

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

ACTIEPROGRAMMA

REGIONAAL

MOBILITEITSPLAN

- INFOSESSIE STAKEHOLDERS -

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

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

1 SITUERING

De sessie vond plaats op dinsdag 7 maart 2023 van 17 tot 19 uur in zaal Armare van de Abdij Maagdendale in Oudenaarde. Het doel van de sessie was om de stakeholders 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 stakeholders 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 stakeholders 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 stakeholders.

3.1 FIETSINFRASTRUCTUUR

Stakeholder 1

- De fiets wordt ook in deze vervoerregio steeds belangrijker. Maar als we de fiets echt willen laten doorbreken, moet er meer ingezet worden op veiligheid en infrastructuur. Een groot probleem is de veiligheid van fietsstallingen. Er worden veel fietsen gestolen. Camera's helpen niet en de politie kan er niet veel aan doen. Fietsstallingen moeten afgesloten kunnen worden. Fietsen worden per slot van rekening steeds duurder, zeker elektrische fietsen.
- Voor goed en veilig woon-schoolverkeer is het nodig dat er een verkavelingsweg of trage weg is tussen verschillende dorpskernen die afgesloten is van zwaar verkeer en indien mogelijk ook van gewoon autoverkeer. Vandaag is er veel sluipverkeer op landelijke wegen en verkavelingswegen, en dat is onveilig.

- De meeste gemeentes hebben een tonnagebeperking maar de bewegwijzering is vaak niet goed. Dat is frustrerend voor de chauffeurs, want het is dan niet duidelijk waar ze mogen of moeten rijden.

Stakeholder 2

- Bij wegenwerken worden er vaak binnenwegen afgezet om sluijverkeer tegen te gaan. Toch nemen veel mensen kleine banen om wegenwerken snel te omzeilen.
- Via allerlei apps zoals Waze zoeken mensen vaak een alternatieve, snellere route dan de normale route. Dan krijg je sluijverkeer. Ik weet niet wat je hiertegen kunt doen.

Stakeholder 3

- Bij de Ronde van Vlaanderen spreekt men af met Waze om bepaalde aanrijroutes tijdelijk anders in te vullen. Dus het is mogelijk om met apps samen te werken om het verkeer wat te sturen en sluijverkeer tegen te gaan.

3.4 LEEFBARE KERNEN

Stakeholder 1

- De parking aan het station van Oudenaarde werd vroeger heel veel gebruikt. Maar nu is het betalend en wordt het nog amper gebruikt. Mensen wijken uit naar kleinere kernen, waar parkeren wel gratis kan, en stappen daar op de trein. Dat is een spijtige zaak, want dat zorgt voor overlast in die kernen. Daar komen dan blauwe zones, maar dat is ook niet ideaal. Sommige mensen kunnen overschakelen op de fiets om naar het station te gaan, anderen niet. De tarieven in de stationsparkings verschillen ook vaak van gemeente tot gemeente.
- Als je een stationsparking gebruikt en de trein neemt, moet dat eenvoudig kunnen. Eén ticket voor beide zaken is noodzakelijk, anders wordt het ingewikkeld en minder toegankelijk.

Stakeholder 2

- In nieuwe appartementsgebouwen zijn parkeerplaatsen vaak duurder. Het is voor de bewoners veel goedkoper om een bewonerskaart aan te kopen en in de straat te parkeren. Maar zo verhoogt wel de parkeerdruk in kernen.
- In de kernen is er al wetgeving voor geparkeerde vrachtwagens: je mag maximaal acht uur parkeren in de bebouwde kom. Geparkeerde vrachtwagens staan daarom meestal buiten de kern en dus maar zelden in kernen. Dat laatste komt enkel voor als de chauffeur bij zijn huis een plek heeft om zijn vrachtwagen te parkeren. Dat komt niet vaak voor, en stoot logischerwijze op protest van de buurt.
- Er moet ruimte zijn om vrachtwagens te parkeren. Het kan niet dat we enkel ruimte afnemen omdat we vinden dat het beter voor iets anders gebruikt kan worden. Vrachtwagens moeten érgens kunnen staan en dus moet men hierover nadenken. Het verbieden van geparkeerde vrachtwagens langs de



openbare weg in het kader van de nieuwe wegencategorisering maakt het probleem nog groter als er geen alternatieven komen.

- Gratis transport bestaat niet, maar de websites van postorderbedrijven geven wel vaak die indruk.
- Als men wil inzetten op randparkings, moet men die ook aantrekkelijk maken. In Mechelen rijden er bijvoorbeeld elke zaterdag gratis shuttlebussen tussen het centrum en de randparkings, om de tien minuten.

Stakeholder 3

- Mensen gaan naar kernen om te winkelen. Als er in de kernen geen plaats meer is om te parkeren, gaan ze elders winkelen. Dan klaagt de middenstand en verdwijnen de winkels uit de centra.

Stakeholder 4

- Postorderbedrijven zorgen in sommige straten of wijken voor veel verkeer. Daar is vaak meer last van dan van geparkeerde vrachtwagens. Hier kan men iets aan doen door bijvoorbeeld mensen te laten betalen voor thuisleveringen.
- Er staan te veel auto's op straat geparkeerd, want het is goedkoop om een bewonerskaart te krijgen. Via signalisatie kun je mensen sturen naar de gewenste parkings.
- In sommige Nederlandse steden rijden er gratis shuttlebussen tussen randparkings en het centrum. Dat werkt heel goed.

