de organisatie van de *last mile*...

Lantis neemt de regisseursrol op binnen het Antwerps Werkplatform (AWP), waarin we met mobiliteitspartners intensief samenwerken aan een gecoördineerde aanpak voor de hele vervoerregio. Duurzaam goederenvervoer krijgt daarin een prominente plaats.

Korte termijn

Op korte termijn zijn er de gevolgen van de vele infrastructuurwerken rond Antwerpen: de bouw van de Oosterweelverbinding, het onderhoud van wegen, tunnels en tramsporen en tal van andere werven zetten de bereikbaarheid van onze regio onder druk. Die hinder dwingt ons om anders naar goederenstromen te kijken – en precies daarin schuilt ook een opportuniteit. Grote werven kunnen een hefboom zijn voor blijvende, positieve verandering.

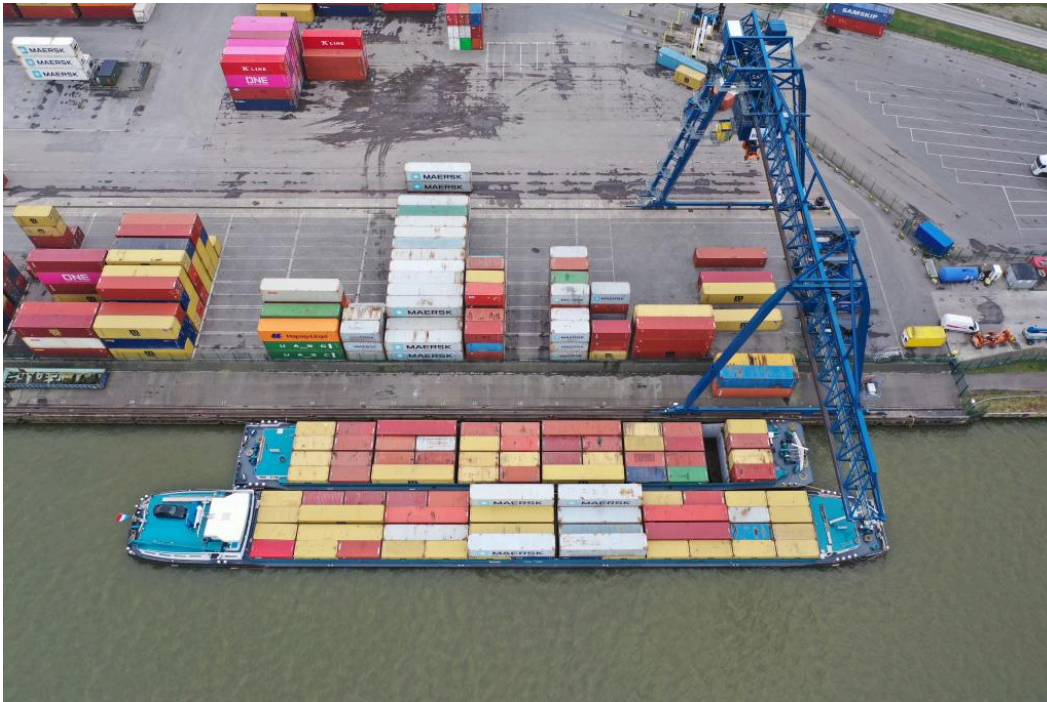
Vanuit die overtuiging lanceerden Lantis en Port of Antwerp-Bruges eind 2025 een projectoproep goederenvervoer. Daarmee gaan we op zoek naar innovatieve projecten die goederenvervoer slimmer, duurzamer en efficiënter organiseren. Niet door bedrijven oplossingen op te leggen, maar door samen met de logistieke sector drempels weg te nemen en experimenten mogelijk te maken.

Inland terminals

Het pilootproject op de E313 tijdens de paasvakantie toonde hoe hinder, veroorzaakt door een tijdelijke werf, kan leiden tot structurele innovatie. Samen met Port of Antwerp-Bruges en De Vlaamse Waterweg onderzocht Lantis hoe inland terminals langs het Albertkanaal kunnen functioneren als 'Cargo Park & Ride': overslagpunten waar goederen filevrij via binnenvaart van en naar de haven worden vervoerd. Een win-win: minder vrachtwagens in de file, meer efficiëntie voor transporteurs én een concrete testcase voor de logistiek van de toekomst.

