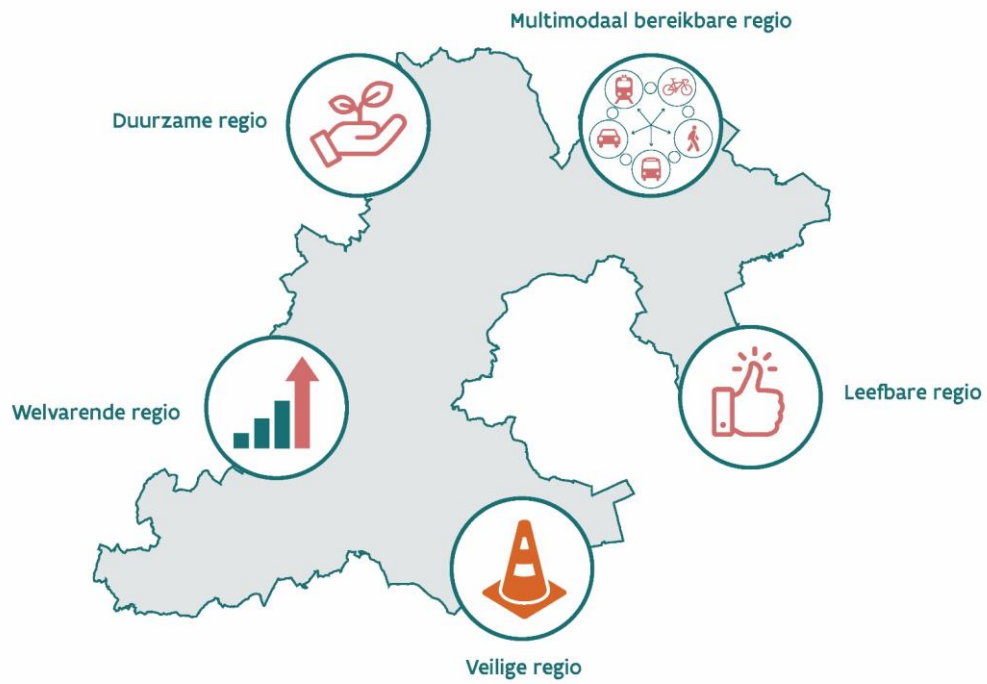


# VRR VLAAMSE RAND – BEVRAGING VISIE RMP 2030-2050

## Samenvatting

7 mei 2021



# 1 OPZET

## 1.1 Algemeen

In december 2020 en januari 2021 werd binnen de vervoerregio Vlaamse Rand burgerparticipatie georganiseerd onder de vorm van de digitale enquête 'visie regionaal mobiliteitsplan 2030-2050 vervoerregio Vlaamse Rand'.

Door middel van deze enquête werd algemene informatie verzameld over het verplaatsingsgedrag en werd gepolst naar welke aspecten bepaalde keuzes zouden kunnen veranderen. Daarenboven werden stellingen besproken die ons in staat stellen om de visie en ambities binnen de Vlaamse Rand scherper te stellen.

## 1.2 Oproep

De oproep werd als volgt gelanceerd: 'De vervoerregio Vlaamse Rand maakt een visie over de mobiliteit voor de middellange (2030) en lange termijn (2050). Deze visie zal de basis vormen voor het regionaal mobiliteitsplan 2030. Hierin formuleren we een aantal sterke ambities die aangeven waar de Vlaamse Rand wil staan inzake mobiliteit over 10-30 jaar. Een krachtige visie komt maar tot stand door de inzichten van velen. Daarom horen we graag uw ideeën voor de Vlaamse Rand.'

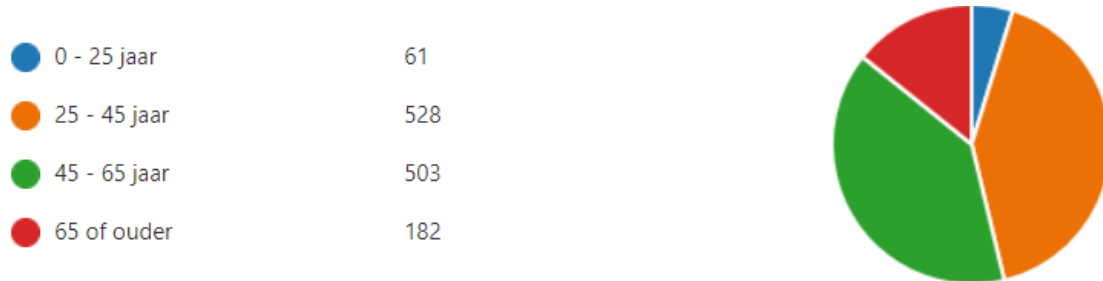
# 2 RESULTATEN

Er werden 1274 enquêtes ingevuld. In onderstaande tabel is te zien hoeveel respondenten er waren per gemeente (uit de vervoerregio Vlaamse Rand).

