



Vervoerregio
LIMBURG

FASE 3 BELEIDSSCENARIO EN ACTIETABEL

REGIONAAL MOBILITEITSPLAN LIMBURG

Voorontwerp maart 2023

Colofon

Titel: Regionaal Mobiliteitsplan Limburg - Beleidsscenario en actietabel

Versie: Voorontwerp

Datum: maart 2023

Redactie: Sven Lieten, Mark Thoelen, Pamela Uyttendaele, Maatschap STG

Vervoerregio Limburg: Alken, As, Beringen, Bilzen, Bocholt, Borgloon, Bree, Diepenbeek, Dilsen-Stokkem, Genk, Gingelom, Halen, Ham, Hamont-Achel, Hasselt, Hechtel-Eksel, Heers, Herk-De-Stad, Herstappe, Heusden-Zolder, Hoeselt, Houthalen-Helchteren, Kinrooi, Kortesseem, Lanaken, Leopoldsburg, Lommel, Lummen, Maaseik, Maasmechelen, Nieuwerkerken, Oudsbergen, Peer, Pelt, Riemst, Sint-Truiden, Tessenderlo, Tongeren, Voeren, Wellen, Zonhoven, Zutendaal, Agentschap Wegen en Verkeer, De Lijn, de Vlaamse Waterweg, de Werkvennootschap, departement Omgeving, NMBS, provincie Limburg.

Dagelijks bestuur: Bert Lambrechts, Sven Lieten, Steven Matheï, Els Robeyns, Johan Tollenaere, Agentschap Wegen en Verkeer, De Lijn, de Vlaamse Waterweg, de Werkvennootschap, provincie Limburg.

Verantwoordelijke uitgever: Vlaamse overheid – Departement Mobiliteit en Openbare Werken



Beste lezer,

Een regionaal mobiliteitsplan. Eindelijk! Tot voor kort was elke Vlaamse gemeente verplicht zijn eigen mobiliteitsplan op te maken. Stuk voor stuk verdienstelijke en beleidsmatig nuttige documenten. Deze plannen dienden, doorgaans pro forma, afgestemd te worden met de buurgemeenten. Eén aspect ontbrak echter: het intergemeentelijke, het regionale aspect. Mobiliteit stopt immers niet aan de gemeentegrenzen.

Een grote(re) schaal is noodzakelijk om de mobiliteitsuitdagingen van vandaag en morgen te kunnen aanpakken. Het decreet basisbereikbaarheid (2019) zette een belangrijke doorbraak in gang. Vlaanderen werd ingedeeld in 15 vervoerregio's. Alle Limburgse steden en gemeenten werden samen met de provincie en de Vlaamse partners ondergebracht in de vervoerregio Limburg. Hiermee zijn wij de grootste vervoerregio van Vlaanderen.

De vervoerregio kreeg als hoofdplicht het maken van een overkoepelend regionaal mobiliteitsplan, rekening houdend met de Vlaamse doelstellingen. Zo moeten tegen 2030 40% van alle verplaatsingen binnen Limburg duurzaam zijn, en moet het totaal aantal voertuigkilometers (auto en vracht) met 15% dalen.

De vervoerregioraad vulde deze Vlaamse doelstellingen aan met 6 specifieke doelen en 11 ambities. Het is vanuit dat kader dat een omvangrijk proces gestart werd in het najaar van 2019. Het proces werd hoofdzakelijk gevoed door talrijke ambtelijke en politieke werkgroepen. Telkens werd de nadruk gelegd op het bovenlokale aspect, zonder het lokale uit het oog te verliezen. Daarnaast was er op geregelde tijdstippen terugkoppeling en wisselwerking met het brede middenveld. Zo organiseerden we bijvoorbeeld 2 mobiliteitsateliers, waar we telkens met meer dan 100 afgevaardigden uit het middenveld in discussie gingen over hoe de toekomstige mobiliteit er in Limburg zou moeten uitzien. In een laatste fase werden er 5 mobiliteitscafés georganiseerd waar we met de Limburgers in gesprek gingen.

Eén van de grote verdiensten van dit mobiliteitsplan (en bij uitbreiding van de Vervoerregio) is dat dit plan in overleg en in nauwe samenwerking met alle mobiliteitsactoren, zowel lokaal, regionaal en federaal tot stand is gekomen. Overleg dat vroeger eerder unilateraal en ad hoc gebeurde, gebeurt vandaag op een structurele manier. We willen daarom ook expliciet iedereen bedanken voor hun inzet, input en constructieve houding.

Dit plan is geen vrijblijvend plan, het is bindend voor alle betrokken partijen. De Vlaamse en federale partners zullen een cruciale rol spelen voor de regionale projecten, zoals bijvoorbeeld de realisatie van de Spartacusblijnen en de fietssnelwegen. Maar ook de lokale besturen zullen hierin hun verantwoordelijkheid opnemen. De uitbouw van vervoersknooppunten en het meer fijnmazige ontsluitingsnetwerk is een lokaal engagement. Het regionaal mobiliteitsplan is namelijk de hoeksteen voor een geïntegreerd investeringsplan waarbij elke betrokken overheid inspanningen zal moeten leveren.

Tot slot speelt de burger een centrale rol: investeringen gebeuren om een gedragswijziging te faciliteren. De auto blijft voor velen de voor de hand liggende keuze, hoewel het niet steeds de beste keuze is. Daarom is een wijziging van mobiliteitsgedrag een absolute must en een taak van ons allen. Want als we één ding leren uit het regionale mobiliteitsplan is dat het maken van optimale fiets- en OV-netwerken niet automatisch resulteren in meer gebruik van bus en fiets. We moeten in Limburg op de eerste plaats een mental shift naar meer duurzame verplaatsingen realiseren. En daarvoor hebben we iedereen nodig. Laten we er vandaag aan beginnen.

Sven Lieten,
Co-Voorzitter Vervoerregio Limburg
Departement MOW – Beleid

Bert Lambrechts
Co-Voorzitter Vervoerregio Limburg
Gedeputeerde Provincie Limburg

INHOUDSTAFEL

ALGEMEEN KADER	6
DE UITDAGINGEN VAN DE REGIO	12
DE ROL VAN DE VERVOERREGIO OP VERSCHILLENDE SCHAALNIVEAUS	15
TOEKOMSTVISIE OP DE MOBILITEIT IN LIMBURG	17
Vlaamse doelstellingen en doelstellingen vanuit het regeerakkoord	18
6 strategische doelen vertaald in 11 ambities	18
Leidende principes	25
VERDIEPEN VAN DE MOGELIJKHEDEN	31
BELEIDSSCENARIO – EEN STRATEGISCHE VISIE	33
Fiets 'Limburg als fietsparadijs'	34
Openbaar Vervoer 'OV als ruggengraat van de regio'	36
Wegennet 'Verkeersluwe mazen in een robuust wegennet'	38
Vlot overstappen aan Hoppinpunten	40
Logistiek	42
Beter afstemmen mobiliteitsbeleid en ruimtelijk beleid	46
Sturen op gedragsverandering 'samen bouwen aan de mind shift'	48
Leerpunten vanuit de modeldoorrekening	50
ACTIEPLAN – HET OPERATIONELE BELEID	57
Legende bij het actieplan	57
AANBEVELINGEN VANUIT HET SMER	91
Bijlage 1: Maatregelenpakket wegennet	93
Bijlage 2: Rapportage modeldoorrekening	95
Bijlage 3: Strategisch MER	97
Bijlage 4: Reacties en opmerkingen op aanbevelingen vanuit het sMER	99

ALGEMEEN KADER

Vervoerregio Limburg

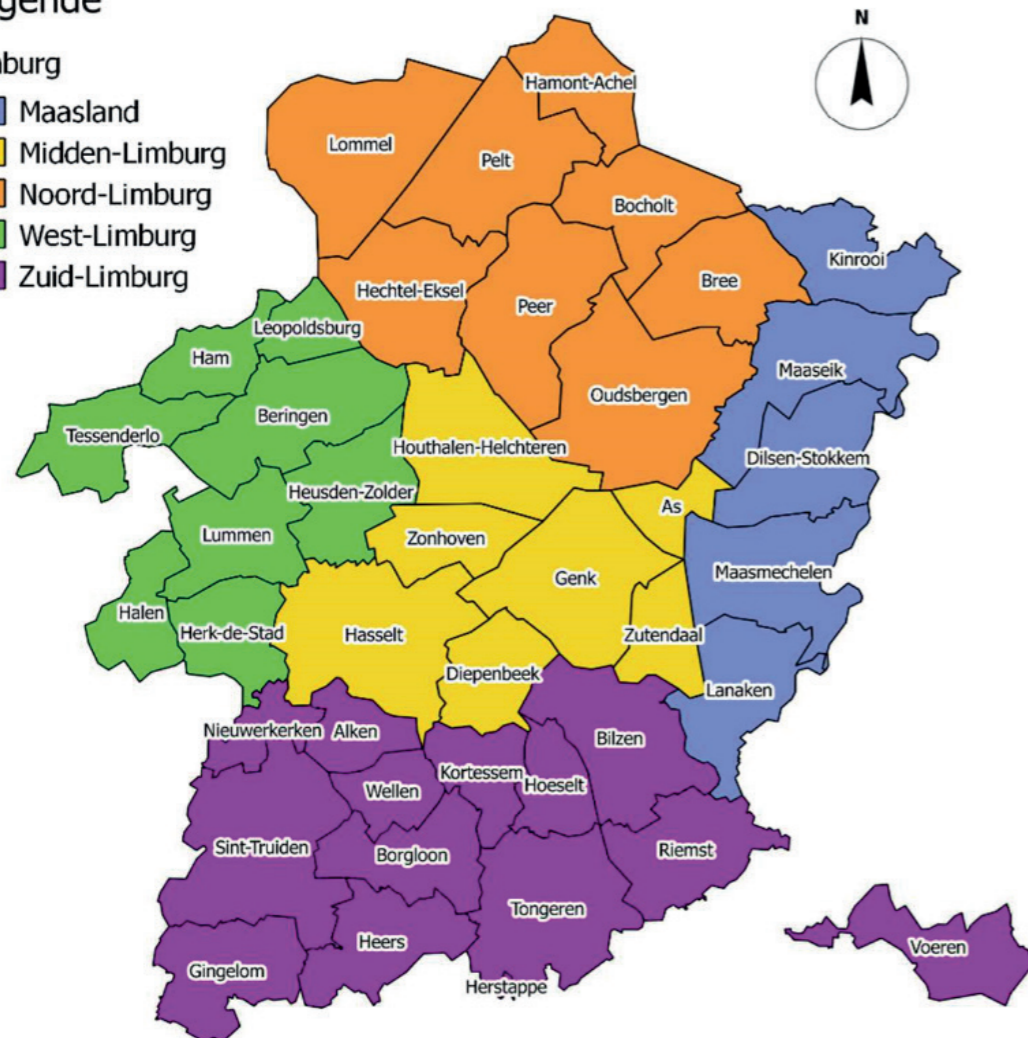
In 2018 besliste de Vlaamse overheid dat gemeentebesturen meer zelf kunnen beslissen hoe ze 'hun' mobiliteit organiseren. Maar omdat mobiliteit de gemeentegrenzen overstijgt, heeft de Vlaamse Regering de steden en gemeenten ingedeeld in vijftien vervoerregio's. Vervoerregio's zijn clusters van gemeenten waarin mobiliteit op elkaar wordt afgestemd. Elke vervoerregio wordt aangestuurd door een vervoerregioraad waarin verschillende partners (o.a. Departement Mobiliteit en Openbare Werken, het Agentschap Wegen en Verkeer, De Lijn, de Provincie, de lokale overheden, NMBS en andere partners) vertegenwoordigd zijn. De vervoerregioraad staat in voor de opmaak en het uitrollen van een regionaal mobiliteitsplan voor het personen- en het vrachtverkeer.

Vervoerregio Limburg wordt in het kader van deze studie ingedeeld in vijf deelregio's om het overleg werkbaar te maken en dit volgens de onderverdeling die gebeurd is door het Logistieke Platform Limburg (POM) i.k.v. de tweejaarlijkse analyse van het sociaal-economisch weefsel van de provincie en haar vijf streken (POM-ERSV Limburg, 2015): Noord-Limburg, Maasland, West-Limburg, Midden-Limburg en Zuid-Limburg. Deze indeling is nodig om van de vervoerregio een werkbaar instrument te maken voor de opmaak van het regionaal mobiliteitsplan. De exacte indeling van de werkgroepen hangt af van het onderwerp en wordt naar gelang de noodzaak aangepast. Voor de opmaak van het RMP wordt er hoofdzakelijk gewerkt in deze vijf deelgebieden, maar is er voor bepaalde onderwerpen zoals bijvoorbeeld logistiek één globale werkgroep opgericht.

Legende

Limburg

- Maasland
- Midden-Limburg
- Noord-Limburg
- West-Limburg
- Zuid-Limburg



Figuur: Deelregio's VVR Limburg

Ambitie van vervoerregio Limburg

De Vervoerregioraad wil van Limburg de meest duurzame regio van Vlaanderen, België, Europa maken. Het mobiliteitsbeleid moet erop gericht zijn vanuit het STOP-principe de bereikbaarheid te garanderen voor een bruisende, actieve en welvarende samenleving. Daarbij wordt geïnvesteerd in een mobiliteitssysteem waarmee de economie en de maatschappij ondersteund worden. Onze ondernemers, handelaars of dienstverleners moeten anderen en zichzelf efficiënt kunnen bevoorraden van producten of diensten. Bezoekers of toeristen moeten vlot hun weg vinden naar onze cultuursteden, natuurgebieden, attractiepolen, horeca en evenementen. Iedereen moet zich kunnen ontplooiën, werken, naar school gaan, spelen, winkelen en ontspannen. Het mobiliteitssysteem is duurzaam, veilig, intelligent en multimodaal. Het wordt uitgebouwd en geëxploiteerd met aandacht voor toegankelijkheid en leefbaarheid. Het verleiden, motiveren en prikkelen tot gedragsverandering moet het gebruik van duurzame vervoersmiddelen stimuleren.

Decreet Basisbereikbaarheid

Het regionaal mobiliteitsplan kadert in de uitvoering van het decreet basisbereikbaarheid. Dit decreet, in werking sinds 22 juni 2019, beschrijft op welke manier mobiliteit de komende jaren in Vlaanderen wordt vormgegeven. Waar vroeger vertrokken werd van het concept 'basismobiliteit', is nu 'basisbereikbaarheid' de leidraad. Basisbereikbaarheid vertrekt van volgende doelen:

1. het bereikbaar maken van belangrijke maatschappelijke functies op basis van een vraaggericht systeem en met een optimale inzet van vervoers- en financiële middelen;
1. combimobiliteit en synchromodaliteit te faciliteren en een geïntegreerd mobiliteitsnetwerk uit te werken;
1. alle initiatieven voor collectief aangeboden vervoer of vervoer op maat, inclusief doelgroepenvervoer en collectief aangeboden taxivervoer, te captteren, te integreren en de exploitatievoorwaarden te vereenvoudigen;
1. een gedeelde verantwoordelijkheid te creëren van de verschillende actoren.

Verder gaat basisbereikbaarheid hand in hand met een duurzaam ruimtelijk kader door middel van een geïntegreerde aanpak van vervoer, infrastructuur en ruimtelijke ontwikkelingen, op het gebied van planvorming, financiering, investeringen, onderhoud en exploitatie.

Regionaal Mobiliteitsplan

Het regionaal mobiliteitsplan legt de globale mobiliteitsvisie voor een langere termijn (tijdshorizon van 10 jaar en een doorlooptijd van 30 jaar) vast voor de vervoerregio, en dat voor alle vervoersmodi. Dit plan doet onder andere uitspraken over de belangrijke mobiliteitsuitdagingen van de regio. De shift naar duurzame mobiliteit wordt gerealiseerd door een wisselwerking tussen drie hoekstenen: het mobiliteitsaanbod, de mobiliteitsvraag en de ruimtelijke ordening. Het plan zoomt in op de verschillende netwerken en andere samenwerkingsverbanden, ingrepen en ondersteunende maatregelen van regionaal belang, met een focus op het mobiliteitsaanbod en de mobiliteitsvraag.

Op basis van de Europese SUMP-richtlijnen wordt de opmaak van het regionale mobiliteitsplan in drie fasen vormgegeven:

- De eerste fase, de oriëntatiefase, werd beschreven in de oriëntatienota en werd reeds goedgekeurd door de Vervoerregioraad van 15 juni 2020.
- De tweede fase is de synthesefase welke bestaat uit de opbouw van de strategische visie, doelen, strategieën en de keuze van het beleidsscenario.
- De synthesenota vormt de basis om in de derde fase over te gaan tot de opmaak van het actieplan waarin wordt weergegeven welke acties worden weerhouden ter realisatie van het plan. De synthesenota werd goedgekeurd op 19 december 2022.¹

De nota houdt rekening met beleidsdocumenten op hogere niveaus en andere beleidsdomeinen. Het plan biedt eveneens een kapstok aan gemeenten voor de doorvertaling van overkoepelende en strategische aspecten naar lokale schaal.

¹ Zowel de oriëntatienota als de synthesenota kan men inkijken via volgende link: <https://www.vlaanderen.be/basisbereikbaarheid-en-de-mobiliteitsswitch/vervoerregios/vervoerregio-limburg>.

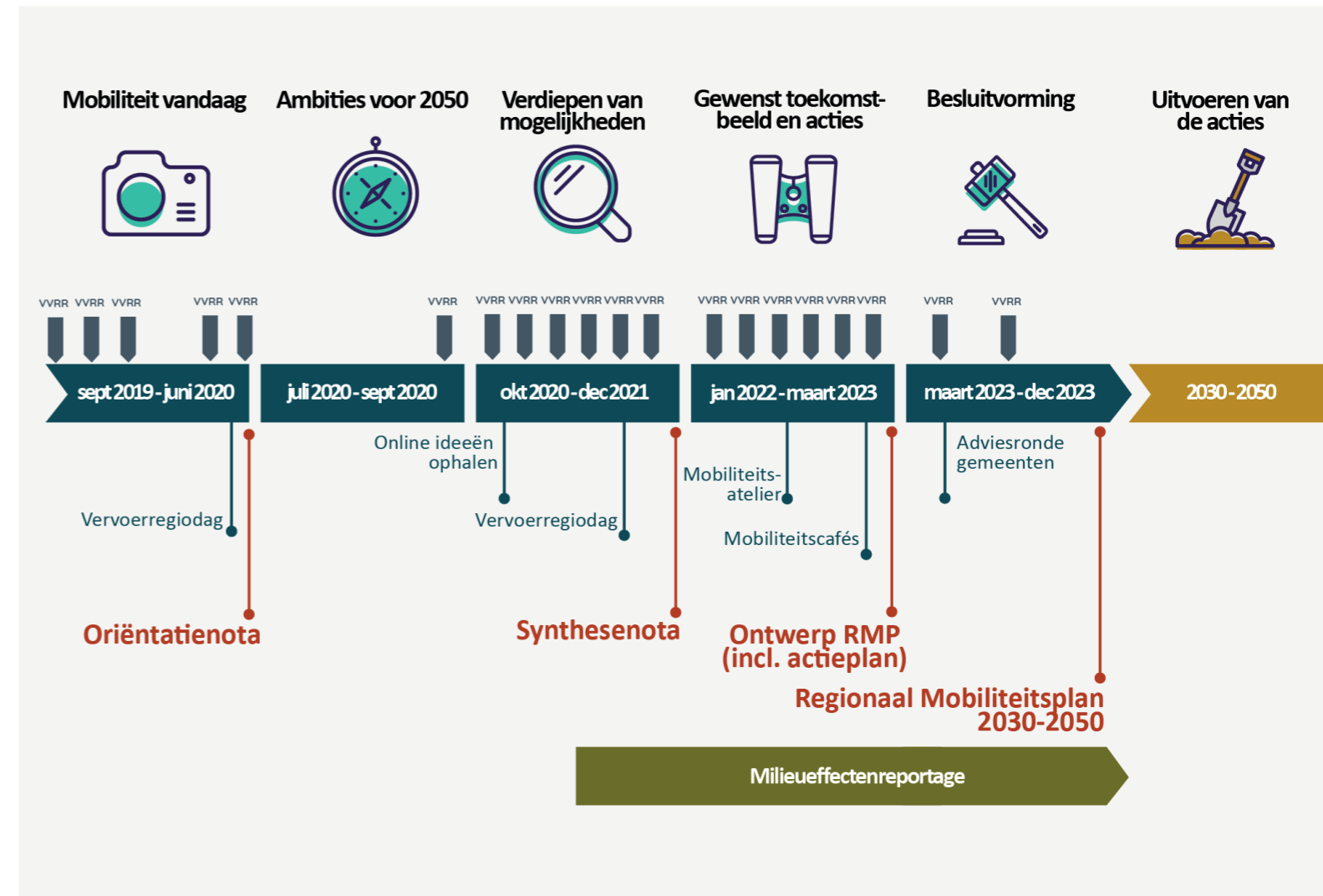
Een open en participatief planproces

Hoe realiseer je een inhoudelijk sterk regionaal mobiliteitsplan, op maat en met gedeeld ambitieniveau van de regio? Hoe laat je het plan nadien doorvertalen naar en doorwerken in de subregionale en lokale context? Hoe realiseer je uiteindelijk de nodige omslag in duurzaam mobiliteitsdenken en -gedrag?