3.5 VEILIGE KERNEN

Stakeholder 1

- In Oudenaarde heeft de fietser voorrang op de fietsring. Maar goeie signalisatie is van groot belang, want momenteel kun je als fietser niet overal je voorrang nemen zonder risico.

Stakeholder 2

- De idee en de uitvoering spreken elkaar vaak tegen: als je A zegt, moet je A ook uitvoeren. Als je dus bijvoorbeeld een fietser voorrang geeft, moet je de infrastructuur aanpassen om dit af te dwingen. Anders moet je hem geen voorrang geven.
- Bij autoverkeer worden heel veel ongevallen veroorzaakt door een minderheid van de chauffeurs. Heel veel mensen rijden veilig, maar enkelen niet. Door middel van handhaving kun je hier iets aan doen, dat mogen we niet vergeten.

Stakeholder 3

- Soms worden er op korte tijd veel zaken veranderd. Als weggebruiker weet je soms niet meer hoe of wat. Dat is verwarrend.



- Wat als de timing van de regionale mobiliteitsplannen niet wordt gehaald? De verkiezingen komen wel steeds dichterbij...

Stakeholder 3

- Maken de infrastructuurwerken rond Ronse deel uit van het regionaal mobiliteitsplan?

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. De belangrijkste punten uit de input van de stakeholders zijn hieronder opgelijst:

- Zet in op veilige fietsstallingen om de fiets echt te laten doorbreken.
- Door autovergoedingen te vervangen door fietsvergoedingen krijg je meer werknemers op de fiets voor woon-werkverkeer.
- Zorg voor veilige en indien mogelijk autovrije verkavelingswegen en trage wegen tussen dorpskernen voor woon-schoolverkeer.
- Zet meer in op fietsen bij de jeugd.
- Met aangename fietspaden krijg je meer mensen op de fiets.
- Een fijnmazig fietsnetwerk kan veel mensen van de auto op de fiets krijgen voor korte verplaatsingen.
- Zorg voor een controlemechanisme op het ontwerp van fietspaden.
- Om dodelijke fietsslachtoffers te vermijden moeten de wegen vergevingsgezind aangelegd worden.
- Koppel voorwaarden aan subsidies om wegen sneller en meer vergevingsgezind te maken.
- Pleeg overleg met het openbaar vervoer bij aanpassingen met een impact op de doorstroming van het openbaar vervoer.
- Schrap geen openbaar vervoerhaltes om een betere doorstroming te krijgen.
- Hou bij de koppeling tussen doorstroming en veiligheid met alle factoren rekening, ook met de nood van hulpverleners om snel ter plekke te geraken.
- Voer geen zones 30 in zonder na te denken over de gevolgen voor de doorstroming van hulpverleners.
- Verhoog de verkeersveiligheid door slimme en doordachte maatregelen in het wegontwerp.
- Een zone 30 moet voor iedereen gelden, ook voor fietsers.
- Als de cijfers aangeven dat er sluipverkeer is van vrachtwagens om tolheffing te vermijden, neem dan die route op in het net van tolwegen.
- Door de verplichte rust- en rijtijden is het mogelijk dat er meer vrachtwagens moeten rijden om dezelfde hoeveelheid goederen te leveren.
- Baseer maatregelen voor vrachtverkeer op objectieve cijfers, niet op de perceptie van burgers.
- Er is nood aan duidelijke bewegwijzering voor vrachtwagenchauffeurs.

- Ga sluipverkeer tegen door samen te werken met apps zoals Waze.
- Betalende stationsparkings zorgen ervoor dat mensen zich elders parkeren en de stationsparkings ongebruikt blijven.
- Een wildgroei aan appartementen in kernen verhoogt de parkeerdruk, zeker als men hierdoor in sommige straten enkel met een bewonerskaart kan parkeren.
- Zorg voor voldoende plaatsen waar vrachtwagens kunnen parkeren buiten de kernen.
- Als er te veel parkeerplaatsen verdwijnen in de kernen, bloedt de lokale handel geleidelijk aan dood.
- Zorg voor één ticket voor zowel de trein als het parkeerticket op stationsparkings.
- Ga overlast tegen door de vele bestelwagens van postorderbedrijven.
- Maak randparkings aantrekkelijk door gratis en voldoende frequent vervoer te voorzien van en naar het centrum.
- Als je de fietser voorrang geeft, moet je dit ook via de infrastructuur afdwingen.
- Voer niet te veel aanpassingen door op korte termijn, om geen verwarring te zaaien bij de weggebruikers.
- Er moet meer afstemming komen tussen naburige gemeenten, ook om de leesbaarheid te verhogen.
- Meer bussen zullen meer mensen op het openbaar vervoer krijgen.
- Goeie communicatie is belangrijk om mensen op het openbaar vervoer te krijgen en te houden.
- Door de frequentie van het openbaar vervoer te verhogen kun je parkeerproblemen aanpakken.