Gemeenten	Aantal
Beersel	141
Dilbeek	108
Meise	89
Grimbergen	82
Halle	70
Ternat	66
Vilvoorde	65
Sint-Pieters-Leeuw	59
Galmaarden	58
Steenokkerzeel	47
Gooik	44
Kampenhout	40
Opwijk	39
Affligem	36
Zemst	30
Herne	30
Asse	26
Wemmel	24
Londerzeel	23
Kraainem	22
Machelen	19
Pepingen	19
Merchtem	18
Liedekerke	18
Sint-Genesius-Rode	17
Lennik	16
Roosdaal	10

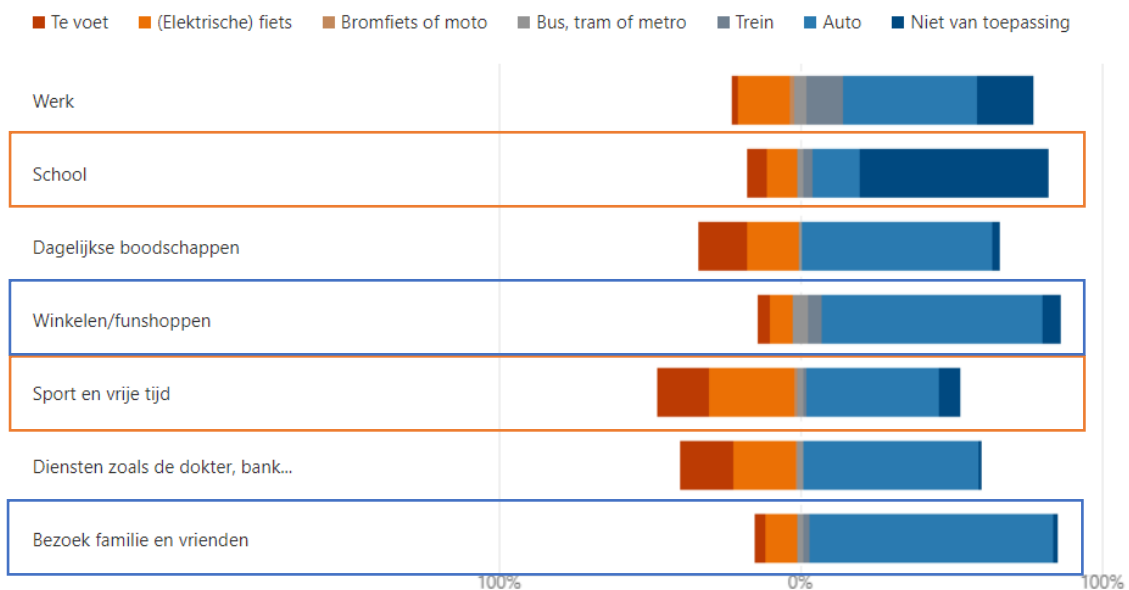
## 2.1 Persoonsgegevens

Vooral de leeftijdsgroepen 25-45 jaar en 45-65 jaar zijn ruim vertegenwoordigd.



Er werd gevraagd om per motief aan te duiden welk vervoermiddel men het meest gebruikt.

- Bij de woon-schoolverplaatsingen en verplaatsingen in functie van sport en vrije tijd is te zien dat het aandeel autoverplaatsingen kleiner is dan de som van alle andere modi.
- Bij alle andere motieven is het aantal autoverplaatsingen het groter dan de som van alle andere modi met als uitschieters winkelen/funshoppen (73% autoverplaatsingen) en bezoek aan vrienden en familie (80% autoverplaatsingen).



## 2.2 Algemeen

- 42% van de respondenten gaf aan niet op de hoogte te zijn van het nieuwe mobiliteitsbeleid (decreet basisbereikbaarheid), 39% had er al van gehoord maar kent de inhoud niet, 17% is enigszins op de hoogte en 2% geeft aan dat hij/zij de inhoud erg goed kent.
- 76% weet niet tot welke vervoerregio zijn/haar gemeente behoort.