Een hele uitdaging en daarom is het belangrijk dit samen te doen met de belanghebbenden. Binnen vervoerregio Limburg werden de belanghebbenden onderverdeeld in 3 reizigersgroepen.

- Reizigersgroep A: Dit zijn de vaste kernspelers die via vaste overlegmomenten betrokken worden. Dit gaat over de leden van het Team MOW, het Dagelijks Bestuur, de Vervoerregioraad en de ambtelijke en bestuurlijke werkgroepen.
 - Team MOW bestaat uit: Departement Mobiliteit en Openbare Werken (MOW), Agentschap Wegen en Verkeer (AWV), De Vlaamse Waterweg (DVW), De Werkvennootschap (DWV) en De Lijn (DL). Team MOW staat in voor de procesbegeleiding langs Vlaamse kant en komt tot een gemeenschappelijk standpunt zodat de Vlaamse partners vanuit één stem kunnen spreken.
 - Het Dagelijks Bestuur (DB) bestaat uit: het Team MOW, aangevuld met enkele politieke vertegenwoordigers alsook Provincie Limburg. Het Dagelijks Bestuur staat in voor de bewaking van de vergaderkalender en de samenstelling van de agenda, volgt de werkzaamheden van de werkgroepen en bereidt de vergaderingen van de vervoerregioraad voor.
 - De vervoerregioraad (VVR) bestaat uit: Politieke vertegenwoordigers vanuit alle 42 gemeenten alsook de leden van het Team MOW en het DB. De VVR staat in voor het voorbereiden, opvolgen, opmaken en evalueren van het regionaal mobiliteitsplan. Daarnaast is de VVR ook verantwoordelijk voor de structurele participatie van burgers en het middenveld alsook het participatietraject zelf.
 - De werkgroepen bestaan uit: ambtelijke en politieke vertegenwoordigers vanuit alle 42 gemeenten, aangevuld met enkele vertegenwoordigers van randgemeenten, Departement Omgeving en leden van Team MOW en het DB. Afhankelijk van de inhoud van de werkgroep worden hier ook andere stakeholders op uitgenodigd. Deze werkgroepen staan in voor het voorbereidende inhoudelijke werk, de coördinatie en de opvolging ervan alsook het samen zoeken naar gedragen duurzame oplossingen. Deze werkgroepen worden thematisch en/of regionaal georganiseerd. Op die manier dragen de werkgroepen bij tot consensusvorming.
- Reizigersgroep B: Dit zijn de georganiseerde stakeholders, zoals TreinTramBus, Fietsersbond, Unizo, Voka, VKW, werknemersorganisaties, milieuverenigingen, ... Deze groep werd op geregelde tijdstippen betrokken om input te verkrijgen, te informeren en eigenaarschap te creëren, zoals tijdens een vervoerregiodag, een mobiliteitsatelier of de talloze bilaterale overlegmomenten.
- Reizigersgroep C: Dit zijn burgers alsook meer georganiseerde burgers/bewegingen. Hier beschouwen we dus ook een Gecoro of verkeerscommissie. Deze werden op een sporadische manier betrokken zoals bij de mobiliteitscafés.

De ambitie is een gedragen proces en gedragen resultaat dat past in de visie van basisbereikbaarheid en de doelstellingen opgelegd door de Vlaamse regering. En dit met respect voor iedere constructieve bijdrage tot een duurzaam regionaal mobiliteitsplan. In heel het gelopen proces werd participatie dan ook ingeweven. De verschillende participatiemomenten zijn terug te vinden op onderstaande figuur met het processchema.



Figuur: Processchema (versie januari 2023)

DE UITDAGINGEN VAN DE REGIO

DE UITDAGINGEN VAN DE REGIO

De vervoerregio Limburg valt samen met de grenzen van de provincie en is de meest oostelijk gelegen provincie van de vijf provincies die het Vlaams Gewest telt. Daarnaast is de vervoerregio met 42 steden en gemeenten ook de grootste vervoerregio van Vlaanderen. Limburg grenst in het noorden en het oosten aan Nederland. In het zuiden grenst Limburg aan het Waals Gewest, meer bepaald de provincie Luik. In het westen grenst Limburg aan de vervoerregio's Kempen en Leuven.

Limburg staat de komende jaren voor een aantal grote opgaven. Als gevolg van de groei van het aantal inwoners, arbeidsplaatsen en leerlingplaatsen neemt ook het aantal verplaatsingen toe. Zo kent Limburg bijvoorbeeld de grootste pendelstroom vanuit België naar Nederland. En dit terwijl het huidige mobiliteitssysteem al onder druk staat. De hoofdvervoerswijze voor deze verplaatsingen is vooral de auto. 73% van de verplaatsingen worden als autobestuurder of als autopassagier gemaakt (Bron: Oriëntatienota). Terwijl het fietsbezit erg hoog ligt in Limburg, wordt dit vervoermiddel vaak enkel gebruikt voor recreatieve verplaatsingen op vrije dagen. We fietsen met andere woorden allemaal heel graag in het weekend, maar trekken dit gebruik niet door naar de weekdays. Voor korte verplaatsingen is de fiets het vervoermiddel bij uitstek, maar gebruikt de Limburger nog het liefst de auto. De mind shift is dus nog niet gemaakt bij de Limburger.

Limburg profileert zich al jaren als fietsparadijs en heeft de ambitie om dé toonaangevende fietsregio te worden door de uitbouw van een uitgebreid en goed onderhouden netwerk van functionele en recreatieve fietspaden. Het gebruik van de fiets voor de functionele verplaatsingen is in opkomst. Er is het laatste decennium in veel gemeenten geïnvesteerd in bijkomende fietsinfrastructuur, maar de kwaliteit blijft op grote delen van het fietsnetwerk onvoldoende. Door de toename van het aantal fietsers en de opkomst van snellere (e-bikes en speedelecs) en grotere fietsen (bakfietsen, fietskarren,...) ontstaan bovendien ook op bestaande, goed uitgeruste fietsroutes bottlenecks en conflicten (onaangepaste maatvoering, te beperkte opstelruimte aan kruispunten,...). De vele knelpunten met het gemotoriseerd wegverkeer ondermijnen daarnaast de aantrekkelijkheid en veiligheid van de zachte weggebruiker.

Over het algemeen kent Limburg een beperkt aantal spoorverbindingen en zijn de frequenties op deze verbindingen (buiten de piekuren) laag, wat resulteert in een slechte concurrentiepositie van de trein ten opzichte van de auto op dezelfde relatie. Er zijn gebieden die niet zijn aangesloten op het spoorwegennet, voornamelijk in het noordoosten en het oosten van Limburg en de treinverbindingen met Luik zijn ondermaats in termen van frequentie en reistijd. De reeds bestaande spoorverbindingen bieden mits optimalisaties in capaciteit en frequentie een goed alternatief voor enkele belangrijke relaties in het autoverkeer. Zo is Hasselt – Mol, Hamont – Weert en Landen – Brussel deels nog enkelspoor en deels niet geëlektrificeerd en wordt de verbinding Diest – Leopoldsburg bestudeerd om eventueel te heropenen. Ook zijn de huidige reistijden van Heusden-Zolder naar Antwerpen en Brussel ondermaats en dient de frequentie in de toekomst verhoogd te worden. Het buslijnnet in Limburg is eerder fijnmazig opgebouwd. In vergelijking met de rest van Vlaanderen bestaat het aanbod van De Lijn in Limburg voor een relatief groot deel uit functionele lijnen, die er dagelijks voor zorgen dat vooral leerlingen tijdig op hun school geraken. In het netwerk vormen naast de kleinstedelijke gebieden, de steden Hasselt en Genk, en in het bijzonder de campus Diepenbeek, belangrijke attractiepolen die veel OV-verplaatsingen voor het busnetwerk genereren. In Limburg is op een beperkte aantal plaatsen speciale infrastructuur voor het openbaar vervoer voorzien. Op veel plaatsen deelt de bus daarom de infrastructuur met het andere verkeer. Dat leidt op sommige locaties in spitsuren tot problemen in de doorstroming, met name op de toegangswegen tot de grotere kernen. Daarnaast laat de toegankelijkheid van stations en haltes te wensen over, wat essentieel is om iedereen toegang te verlenen tot een kwalitatief hoogstaand openbaar vervoersysteem.

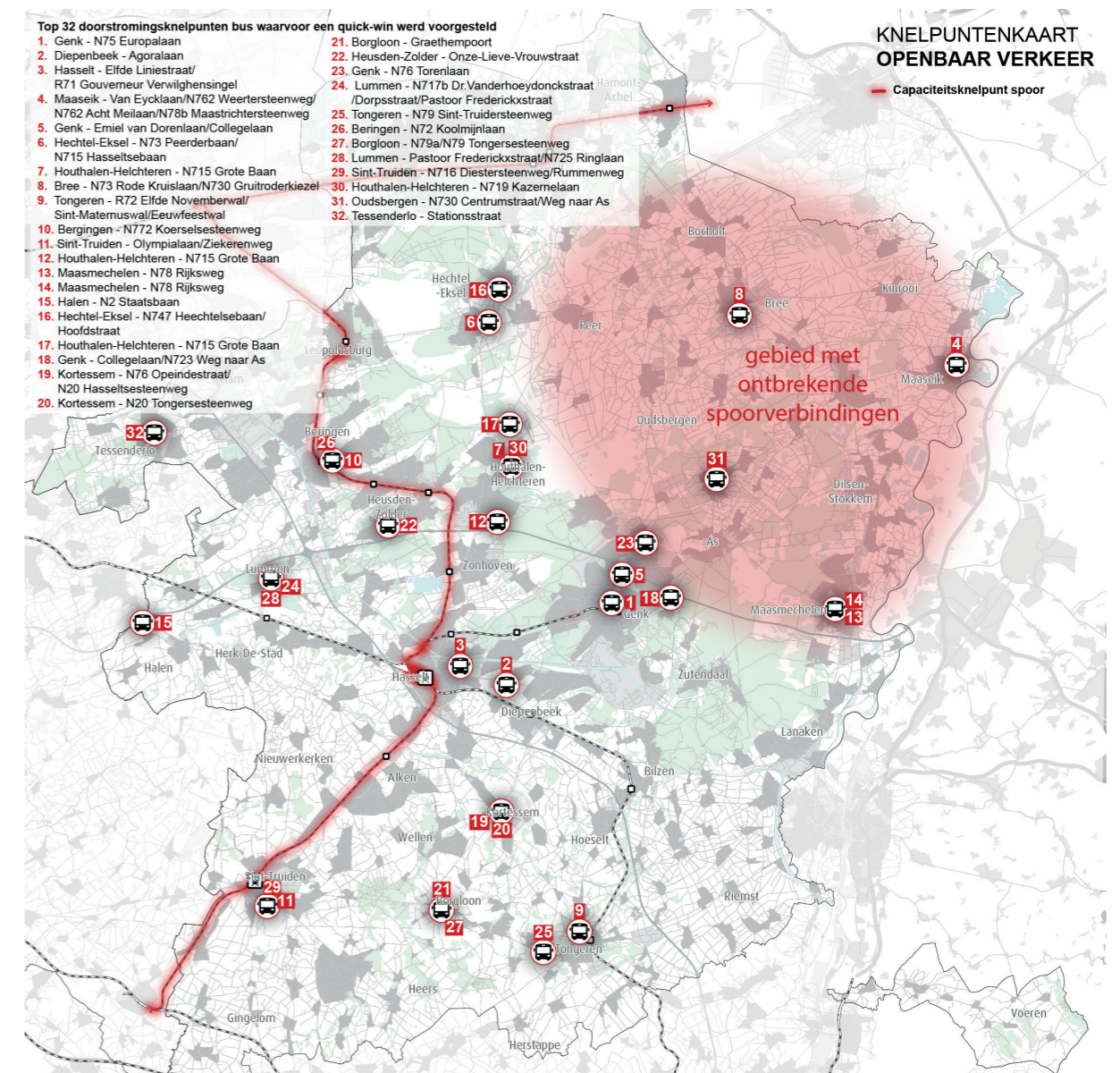
Een zeer hoge graad van verzading blijkt voor Limburg het geval te zijn op het knooppunt in Lummen en de ruime omgeving van de E313 en de E314, op de Noord-Zuid tussen Pelt en Hasselt, op de N76 tussen Meeuwen en Opglabbeek, ter hoogte van Diepenbeek en Kortesseem en op de ring van Hasselt en de toevoerende wegen. Op een aantal plaatsen in Limburg is er ondertussen ook al vertraagd verkeer waar te nemen tijdens de ochtend- en avondspits zoals bijvoorbeeld ter hoogte van de N78 ter hoogte van Rekem, de Paalsesteenweg tussen het op- en afrittencomplex en het kanaal, de N71 ter hoogte van Lommel en Pelt, de N72 tussen Leopoldsburg en Zolder, in de centra van Genk, Tongeren en Sint-Truiden. Hierdoor staat de leefbaarheid en leefkwaliteit in kernen zwaar onder druk.

Daarnaast is een wereld te winnen aan verkeersveiligheid, het aantal ongelukken met dodelijke of zwaargewond letsel is te hoog. Zeker met de toename van het aantal kwetsbare verkeersdeelnemers (fietsers, voetgangers) is het van levensbelang dat verkeersveiligheid verbetert.

Doordat ruimte en mobiliteit niet goed op elkaar zijn afgestemd, zijn heel wat publieksaantrekkende functies niet gelegen in de kern of nabij goeduitgebouwde multimodale knopen. Hierdoor functioneert het mobiliteitssysteem niet efficiënt en is voor veel verplaatsingen de wagen het enige alternatief.

Het goederenvervoer in de regio vindt veelal over de weg plaats en staat eveneens mee in de file of drukt op de verkeersleefbaarheid en -veiligheid in woonkernen. Het spoor en waterwegennetwerk in de regio creëert kansen voor multimodale overslagterminals. Veel bedrijvigheid is al gelegen langs de waterweg, maar bedrijven spelen deze troef nog niet ten volle uit.

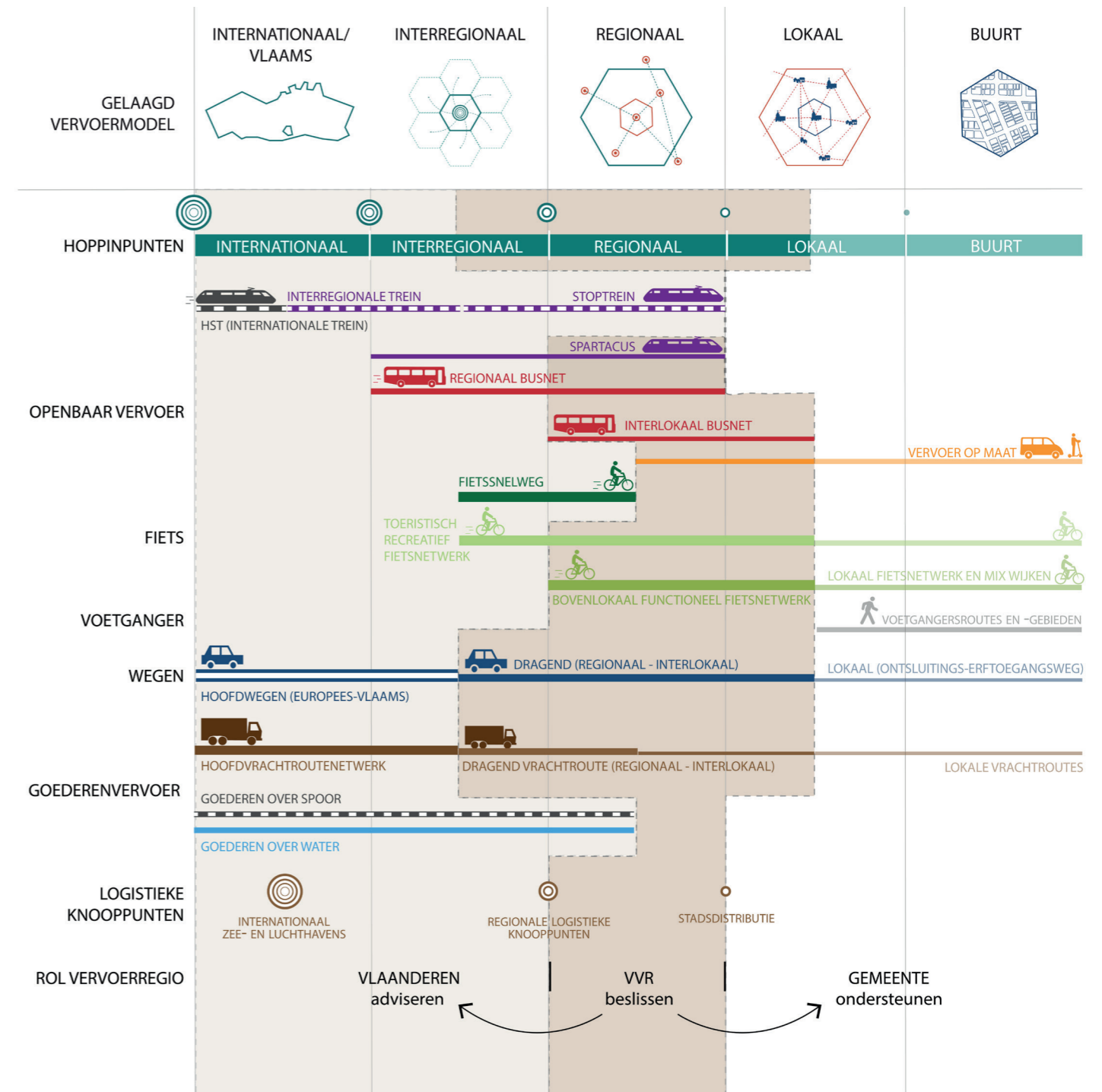
In conclusie, de algehele bereikbaarheid van de regio staat onder druk, het openbaar vervoer is een beperkt aantrekkelijk alternatief voor de auto door het ondermaatse openbaar vervoersysteem. Er ontbreken nog steeds belangrijke schakels in het fietsroutenetwerk en er zijn talloze onveilige oversteken op deze netwerken. Het fietsbezit is heel hoog in Limburg, doch wordt er door de week nagenoeg niet gefietst, enkel in het weekend. Daarom blijft de Limburger voor zowel korte als lange verplaatsingen de auto gebruiken. Tegelijkertijd is het te riskant voor de markt om te investeren in nieuwe vormen van duurzame mobiliteit in de meer landelijke gebieden. Hierdoor blijft men in Limburg sterk op de eigen wagen aangewezen.