Langetermijnvisie

Maar de echte modal shift vraagt ook een langetermijnvisie. Daarom werken we binnen het Antwerps Werkplatform verder aan structurele projecten die duurzame goederenstromen mogelijk maken. De uitdaging is groot, maar de richting is duidelijk: duurzaam goederenvervoer vergt samenwerking, durf en systeemverandering. Niet morgen, maar vandaag.



Inland terminals kunnen functioneren als overslagpunten waar goederen filevrij via binnenvaart van en naar de haven worden vervoerd.

Bart Van Camp is sinds 2019 als Directeur Omgeving bij Lantis verantwoordelijk voor de integratie van de Oosterweelwerken binnen de bredere mobiliteits- en leefbaarheidsdoelstellingen van de Antwerpse vervoerregio. Vanuit zijn rol werkt hij mee aan de realisatie van de modal shift, zowel voor personen- als goederenvervoer, en aan de uitvoering van het regionaal mobiliteitsplan, het Routeplan 2030. Daarnaast zet hij actief mee zijn schouders onder de samenwerking tussen de verschillende mobiliteitspartners binnen het Antwerps Werkplatform.

Rekeningrijden als instrument voor de modal shift?

Bruno De Borger

Econoom, Universiteit Antwerpen

Het Oosterweelproject, inclusief de overkapping, is een prachtig project dat zeker zal leiden tot een gevoelige verbetering voor de leefbaarheid van de Antwerpse omgeving. Een belangrijke vraag blijft of het project de mobiliteitsproblemen in en rond Antwerpen langdurig zal oplossen. Zal het leiden tot de beoogde modal shift en het permanent verminderen van het fileleed?

Men heeft de modal shift in het verleden vooral als een doelstelling op zich geïnterpreteerd. Maar welke modal shift is aangewezen? Is een shift van de auto naar de fiets evenwaardig aan een shift van de auto naar het openbaar vervoer? De tijd is gekomen om de modal shift te zien als een logisch gevolg van een goed ruimtelijk, verkeerskundig en vervoerseconomisch beleid, niet als een op zich staande doelstelling.

Naast de uitbreidingen van de infrastructuur, zowel voor wegverkeer, openbaar vervoer als de fiets, zullen de langetermijneffecten voor de filedruk en de modal shift vooral afhangen van de 'beprijzing' van het gebruik van de infrastructuur. De inspanningen die geleverd zijn voor de uitbreiding van de infrastructuur komen al omstandig aan bod bij de andere panelleden. Ze hebben zeker het potentieel om de files te verminderen en de modale keuzes van vervoergebruikers te beïnvloeden. Tolheffing op verschillende Scheldekruisingen kan verder bijdragen tot dalende files en een modale omslag.

Bijkomend verkeer

Toch suggereert een blik op de kaart van de Antwerpse vervoersomgeving na de volledige uitrol van het project dat de filedruk op termijn niet noodzakelijk sterk zal dalen. Voor een gegeven globaal verkeersvolume zal de bijkomende Scheldekruising een nieuwe spreiding over het netwerk geven die de gemiddelde filedruk doet afnemen. Tolheffing op de Scheldekruisingen kan bovendien de totale vraag doen afnemen. Maar de eventuele daling van de verkeersdruk op de Antwerpse Ring zal tot bijkomend verkeer zorgen van weggebruikers, niet alleen verkeer dat de Schelde over moet, maar vooral bijkomend verkeer dat geen gebruik maakt van de verschillende Scheldekruisingen.

Verkeerssturing

Tolheffing en andere prijsinstrumenten die men kan inzetten om weggebruikers te laten bijdragen voor het gebruik van de infrastructuur hebben een dubbele rol: ze zijn zowel een financieringsmechanisme als een verkeerssturend instrument. Voor economen is dat laatste essentieel: de tarieven moeten het verkeer zodanig sturen dat de schadelijke neveneffecten van vervoer (files, milieu, ongevallen, etc.) sterk afnemen. De tarieven volgen dan de externe kosten die worden veroorzaakt, en de inkomsten zijn een logisch gevolg van verstandige prijszetting, maar geen doelstelling op zich.

