

////////////////////////////////////

**ACTIEPROGRAMMA**

**REGIONAAL**

**MOBILITEITSPLAN**

**- INFOSESSIE RAADSLEDEN -**

**Vervoerregio Vlaamse Ardennen  
07/03/2023 – verslag**

////////////////////////////////////

# 1 SITUERING

De sessie vond plaats op dinsdag 7 maart 2023 van 20 tot 22 uur in zaal Armare van de Abdij Maagdendale in Oudenaarde. Het doel van de sessie was om de raadsleden inzicht te geven in het actieprogramma van het regionaal mobiliteitsplan van de Vervoerregio Vlaamse Ardennen, en hen de kans te geven om vragen te stellen, opmerkingen te geven, bezorgdheden te delen, ...

# 2 VERLOOP

In een korte inleiding stellen de sprekers en de raadsleden zich voor en wordt het verloop van de sessie geschetst. Na een korte situering worden de voorlopige krachtlijnen van het actieprogramma voorgesteld en besproken. De raadsleden krijgen op gelijk welk moment de kans om het woord te nemen. Dit verslag bundelt alle inbreng die een bijdrage kan leveren aan de actietabel van het regionaal mobiliteitsplan. Het dient dus als extra input voor de mobiliteitsexperten.

# 3 DISCUSSIEPUNTEN

Hieronder volgt een thematisch overzicht van de tussenkomsten van de raadsleden.

## 3.1 FIETSINFRASTRUCTUUR

- Er moet prioriteit gegeven worden aan gewone fietspaden, niet aan fietssnelwegen, want de meeste functionele verplaatsingen zijn kortere verplaatsingen, bijvoorbeeld naar school. Door hier meer op in te zetten kunnen we al heel wat autoverkeer uit de kernen halen. Er zijn wel degelijk mensen die van Oudenaarde naar Gent fietsen via een fietssnelweg, maar dat is een minderheid.
- In Geraardsbergen polsten we bij de burgers zelf hoe we hen meer op de fiets kunnen krijgen. Blijkt dat het verbeteren van enkele stukken fietspad hiertoe volstaat. Mensen willen veilig kunnen fietsen.
- We moeten inzetten op zowel gewone fietspaden als op fietssnelwegen. Fietssnelwegen zijn goed om zich snel en veilig te kunnen verplaatsen, maar er moet ook een fijnmazig fietsnetwerk zijn dat op de fietssnelwegen aansluit.
- In onze regio is het belangrijk dat fietsinfrastructuur de heuvels vermijdt en de spoorwegen volgt, op effen terrein.



- Op landelijke wegen is het niet altijd mogelijk om fietspaden aan te leggen, zeker niet als ze moeten voldoen aan het Fietsvademecum. Dan zou er namelijk meer onteigend moeten worden.
- Er moet een centrale fietsas zijn in onze regio, om de stroom van snelfietsers te kunnen verwerken, maar er moeten ook goede lokale fietspaden zijn voor de andere fietsers.
- Onze regio heeft een noord-zuidcorridor, maar geen oost-westcorridor. Maar zo'n verbinding is ook nodig.
- In Oudenaarde is er geen fietssnelweg die de stad zelf doorkruist. Hij loopt langs de Schelde, maar dat is te ver om veel mensen op de fietssnelweg te krijgen. Mocht die dichterbij de stad komen, zul je meer mensen op de fiets krijgen.
- Het is belangrijk om de fiets veilig te kunnen achterlaten. Fietsen kosten vaak veel geld, zeker als ze elektrisch zijn. Mensen durven ze vaak niet achterlaten. Veilige fietsstallingen zouden meer mensen op de fiets kunnen krijgen. Die stallingen moeten overdekt en afgesloten zijn.
- Het is belangrijk om te investeren in fietsinfrastructuur, maar sommige mensen kunnen niet of niet meer fietsen en ook zij moeten zich kunnen verplaatsen. Er moet daarom ook geïnvesteerd worden in openbaar vervoer. Investeren in fietsinfrastructuur mag niet ten koste gaan van investeringen in het openbaar vervoer.