DE ROL VAN DE VERVOERREGIO OP VERSCHILLENDE SCHAALNIVEAUS

DE ROL VAN DE VERVOERREGIO OP VERSCHILLENDE SCHAALNIVEAUS

Mobiliteit manifesteert zich op vijf schaalniveaus: het internationale, het interregionale, het regionale, het lokale en het buurtniveau. De rol van de vervoerregio wordt aangegeven op onderstaande figuur. De formele bevoegdheden zijn in donkerbruin aangegeven. Die situeren zich vooral op regionaal niveau. Omdat we in dit mobiliteitsplan naar het volledige mobiliteitssysteem kijken, formuleren we vanuit de globale visie ook aanbevelingen richting federale overheid (voornamelijk over spoor), de Vlaamse overheid (o.a. over fietssnelwegen, hoofdwegen, logistiek, doorontwikkeling kernnet,...) en naar de lokale overheden. Heel wat sleutels om het mobiliteitssysteem te veranderen, liggen ook op gemeentelijk niveau. We zien de vervoerregio daarom als een platform dat gemeentebesturen ondersteunt en samenwerking en afstemming tussen gemeenten stimuleert met als doel om samen meer te bereiken.



Figuur: Overzicht van het gelaagde mobiliteitsaanbod en de bijhorende bevoegdheid. Wat centraal staat wordt opgenomen in het regionaal mobiliteitsplan. (Bron: eigen verwerking)

TOEKOMSTVISIE OP DE MOBILITEIT IN LIMBURG

TOEKOMSTVISIE OP DE MOBILITEIT IN LIMBURG

In de synthesefase werd de basis gelegd voor de strategische visie voor vervoerregio Limburg. In de oriëntatiefase werden zes doelen voor de regio vooropgesteld die vertaald werden in elf ambities. Deze ambities geven een invulling aan de vooropgestelde doelen voor onze vervoerregio. Deze ambities vormen de basis voor de targets die de regio zichzelf stelt voor 2030 en een doorkijk tot 2050. De laatste paragraaf gaat in op de basisprincipes (leidende principes) die de essentie zijn voor een toekomstgerichte aanpak. Deze geven aan hoe we de ambities en de doelen willen bereiken.



Figuur: Van doelen naar ambities naar leidende principes

Vlaamse doelstellingen en doelstellingen vanuit het regeerakkoord

De Vlaamse doelstellingen uit de beleidsnota Mobiliteit en Openbare Werken gebruiken we als kader om de Limburgse doelstellingen in het vervolgetraject verder te verfijnen:

- SD 1: Investeren in de capaciteit en de betrouwbaarheid van onze vervoersnetwerken
- SD 2: Inzetten op combimobiliteit en basisbereikbaarheid voor personenvervoer
- SD 3: Naar een goed verknoopt logistiek netwerk en optimaal ontsloten internationale knooppunten
- SD 4: Naar een slachtoffervrij vervoerssysteem
- SD 5: Motiveren en prikkelen tot gedragsverandering en een nieuwe mobiliteits- en logistieke cultuur
- SD 6: Naar een slimmere en innovatievere infrastructuur
- SD 7: Aandacht voor een evenwichtige en duurzame multifunctionaliteit van ons transportnetwerk
- SD 8: Expertise delen en nieuwe samenwerkingen aangaan

6 strategische doelen vertaald in 11 ambities

Onze doelstellingen voor vervoerregio Limburg blijven onveranderd, zoals reeds voorgesteld in de oriëntatienota:

• Kansrijke en aantrekkelijke regio

“De vervoerregio ontwikkelt zich vanuit de belangen van al haar inwoners”

Verspreide bebouwing en de bijhorende groei en spreiding van de verkeersproblematiek in de vervoerregio Limburg zetten zich onverminderd voort. Limburg heeft een groot gebrek aan alternatieven voor de auto. Het ontbreken van grote steden, de uitgestrektheid van de vervoerregio, het grote buitengebied en vooral de suboptimale openbaarvervoersluiting hebben ertoe geleid dat vandaag de auto nog steeds de overhand heeft. Als gevolg van het gebrek aan alternatieven dreigt voor wie geen wagen heeft vervoersarmoede. Ontwikkelings- en ontplooiingskansen voor alle inwoners zijn nodig om de vervoerregio Limburg tot een aantrekkelijke regio te maken. Hieronder valt een betaalbare bereikbaarheid van onderwijs, werk en (lokale) voorzieningen. Ook het versterken van eigenheid en attractiviteit van steden, kernen en openruimten-gebieden dragen bij aan een aantrekkelijke regio. De steden, kernen en het buitengebied moeten goed bereikbaar en toegankelijk zijn. De vervoerregio Limburg blijft dan aantrekkelijk voor mensen om er te blijven wonen, te werken, te ondernemen of er zich te vestigen.



KANSRIJKE EN
AANTREKKELIJKE REGIO

• Toeristische en recreatieve regio

“Toeristisch product inzetten als kenmerkend element voor de regio”

Limburg is de groenste regio van Vlaanderen, en dit gegeven is de basis van het succes van het toerisme in Limburg. Na de kust is dit de belangrijkste toeristische regio van Vlaanderen. Daarnaast heeft Limburg een sterke land- en tuinbouwsector, authentieke en vaak nog herkenbare dorpen en een goed ontwikkelde recreatieve sector en toeristisch product. Toerisme, recreatie en culturele aantrekkingskracht van de regio Limburg willen we verduurzamen en versterken door het verder benutten van de potentie van bestaande attractiepolen. De vervoerregio Limburg wil inzetten op een verdere kwaliteitsverhoging van fietsroutes. Limburg profileert zich al jaren als toeristisch fietsparadijs en heeft nu ook de ambitie om dé toonaangevende fietsregio te worden door de uitbouw van een uitgebreid en goed onderhouden netwerk van functionele (BFF) fietsvoorzieningen. Het is duidelijk dat een performant gebiedsdekkend netwerk van directe snelle, veilige en comfortabele fietspaden een belangrijke



TOERISTISCHE EN
RECREATIEVE REGIO

‘gamechanger’ kan worden in het mobiliteitsbeleid. De vervoerregioraad gaat het fietssnelwegen-netwerk versneld uitbouwen als speerpunt voor een duurzaam mobiliteitsbeleid en een optimale afstemming tussen het toeristische en het functionele fietsroutenetwerk moet worden nagestreefd.

• Over de grenzen van de regio

“Goede bereikbaarheid als motor van welvaart voor iedereen in de regio”

De vervoerregio Limburg is onderdeel van de Euregio Maas-Rijn. Over de grenzen kijken is in Limburg broodnodig. De huidige kadervisie van het SALK ziet Limburg onlosmakelijk verbonden met andere regio's, over de taal- en landgrens heen. Er spelen in Limburg namelijk heel wat grensoverschrijdende thema's en projecten zoals de IJzeren Rijn, Spartacus, de Drielandentrein, het faciliteren van personenvervoer per spoor naar Weert (Nederland) en een euregionale busverbinding tussen Pelt en Eindhoven. Onderlinge samenhang en verbondenheid is dan ook het sleutelwoord. De samenhang met de omliggende VVR's en overheden moet actief opgezocht worden. De vervoerregioraad heeft de ambitie om een gestructureerd overleg op te starten met Noord-Brabant en Luik, en tevens om het overleg met de VVR's Kempen en Leuven, de provincie Nederlands Limburg en de stad Maastricht verder uit te bouwen. Goederentransport en de logistieke keten kennen in een eengemaakt Europa letterlijk geen grenzen meer. Aandacht is nodig voor de problematieken en oplossingen die hun oorsprong (kunnen) vinden in andere vervoerregio's. Omgekeerd mag de regio niet blind zijn voor de opportuniteiten binnen het eigen gebied die elders een effect kunnen hebben.



OVER DE GRENZEN
VAN DE REGIO

• Gezonde en duurzame regio

“Gezondheid en omgevingskwaliteit als basis voor verdere groei”

Een gezonde woon- en werkomgeving voor alle inwoners waardoor mensen willen verblijven in de regio is van groot belang. Onderdeel hiervan is het stimuleren van duurzame vormen van mobiliteit. Het doel is om te komen tot een gezondere modal split door het stimuleren van actieve modaliteiten zoals 'wandelen' en 'fietsen'. De vervoerregio Limburg heeft een goed uitgebouwd toeristisch fietsnetwerk; in het functioneel fietsnetwerk zijn er nog een aantal belangrijke missing links. Het stimuleren van méér fietsgebruik gaat verder dan louter een aantrekkelijk fietsnetwerk. Het gaat er ook om mensen te wijzen op de fietsroutes. We willen aanhaken bij de ambitie van het regeerakkoord door in Limburg een modal shift van 40% te realiseren. Om dit te behalen moeten we inzetten op het ontwikkelen van alternatieven: realiseren van een nieuw OV-net, aanleggen van fietssnelwegen als ruggengraat van een performant fietsnetwerk, investeren in voetpaden en autoluwe zones, herdefiniëren van de wegencategorisering en realiseren van een mental shift bij de bevolking en bezoekers van de regio. Het realiseren van een meer gevarieerde modal split wordt ook binnen vrachtvervoer nagestreefd. Het gebruik van de fiets voor woon-werkverplaatsingen is nog niet voor iedereen vanzelfsprekend: een inzet op het stimuleren van de fiets is nodig om de ambitie in het regeerakkoord te behalen. Via het mobiliteitsbeleid kan een bijdrage geleverd worden aan de klimaatdoelstellingen. Het verkeer veroorzaakt een relatief groot deel van de CO2-emisie. Het doel is derhalve om de CO2-emisie te reduceren en om naar een emissievrij OV-systeem te evolveren. Het beschermen van natuurkwaliteit en het behouden van de toeristische aantrekkingskracht staan hoog op de agenda. De sleutel wordt gezocht in combimobiliteit, maar er moet ook aan de ruimtelijke structuur zelf worden gesleuteld omdat het één niet zonder het andere kan. De idee is om de ruimtelijke structuur te herdefiniëren in functie van de principes Transit Oriented Development en nabijheid. De Provincie Limburg wordt hier nauw bij betrokken. Daarnaast dragen schonere voertuigen bij aan een schoner klimaat en een gezonde regio. Voertuigen zijn de afgelopen jaren aanmerkelijk schoner geworden en de verwachting is dat deze trend ook in de toekomst doorzet met de opkomst van elektrische voertuigen. Voor de leefbaarheid en gezondheid is dat positief. Ook verkeersveiligheid is een belangrijk maatschappelijk thema voor een gezonde regio. Op langere termijn is het vanuit de 'vision zero' de bedoeling om het aantal verkeersdoden volledig op 0 te krijgen.



GEZONDE EN
DUURZAME REGIO

- Slimme en innovatieve regio

“Slimmer organiseren van mobiliteit tegen aanvaardbare prijs”

De regio wil slim omgaan met mobiliteit door het omarmen van mobiliteitsinnovaties en het slim inzetten daarvan. De vervoerregioraad heeft de ambitie om de proeftuin van Vlaanderen te worden op het gebied van slimme mobiliteit. Daarnaast moet doordacht geïnvesteerd worden in en goed ingezet worden op efficiënte en rendabele projecten, de toepassing van innovatie en nieuwe technologie in mobiliteit (Smart Mobility, Intelligente Transportsystemen (ITS)), gebruiksgemak, comfort en logistieke oplossingen op maat van de vervoerregio. De toepassing van innovatie en nieuwe technologie in mobiliteit (Smart Mobility en Intelligente Transportsystemen (ITS)) spelen hierin een belangrijke rol. De regio wil een koplopersfunctie krijgen op het vlak van innovatieve mobiliteit door verder aan de slag te gaan met onder andere Droneport Sint-Truiden, Slimme mobipunten, Werking S-Lim, innovatief parkeerbeleid en autonome voertuigen.



SLIMME EN INNOVATIEVE REGIO

- Logistieke en welvarende regio

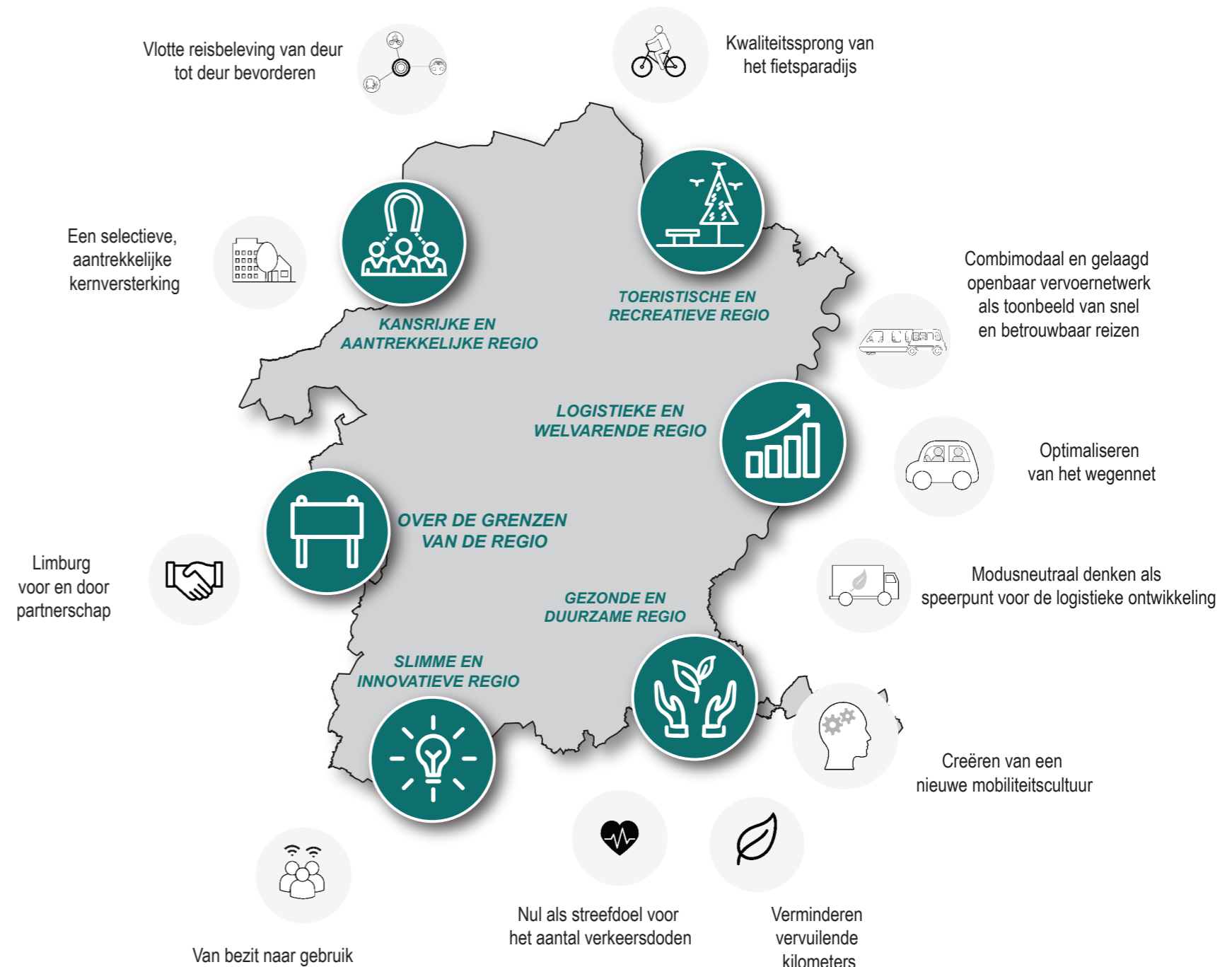
“Onderlinge samenhang en verbondenheid met de buurregio's versterken”

De strategische ligging van de vervoerregio Limburg in de EU maakt het mogelijk om de regio middelpunt te laten zijn van (internationale) economische bereikbaarheid. Bedrijven willen zich vestigen in de regio, creëren werkgelegenheid en kunnen groeien. De nabijheid van grote infrastructuurassen draagt hieraan bij. Belangrijke assen zijn het spoor, het Albertkanaal, de Kempische Kanalen, de E313, de E314 en de Noord-Zuidverbinding. De vervoerregioraad heeft de ambitie om een vlotte bereikbaarheid te combineren met meer verkeersveiligheid en leefbaarheid. Met het Strategisch Actieplan voor Limburg in het Kwadraat (SALK) wordt een veelheid aan projecten, acties en initiatieven gepland, die moeten resulteren in de versterking en versnelde ontwikkeling van de Limburgse economie en in de creatie van duurzame werkgelegenheid. In het kader van SALKTurbo wordt ook een werktafel mobiliteit geïnstalleerd. Limburg zet hierbij in op verdere logistieke ontwikkeling, o.a. met multimodale terminals. Wanneer locaties met verschillende vervoerwijzen (multimodaal) bereikbaar zijn, kunnen goederen duurzaam verplaatst worden en kan maximaal ingezet worden op een modal shift. Vooral voor bedrijventerreinen en voorzieningen die veel bezoekers aantrekken, is multimodaliteit een belangrijk aspect voor een aantrekkelijk vestigingsklimaat. Limburg ligt op voldoende afstand van het Ruhrgebied en de haven van Antwerpen en kan aan de hand van multimodale platformen reeds hier voorzien in het bundelen van stromen richting deze economische locaties. Door er in Limburg voor te zorgen dat goederen multimodaal vervoerd worden, kan men voorkomen dat files elders in Vlaanderen toenemen. Door in de VVR Limburg al bij de basis in te zetten op duurzame mobiliteit, dragen we bij aan een beter klimaat, hogere verkeersveiligheid, betere gezondheid, etc. en dit zowel binnen als buiten onze regio.



LOGISTIEKE EN WELVARENDE REGIO

De elf ambities geven een invulling aan de vooropgestelde doelen en verduidelijken het effect dat beoogd wordt op de middellange en lange termijn.