Informatief deel:

De Vervoerregio Vlaamse Rand bundelt 16 van de 19 Vlaamse gemeentes die aan het Brussels Hoofdstedelijk Gewest grenzen. Verder strekt deze regio zich uit naar het meer landelijke gebied, ten zuidwesten van het Brussels Hoofdstedelijke Gewest, en richting Mechelen en Aalst. De ontsluiting richting zuid-oost en Leuven is eerder gebundeld binnen de vervoerregio Leuven. Zie kaart.

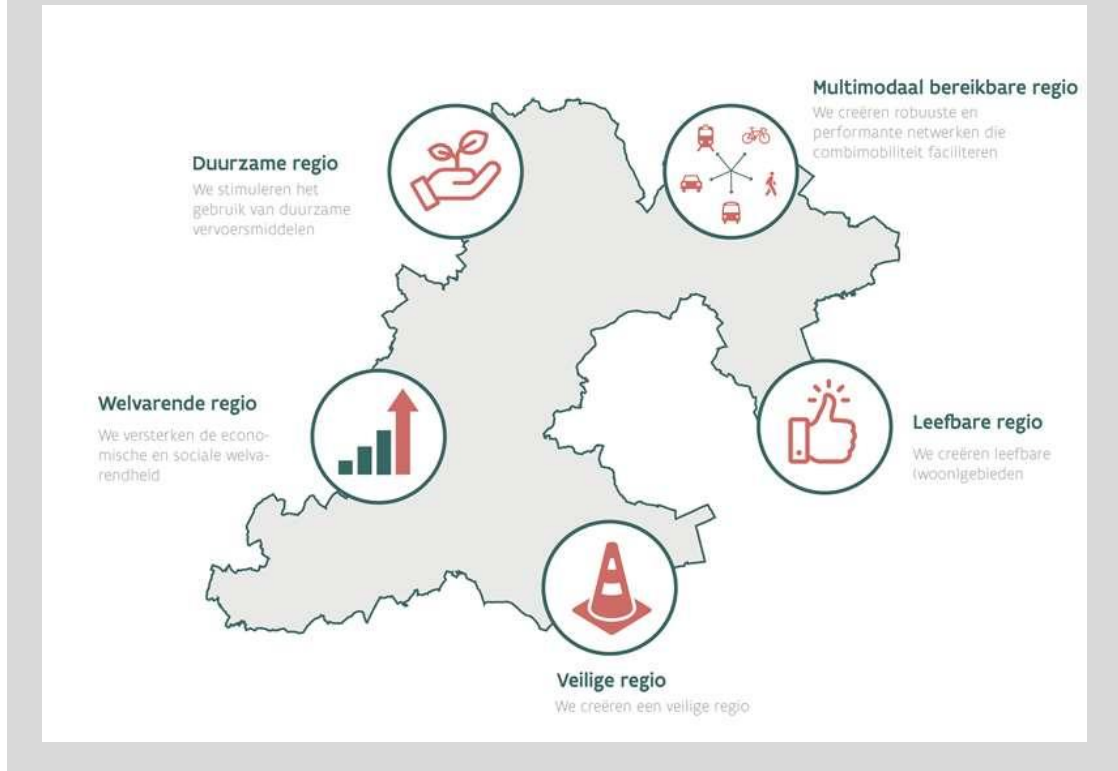
De regio omvat 33 gemeenten. Tezamen tellen ze zo'n 606.000 inwoners, 155.000 leerlingplaatsen (lager en secundair onderwijs) en 265.000 arbeidsplaatsen.



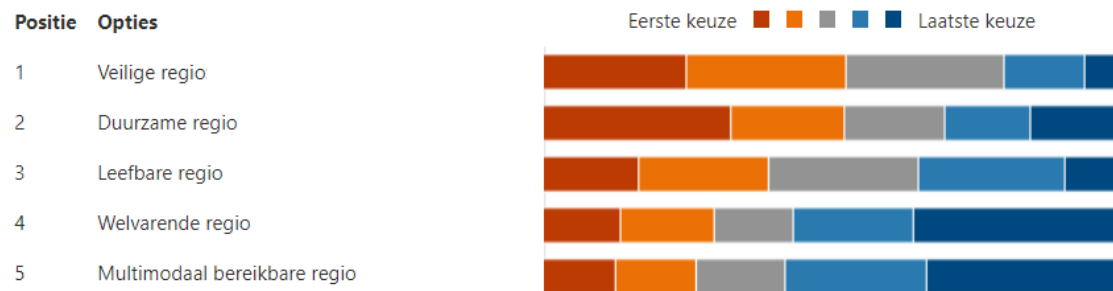
## 2.3 Doelen

Informatief deel:

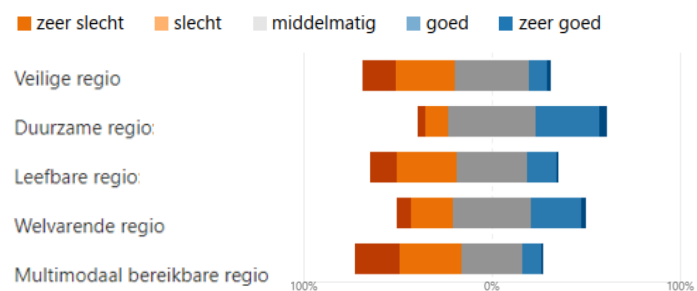
De Vlaamse Rand selecteert 5 hoofddoelen. Dit zijn de accenten in het Regionaal Mobiliteitsplan.



Er werd gepolst naar welke doelen als het belangrijkste ervaren worden.



En daarop volgend naar hoe de vervoerregio momenteel scoort op deze doelen.



- Het valt op dat een veilige regio als de belangrijkste doelstelling wordt beschouwd en dat men vindt dat de vervoerregio hier momenteel overwegend slecht tot zeer slecht in scoort.
- Een duurzame regio wordt als tweede belangrijkste doelstelling weergegeven waarbij men vindt dat de Vlaamse Rand hier al redelijk goed in scoort.
- Een multimodaal bereikbare regio wordt als het minst belangrijk ervaren en men heeft het idee dat onze regio hier momenteel voornamelijk slecht tot zeer slecht op scoort.

Er werd gevraagd of er nog doelstellingen ontbreken. 77% vindt dat de opgesomde doelstellingen volledig zijn, 23% deed graag nog een aanvulling.

- Grensoverschrijdende samenwerking, toegankelijkheid, betaalbaarheid voor iedereen,... zijn topics die regelmatig terugkomen. Dit komt echter terug in onze overkoepelend aanpak waarbij we volgende zaken in elke ambitie willen zien terugkomen:



Samenwerken: niveau- en grensoverschrijdende aanpak



Slim & Innovatief



Identiteit(en) versterken



Inclusief

- Heel veel andere suggesties zijn te gedetailleerd en vormen dus geen algemene doelstelling maar zullen eerder meegenomen worden bij het bepalen van de bouwstenen zoals betere fietsinfrastructuur, aangepast parkeerbeleid, aanleg van randparkings, snelle en betrouwbare overbindingen,....

## 2.4 Ambities en ontwerpprincipes

Informatief deel:

### WAAROM?

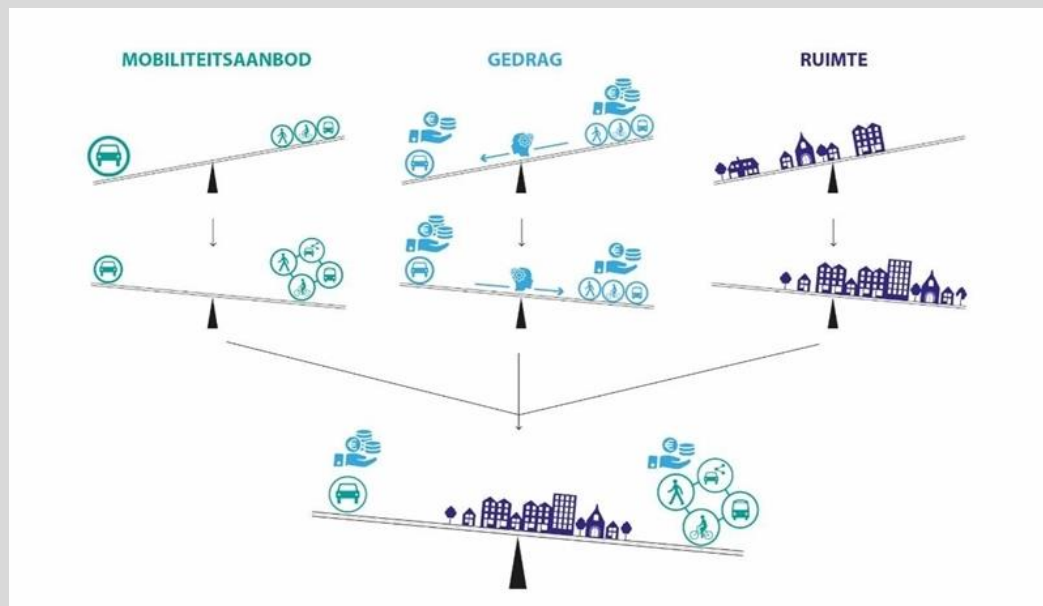
We kiezen als vervoerregio voor een mobiliteitsbeleid dat de mens en niet de (vracht)auto centraal stelt. We willen naar een situatie waar minimaal de helft van de verplaatsingen niet met de auto gebeurt, maar met een duurzaam alternatief zoals te voet, met de fiets, met het openbaar vervoer of een combinatie van deze. We spreken daarom van een modal shift 50/50 met 50% aandeel voor voetgangers, fietsers en gebruikers van het Openbaar Vervoer en 50% aandeel voor de autogebruikers.