### 3.2 ONVEILIGE PUNTEN EN ZONES

- Veiligheid gaat voor op doorstroming en snelheid.
- Zottegem is een typische pendelstad. 's Morgens en 's avonds rond de spits is er veel verkeer rond het station en de scholen in de buurt. Ook het openbaar vervoer moet hier passeren. Al dat verkeer samen is gevaarlijk. Het openbaar vervoer moet wel kunnen doorrijden, want als dat niet lukt en je kunt je sneller verplaatsen met de auto, dan zal men het openbaar vervoer niet nemen.
- De Lijn is niet altijd voorstander van verkeersplateaus, paaltjes en andere obstructies die het verkeer veiliger moeten laten verlopen. Als een gemeente maatregelen wil nemen om het verkeer veiliger te maken, komt De Lijn vaak tussen om de doorgang voor de bus toch te vrijwaren. Dus er is effectief wel een dilemma tussen veiligheid en doorstroming van het openbaar vervoer.
- Soms worden gemeenten beperkt in hun keuzes door De Lijn. De Lijn verhindert dat we maatregelen nemen voor de veiligheid als die de doorstroming van het openbaar vervoer vermindert.
- De ruimere stationsomgeving is een belangrijk aandachtspunt, maar als gemeente heb je hier een beperkte impact. Dit is materie voor de NMBS.
- Leesbare wegbeelden zijn belangrijk om tot een goede en veilige mobiliteit te komen.
- Schoolomgevingen moeten veilig en leesbaar zijn. Veel schoolomgevingen in onze regio zijn op een andere manier ingericht en aangeduid. Dat maakt ze minder leesbaar. Op regionaal niveau zou men hier iets moeten aan doen, zodat alle soortgelijke omgevingen op dezelfde manier worden ingericht.



- In Zwalm hebben we gebruik gemaakt van speciale subsidies om alle schoolomgevingen en gewestwegen op een gelijkaardige manier in te richten, om de leesbaarheid te vergroten.

### 3.3 VERKEERSASSEN

- De N42 is een probleem. Men wil deze weg al jaren vernieuwen, maar het komt er niet van. Als men deze weg toch ooit vernieuwt, zal er misschien wel meer vrachtverkeer aangezogen worden, terwijl we net minder doorgaand vrachtverkeer willen.
- De N42 gaat door veel dorpskernen. Via tolheffingen kunnen we dit oplossen.
- Tolheffingen op de N42 zijn geen oplossing, want ze zullen sluipverkeer veroorzaken.
- Nu betalen vrachtwagens tolheffing op grote wegen, maar dat genereert sluipverkeer op de kleinere wegen. Dit kun je oplossen door de tolheffing op grote wegen af te schaffen en er een in te voeren op de kleinere wegen.
- De N42 moet veilig en toegankelijk zijn voor vrachtverkeer, want er moeten sowieso vrachtwagens rijden om de kernen te kunnen beleveren.
- De N42 moet veiliger gemaakt worden voor vrachtverkeer, maar dit heeft geen zin als de tolheffing niet aangepast wordt. Je kunt de tolheffing koppelen aan een GPS-systeem.
- Een tolheffing op doorgaand verkeer kan een hulpmiddel zijn om hinder en onveilige situaties door vrachtverkeer tegen te gaan.
- Sommige vrachtwagens rijden eerst een stuk op lokale wegen vooraleer op de N42 aan te takken. Dat zou men moeten verhinderen.
- Door de tolheffing rijden vrachtwagens niet altijd waar ze zouden moeten rijden.

### 3.4 LEEFBARE KERNEN

- Onze ruimtelijke ordening is het grootste probleem voor de leefbaarheid van onze kernen, maar de vervoerregio kan hier niet veel aan doen. Die ordening is een historische realiteit waar geen echte oplossing voor is.
- Voor het Agentschap Wegen en Verkeer is het belangrijk dat de snelheid op gewestwegen 70 km/u bedraagt, om de doorstroming te garanderen. In dorpskernen wordt die snelheid verlaagd naar 50 km/u, maar het is moeilijk om die verder te verlagen tot 30 km/u. Gemeenten willen dit soms, maar krijgen dit er moeilijk door.
- Het Agentschap Wegen en Verkeer zet meer en meer de stap om de leefbaarheid in kernen te verhogen, door de infrastructuur aan te passen of zones 30 in te voeren.
- Bij mobiliteit wordt de koppeling met ruimtelijke ordening niet gemaakt, maar het is wel belangrijk. Het is jammer dat dit niet meegenomen werd in de vervoerregio. Er worden wel enkele uitspraken gedaan over ruimtelijke ordening, maar enkel in het kader van parkeerbeleid.