Economen hebben lang geleden al aangetoond dat, indien de tarieven de externe kosten reflecteren, de tolinkomsten in ruime mate kunnen instaan voor de financiering van

Is het glas halfleeg of halfvol?

Louis Kuitenbrouwer

Voorzitter Ringland

Dat we de modal shift verder moeten realiseren staat niet ter discussie. Maar hoe en hoe snel, daar zijn we nog niet uit. De metingen van Straatvinken tonen elk jaar aan dat de modal shift stapje voor stapje wordt gerealiseerd. Echter, om de doelstellingen voor 2030 te halen – modal split 50/50: nog maar de helft auto- en vrachtverkeer – zouden we minstens twee keer zo snel moeten gaan.

Het aandeel van de fiets, en dan vooral de elektrische, in de verplaatsingen groeit. Maar het openbaar vervoer wint geen aandeel, integendeel. Daarvoor moet er meer gebeuren. En het moet sneller.

Stappen vooruit

Ja, er worden stappen gezet. Het *Routeplan 2030* voorziet in vier HOV-corridors (hoogwaardig openbaar vervoer): Zuid, Oost, Districtenlijn en Ringspoor. Voor **Corridor-Zuid** zitten we in participatie-modus met werkbanken. Daar liggen belangrijke polen zoals het UZA en de UA. Voor **Corridor-Oost** is er misschien toch niet genoeg potentieel en toekomstige gebruikers. Goed dat er wordt voortgewerkt aan deze corridor, jammer dat de analyse moet worden overgedaan. En toch is dit urgent gezien de komende werken aan de Schijnpoortweg. Voor het **Ringspoor** deed men een eerste bevraging. Voor de **Districtenlijn** loopt een eerste analyse om de doorstroming van de bestaande buslijnen substantieel te verbeteren. In dat alles worden de burgerbewegingen meegenomen.

Voor de hertekening van het tramnet in Antwerpen tegen 2028 is nu met De Lijn afgesproken dat zowel de Vervoerregio als de burgerbewegingen nauw zullen worden betrokken.

Vervoerregio-dag

Op 19 mei werd een Vervoerregio-dag georganiseerd met een 80-tal vertegenwoordigers van allerlei betrokken partners, waaronder heel wat besturen. Ook daar waren we vanuit de burgerbewegingen vertegenwoordigd, met naast Ringland en stRaten-generaal ook TreinTramBus en de Modal Shift Coalitie. Er werd gewerkt rond vier geografische zones (clusters van gemeenten). Het initiatief werd over het algemeen als positief ervaren. De inbreng en de inspiratie van die dag moeten nu worden samengebracht in een synthesesnota.

Voor het project Oude Landen loopt een participatietraject. De betrokken burgerbewegingen wijzen daar op de gestage afname van het goederenvervoer per trein – het omgekeerde van een modal shift.

Boost

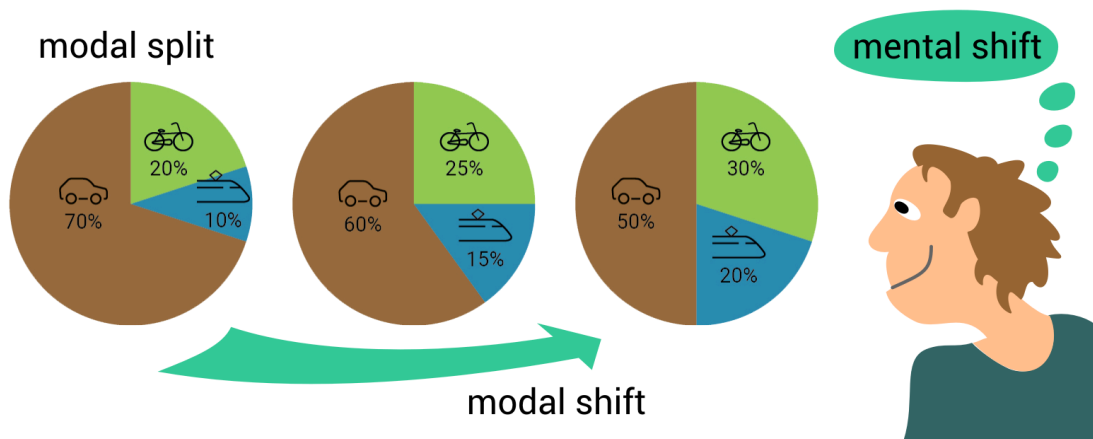
Voorts lanceert de Ringland-werkgroep Tramvinken met de Modal Shift Coalitie een plan om op enkele geselecteerde tramlijnen de doorstroming op de invalswegen substantieel te verbeteren. We rekenen daarvoor op het enthousiasme van de Vervoerregio, De Lijn en het

Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) en lobbyen er momenteel voor. Op korte termijn zou dat tot een paar mooie doorbraken kunnen leiden en het imago van het openbaar vervoer een boost kunnen geven.