Figuur: 6 doelen vertaald in 11 ambities



Een selectieve, aantrekkelijke kernversterking

Nabijheid is voor de vervoerregio de basis voor een duurzamere en gezondere mobiliteit. Wanneer woningen, werkplekken, activiteiten en voorzieningen op wandel- en fietsafstand van mekaar georganiseerd worden, is er minder nood aan verplaatsingen. De vrijgekomen publieke ruimte kan anders worden ingevuld. Er wordt meer plaats gegeven aan voetgangers, fietsers, deelauto's of collectieve vervoersmodi. Deze concentratie in bestaande dorps- en stadskernen maakt het eveneens gemakkelijker om deelsystemen en betrouwbaar en kostenefficiënt openbaar vervoer te organiseren. Nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen met aanzienlijke verkeersgeneratie situeren zich stelselmatig in omgevingen met hoge bereikbaarheid en goede multimodale ontsluiting. Duurzame mobiliteit wordt geïntegreerd in de conceptfase van deze grootschalig ruimtelijke ontwikkelingen. Deze selectieve kernversterking vraagt uiteraard om een gebiedsgerichte uitwerking. Daarnaast wordt er ingezet op voldoende groene kwalitatieve openbare ruimte binnen deze leefbare kernen om zo de verblijfskwaliteit te verhogen. Deze ambitie wordt 1-op-1 afgestemd op het in opmaak zijnde Beleidsplan Ruimte Limburg.



Vlotte reisbeleving van deur tot deur bevorderen

Probleemloos en comfortabel overstappen tussen het openbaar vervoer, de fiets en de auto: die vrijheid wordt de reiziger geboden door hoogkwalitatieve, toegankelijke en vlot bereikbare hoppinpunten te voorzien. De vervoerregio zet in op het gezamenlijk en gecombineerd gebruik van modi en wil werken aan vervoerssystemen die reizigers een vlotte en aangename reisbeleving bieden. Kwaliteits- en toegankelijkheidsgarantie doorheen de

volledige verplaatsingsketen is daarbij essentieel. Dit vraagt om een deur-tot-deurbenadering waarbij alle elementen van de reis goed op elkaar aansluiten en ieder onderdeel van het netwerk en de exploitatie comfort, veiligheid en kwaliteit biedt.



Kwaliteitssprong van het fietsparadijs

De vervoerregio wil de fietser faciliteren in al zijn aspecten om de autoafhankelijkheid terug te dringen. Een kwaliteitssprong in het Limburgse fietsnetwerk maakt hier onderdeel van uit. Daarom krijgt enerzijds de fiets de belangrijkste rol toebedeeld voor de verplaatsingen over korte afstanden en anderzijds wordt de fiets expliciet gepromoot voor de woon-werk- en woon-schoolverplaatsingen. De vervoerregio zal inzetten op een optimale afstemming tussen het functionele en het recreatieve fietsnetwerk waarbij deze onderling een aanvullende rol kunnen krijgen bij de uitbouw van een kwaliteitsvol netwerk. Het fietsnetwerk is een volwaardige alternatieve verbinding tussen steden, dorpen en andere strategische locaties. De kwaliteitseisen van het Limburgse fietsparadijs zijn en blijven veiligheid, directheid, snelheid, comfort en netheid.



Combimodaal en gelaagd ov-netwerk als toonbeeld van snel en betrouwbaar reizen

De vervoerregio zet in op een gelaagd openbaar vervoernetwerk met een sterke ruggengraat, aangevuld met een vervoersoplossing op maat van de reiziger waarbij multimodaliteit centraal staat. We streven naar een multimodaal reisgedrag waarbij reizigers, om zo vlot en duurzaam mogelijk op een bestemming te geraken, verschillende vervoermiddelen combineren en overstappen maken. Het nieuwe OV-netwerk dient snel, stipt, duidelijk, toegankelijk en betrouwbaar te zijn. Een kwaliteitsvolle beleving inzake comfort zal het gebruik

van het openbaar vervoer bevorderen. Overstappen, bereikbaarheid, vlotte verbindingen, voldoende capaciteit en een basisfrequentie dienen gegarandeerd te worden. Voor de reiziger is het van groot belang dat dit systeem betaalbaar, concurrentieel en voldoende beschikbaar blijft. Dit wordt ondersteund door technologische ontwikkelingen en open dataplatformen.



Optimaliseren van het wegennet

Om de druk op het wegennet te verminderen, werkt de vervoerregio enerzijds aan de verbetering van de auto-infrastructuur zelf en anderzijds aan het aantrekkelijk maken van de andere modi.

Het wegennetwerk wordt geoptimaliseerd waarbij zowel selectief nieuwe infrastructuur kan voorzien worden als bestaande infrastructuur in gebruik kan wijzigen.

Selectief het wegennetwerk aanpassen zodat missing links aangepakt worden, maar ook dat bestaande links geschrapt of verlegd kunnen worden.

Het garanderen van een vlotte afwikkeling en betrouwbare doorstroming op het dragend wegennet (regionale & interlokale wegen) zorgt voor minder hinder en meer veiligheid op het lokale wegennet. Om de druk van het goederenvervoer op de omgeving te beheersen en de leefbaarheid en veiligheid te garanderen, wordt de routevorming van het vrachtverkeer op het lokale wegennet duidelijker gestuurd.



Modusneutraal denken als speerpunt voor de logistieke ontwikkeling

De vervoerregio wil de druk van het logistieke verkeer over de weg verminderen door in te zetten op een modal shift naar vervoer over water en spoor. Ook de ontwikkeling van logistieke knooppunten om stromen te bundelen en overslag naar andere modi te faciliteren maakt hier

onderdeel van uit. Het consolideren en slim bundelen van vrachstromen en het clusteren van bedrijvigheid op multimodaal ontsloten plekken maakt het mogelijk om het gebruik van de vrachtwagen als 'standaard' los te laten ten voordele van de binnenvaart en het spoor. Transporten kunnen efficiënter georganiseerd worden en leegvrachten worden geminimaliseerd. In het synchromodaal denken worden de sterktes van elke vervoerwijze maximaal benut en gecombineerd. Ook in een goed uitgebouwd en verknoot multimodaal netwerk zal er nog steeds nood zijn aan transporten over de weg. De vervoerregio zoekt oplossingen om de economische groei van de regio te combineren met verkeersleefbare kernen.



Creëren van een nieuwe mobiliteitscultuur

De vervoerregio zet in op het motiveren en prikkelen van reizigers zodat een gedragsverandering plaatsvindt. Een nieuwe mobiliteitscultuur en mentaliteitswijziging (mental shift) moet ervoor zorgen dat reizigers en transporteurs meer bedachtzame en verantwoorde keuzes maken voor zowel lineaire als ketenverplaatsingen. Die keuzemogelijkheden ontstaan uit het gelaagde netwerk van vervoersmodi met ambitieuze kwaliteitseisen en performante hoppinpunten. Daarnaast worden gebruikers via push en pull maatregelen (goede communicatie, technologische tools, regelgeving,...) aangezet en verleid om deze alternatieven te gebruiken. Deze aanpak zal ervoor zorgen dat er een kentering komt in het mobiliteitsgedrag van de Limburger, hetgeen zich uiteindelijk vertaalt in een modal shift.



Verminderen vervuulende kilometers

Door het creëren van een duurzaam mobiliteitssysteem en een nieuwe mobiliteitscultuur, waarbij verplaatsingen

efficiënter gebeuren en er gestreefd wordt naar minder verharding van het mobiliteitsnetwerk, kan het leven in Limburg ecologisch, kwaliteitsvoller en veel aangenamer worden. Technologie helpt om de omslag te maken naar groene wagenparken, vloten en buslijnen. Er is minder verkeersdruk en minder vervuiling. Limburg is een voortrekker op het gebied van onderzoek en ontwikkeling van nieuwe modi voor duurzaam vervoer door sterke synergiën tussen het bedrijfsleven, kennisinstellingen en de overheden.



Nul als streefdoel voor het aantal verkeersdoden

Door investeringen in veilige infrastructuur, goede fietspaden en wegen en het opzetten van een systeem waarbinnen er systematisch gesensibiliseerd, gecontroleerd en gesanctioneerd wordt, zullen er minder verkeersslachtoffers, minder ongevallen, minder conflicten en minder storende verkeerssituaties (slachtofferleed, sluijperverkeer, fileleed, ...) zijn. Deze maatregelen dragen allemaal bij tot het creëren van een veilig mobiliteitssysteem.



Van bezit naar gebruik

Om een toegankelijk en gebruiksvriendelijk systeem aan te reiken dat de combimodaliteit bevordert, wordt er een uitgebreid keuzepallet van alternatieve vervoerswijzen aangeboden die inspelen op nabijheid. Hierdoor kan het (auto)bezit gaan dalen. Het bewerkstelligen van deze verschuiving vraagt om een gebiedsgerichte aanpak. Mobility as a service (MaaS) staat voor de verschuiving van persoonlijke vervoerswijzen naar mobiliteitsoplossingen die worden gebruikt als een dienst. Het gemakkelijk opzoeken, reserveren en betalen van alternatieve vervoersopties en het geïntegreerd aanbieden van Mobility as a Service is eveneens onderdeel van een

optimale combimobiliteit. Limburg profileert zich als een ontwikkelregio voor innovatieve vormen van mobiliteit. Door synergie te zoeken met de incubatoren en de universiteit is er in Limburg een omgeving gecreëerd waarin nieuwe slimme mobiliteitsdiensten worden ontwikkeld.



Limburg voor en door partnerschap

Mobiliteit stopt niet aan de grenzen van de regio. De vervoerregio wil geen losstaand document opmaken, maar tracht de beleidsvisies inzake mobiliteit op interregionaal (andere vervoerregio's, over de taal- en landsgrens) en lokaal niveau maximaal te verzoenen en synergiën te bewerkstelligen met andere beleidsdomeinen.

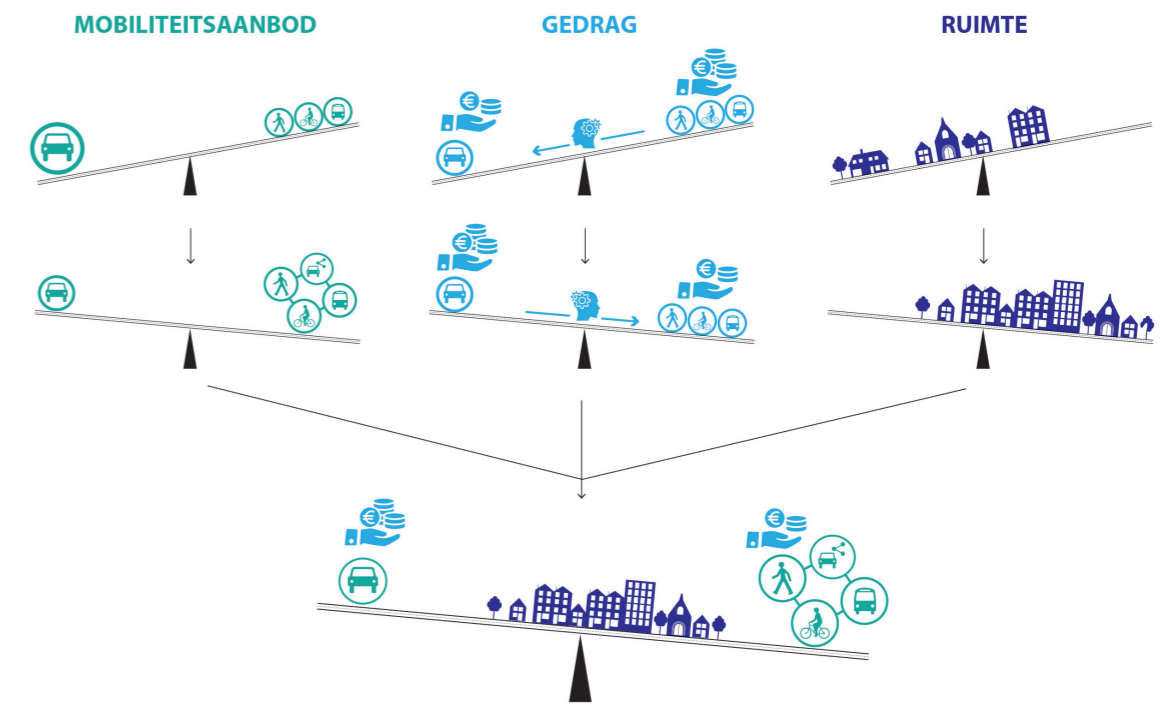
De vervoerregio wil zoeken naar partners (bijvoorbeeld overheden, bedrijven, universiteit en incubatoren, scholen, ziekenhuizen, grotere attractiepolen, lokale besturen, verenigingen...) en deze uitdagen om mee te werken aan innovatieve of slimme mobiliteitsoplossingen. Een nieuwe mobiliteitscultuur vraagt om een collectieve verantwoordelijkheid en slimme samenwerkingen met alle mobiliteitsdeelnemers.

Leidende principes

De sterke targets die de regio zich stelt, vergen een integrale aanpak. Daarbij horen drie pijlers:

1. Verbeteren van het mobiliteitsaanbod met oog op combi- en synchromodaliteit¹
1. Actief ondersteunen van gedragsverandering
1. Beter afstemmen ruimte en mobiliteit

Niet één pijler staat voorop, maar juist de gelijkwaardige benadering staat centraal in de integrale aanpak die nodig is in de vervoerregio. In de volgende hoofdstukken komen de drie pijlers aan bod.



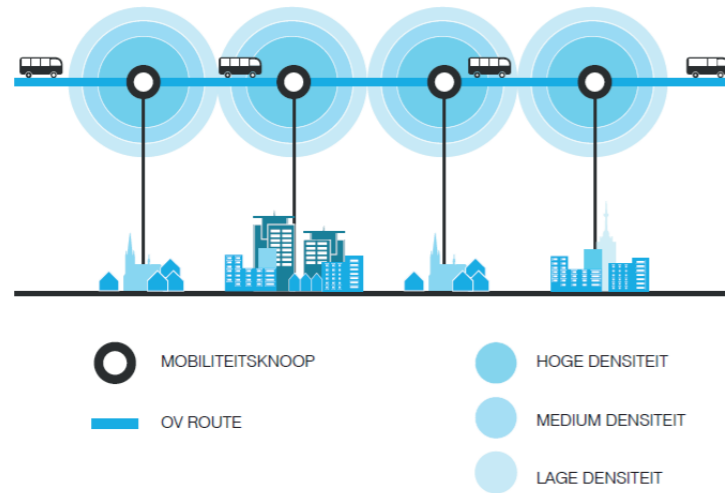
Figuur 6 – Drie pijlers die elkaar versterken: mobiliteitsaanbod, gedrag en ruimte

Sturen op gedrag en ruimte

Om de doelstellingen van de regio te kunnen behalen is een pakket met aanbodgerichte maatregelen om de bereikbaarheid te verbeteren niet voldoende. Diverse pakketten aan maatregelen zijn getoetst met het Vlaams Verkeersmodel. Met het pakket aan aanbod gerichte maatregelen wordt een stap in de goede richting gedaan van de doelstellingen (vb. vergroting keuzevrijheid reizigers, toename van aandeel duurzame verplaatsingen, afname autokilometers). Echter wordt er geconcludeerd dat met een dergelijk pakket aan maatregelen de doelstellingen niet behaald worden en dat een sterker sturend maatregelenpakket nodig is waarbij over de grenzen van het mobiliteitsdomein heen wordt gekeken. De oplossing hiervoor is gevonden in de combinatie van een aanbodgericht maatregelenpakket aangevuld met een pakket aan vraagsturende maatregelen. Door zowel de vraag als het aanbod te beïnvloeden wordt er zowel ingezet op het vergroten van de bereikbaarheid alsmede de leefkwaliteit. Om een duurzame gedragsverandering te bereiken, moet de intrinsieke motivatie van reizigers en verladers aangesproken worden. Dit betekent dat we brede behoeften van gebruikers vooraan zetten. Uit marktonderzoek weten we bovendien dat deze behoeften en motivaties niet voor iedereen gelijk zijn. Via een doelgroepgerichte aanpak of 'nudging' wordt hierop ingespeeld. Door in het mobiliteitsbeleid de combinatie van aanbod en vraagsturing te hanteren kan de mobiliteitstransitie, die nodig is voor het behalen van de

¹ Synchromodaliteit is het optimaal flexibel en duurzaam inzetten van verschillende transportmodaliteiten in een netwerk onder de regie van een logistiek dienstverlener. Deze inzet is zodanig dat de klant een geïntegreerde oplossing voor zijn vervoer krijgt aangeboden. (bron: www.ensie.nl/logistiek/synchromodaliteit)

doelen, worden versterkt. Het gaat hierbij om het versterken van het mobiliteitsbeleid door een koppeling van ruimtelijke ontwikkeling met aanbodontwikkeling (transit oriented development), maar ook over de koppeling met flankerend beleid (vb. parkeerstrategie, prijsdifferentiatie) en mobiliteitsmanagement om het gebruik van de infrastructuur zo efficiënt en doeltreffend te kunnen gebruiken.



Bestemmingen zijn voor iedereen bereikbaar door een toegankelijk mobiliteitssysteem²

Betaalbare duurzame mobiliteit:

Bij bestemmingen die voor iedereen bereikbaar zijn door een toegankelijk mobiliteitssysteem en een goede ruimtelijke ordening, is het belangrijk dat (duurzame) mobiliteit betaalbaar is. Tarieven en abonnementen voor combimobiliteit kunnen hierin een rol spelen. Een aanbod van een bepaald abonnement voor trein en ander openbaar vervoer (en eventueel deelmobiliteit) is gebruiksvriendelijk. Door het integreren van een dergelijk systeem in de regio, kunnen andere systemen mee gekoppeld worden.

Voorzieningen voor iedereen bereikbaar en toegankelijke houden: inclusieve samenleving:

Voor de bereikbaarheid van regionale voorzieningen zijn een acceptabele reistijd, een toegankelijke voorziening en prijs van belang. Ook voor de hoppinpunten is een goede bereikbaarheid met verschillende modi belangrijk. De overstappunten dienen veilig, toegankelijk en comfortabel te zijn. Voor de gebruiker is een leesbaar netwerk van belang. De informatie- en tariefssystemen bijvoorbeeld, moeten voor de gebruiker duidelijk zijn.