### 3.5 VEILIGE KERNEN

- Tegen een boom rijden of een vrachtwagen maakt op zich niet veel verschil uit. Er zijn in mijn ogen twee mogelijkheden voor vrachtwagenparkeren langs gewestwegen: ofwel is de parkeerstrook breed genoeg en mag de vrachtwagen er parkeren, ofwel is hij niet breed genoeg en mag hij er niet staan.
- Er zijn te weinig parkeerplaatsen voor vrachtwagens. Als ze dan ook niet langs gewestwegen mogen staan, hebben ze eigenlijk geen mogelijkheid om te parkeren. Buitenlandse vrachtwagens kunnen ook niet ergens op een bedrijventerrein gaan parkeren.
- Een regionale aanpak over vrachtwagenparkeren is een goed idee.
- Het is belangrijk om eerst na te gaan of een vrachtwagen op het bedrijventerrein kan parkeren. Alle vrachtwagens die daar kunnen parkeren, haal je op deze manier al van de weg af.
- In sommige kernen zorgen geparkeerde vrachtwagens voor overlast. Ze nemen bovendien een deel in van de open ruimte. Het sociale aspect van vrachtwagenparkeren is ook belangrijk: de chauffeurs leven in hun vrachtwagen.
- Waar er gemengd verkeer is kun je het STOP-principe toepassen via snelheidsmaatregelen.
- Handhaving is heel belangrijk. Als er meer handhaving zou zijn, zouden veel maatregelen niet nodig zijn.
- Een rijbewijs met strafpunten is een goed idee om het verkeer veiliger te maken. Boetes zijn niet doeltreffend bij burgers die ze gemakkelijk kunnen betalen.
- Sensibilisatie is belangrijk. De mentaliteit van sommige burgers op vlak van verkeersveiligheid moet veranderen.
- Niet alleen autobestuurders, maar ook fietsers moeten hoffelijk zijn.

### 3.6 OPENBAAR VERVOER

- De NMBS is een moeilijke partner. Sommige gemeenten willen bijvoorbeeld autoverkeer vermijden aan één kant van het station omwille van de veiligheid en de doorstroming van de bus. Ze voorzien daar dan een parking of willen op een bestaande parking inzetten. Maar de NMBS maakt die parkings betalend, waardoor veel mensen die niet gebruiken en toch aan beide kanten van het station blijven rijden.
- Bij de trein gaat het niet om de trein alleen, maar om de stationsomgeving in zijn geheel. Gemeenten kunnen wel advies geven aan de NMBS, maar ze worden vaak niet gehoord.
- Veel lokale besturen hebben het gevoel gechanteerd te zijn door de NMBS. De NMBS wil bijvoorbeeld bepaalde zaken pas uitvoeren als de stationsparking betalend wordt. Er is een gebrek aan respect tegenover lokale besturen.

- Afzonderlijke gemeenten kunnen weinig inbrengen tegen De Lijn of de NMBS. Maar als verschillende gemeenten samenwerken en aan één zeel trekken, dan kunnen we misschien wel iets gedaan krijgen. Er is nood aan respect voor de lokale besturen vanwege de NMBS en De Lijn, en dat is er vandaag heel vaak niet.
- Sommige bussen zitten overvol. Sommige leerlingen kunnen dan niet meer mee op weg naar school. Ze komen dan te laat.
- Er is niet één bepaalde buslijn die een probleem vormt, maar het hele bussysteem van De Lijn.
- Twee bussen per uur is geen oplossing om kinderen op tijd naar school te brengen. In de schoolspits moeten er twee of zelfs drie bussen kort na elkaar komen, want iedereen moet op hetzelfde moment op school geraken.
- Soms geraak je sneller op school met de fiets dan met de bus.
- Tussen bepaalde gemeenten is er nood aan snellere verbindingen, bijvoorbeeld tussen Waregem en Oudenaarde.
- Zet bij het openbaar vervoer meer in op de piekuren dan op de daluren.
- Het heeft geen zin om twee bussen per uur te voorzien als ze leeg rondrijden.
- Gemeentes kunnen een charter ondertekenen om openbaar vervoerhaltes toegankelijk te maken. Ze krijgen hier ook subsidies voor.
- In Zwalm komen er twee elektrische deelauto's en tien deelfietsen. Dat is niet veel, maar het is een begin. Er is een groot verschil tussen deelsystemen in de stad en op het platteland. Op het platteland is een deelsysteem te moeilijk, de woningen liggen te verspreid. Mensen moeten eerst fietsen en dan de deelwagen gebruiken. Dat is omslachtig.