Mental shift

Er is dus heel wat in gang gezet. Maar het is noodzakelijk dat we sneller gaan. En dat al dat harde werk zich op het terrein vertaalt in een beter en aantrekkelijker openbaar vervoer, dat door veel meer mensen wordt gebruikt en (vracht)auto's van de weg houdt.

Ten slotte: een pleidooi voor een 'mental shift'. Uit andere landen weten we hoe moeilijk dat is. Denk aan de invoering van de *congestion charge* in Centraal-Londen – achteraf gezien een *no-brainer*. Maar zo'n mental shift moeten we absoluut realiseren om zowel onze mobiliteit als onze leefomgeving goed te beheren.



Louis Kuitenbrouwer, van opleiding bouwkundig ingenieur, was voor het Vlaamse bedrijfsleven actief in binnen- en buitenland. Hij is al heel lang fan van het ondergronds brengen van de Antwerpse Ring. Sinds een vijftal jaar is hij actief bij Ringland, waarvan de jongste twee als voorzitter.

‘Maak alvast drie tramlijnen snel, stipt en betrouwbaar’

Herman Welter

Journalist op rust van Gazet van Antwerpen

‘Ga aan de slag. Maak op korte termijn al de tramlijnen 1, 8 en 10 snel, stipt en betrouwbaar. Met een bescheiden investering kun je keuzereizigers overtuigen om de auto te laten staan.’ Dat stelde Dirk Wiesé van de reizigersvereniging TreinTramBus voor tijdens het tweede panelgesprek van Ringland onder de noemer ‘OverKapping Gesproken’. Thema van deze avond in het Infopunt De Grote Verbinding: ‘De modal shift, gedaan met de files?’.



Bruno De Borger, Marijke De Roeck, Bart Van Camp Daan Schalck en Dirk Wiesé. © Ringland

Modal shift. Vraag het aan honderd wandelaars op de Meir. Hoeveel zouden dat begrip kunnen toelichten? Eenvoudig gezegd betekent modal shift een verschuiving naar duurzame mobiliteit. Vlaanderen streeft naar een aandeel van 50 procent milieuvriendelijke verplaatsingen: stappen, trappen, trein, tram en (water) bus. ‘In de stad Antwerpen is dat al gelukt, in de regio is nog veel werk aan de winkel’, zei Peter Vermeulen, het brein achter Ringland. ‘De kwaliteit van het openbaar vervoer moet veel beter.’

Dirk Wiesé van TreinTramBus toonde aan dat de kwaliteit in Antwerpen in vergelijking met buitenlandse steden ondermaats is. ‘Trams en bussen zitten vaak te vol, zijn te laat of rijden zelfs helemaal niet. Overstappen is daardoor vaak een hel. Zo kunnen we keuzereizigers nooit verleiden.’

Wiesé vindt het tijd voor een ambitieus vervoersplan met volgende spelregels:

- gewaarborgde overstap,
- stipte en betrouwbare dienstverlening,
- klantvriendelijke knooppunten,
- voldoende capaciteit,
- elke dag voldoende beschikbare trams en bussen,
- voorstadstreinen die het verschil kunnen maken.

‘Als je om het kwartier naar/van Essen en de Noorderkempen kunt sporen, zullen de files korter worden. Het aandeel van de voorstadstrein in Antwerpen bedraagt slechts 1 procent.’

TreinTramBus adviseert om op korte termijn de tramlijnen 1, 8 en 10 snel, stipt en betrouwbaar te maken. ‘Geef de tram altijd groen als hij het verkeerslicht nadert. Dat kost niet veel en het resulteert in een hogere gemiddelde snelheid, een stipte service en meer reizigers en inkomsten. De stad en het Agentschap Wegen en Verkeer moeten wél meewerken.’