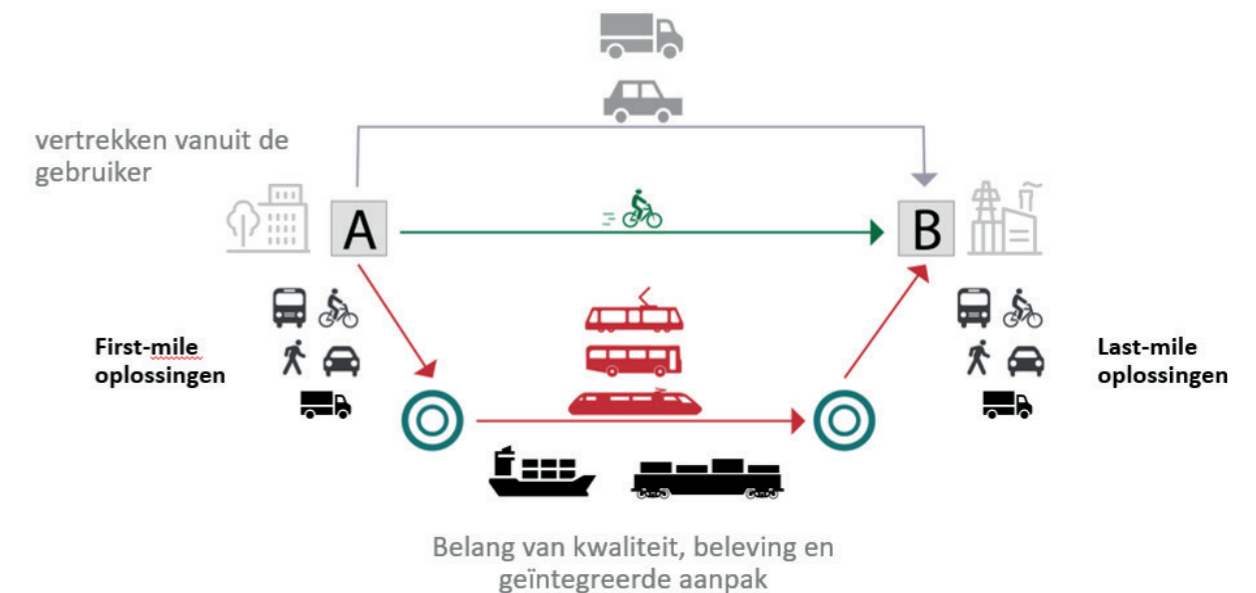
Het uitgangspunt van basisbereikbaarheid is dat iedereen zijn/haar bestemming zal bereiken. Echter zijn er naast het openbaar vervoer vele alternatieven om de zogenaamde 'last mile' mee af te leggen. Het voortransport met de fiets is kansrijk. Daarbij is het wel van belang dat de fietsinfrastructuur richting hoppinpunten en het onderliggend wegennet op orde is. Ook de beschikbaarheid van deelfietsen ter hoogte van het hoppinpunten speelt een belangrijke rol in het voor- en natransport met de fiets. Kortom, toegankelijkheid is voor de gehele verplaatsingsketen essentieel. Een kamer -tot-kamerbenadering is hierbij noodzakelijk waarbij ook specifiek wordt ingezet op een specifieke aanpak voor personen met een beperking inzake die last-mile.

²<http://www.limburg.be/basisbereikbaarheid>
<https://routeplan2030.be/wp-content/uploads/2019/01/routeplan-pres.pdf>
https://assets.vlaanderen.be/raw/upload/v1593165942/VVR_Limburg_Ori%C3%ABntatienota_Indesign_V10_zfjwj.pdf

Van automobilititeit naar combimobiliteit

Vandaag garandeert voornamelijk de auto een betrouwbare en comfortabele reis van deur-tot-deur en ontbreken er geloofwaardige alternatieven. Hierdoor is een hoge autoafhankelijkheid gegroeid in Limburg. De vervoerregio wil zich sterk maken om een duurzaam alternatief te ontwikkelen door zich te richten op de ontwikkeling van een snel en betrouwbaar hoofdnetwerk van het openbaar vervoer en een veilig en comfortabel regionaal fietsnetwerk. Met de bestaande middelen kan het openbaar vervoer veel meer bieden indien het sneller en betrouwbaarder is en verbindingen van trambus, trein en bus beter op elkaar worden afgestemd. Daarnaast moeten voorzieningen voor combimobiliteit sterk verbeteren, zowel in het gebruik van de fiets in het voor- en natransport, als in het gecombineerde gebruik van de auto en het openbaar vervoer (P+R). Ook door inzet van meer deelvoorzieningen als deelauto's en deelfietsen en een gericht stimuleringsbeleid om gedrag te veranderen zou dit gezamenlijk moeten leiden tot een sterke verlaging van de autoafhankelijkheid en een sterke groei van het aantal OV-reizigers en fietsers.

De gebruiker moet ook actief gemotiveerd worden om andere mobiliteitskeuzes te maken, waardoor de broodnodige mental shift in de hand wordt gewerkt. Dit is een gedeelde verantwoordelijkheid tussen burgers en overheden. De kwaliteit van de alternatieven en de combi-mobiliteit is daarbij de belangrijkste voorwaarde. Maar daarnaast zijn ook sensibilisering, informeren en financiële motivaties onontbeerlijk. Dit kan terugkomen in de beprijzing van onderdelen van de mobiliteitsketen, zowel naar tijd als naar plaats. Denk aan het beprijzen van verschillende parkeeropties, verschillen in tarieven voor het openbaar vervoer en het beprijzen van onderdelen van het wegennet naar tijd en plaats. Ook de wijze van aanbieden van combi-abonnementen, integrale arrangementen rond de woon-werkverplaatsing of combi-tickets voor evenementen kunnen prikkels zijn die de gebruiker stimuleren tot een bewuste mobiliteitskeuze.



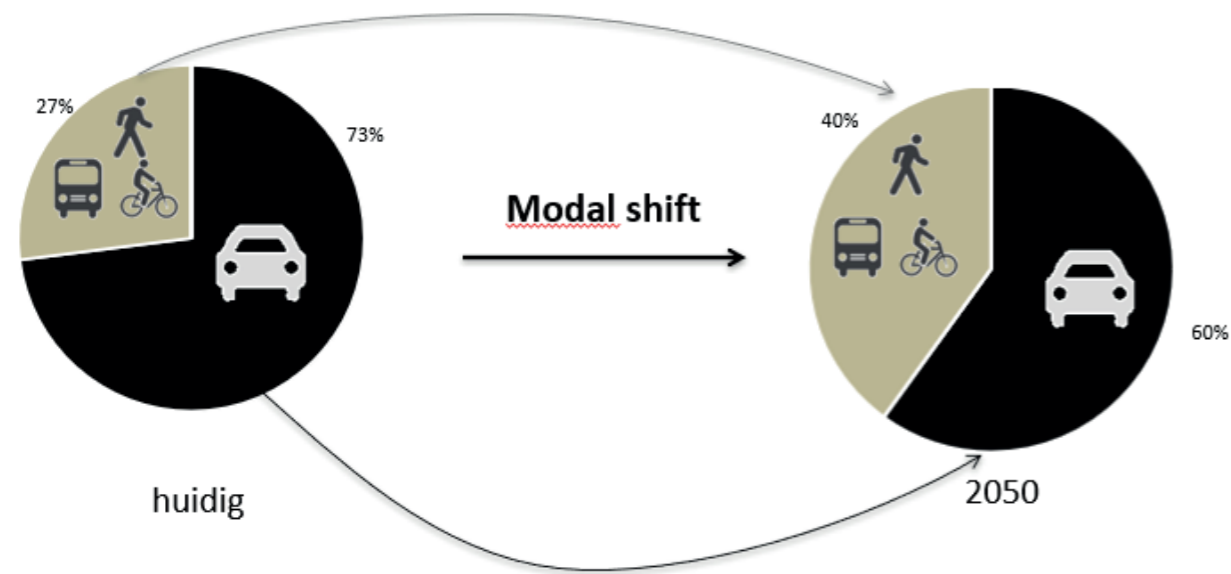
Modal shift 60/40 (auto / alternatieve vervoerswijzen) via mental shift

Transities om een modal shift (60% auto / 40% alternatieve vervoerswijzen) te bewerkstelligen zijn: van autobezit naar autogebruik (deelauto) en van fossiel naar alternatieve brandstoffen. Ook de shift van auto naar andere vervoerswijzen, zoals fiets en openbaar vervoer, is een goed voorbeeld van een dergelijke transitie. Veilige en comfortabele voetpaden zijn eveneens essentieel. Dit is echter van lokale aard waardoor de rol van de lokale overheden zeer belangrijk is.

Voor deze veranderingen in modi is een mentale verandering bij gebruikers van het mobiliteitssysteem essentieel. Als gebruikers hun gedachten over alternatieve vervoerswijzen niet aanpassen (of hier niet toe geprikkeld worden), is de kans klein dat zij daadwerkelijk en langdurig gebruik gaan maken van deze alternatieve vervoerswijzen. Daardoor zal de modal shift kleiner zijn.

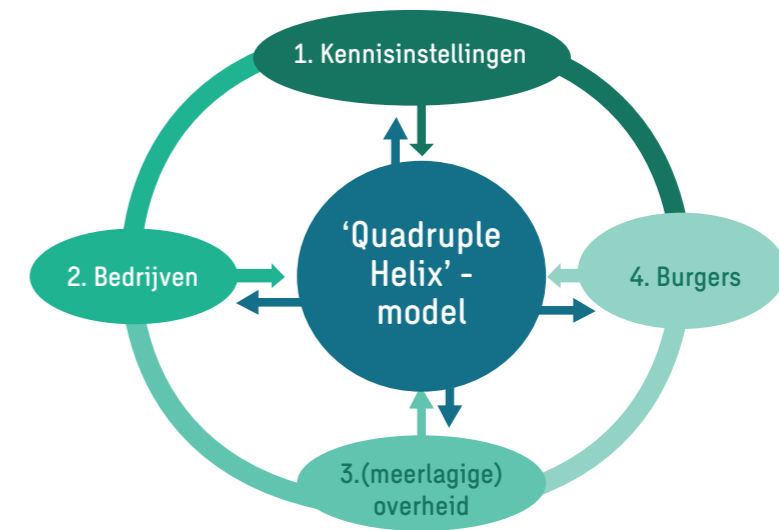
Belangrijk is om bewustzijn te creëren bij de mobiliteitsgebruikers over de voordelen van alternatieve vervoerswijzen, eventueel in combinatie met nadelen over de personenwagens. Bedrijven en scholen, maar ook sociale media kunnen hiervoor worden ingezet. Een voorbeeld is om richting de burgers te communiceren de fiets te verkiezen boven de auto voor korte verplaatsingen.

Naast communicatie is ook het aanbod van alternatieven belangrijk om deze maatschappelijke transitie te laten slagen. Hierbij kan gedacht worden aan het aanbod van deelsystemen, het voorzien in elektrische laadpalen bij toeristische trengleisters en het aanbod van vervoer op maat.



Limburg voor en door partnerschap via de Quadruple Helix³

Mobiliteit is grensoverschrijdend. Niet alleen bij landsgrenzen, maar ook bij andere beleidsdomeinen. Door partners mee te laten denken en werken aan slimme en/of innovatieve mobiliteitsoplossingen, ontstaan een nieuwe bedrijfscultuur. Een slimme samenwerking met andere mobiliteitsdeelnemers is hierbij noodzakelijk. In de Quadruple Helix zijn kennisinstellingen, bedrijven, overheid en burgers vertegenwoordigd. Elke partij in dit model heeft zijn eigen kenmerken, maar de nadruk ligt op de verbindingen tussen deze partijen. Alle belanghebbenden werken samen in het Quadruple Helix model. Bij complexe domeinen, waar ook mobiliteit onder valt, zijn voor het slagen van een transitie niet alleen technologische doorbraken (kennisinstellingen en bedrijven) nodig. Ook flankerende maatregelen (overheid) en maatschappelijk draagvlak (burgers) zijn essentieel voor deze slaagkans.



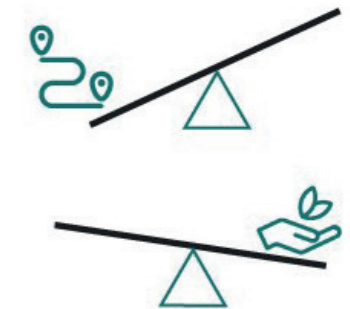
³ https://ewi-vlaanderen.be/sites/default/files/innoveren_in_de_quadruple_helix_-_speurgids_2019.pdf (Quadruple Helix)
<https://citiesofpeople.com/2018/12/18/quadruple-helix-stadmaken/>

VERDIEPEN VAN DE MOGELIJKHEDEN

VERDIEPEN VAN DE MOGELIJKHEDEN

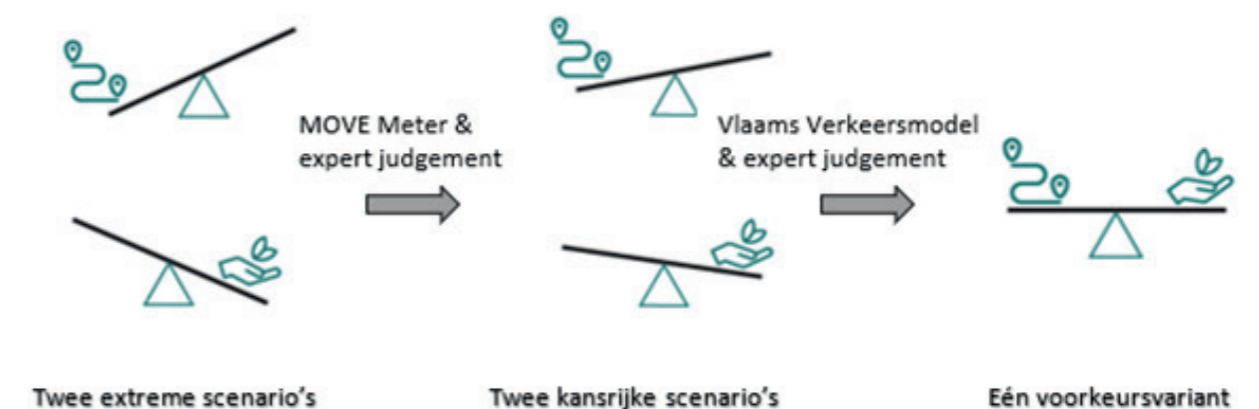
Om inzicht te krijgen in de effectiviteit van multimodale en integrale mobiliteitsstrategieën werden de mogelijkheden onderzocht aan de hand van verschillende scenario's. In eerste instantie werd er vertrokken van een basispakket en twee "extreme" scenario's. De scenario's zijn onderscheidend en realistisch om zo de hoeken van het speelveld te verkennen. Beide scenario's moeten bijdragen aan de doelen en ambities en beogen het komen tot een modal shift van 60/40 (60% van de verplaatsingen met de auto en 40% op een alternatieve wijze). In het basispakket en de scenario's zijn maatregelen opgenomen voor de fiets, het openbaar vervoer en de auto. Verder komen thema's als innovatie en verduurzaming terug in beide scenario's. Afhankelijk van het scenario wordt er op deze thema's gezocht naar "extremen". Op basis van de doelen en ambities is het basispakket en de twee onderscheidende "extreme" scenario's (zie Synthesenota)¹ opgesteld:

- Het **basispakket** is een pakket aan maatregelen die met relatief weinig inspanning het gebied bereikbaar, veilig, duurzaam, leefbaar en gezond houden. Het gaat om maatregelen die reeds in planvorming zijn opgenomen en waarvan aannemelijk is dat deze binnen afzienbare tijd beslist beleid worden. Het basispakket omvat de situatie voor de komende 10 jaar op basis van voortzetting van huidig (mobiliteits-)beleid.
- **Bereikbaar & betrouwbaar:** Huidige beleidslijn ('en-en-en') voortzetten en verder uitbouwen inclusief maatregelen die passen binnen een betere multimodale bereikbaarheid
- **Leefbaar & gezond:** mobiliteitstransitie naar een duurzaam en groen mobiliteitsbeleid; alle maatregelen die nodig zijn voor een optimale leefbaarheid en waarbij de gewenste groei in de regio wordt gefaciliteerd



De maatregelen voor de fiets, het openbaar vervoer en de weg in het basispakket en de extreme scenario's zijn doorgerekend met de MOVE Meter (zie Synthesenota). De MOVE Meter is een gebruiksvriendelijke planningstool die geavanceerde modelleringstechnieken gebruikt om ruimtelijke informatie te combineren met verkeersgegevens. Het doel is het verwerven van inzicht zonder de voorkeur voor één van beide scenario's uit te spreken. De maatregelen en resultaten van het basispakket en de extreme scenario's zijn opgenomen in de Synthesenota. De gegevens van de MOVE Meter laten toe om de onderscheidende "extreme" scenario's om te bouwen tot 'kansrijke' scenario's. Deze 'kansrijke' scenario's zijn input voor het Vlaams Verkeersmodel. Op basis van de resultaten van het Vlaams Verkeersmodel stellen we een voorkeursvariant op. Deze voorkeursvariant bestaat uit een mix van beide scenario's en zorgt voor de balans tussen bereikbaar & betrouwbaar en leefbaar & gezond.

De voorkeursvariant wordt vervolgens omgezet naar een beleidsscenario waarin de verschillende netwerken ook met mekaar geconfronteerd worden en de haalbaarheid van de bouwstenen afgetoetst wordt. Er kan bijvoorbeeld ingezet worden op alternatieven indien het verhogen van het aanbod van een bepaalde spoorlijn niet haalbaar of toereikend zou zijn. Om een goede verbinding te kunnen garanderen op deze bepaalde corridor, kan het nodig zijn om een regionale busverbinding te voorzien. De voorkeursvariant of het beleidsscenario wordt in het volgende hoofdstuk toegelicht.



¹ <https://www.vlaanderen.be/basisbereikbaarheid-en-de-mobiliteitsswitch/vervoerregio/vervoerregio-limburg>

BELEIDSSCENARIO – EEN STRATEGISCHE VISIE

BELEIDSSCENARIO – EEN STRATEGISCHE VISIE

Doorheen het proces blijkt dat een ambitieus en doorgedreven beleidsscenario nodig is om de vooropgestelde doelstellingen te behalen binnen de Vervoerregio Limburg. Door de meest impactvolle en haalbare bouwstenen te combineren vanuit beide scenario's, komt een beleidsscenario tot stand waarmee tegen 2030 (met doorkijk naar 2050) een belangrijke sprong op vlak van gedragsverandering, afstemming met het ruimtelijk beleid en een verbeterd mobiliteitsaanbod kan worden gerealiseerd. Het beleidsscenario wordt dan ook opgebouwd vanuit het STOP-principe om van Limburg één van de meest duurzame vervoerregio's te maken:

In de volgende hoofdstukken wordt per onderdeel het gewenste toekomstbeeld geschetst en worden de strategische ingrepen die nodig zijn om dit te bereiken in kaart gebracht. Dit vormt de kapstok voor het actieplan.



Figuur: Het STOP-principe (Bron: Fietsersbond Aalst)

FIETS 'LIMBURG ALS FIETSPARADIJS'

De fiets is ondermeer door de versnelde elektrificatie en het groter belang dat de Limburgers hechten aan beweging en gezondheid de sterkst groeiende vervoersmodus en heeft een groot potentieel om verder te groeien zowel voor korte verplaatsingen als voor middellange verplaatsingen.

(Inter)regionaal fietsnetwerk

Fietssnelwegen begeleiden fietsers naar de grote en kleine steden, kernen en economische poorten binnen en buiten de regio.

- Uitbouw en optimalisatie van alle geselecteerde fietssnelwegen zoals aangeduid door Provincie Limburg.
- Ontbrekende schakels in het fietssnelwegennet uitwerken als 'BFF-route op te waarderen tot fietssnelweg'. Dit wil zeggen dat hetzelfde kwaliteitsniveau als een fietssnelweg gegarandeerd moet worden op deze routes (nood aan een haalbaarheidsstudie op korter termijn):
 - Diest – Hasselt (Hoofdroute)
 - Sint-Truiden – Landen (Bovenlokaal Functioneel Fietsroutenetwerk)
 - Landen – Tienen (Bovenlokaal Functioneel Fietsroutenetwerk)
 - Maaseik – richting Nederland (Roermond) (Bovenlokale Functionele Fietsroute)
 - Leopoldsburg – Kinrooi (Hoofdroute en Bovenlokale Functionele Fietsroute)
 - Gewenste fietssnelweg (rechtstreeks) tussen Hasselt en Genk

Regionaal fietsnetwerk zijnde het Bovenlokaal Functioneel Fietsroutenetwerk

Bovenlokale Functionele Fietsroutes verbinden kernen met elkaar en brengen fietsers naar grote en kleine attractiepolen en voorzieningen.