### 3.7 SLOTOPMERKINGEN

- Wanneer kunnen de gemeentes advies geven over het actieprogramma?

## CONCLUSIE

Het actieprogramma van het regionaal mobiliteitsplan van de Vervoerregio Vlaamse Ardennen wordt in het algemeen positief onthaald, maar niet zonder enkele kritische nuances, vragen, suggesties en opmerkingen. Bijzonder opvallend was de algemeen gedeelde frustratie tegenover De Lijn en vooral de NMBS. De relatie tussen de gemeenten en deze maatschappijen laat veel ruimte voor verbetering, dus hier liggen zeker kansen. De raadsleden zien hier een rol in voor de vervoerregio.

De belangrijkste punten uit de input van de raadsleden zijn hieronder opgelijst:

////////////////////////////////////

- Zet prioritair in op infrastructuur voor gewone fietspaden.
- Als je de kwaliteit van de fietspaden verhoogt, kun je meer mensen op de fiets krijgen.
- Leg fietsinfrastructuur zo veel mogelijk aan op effen terrein, naast de spoorwegen.
- Zorg naast een noord-zuidcorridor ook voor een oost-westcorridor voor fietsverkeer.
- Maak dat fietssnelwegen dicht genoeg bij steden en gemeenten passeren, zodat fietsers er gemakkelijk op kunnen intakken.
- Zorg voor veilige fietsstallingen.
- Investeer niet alleen in de fiets, maar ook in het openbaar vervoer.
- Veiligheid gaat voor op doorstroming.
- De doorstroming van het openbaar vervoer moet voldoende groot zijn om mensen uit de auto en op de bus te krijgen.
- De Lijn houdt vaak maatregelen tegen die de veiligheid van het verkeer verhogen, maar de doorstroming verminderen.
- De NMBS en De Lijn zijn lastige partners om als gemeente mee samen te werken.
- Besteed niet alleen aandacht aan het station zelf, maar aan de ruimere stationsomgeving.
- Maak de wegen voldoende leesbaar.
- Zorg ervoor dat schoolomgevingen in de hele regio op dezelfde manier ingericht zijn, om zo de leesbaarheid en veiligheid te vergroten.
- Zorg voor een sturende tolheffing voor vrachtwagens.
- De grootste hindernis voor leefbare kernen is onze ruimtelijke ordening.
- Het Agentschap Wegen en Verkeer neemt steeds meer maatregelen om de leefbaarheid in kernen te verhogen.
- Het is belangrijk om mobiliteit te koppelen aan ruimtelijke ordening.
- Er zijn te weinig parkeerplaatsen voor vrachtwagens.
- Zorg voor een regionale aanpak voor vrachtwagenparkeren.
- Laat waar mogelijk vrachtwagens parkeren op het eigen bedrijventerrein.
- Geparkeerde vrachtwagens zorgen in sommige kernen voor overlast.
- Pas het STOP-principe toe door middel van snelheidsmaatregelen waar er gemengd verkeer is.
- Voer een rijbewijs met strafpunten in.
- Zorg voor meer handhaving.
- Zet in op sensibilisering, bij zowel autobestuurders als fietsers.
- Zorg voor voldoende bussen van en naar school, indien nodig kort na elkaar om alle leerlingen op tijd op school te krijgen.
- Zet bij het openbaar vervoer meer in op de piekuren dan op de daluren.