Slim naar Antwerpen

Marijke De Roeck, directeur van de stadsdienst Mobiliteit & Publiekswerking, schrok even toen bleek dat de meeste toehoorders ‘Slim naar Antwerpen’ wel kennen maar er weinig of geen gebruik van maken. ‘We hebben een unieke routeplanner. Google kan niet wat wij kunnen’, zei *multimodalist* De Roeck. Ondertussen wordt Slim naar Antwerpen opgeschaald naar de hele Vervoerregio (30 steden en gemeenten). Ze prees ook de samenwerking met de werkgevers die hun werknemers erop kunnen wijzen dat de auto niet altijd een slimme keuze is. ‘We zijn gewoontedieren.’ Een wijze raad: voor korte verplaatsingen zijn stappen en trappen de beste oplossing.

Terloops adviseerde De Roeck TreinTramBus om ‘boot’ mee op te nemen in zijn naam omdat de Schelde al jaren een rol speelt in de mobiliteit van personen. Net als bij de tram en de bus is bij de waterbus een kwaliteitsverbetering aan de orde. Een suggestie: laat het veer tussen Hoboken en Kruibeke om het kwartier varen.

Antwerps Werkplatform

Bart Van Camp, directeur Omgeving bij Lantis, de opdrachtgever voor de Oosterweelverbinding, belichtte het Antwerps Werkplatform, dat begin 2025 is opgericht. De overheid en mobiliteitspartners zoals Lantis, het Departement Mobiliteit en Openbare Werken (MOW), de Stad Antwerpen, De Lijn, het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV), de NMBS, Infrabel en de Haven van Antwerpen-Zeebrugge werken daarin samen aan een geïntegreerde aanpak voor bereikbaarheid, leefbaarheid en de modal shift voor de hele Vervoerregio Antwerpen. Dat heeft al geleid tot de moeizame maar intussen fel gewaardeerde heropening van de treinhalte Antwerpen-Linkeroever en tot een toekomstbestendige aanpak van de vernieuwing van het station Antwerpen-Berchem.

Ringspoor

Daan Schalck van Team Intendant blikte terug op de voorbije tien jaar. ‘We hebben de fundamenteën voor de zeven Ringparken en de Scheldebrug gelegd. De focus ligt nu op de voortgang van de vier sleuteldossiers voor het openbaar vervoer: de Corridor-Zuid, het Ringspoor, de Corridor-Oost en de Districtenlijn.’

Bij de Corridor-Zuid gaat het om een hoogwaardige openbaarvervoerverbinding (tramlijn) met de Universiteit Antwerpen en het UZA via de A12. De hamvraag: kan men het hart van Wilrijk links laten liggen?

Het Ringspoor, met op het huidige traject al druk goederenverkeer, is geen eenvoudig dossier. De al decennia geplande en noodzakelijke tweede spoortoegang tot de haven is nog steeds niet gerealiseerd. Blijkbaar is de overheid er zich nog steeds niet van bewust dat door de wijk Zurenborg dagelijks treinen met gevaarlijke en ontvlambare stoffen denderen.

Schalck pleitte voor continuïteit in de co-creatie: naast de burgerbewegingen Ringland en stRaten-generaal wil hij ook TreinTramBus nauw betrekken bij de vier dossiers. 'De reizigersvereniging heeft veel kennis in huis.' Ook de Modal Shift Coalitie komt mee aan boord.

Containers

Het aandeel van het vrachtverkeer in de modal shift kwam uiteraard ook ter sprake. De Antwerpse haven rekent met een blijvende stijging van het containerverkeer. Die laadkisten moeten worden aan- en afgevoerd. Dat gebeurt nog steeds voor het grootste deel via de weg. Het aandeel van het spoor zou moeten verdubbelen, maar de jongste jaren is er zelfs een daling. Bart Van Camp beseft dat het organiseren van duurzaam goederenverkeer complex is.

Hij noemde het proefproject op de E313 in de paasvakantie alvast een bewijs dat hinder door werkzaamheden kan leiden tot innovatie. Samen met de Haven en De Vlaamse Waterweg onderzocht Lantis hoe binnenlandse terminals langs het Albertkanaal kunnen functioneren als *Cargo Park & Ride*. Dat zijn overslagpunten waar goederen filevrij via de binnenvaart van en naar de haven worden vervoerd. Als er geen significante verschuiving komt, zullen er na de voltooiing van Oosterweel nog altijd files zijn.