### WAT?

Momenteel vinden 1,5 miljoen verplaatsingen per dag plaats in onze regio waarvan 67% met de auto. Dit betekent concreet dat we een verdubbeling van het aantal fietsverplaatsingen en verplaatsingen met openbaar vervoer moeten realiseren.

### HOE?

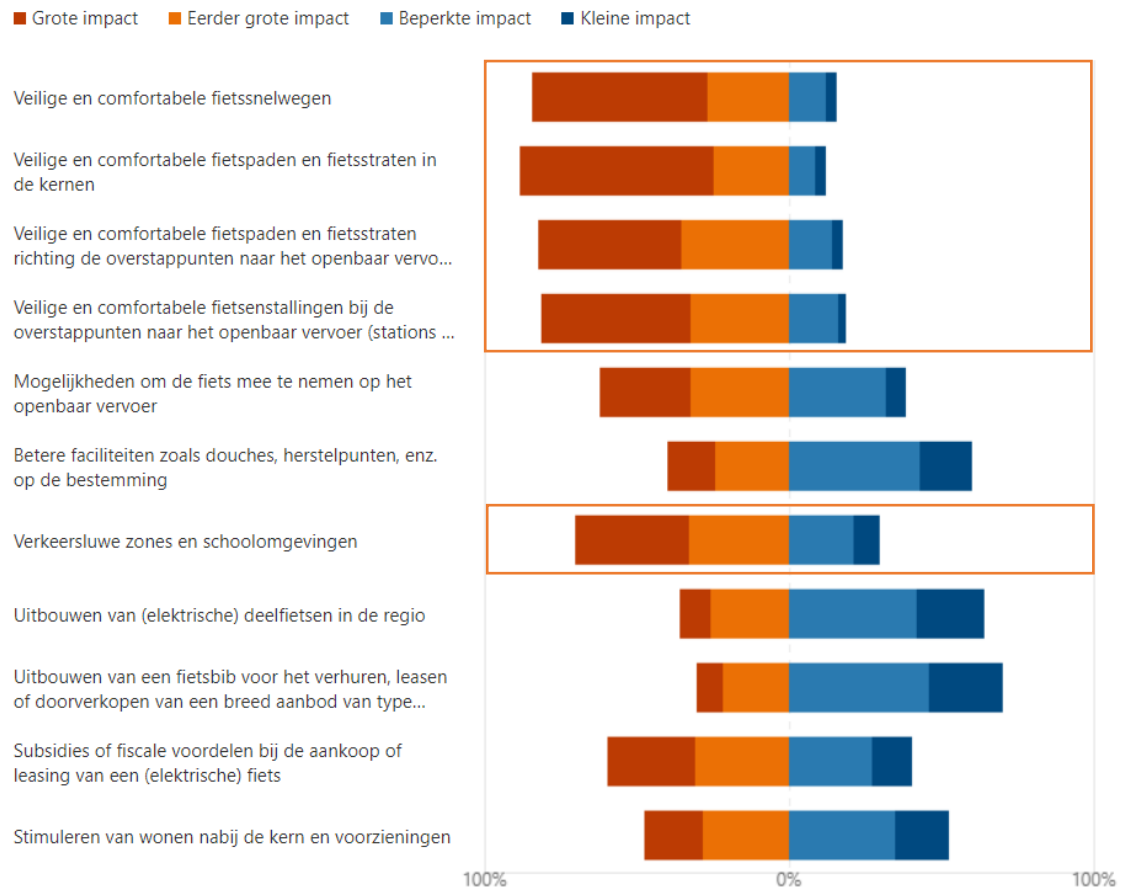
We bouwen op drie pijlers om deze modal shift te realiseren: een beter mobiliteitsaanbod, verandering van gedrag en een ander locatiebeleid (waar wonen en werken we?).