- Volgende verbindingen moeten uitgewerkt worden als hoofdroute op regionaal niveau:
 - Helchteren – Lommel N715
 - Lommel – Leopoldsburg
 - Lommel – Eindhoven (2 verbindingen thv. N746 en thv. N74/N69)
 - Beringen – Diest
 - Sint-Truiden – Tongeren – Maastricht (N79)
 - Genk – As – Bree
 - Tongeren – Hasselt N20
 - Riemst – Eben-Emael – Voeren (Deze as kan op korte termijn fungeren als regionale verbinding, op lange termijn dient ook de fietssnelweg aangepakt te worden.)
- Op interlokaal niveau wordt het fijnmazige Bovenlokale Functionele Fietsroutenetwerk en het Alternatieve Bovenlokale Functionele Fietsroutenetwerk behouden. De kwaliteit en de realisatie ervan moet verhoogd worden.

Wegwerken van grootschalige barrières zoals hoofdwegen en regionale wegen, waterwegen, Speciale Beschermingszones... is een must. Gezien dit erg uitdagend is, worden deze barrières meegelift met de realisatie van grotere weg- en spoorinfrastructuurprojecten. In het kader van de spooroverwegen zet Infrabel in functie van veiligheid in op het beperken van het aantal gelijkgrondse overwegen. Het is van belang dat het sluiten van overwegen globaal bestudeerd wordt zodat de netwerken voor elke modus zo optimaal mogelijk blijven functioneren en dat er zeker voor fietsers en voetgangers geen extra verplaatsingstijd nodig is. Daarom pleit de Vervoerregio voor de opmaak van streefbeelden in samenwerking met Infrabel en de NMBS van grotere, algehele treintrajecten.



Beleidsscenario fiets 2050
disclaimer: De getoonde tracés liggen nog niet vast

OPENBAAR VERVOER 'OV ALS RUGGENGRAAT VAN DE REGIO'

Het uitbouwen van een stevige ruggengraat met hoogwaardig openbaar vervoer op regionale schaal is van groot belang voor het realiseren van onze modal shiftambities.

Interregionaal OV-netwerk

Inzetten op de verhoging van het treingebruik door:

- een verhoging van de frequentie naar een halfuurfrequentie. Samenwerking met de NMBS en Infrabel is hiervoor noodzakelijk. Omwille van verzadiging van het treinnetwerk, zijn frequentieverhogingen op het huidige netwerk niet evident. Voor de Vervoerregio zijn frequentieverhogingen richting Brussel/Leuven en Antwerpen van groot belang. Dit kan enkel indien de spoorinfrastructuur wordt aangepast en al dan niet gedeeltelijk wordt ontdebeld.
- een grensoverschrijdende treinverbinding tussen Pelt en Weert, zodat het hoppinpunt in Hamont-Achel kan uitgroeien tot regionaal hoppinpunt met overstapmogelijkheden in alle richtingen.

Regionaal OV-netwerk

Versterken van het openbaar vervoersnetwerk in Limburg door de uitbouw van hoogwaardige openbaarvervoersassen.

- Regionaal Hoogwaardig Openbaar Vervoer:
 - De 3 Spartacuslimnien zijn voor de Vervoerregio essentieel om de ruggengraat te vervolledigen en de volledige regio toegang te geven tot het hoogwaardig openbaar vervoer. De voorziening moet gelijkwaardig zijn aan een sneltram: een eigen bedding over heel het traject is van uiterst belang alsook de snelheid en de concurrentiepositie ten opzichte van de auto.
 - De verbinding tussen Maasmechelen en Maaseik wordt ingezet als een Hoogwaardige Openbaar Vervoer-verbinding.
 - Ook de grensoverschrijdende verbindingen naar Eindhoven, Roermond, Sittard en Maastricht dienen gegarandeerd te worden en dienen in eerste instantie verder onderzocht te worden.
- Regionale busverbindingen:
 - Frequentieverhoging op alle kernnetlijnen die voorzien zijn op regionaal niveau. De Vervoerregio wil streven naar een halfuur frequentie voor deze lijnen en in sommige gevallen een kwartierfrequentie.

Interlokaal OV-netwerk

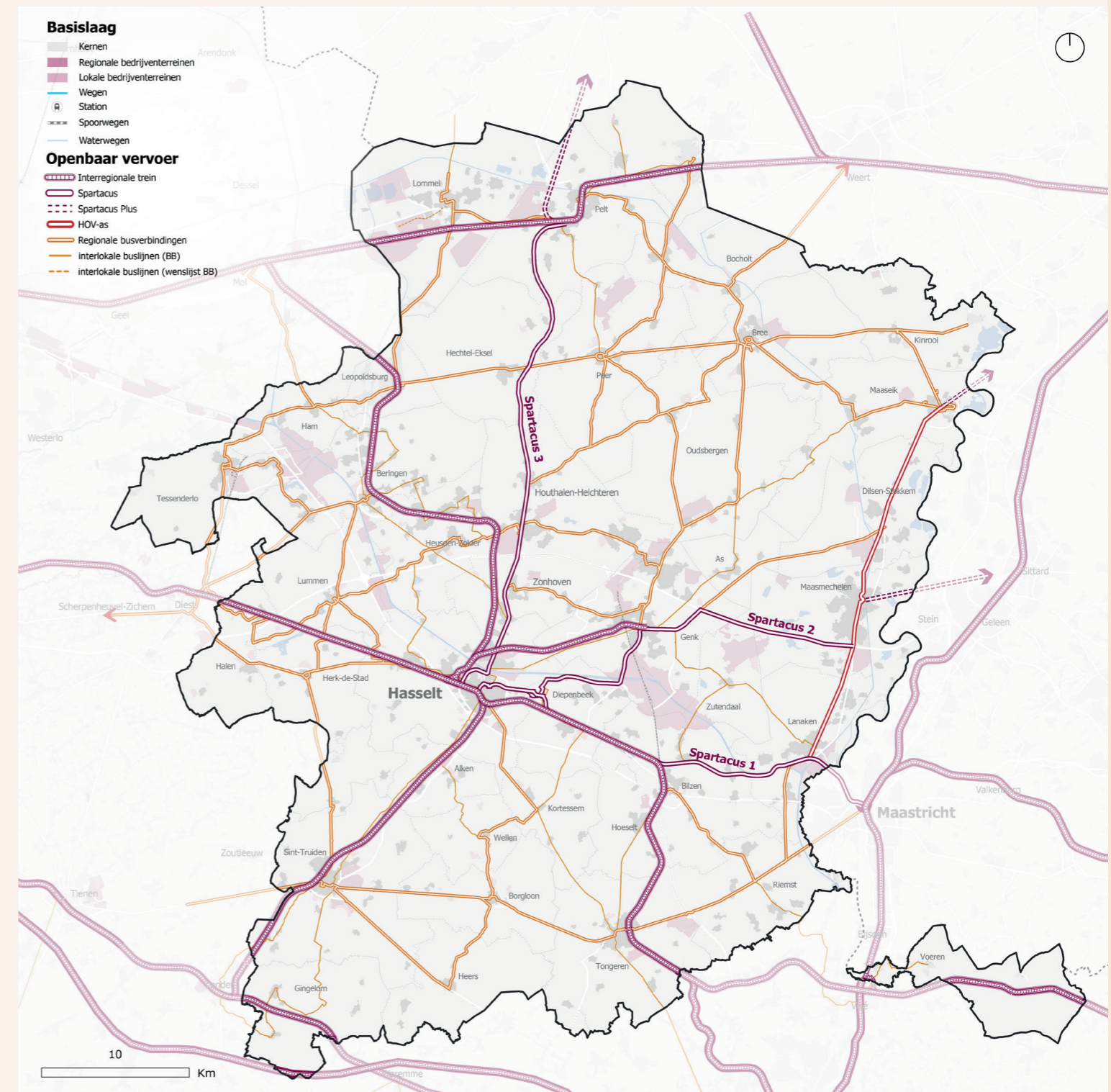
Op interlokaal niveau worden er enkele buslijnen toegevoegd als feeder naar de ruggengraat op regionaal niveau:

- Verbinding tussen Lommel – Pelt – Hamont-Achel
- Verbinding tussen Lommel en Nederland via Luyksgestel
- Verbinding tussen Pelt en Peer
- Verbinding tussen Houthalen-Helchteren en Ham
- Verbinding tussen Zonhoven en Beringen
- Verbinding tussen Genk en Maaseik
- Verbinding tussen Genk en Hasselt via de N75
- Verbinding tussen Diepenbeek en Tongeren (richting Wallonië)
- Verbinding tussen Bilzen en Tongeren
- Verbinding tussen Riemst en Voeren
- Verbinding tussen Hasselt – Alken – Sint-Truiden en Gingelom
- Verbinding tussen Alken en Borgloon via Wellen
- Verbinding tussen Bree en Weert
- Onderzoek naar een bijkomende verbinding tussen Lommen en Hasselt

Aanvullend lokaal netwerk & vervoer op maat

Lokale busverbindingen (het aanvullend net) en vervoer op maat zorgen voor een multimodale bereikbaarheid van

deze lokale hoppinpunten. Versterking van spoor- en HOV-corridors in een gelaagd openbaar vervoer netwerk is onlosmakelijk verbonden met de maatregelen die bij het lokale schaalniveau horen. Met andere woorden spoor en HOV gaat pas renderen als het ontsluitend lokaal netwerk ook in orde is. Het Flexplus vervoer (vervoer op maat) zorgt voor een efficiënte invulling van de lokale vervoersvragen. Het gaat dan om lokale, al dan niet private vervoersoplossingen. Flexplus vervoer is essentieel voor een inclusieve samenleving en vormt een integraal onderdeel van het openbaar vervoer systeem.



Beleidsscenario OV 2050
disclaimer: De getoonde tracés liggen nog niet vast

WEGENNET 'VERKEERSLUWE MAZEN IN EEN ROBUUST WEGENNET'

De optimalisatie van het hoofd-, regionaal en interlokaal wegennet zorgt voor een verhoogde verkeersveiligheid en een robuustere verkeersstructuur. Het robuust wegennet wordt hiërarchisch opgebouwd zodat elk niveau bijdraagt aan de tweeledige ambitie om de bereikbaarheid van de regio te garanderen én de leefbaarheid van de woonomgevingen te verbeteren. Door een vlotte gegarandeerde doorstroming te creëren, wordt de robuustheid van het netwerk verhoogd, en kunnen het auto- en vrachtverkeer van minder geschikte lokale wegen verschuiven naar veiligere en beter uitgeruste dragende wegen. Deze dragende structuur vormt ook de ruggengraat voor het vrachtroutenetwerk.

Hierdoor kan de optimalisatie van de dragende structuur ook leiden tot een gebiedsgerichte aanpak van het wegennet waarbij maatregelen (vb. digitale vrachtwagensluizen) worden genomen om sluipverkeer te weren en de leef- en verblijfskwaliteit in kernen en woonwijken te verhogen. Kleine zorgvuldig gekozen ingrepen, zoals bijvoorbeeld het voorzien van filters op het lokale wegennet bieden ook de mogelijkheid om aantrekkelijke autoluwe fietstrajecten te realiseren die ingepast kunnen worden in het fietsnetwerk. De gebiedsgerichte aanpak van het wegennet komt dus niet enkel omwonenden, maar ook fietsers en voetgangers ten goede.

Hoofdwegennet

Het hoofdwegennet vormt de drager voor doorgaand verkeer van/naar en doorheen de Vervoerregio Limburg.

- Bestendigen en verbeteren van de doorstroming op de Vlaamse Hoofdwegen, de E313 en de E314, als drager van het doorgaand internationaal en interregionaal verkeer over lange afstanden. De realisatie van de spitsstroken op de E313 (tussen Lummen en Hasselt-Oost), een derde rijstrook op de E314 (tussen Lummen en Genk-Oost) en de optimalisatie van een aantal snelwegcomplexen maken deel uit van de verbeteringen aan deze hoofdwegen.
- Onderzoek naar de doortrekking van de N71 tussen Pelt (aansluiting N74) en Weert waarbij de kernen van Pelt en Hamont ontlast worden van doorgaand (zwaar) verkeer.
- Realisatie van de Vlaamse Hoofdwegen, de N71, de N74, de N76, de N75 en de N80 verkeersveilig en vlotter inrichten. En een verbeterde aansluiting van de N74 op de N69 in Nederland. Ter hoogte van Lutselus voldoet de N76 niet aan de opgelegde normen van Vlaamse Hoofdweg. De leefbaarheid en de verkeersveiligheid is hierbij een belangrijk aandachtspunt.

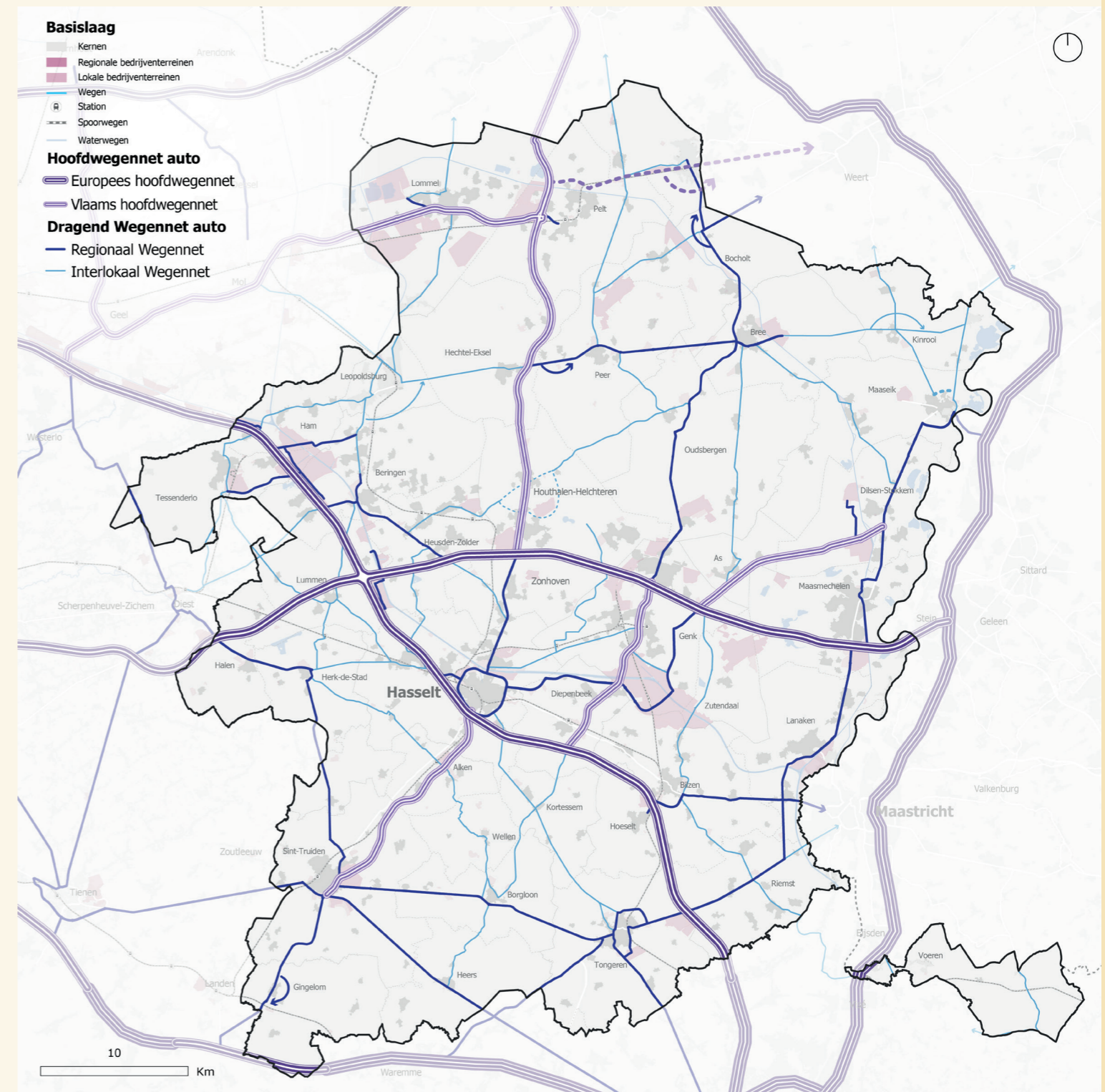
Dragend wegennet

Het dragend wegennet van regionale verbindingen ondersteunt het hoofdwegennet. De interlokale wegen verbinden niet-aangrenzende gemeenten met elkaar en verkleinen de regionale mazen voor doorgaand regionaal verkeer. Het dragend wegennet ontsluit ook de belangrijkste economische attractiepolen en voorzieningen. Een optimalisatie van de regionale en interlokale wegen dringt zich op:

- Onderzoek van de integratie van leefbaarheidsgordels in Wijchmaal, Kinrooi, Lozen en Gingelom. Bij het voorzien van een leefbaarheidsgordel wordt er op de eerste plaats gefocust op het verhogen van de leefbaarheid door ongewenst doorgaand verkeer door het centrum te ontraden. De vormgeving en uitwerking ervan kan verschillen per locatie. Het kan gaan over infrastructurele maatregelen, maar ook door technologische maatregelen zoals bijvoorbeeld digitale sluisen om het doorgaand vracht- en personenverkeer te weren. In dit geval wordt het doorgaand verkeer zo snel mogelijk naar de juiste bovenliggende route gestuurd. Een leefbaarheidsgordel is een duurzamere maatregel dan een omleidingsweg.
- Het doorgaand (zwaar) verkeer op de N73 tussen Leopoldsburg en Hechtel-Eksel en Bree en Kinrooi wordt geweerd door de implementatie van de nieuwe wegencategorisering.

Lokaal wegennet

Gebiedsgerichte aanpak van het lokaal wegennet om het ongewenst doorgaand (zwaar) verkeer te ontmoedigen en te sturen naar het dragend wegennet. Het aansporen van naburige gemeenten om een intergemeentelijke samenwerking per interlokale maas op te zetten waarbinnen op het lokaal wegennet snelheidsmilderende en circulatiemaatregelen getroffen kunnen worden om doorgaand regionaal sluipverkeer te weren van lokale wegen en uit woonomgevingen.