Cordonheffingen

Is rekeningrijden – een besmet begrip in België – een instrument voor de modal shift? Bruno De Borger, prof. em. Economie aan de Universiteit Antwerpen, vindt dat tolheffing op verschillende Scheldekruisingen kan bijdragen tot dalende files.

'Een tol is zowel een financieringsmechanisme als een verkeerssturend instrument. Dat laatste is essentieel. De tarieven moeten het verkeer zodanig sturen dat de schadelijke neveneffecten van vervoer (files, milieuschade en ongevallen) sterk afnemen. En de tolheffing moet slim worden toegepast, anders helpt het niet. Veel buitenlandse voorbeelden tonen aan, dat als er in Antwerpen bijvoorbeeld alleen tol zou moeten worden betaald aan de tunnels, het verkeer dan aanvankelijk wel mindert, maar al snel wordt vervangen door lokaal verkeer dat wel de Ring maar niet de tunnels gebruikt. En dat de files dus niet verdwijnen. Lang geleden is ook al aangetoond dat, indien de tarieven de externe kosten reflecteren, de tolinkomsten in ruime mate de infrastructuur kunnen financieren. Voor de overkapping zouden cordonheffingen een economisch verantwoorde mogelijkheid zijn.'

Bij dat systeem, dat al succesvolle toepassingen kent in o.m. Londen, Stockholm, Milaan en New York, definieert men een zone rond een stad, afgebakend door bijvoorbeeld een ringweg. Weggebruikers die via de ringweg rijden, betalen een kleine vergoeding die varieert met de verkeersdrukke.

De Borger zou het ideaal vinden om op grote schaal systemen van slim rekeningrijden in te voeren. 'Daarbij kunnen de tarieven nauwkeurig worden gevarieerd in functie van onder meer voertuigtype, plaats en tijdstip van het weggebruik.'

Burgerbewegingen nauw betrokken

Is het glas halfleeg of halfvol, vroeg voorzitter Louis Kuitenbrouwer van Ringland zich tot slot af. Hij is blij dat het aandeel van vooral de (elektrische) fiets stijgt. Dat het openbaar vervoer geen aandeel wint, baart hem zorgen. 'Er moet meer gebeuren en sneller.'

Kuitenbrouwer steunt het voorstel van TreinTramBus om drie tramlijnen op korte termijn snel, stipt en betrouwbaar te maken. Daarmee kun je die lijnen aantrekkelijk maken voor de automobilist.

In het *Routeplan 2030* staan vier corridors vermeld voor hoogwaardig openbaar vervoer (hov): Zuid, Oost, Districtenlijn en Ringspoor. Kuitenbrouwer noemt dat hoopgevend. 'Misschien is er voor de oostelijke corridor niet genoeg potentieel. Maar er wordt voortgewerkt. Wel jammer dat de analyse moet worden overgedaan. Toch is dat urgent gezien de komende werkzaamheden aan de Schijnpoortweg. Voor de hertekening van het tramnet tegen 2028 is met De Lijn afgesproken dat zowel de Vervoerregio als de burgerbewegingen nauw zullen worden betrokken.'

Voor Kuitenbrouwer is daarmee het glas halfvol, maar hij blijft pleiten voor een *mental shift*. 'Uit andere landen weten we hoe moeilijk dat is. Denk aan de invoering van de *congestion charge* in Centraal-Londen – achteraf gezien een *no-brainer*. Maar zo'n mental shift moeten we absoluut realiseren om zowel onze mobiliteit als onze leefomgeving goed te beheren.'

VRT-journaliste Hilde Mertens modereerde het panelgesprek vakkundig. Een pluspunt: ze heeft veel ervaring met trein, tram en bus. De moderatrice, die in Hoboken woont, weet als geen ander wat een OV-reiziger in de regio Antwerpen lijden kan ...

Herman Welter volgt al decennia het openbaar vervoer in binnen- en buitenland. Tot zo'n 20 jaar geleden was hij redacteur bij Gazet van Antwerpen. Hij schreef dit verslag op verzoek van Ringland.

Bekijk ook de [opname van het panelgesprek](#).