In het volgende deel bevragen we de wijze waarop we de modal shift kunnen realiseren. Wat weerhoudt mensen ervan om te kiezen voor een duurzame verplaatsing? Hoe kan men overtuigd worden om andere keuzes te maken?

Er werd gevraagd naar welke acties de grootste impact zouden hebben om meer mensen de fiets te laten gebruiken.

Men schat in dat de grootste impact ligt bij de infrastructurele maatregelen. Aan veilige en comfortabele fietssnelweg, fietspaden, fietsstraten en fietsenstallingen wordt het meeste belang gehecht. Ook verkeersluwe zones en schoolomgevingen zou een grote impact hebben.

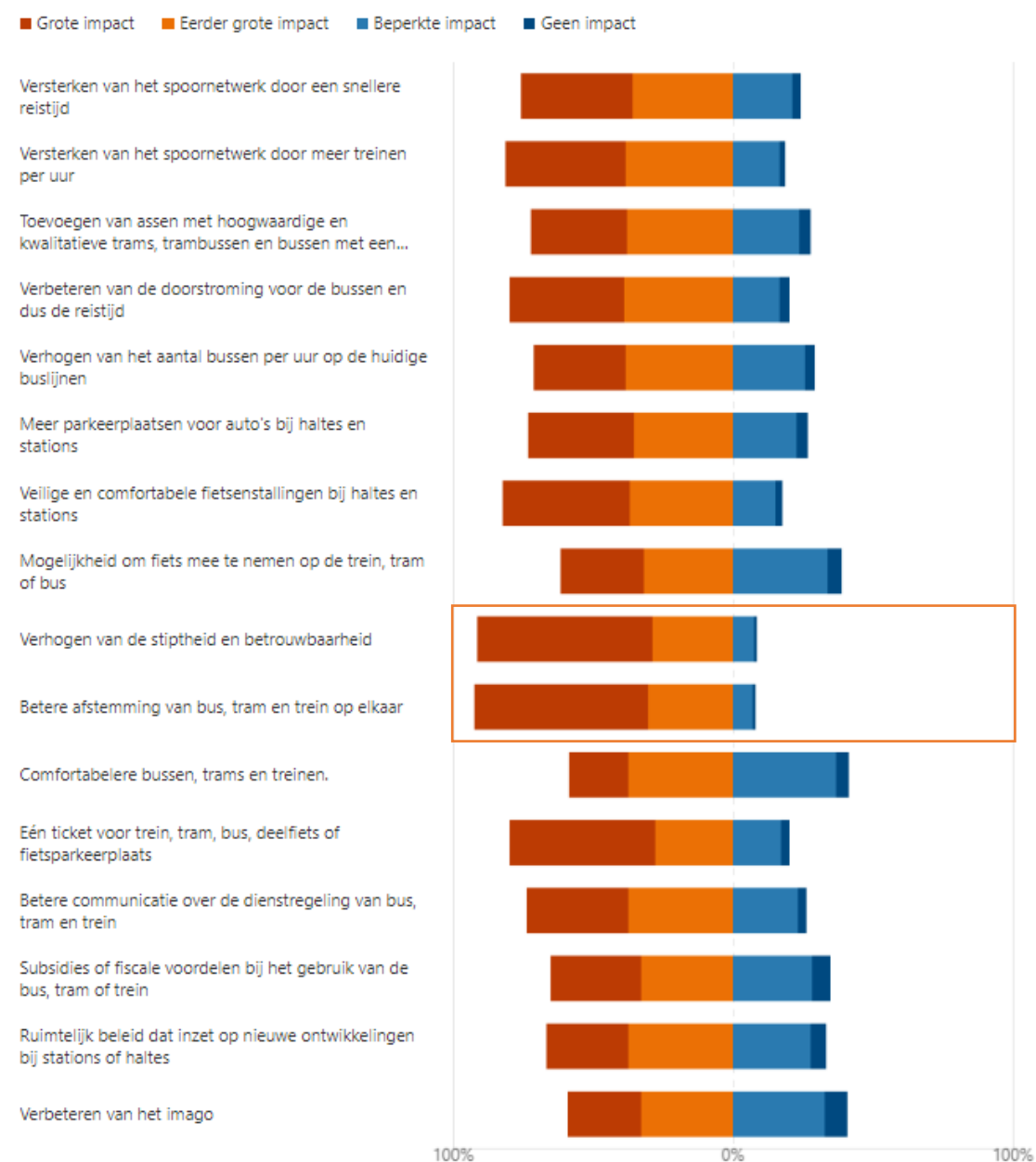




Dezelfde vraag werd gesteld voor het openbaar vervoer: welke acties hebben de grootste impact om mensen het openbaar vervoer te laten gebruiken?

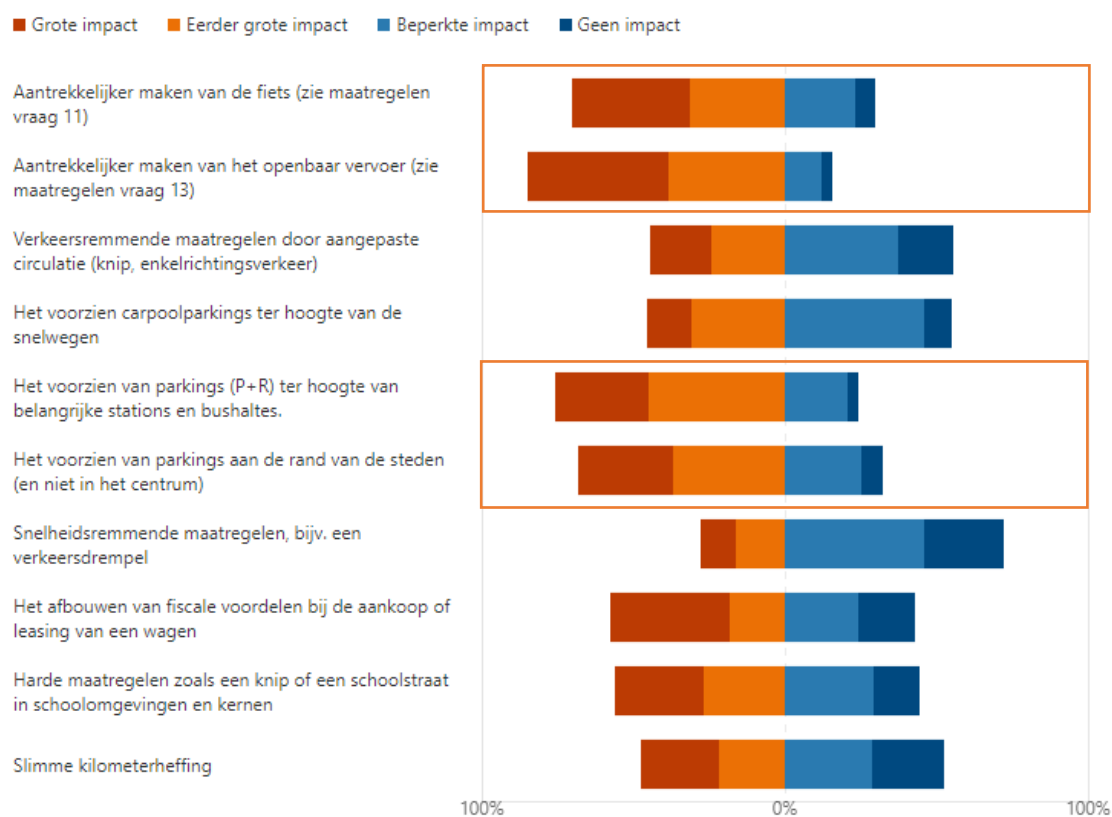
Wat opvalt is dat de impact van bijna alle voorgelegd acties overwegend ingeschat wordt als groot of eerder groot.

Uitschieters daarbij zijn het verhogen van de stiptheid en betrouwbaarheid en een betere afstemming tussen bus, tram en trein.



Vervolgens werden bovenstaande vragen omgedraaid en werd gepolst naar maatregelen die ervoor zouden zorgen dat minder mensen de auto zouden nemen.