Beleidsscenario wegennet 2050

De kaart met duiding van de maatregelen, die van toepassing zijn om het bestaande wegennet op het gewenste kwaliteitsniveau te brengen, worden toegevoegd als bijlage.

disclaimer: De getoonde tracés liggen nog niet vast

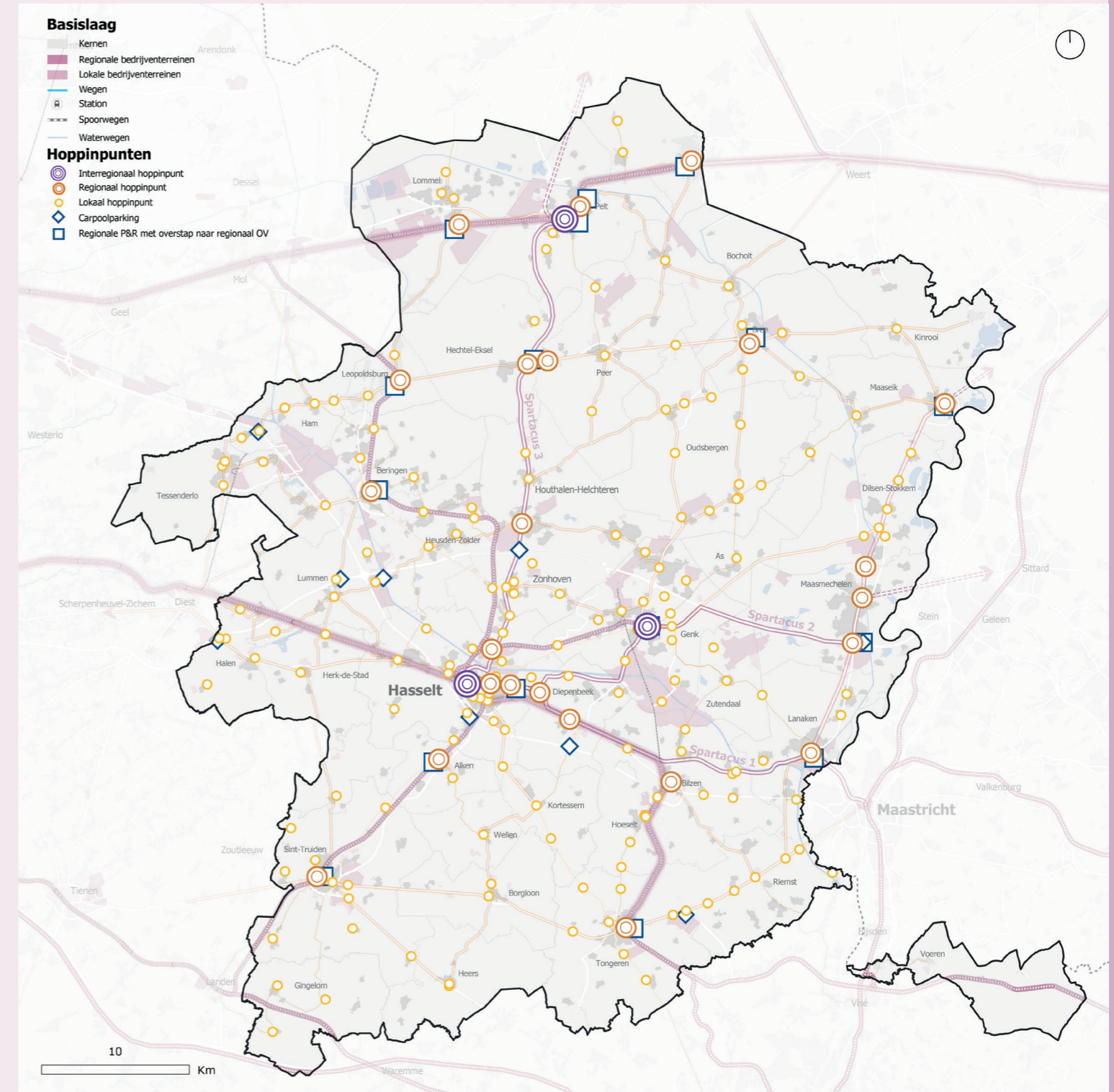
VLOT OVERSTAPPEN AAN HOPPINPUNTEN

Hoppinpunten zijn dé schakelpunten van het meerlagig en multimodaal mobiliteitssysteem in de regio en faciliteren een kwalitatieve op- en overstap. Afhankelijk van het mobiliteitsaanbod, het belang in het netwerk en de invloeds- of aantrekkingszone van een punt, selecteert de vervoerregio Hoppinpunten op drie niveaus.

De uitbouw van de interregionale en regionale Hoppinpunten is van groot belang om deze zo snel mogelijk te realiseren, samen met de lokale en de buurt Hoppinpunten. De kwaliteit en samenhang van het netwerk staan hierbij voorop. Die hangen samen met de uitbouw van Spartacus en de verknoping van fiets- en wandelroutes in de Hoppinpunten. Zowel ter hoogte als van en naar het Hoppinpunt staat de kwaliteit en integrale toegankelijkheid van publieke ruimte en vervoermiddelen voorop. Aan elk Hoppinpunt worden veilige fietsstallingen voorzien voor een toenemende variëteit aan fietsen met inbegrip van oplossingen voor het veilig stallen van vaak duurdere elektrische en buitenmaatse fietsen.

Ook de combinatie auto – openbaar vervoer wordt gestimuleerd, zij het niet overal. Om te vermijden dat er rond Hoppinpunten gelegen in kernen bijkomende parkeerdruk ontstaat, worden park & ridevoorzieningen¹ enkel uitgebouwd op locaties die hier geschikt voor zijn omwille van een goede auto-ontsluiting in combinatie met een frequente en snelle openbaar vervoersverbinding. Volgende locaties worden als potentie gezien als regionale P&R, de vastlegging ervan maakt deel uit van verder onderzoek: Lommel-Station, Overpelt Ziekenhuis, Hamont-Achel, Regionaal Hoppinpunt Bree, Regionaal Hoppinpunt Hechtel, Leopoldsburg Station, Beringen Station, Hasselt Station, Kiewit Station, Park H Hasselt, Genk Station, Regionaal Hoppinpunt Maaseik, Carpoolparking Maasmechelen, Regionaal Hoppinpunt Lanaken, Tongeren Station, Sint-Truiden Station, Alken Station en Carpool Houthalen.

Voor Hoppinpunten die in de kernen liggen wordt volop ingezet op de fiets als voor- en natransportmiddel en wordt een sturend (ontmoedigd) beleid gevoerd (met uitzondering van enkele parkeerplaatsen voor andersvaliden). Om de parkeerbehoefte langs HOV-assen op te vangen, kunnen op specifieke locaties buiten de kernen kleine P+R-voorzieningen worden uitgebouwd. Heel wat stations liggen in de kern en beschikken vandaag over een pendelparking die de combinatie auto – trein mogelijk maakt. Het is de ambitie om de beoogde groei van reizigers in deze stations op te vangen door het stimuleren van de (e-)fiets als voortransportmiddel. Dit betekent dat hier volop ingezet wordt op het verder uitbouwen van fietsroutes die verknopen in het station en op meer en betere fietsstallingen.



Beleidsscenario Hoppinpunten 2050
disclaimer: De getoonde tracés liggen nog niet vast

¹ Dit is een parking waar de reiziger de eigen wagen kan parkeren en kan overstappen op een andere modus, zijnde het openbaar vervoer, de fiets of te voet.

LOGISTIEK

Limburg is een regio met sterke logistieke troeven die ideaal kan functioneren als synchro-modale voorpost van de zeehavens. Door bedrijven alle ontsluitingsmogelijkheden te geven, kunnen ze vrij kiezen voor het transportmiddel dat het best aansluit bij de specifieke noden van het moment.

We zetten blijvend in op het (nog) sterker maken van binnenvaartnetwerk door bestaande bottlenecks (Blauwe Kei, Stop van Lozen) weg te werken en het uitgebreide netwerk van multimodale knopen te bestendigen en te versterken. Om ook het spoor robuust en toekomstbestendig te maken, blijven we bij hogere overheden pleiten voor de realisatie van de IJzeren Rijn - mét aantakking van Kristalpark - in aanvulling van de Motzenlijn. Het vrachtroutenetwerk is zo opgebouwd dat duurzame bereikbaarheid gegarandeerd blijft met inachtnaam van de verkeersleefbaarheid en -veiligheid in woonomgevingen.

Multimodale logistieke knooppunten

Limburg heeft een sterk bestaand netwerk van kaaimuren en multimodale logistieke knooppunten (Haven Genk en Port of Limburg, Railport Genk, Ravenshout, Kristalpark, Euro Shoe Group, zie multimodale knopen op bijgevoegde kaart) dat volstaat om de regio nu en in de toekomst multimodaal te ontsluiten. Naast bijkomende multimodale knopen te ontwikkelen zoals bijvoorbeeld Lanaken, is het ook cruciaal om de bestaande knopen te bestendigen en verder te ontwikkelen. Mogelijke werkpunten hierbij zijn:

- het open acces maken van terminals;
- lokale energieproductie voorzien in deze terminals, gekoppeld aan laadpunten voor elektrische vrachtwagens en schepen en het voorzien van aansluitpunten op walstroom;
- infrastructurele bottlenecks wegwerken binnen het spoor- en waternetwerk om de knooppunten volwaardig trimodaal te ontsluiten.

De vervoerregio heeft hierin zowel een sensibiliserende als een coördinerende functie en waar nodig een signaalfunctie naar hogere overheden.

Bovendien is niet enkel optimalisatie van individuele knopen noodzakelijk, maar is ook samenwerking met multimodale knooppunten binnen en buiten de regio van wezenlijk belang om een grotere modal shift te bereiken. Bestaande voorbeelden zijn de samenwerkingen tussen H.Essers en Haven Genk en binnen het netwerk van terminaloperator BCTN waar ook Kristalpark deel van uitmaakt.

Door haar centrale ligging en sterke spoor- en binnenvaartnetwerken zou Limburg ook kunnen fungeren als voorpost van de zeehavens. Dit kan door stromen gebundeld te transporteren vanuit deze havens tot in Limburg en van daaruit te (her)verdelen of over te slaan op andere transportmiddelen. Dit kan zowel de druk wegnemen bij de zeehavens als congestie op de E313 tussen Antwerpen en Limburg verminderen. Op termijn kunnen ook chemische stromen via pijpleidingen uit de haven getrokken worden en in Limburg overgeslagen worden op het spoor. De vervoerregio zal deze samenwerkingen stimuleren door dialoog aan te gaan met marktpartijen om actiepunten te identificeren.

Netwerken

De infrastructurele bottlenecks van Blauwe Kei en de Stop van Lozen werken we weg om ook het noorden van Limburg zo nog beter te ontsluiten via de **binnenvaart**. Dit proces zal echter nog vele jaren in beslag nemen. In tussentijd zet onze vervoerregio in op innovatieve oplossingen zoals Watertruck + waarbij kleinere (autonoom varende) schepen worden ingezet. Bedrijvigheid die gebruik kan maken van het water vestigen we ook effectief aan de waterkant. Omgekeerd zien we er eveneens op toe dat bedrijven die aan het water gevestigd zijn ook maximaal op de binnenvaart inzetten.

Door de IJzeren Rijn op de agenda van de hogere overheden te blijven plaatsen, zorgen we ervoor dat het **spoornetwerk** robuuster wordt. Door de spoorterminal in Kristalpark aan te sluiten op de IJzeren Rijn geven we de multimodaliteit een boost in de regio. Om toekomstbestendig te blijven, zorgen we ervoor dat treinen tot 740m lengte op de Limburgse spoorterminals behandeld kunnen worden.

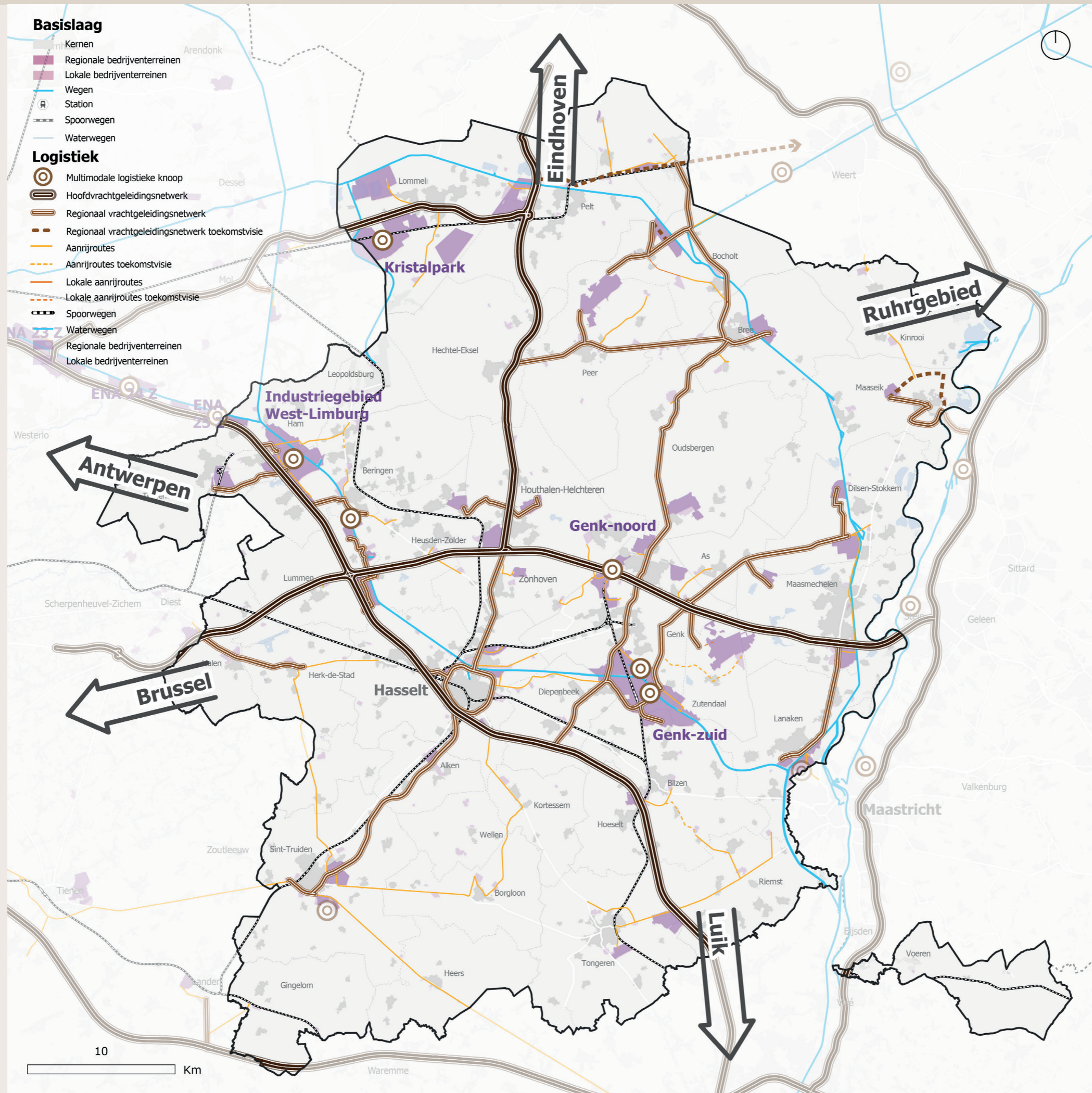
Ook in een multimodale organisatie van vrachtstromen, zal wegtransport nodig zijn. Het streven daarbij is wel om het wegtransport van vracht op Europese schaal zo kort mogelijk te houden. Dat betekent dat stromen over regio- of landsgrenzen heen maximaal via spoor of binnenvaart verlopen en enkel de laatste (tientallen) kilometers over de weg. Op schaal van de vervoerregio betekent dit wel dat de multimodale logistieke knopen en bedrijventerreinen goed ontsloten zijn via de weg.

Een vrachtgeleidingsnetwerk duidt aan via welke wegen de vervoerregio vracht wilt verzamelen en ontsluiten richting het hogere netwerk. Daarbij is het de bedoeling om bedrijvigheid bereikbaar te maken, met minimale overlast voor de omgeving. Niet-selectie van een weg betekent niet automatisch dat vracht er geweerd wordt. Herkomst- of bestemmingsverkeer is er toegelaten, maar het is niet de bedoeling er doorgaand vrachtverkeer te faciliteren.

Een vrachtgeleidingsnetwerk is hiërarchisch opgebouwd. Vlaanderen legt het **hoofdnetwerk** vast, bestaande uit Europese en Vlaamse Hoofdwegen. Dit netwerk biedt het basisraster dat economische polen onderling met mekaar verbindt en een verbinding maakt met (inter)nationale poorten. **Regionale vrachtroutes** verbinden regionale bedrijventerreinen en multimodale knopen. Lokale bedrijventerreinen worden ontsloten via **aanrijroutes** binnen het raster van de hoofd-, regionale en interlokale wegen. Op het lokaal wegennet worden binnen de interlokale mazen, waar nodig gebiedsgericht en gecoördineerde vrachtmilderende en vrachtwerende maatregelen getroffen om doorgaand sluipverkeer te weren uit woon- en schoolomgevingen.

Vrachtwagenparkeren

In lijn met de Europese en Vlaamse regelgeving werken we een beleid rond vrachtwagenparkeren uit. Daarin responsabiliseren we alle betrokken partijen (overheden, bedrijven en chauffeurs) en zorgen we er in eerste instantie voor dat bedrijven op eigen terrein plaats voorzien voor de eigen vrachtwagens. Daarnaast scheppen we binnen de vervoerregio het kader voor een netwerk aan geconsolideerde vrachtwagenparkings op maat van de specifieke noden. Transitverkeer houden we zo dicht mogelijk bij het hoofdvrachtroutenetwerk en bieden we extra voorzieningen. Op bedrijventerreinen voorzien we - waar nodig - gecentraliseerde plaatsen waar chauffeurs kunnen wachten tot ze zich bij het lokale bedrijf kunnen aanmelden. Geparkeerde vrachtwagens van lokale chauffeurs weren we uit woonwijken en brengen we samen op een lokale gecentraliseerde stalplaats. Op de parkeer- en pechstroken langs de gewestwegen wordt het vrachtwagenparkeren afgebouwd omwille van veiligheidsredenen. We waken erover dat de juiste vrachtwagen op de juiste parking staat. Voor de aanleg en uitbating van parkings doen we een beroep op de markt. Door laadvoorzieningen aan de parkings te koppelen maken we de parkings future proof en ondersteunen we het business model van de uitbater.



Basislaag

- Kernen
- Regionale bedrijventerreinen
- Lokale bedrijventerreinen
- Wegen
- Station
- Spoorwegen
- Waterwegen

Logistiek

- Multimodale logistieke knoop
- Hoofdvrachtgeleidingsnetwerk
- Regionaal vrachtgeleidingsnetwerk
- Regionaal vrachtgeleidingsnetwerk toekomstvisie
- Aanrijroutes
- Aanrijroutes toekomstvisie
- Lokale aanrijroutes
- Lokale aanrijroutes toekomstvisie
- Spoorwegen
- Waterwegen
- Regionale bedrijventerreinen
- Lokale bedrijventerreinen

Beleidsscenario Logistiek 2050
 disclaimer: De getoonde tracés liggen nog niet vast

BETER AFSTEMMEN MOBILITEITSBELEID EN RUIMTELIJK BELEID

Mobiliteit en ruimtelijke ontwikkeling zijn sterk verbonden: de organisatie van de ruimte stuurt de mobiliteit en mobiliteit is één van de bepalende factoren om nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen op te enten. Het streven naar een duurzamere mobiliteit levert ook heel wat winsten op ruimtelijk vlak.

Afstemming tussen het Regionaal Mobiliteitsplan Limburg en het Ruimtepact 2040

Het Ruimtelijk Beleidsplan Limburg - oftewel het Ruimtepact 2040 - en het Regionaal Mobiliteitsplan Limburg worden op elkaar afgestemd. Met het Ruimtepact 2040 tekent de provincie Limburg de krijtlijnen uit voor het ruimtelijk beleid van Limburg op weg naar 2040. De opmaak van het Ruimtepact 2040 is nog lopende, waarbij de provincieraad het ontwerp-Ruimtepact2040 voorlopig vaststelde op 14 december 2019.