- We zien dat volgens de geënquêteerden de grootste impact verwezenlijkt kan worden door in te zetten op duurzame alternatieven (fiets en openbaar vervoer).
- Verder wordt er ook een grote impact verwacht van het voorzien van park and rides ter hoogte van belangrijke stations en bushaltes en het voorzien van parkings aan de rand van kernen in niet in het centrum.



Bij de vraag of er nog andere acties zijn die het aandeel autoverplaatsingen kunnen verlagen wordt regelmatig nog verder ingegaan op het verbeteren van het fiets- en ov-netwerk.

Daarnaast worden vaak fiscale maatregelen voorgesteld als rekeningrijden en vooral het afschaffen van salariswagens. Het stimuleren van thuiswerk wordt eveneens gezien als een maatregel die een grote impact kan hebben.

**Informatief deel:**

Hoppinpunten zijn locaties waar een vlotte en aangename overstap van het ene op het andere vervoermiddel mogelijk is. Deze punten worden uitgebouwd tegen 2022. Tevens worden een website en app gemaakt die u helpen om die overstap tussen de verschillende vervoerswijzen te plannen. Deze app en de website geven alle info over het combineren van de verschillende mogelijkheden: waar en hoe u kan overstappen; hoe lang u onderweg bent en hoeveel de verplaatsing u zal kosten. Via digitale infoborden kan u ook ter hoogte van het Hoppinpunt zelf heel wat informatie hierover raadplegen.

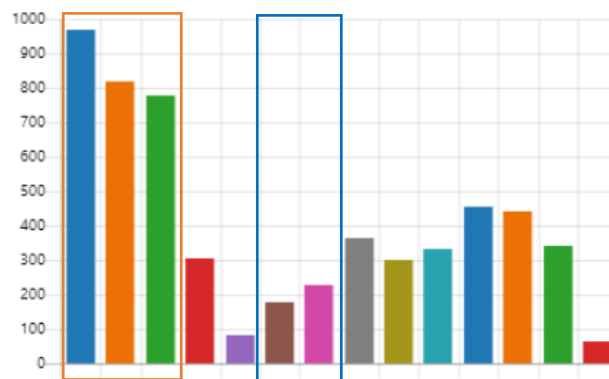
Meer info via: [www.vlaanderen.be/basisbereikbaarheid/hoppin](http://www.vlaanderen.be/basisbereikbaarheid/hoppin)



Er werd gepolst naar de diensten waar men gebruik van zou maken in een Hoppinpunt.

- De belangrijkste diensten zijn de overstap naar andere modi, autoparkeerplaatsen en fietsparkeerplaatsen.
- Een pakjesdienst en horeca worden ook als waardevolle diensten gezien ter hoogte van een overstappunt.
- Daarnaast is het opvallend dat deelmobiliteit niet vaak aangeduid werd. Zowel deelfietsen als deelauto's scoren laag.

Overstap naar de trein, tram o...	967
Parking voor auto's	818
Fietsenstalling	778
Openbaar vervoer op maat zo...	305
Taxi	81
Deelauto	177
Deelfiets	228
Oplaadpunt voor elektrische fi...	364
Oplaadpunt voor elektrische ...	298
Broodautomaat	334
Pakjesautomaat	455
Horeca	442
Informatiepunt over aangebo...	343
Andere	65



## 2.5 Dilemma's

Als laatste thema werden enkele dilemma's voorgelegd.

Welk duurzaam vervoersmiddel zal groeien in de toekomst?

- De fiets: 51%
- Openbaar vervoer: 49%



Hoe verbeteren we de betrouwbaarheid van het openbaar vervoer?

- Eigen busbaan op gewestwegen: 69%
- Afstand tussen 2 haltes vergroten zodat de bus zijn snelheid kan houden: 31%



Hoe kan het gebruik van duurzame vervoermiddelen gestimuleerd worden?

- Groter aanbod (betere fietspaden, meer bussen,...): 71%
- Mental shift: mensen overtuigen om gedrag aan te passen: 29%



Hoe verbetert de bereikbaarheid naar Brussel voor een inwoner van de Vlaamse Rand?

- Zo snel mogelijk op het openbaar vervoer richting Brussel: 68%
- Met de wagen aan een parking in de rand van Brussel en daar overstappen op openbaar vervoer: 32%



Tot slot hebben 660 personen aangegeven dat ze verder op de hoogte gehouden willen worden van de vorderingen van het regionaal mobiliteitsplan en de resultaten van deze enquête.