De verbondenheid tussen mobiliteit en ruimte komt reeds naar boven binnen de strategische doelstellingen van beide plannen. De 6 strategische doelstellingen van het Regionaal Mobiliteitsplan Limburg tonen een sterke gelijkenis met de 7 strategische doelstellingen van het Ruimtepact 2040:

1. De ruimtelijke regionale eigenheid valoriseren
2. Steden en dorpen gericht versterken
3. Ruimtelijke ontwikkelingen en mobiliteit op elkaar afstemmen
4. Het openruimtesysteem versterken
5. Competitief en duurzaam ondernemen faciliteren op de juiste plaatsen
6. Hernieuwbare energie integreren in het ruimtelijk beleid
7. Meer ruimte geven aan de fietser

Het is een vrij uniek gegeven dat zowel binnen het mobiliteitsbeleid als het ruimtelijk beleid gelijktijdig een plan in opmaak is dat een sterk sturende rol zal spelen in de belangrijkste ontwikkelingen voor de komende jaren. Daarom waken we doorheen het proces op een goede afstemming tussen het Ruimtepact2040 en het Regionaal Mobiliteitsplan Limburg, in onderling overleg.

Multimodaliteit als ruimtelijk uitgangspunt

Binnen het Ruimtepact 2040 benadert de provincie mobiliteit vanuit een ruimtelijke invalshoek en onderscheidt ze vier bovenlokale vervoersnetwerken: de netwerken voor fietsers, het openbaar vervoersnetwerk, het wegnnet en het netwerk specifiek voor goederenvervoer via spoor- en waterwegen. Bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen streeft de provincie naar multimodaliteit met verschillende vervoerswijzen, rekening houdend met de ontwikkeling van een verbeterd mobiliteitsaanbod. Het verhogen van de performantie en de onderlinge afstemming tussen de netwerken, zijn mee bepalend voor de samenhang van de ruimte en de functionele structuur van Limburg. Hoe de gewenste verkeers- en vervoersstructuur voor de verschillende modi en hun onderlinge wisselwerking functioneert, wordt door het mobiliteitsbeleid uitgewerkt.

Samen bijdragen aan de modal shift

De provincie werkt haar ruimtelijk beleid uit vanuit het standpunt om het aantal autokilometers te verminderen. Hiermee wil de provincie bijdragen aan een modal shift waarbij maximaal 60% van de verplaatsingen met de auto gebeurt en 40% met duurzame modi zoals te voet, te fiets of openbaar vervoer. Nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen op de juiste plaatsen voorzien, levert verschillende directe winsten op, zoals een vermindering van de vervoersvraag en de energievraag of het vrijkomen van ruimte in het publiek domein ten gunste van bijvoorbeeld stappers, trappers en groenblauwe dooradering.

Dit principe werkt ook door in de strategische doelstelling om steden en dorpen gericht te versterken. Duurzame en/of multimodale bereikbaarheid vormt in het Ruimtepact 2040 een belangrijk criterium in de kerntypering van steden en dorpen. Het kerntype bepaalt vervolgens de ontwikkelingsmogelijkheden, zoals het verweven van functies, die afgestemd worden op maat van de kern. Hiermee zet het ruimtelijk beleid in op het versterken van de kernen in plaats van bijkomende open ruimte aan te snijden en de versnippering te blijven verderzetten.

Bereikbare nieuwe ontwikkelingen

Nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen met aanzienlijke verkeersgeneratie situeren zich best in omgevingen met een hoge bereikbaarheid en een (potentiële) multimodale ontsluiting. Het ruimtelijk beleid houdt hier rekening mee van in de beginfase van nieuwe planningsprojecten.

Ook aan bedrijventerreinen wordt een goed gelokaliseerd en gepast ruimtelijk aanbod voorzien. Dit is een van de principes waarmee het ruimtelijk beleid duurzaam ondernemen wil faciliteren op de juiste plaatsen. Een goede multimodale bereikbaarheid wordt als belangrijk criterium meegenomen in de afweging om nieuwe ruimte voor bedrijvigheid te ontwikkelen en een slechte (multimodale) ontsluiting als criterium om slecht gelegen juridisch aanbod te herbestemmen naar een openruimtebestemming. Dit kadert binnen de zogenaamde ruimteshift waarmee het ruimtelijk beleid het juiste aanbod op de juiste plaats voorziet. Bij de opmaak van nieuwe ruimtelijke uitvoeringsplannen kijkt het ruimtelijk beleid naar de mogelijkheden voor een duurzame bedrijfsmobiliteit met onder andere het logistieke mobiliteitsaanbod via spoor-, water- en lucht voor goederenvervoer, maar ook een duurzamer woonwerk-verkeer.

Ruimtelijk bijdragen aan 'Limburg als fietsparadijs'

Naast het bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk, onderscheidt het ruimtelijk beleid ook nog het toeristisch-recreatief fietsroutenetwerk. De provincie hanteert beide bovenlokale fietsroutenetwerken als basisreferentie in het ruimtelijk beleid. Ze worden meegenomen en afgetoetst bij de ontwikkeling en realisatie van allerhande ruimtelijke plannen en projecten. Ontbrekende schakels of slechte verbindingen en onveilige plekken op belangrijke fietstrajecten komen naar boven vanuit het mobiliteitsbeleid. Zwakke punten die binnen een planningsinitiatief opgenomen kunnen worden, worden meegenomen in het ruimtelijk beleid. Zo worden ruimtelijke opportuniteiten benut voor een verbetering van de kwaliteit, het comfort, de coherentie, de veiligheid en de beleving.

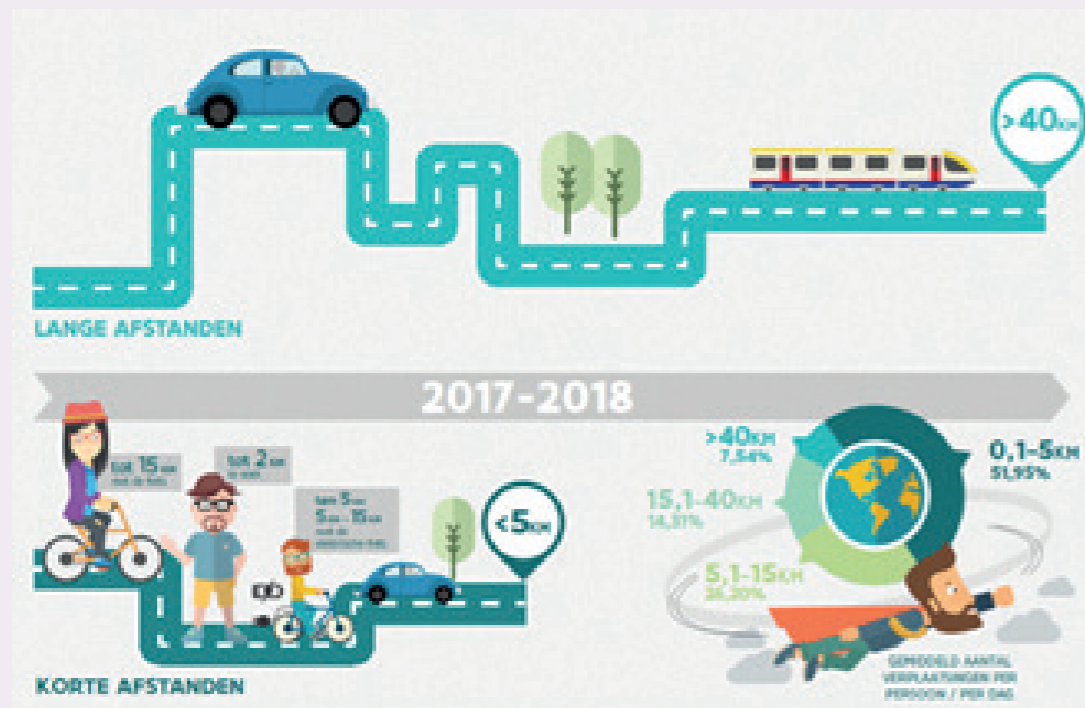
Alle adviezen en beslissingen in het ruimtelijk beleid afgetoetst aan de bovenlokale fietsroutenetwerken. Via ruimtelijke plannen detecteert de provincie mogelijkheden tot verbetering van routenetwerken, zoals veiligere en kortere tracés of belevingsvollere alternatieven.

Met het opmaken van een fietstoets, voert het ruimtelijk beleid een actie, aanvullen op het mobiliteitsbeleid. Daarbij wordt bij alle ruimtelijke ingrepen, plannen en projecten aan de hand van een fietstoets meer ruimte en aandacht aan de fiets gegeven. Hierbij wordt nagegaan of de nieuwe ruimtelijke (planologische) ontwikkeling 'fietsvriendelijk' is of welke voorwaarden eraan gekoppeld moeten worden om het fietsen beter te integreren. De fietser krijgt een centrale en duidelijk zichtbare rol.

STUREN OP GEDRAGSVERANDERING 'SAMEN BOUWEN AAN DE MIND SHIFT'

De hoofdambitie van onze vervoerregio, opgelegd door de Vlaamse Regering, is het realiseren van een modal shift van 40 procent duurzame verplaatsingen alsook het verminderen van de voertuigkilometers met 15 procent. Bij mobiliteit draait het om mensen en deze hebben vaak sterk ingesleten gewoonten. De uitdaging is dat een deel van de huidige automobilisten hun keuze verandert, maar vooral ook dat de nieuwe generatie jongeren andere keuzes kan maken. Naast het verbeteren van de kwaliteit en toegankelijkheid van OV en fiets en het verbeteren van de mogelijkheden voor combimobiliteit zijn zeker ook gedragsbeïnvloedende maatregelen noodzakelijk om de ambities ten aanzien van de modal split te bereiken. Dit betekent dat we bepaalde gewoonten in vraag durven stellen en ons moeten durven openstellen voor een nieuwe mobiliteitscultuur. Een cultuur die mensen en bedrijven minder afhankelijk maakt van (vracht)autobezit en -gebruik. Op heel wat plaatsen in onze regio zijn de eerste tekenen van deze overgang al zichtbaar. Met dit mobiliteitsplan willen we deze maatschappelijke transitie verder versterken en versnellen.

Via mobiliteitsmanagement wordt vanuit de verplaatsingsmotieven en doelgroepen ingezet op het sensibiliseren en stimuleren van duurzame modi. Daarbij wordt ingespeeld op bestaande initiatieven van lokale en bovenlokale actoren. Voor korte ritten rond de kleine en grote kernen en in nabijheid van economische en attractiepolen ligt de focus op de fiets (of step) en te voet. Voor grotere afstanden biedt openbaar vervoer en combimobiliteit een oplossing. De huidige verplaatsingsmodaliteiten voor korte en langere ritten, staan weergegeven op de figuur.¹ Met verkeersmanagement alsook met regelgeving en fiscaliteit kan gedrag effectief worden beïnvloed. Ook op deze terreinen ontstaan door nieuwe technologie nieuwe mogelijkheden. Op elk van deze punten wil de vervoerregio inspelen. Een belangrijke doelgroep waarop ingezet wordt, zijn de werkgevers. Zij spelen een belangrijke rol in het geven van fietsvergoedingen, mogelijkheden tot fietsleasing, het voorzien van faciliteiten voor fietsers zoals veilige overdekte fietsstallingen en douches, het (deels) terugbetalen van OV-abonnementen, het voorzien van carpoolparkings kort bij de ingang en dergelijke meer. Dit heeft niet alleen een voordeel voor de maatschappij, maar ook in de eerste plaats voor de werkgever zelf door een reductie in de kosten voor het voorzien van parking, waardoor ze de vrijgekomen ruimte kunnen benutten voor uitbreiding van de bedrijfsactiviteiten.



Figuur: verplaatsingsmodaliteiten ifv verplaatsingsafstand

¹ Deze informatie, alsook de figuur, werden overgenomen van het Onderzoek VerplaatsingsGedrag (OVG) en kan worden teruggevonden via deze link: https://assets.vlaanderen.be/image/upload/v1597797689/ovg53-samenvatting_zc0hzo.pdf

Eén van de aspecten die expliciet naar voor komt binnen het verkeersmanagement om niet-duurzame modi te ontmoedigen, is een gebiedsgerichte, regionale parkeerstrategie. Een leesbaar en gebiedsgericht parkeerbeleid kan in sterke mate bijdragen tot het bereiken van de doelen van de vervoerregio. Parkeerbeleid is bij uitstek een lokale bevoegdheid, maar de effecten van parkeerbeleid stoppen echter niet aan de gemeentegrenzen, zodat onderlinge afstemming tussen de lokale besturen zich opdringt.

Parkeerbeleid vormt een krachtig instrument om het gebruik van de wagen te ontmoedigen. De mate waarin parkeren duurder of goedkoper is of er meer of minder beschikbare parkeerplaatsen zijn, is medebepalend voor keuze voor modi van verplaatsingen en waar men parkeert. Hiermee dient doordacht omgegaan omdat het ook kan leiden tot ongewenste effecten, zoals concurrentie tussen stedelijke gebieden, onderwijsinstellingen, winkelcentra, werkplekken, Te veel parkeerplaatsen zijn een verspilling van openbare ruimte die een gebied onaantrekkelijk kunnen maken voor fietsers en wandelaars. Daarnaast zal een teveel aan parkeerplaatsen een ongewenst verkeersgenererend effect hebben. Hierbij wil de regio streven naar het verminderen van het aantal parkeerplaatsen, deze 'vrijgekomen' ruimte kan duurzaam ingericht of gebruikt worden. Dit zal eerder een organisch proces zijn, waarbij alle actoren steeds doordrongen moeten zijn van het uitgangspunt dat het aanbod aan autoparkeerplaatsen vraagsturend moet werken. Het voorzien van fietsenparkings is hierbij even belangrijk, maar dit zal eerder een kwestie zijn van bijkomende voorzieningen creëren in plaats van parkings verminderen. Fietsparkeren is een belangrijk beleidsinstrument waar actief op gestuurd kan worden bij bijvoorbeeld nieuwe bouwprojecten. De fietsparkings kunnen dan zeer accessibel gemaakt worden door ze te positioneren aan de inkom/ingang of door ze te beveiligen. Hierbij is wel belangrijk dat fietsparkeren alsook bijhorende faciliteiten, zoveel als mogelijk gratis blijven.

Kortom, er kan gesteld worden dat iedereen samen verantwoordelijk is voor het bereiken van de doelstellingen van de vervoerregio. **Iedereen zal zijn steentje kunnen en moeten bijdragen om samen, via een mind shift, ook een modal shift te maken.**



Figuur: 7 E model (Fran Bambust) en eigen verwerking

LEERPUNTEN VANUIT DE MODELDOORREKENING

Doorrekening met het regionaal verkeersmodel

Om de impact van het beleidsscenario te evalueren wordt gebruik gemaakt van het regionaal verkeersmodel. Het doel is om opnieuw te toetsen in welke mate het beleidsscenario veel of weinig effect heeft op de transitie naar een meer duurzame mobiliteit en dus al dan niet bijdraagt om onze ambitie te realiseren. Er worden twee scenario's doorgerekend:

- **Beleidsscenario:**
 - netwerken beleidsscenario fiets, openbaar vervoer, wegen- en vrachtgeleidingsnetwerk;
 - afbakening interlokale mazen in het vrachtgeleidingsnetwerk;
 - bezit van elektrische fietsen wordt in kader van de opmaak van de nieuwe generatie verkeersmodellen aangepast. Vanuit het OVG blijkt dat het bezit van elektrische fietsen enorm gestegen is in de laatste drie jaar. Het blijkt dat niet alleen ouderen een elektrische fiets bezitten, maar ook een groot aandeel van de jongere bevolking. Daarnaast bezitten ook steeds meer mannen een elektrische fiets, in het verleden waren dit hoofdzakelijk vrouwen.
- **Beleidsscenario +:**
 - Er is tot nu enkel gerekend met een beleidsarm scenario: er is nog geen rekening gehouden met maatregelen op het gebied van gedrag, parkeerbeleid, rekeningrijden en ruimte (bijv. gericht op verdichting van woningen en andere functies).
 - Het beleidsscenario + houdt rekening met het nemen van restrictieve maatregelen, namelijk het invoeren van een regionaal parkeerbeleid. In de kernen wordt een weerstand of prijsdifferentiatie ingerekend als financiële trigger. Dit kan gaan over een verhoging van parkeertarieven, maar ook over parkeerduurbepalingen. Dit is een indicatieve doorrekening op basis van de kerntypering. De mogelijke uitwerking van dit beleid blijft maatwerk.

Bij de interpretatie van de resultaten van het verkeersmodel houden we rekening met een aantal aandachtspunten gerelateerd aan de werking van het verkeersmodel. Het regionaal verkeersmodel heeft immers enkele beperkingen:

- Zo worden landsgrensoverschrijdende herkomst- bestemmingsrelaties niet gemodelleerd. De vervoerregio Limburg grenst voor een groot deel aan de Nederlands provincies Noord-Brabant en Limburg. Grote steden als Eindhoven en zeker Maastricht, liggen op een boogscheut van de Belgisch-Nederlandse grens. Het niet modelleren van de relaties van en naar deze regio's zorgen voor een vertekening van de modelresultaten en maakt het ook onmogelijk om conclusies te kunnen trekken over de grensoverschrijdende maatregelen.
- Daarnaast is de vervoerwijze "fiets" gemodelleerd op relatieniveau en niet op netwerkniveau. Er wordt in de resultaten bovendien geen rekening gehouden met voor- en natransport per fiets, enkel met verplaatsingen waarbij de fiets als hoofdvervoerwijze gebruikt wordt. In een beleid dat combimobiliteit als één van haar speerpunten naar voren schuift, is dit een belangrijk aandachtspunt.
- Algemeen gezien is het verkeersmodel gebouwd vanuit een sterke voorkeur voor de auto. De te verwachte economische groei tot 2030 wordt met name toegekend aan de auto (brandstof is bijvoorbeeld relatief goedkoop ten opzichte van een kaartje voor het OV. Ook de 'ingebakken voorkeur' van de modale Vlaming voor de auto zoals die blijkt uit het Onderzoek Verplaatsingsgedrag zorgt ervoor dat het voor de duurzame modi moeilijk is om aandeel af te snoepen van de autosolist.
- Daarnaast merken we op dat het model met 2 communicerende vaten werkt. Enerzijds zien we een wisselwerking tussen de modi Fiets, Te voet en BTM. Anderzijds is er een duidelijke interactie tussen de vervoerswijzen Auto en Trein. Hierdoor zien we bijvoorbeeld dat verbeterde busverbindingen vooral aandeel "afpakken" van de fiets.

Intermezzo Modelinstrumentarium – Regionaal verkeersmodel Limburg versie 4.2.2

De doorrekeningen zijn uitgevoerd met behulp van het regionaal verkeersmodel Limburg versie 4.2.2-RMP. Dit verkeersmodel beschrijft de mobiliteit van het personenverkeer aan de hand van de spreiding in tijd en ruimte van socio-economische activiteiten, het volledige multimodale vervoersaanbod, de aantrekkelijkheid van de verschillende vervoerwijzen en de invloed hiervan op de modale keuze en trajectkeuze voor alle verplaatsingen.

De Vlaamse strategische verkeersmodellen bevatten 4 bouwstenen:

- inputgegevens aan vraag- en aanbodzijde voor de basistoestand 2017
- inputgegevens aan vraag- en aanbodzijde voor het toekomstscenario 2030
- parameters voor de verschillende deelmodellen
- modelinstrumentarium

Het strategische personenmodel Vlaanderen v4.2.2 is een statisch, multimodaal, agent-gebaseerd verkeersmodel op strategisch niveau. Het is bedoeld om maatregelen op strategisch niveau met een impact op Vlaanderen te evalueren. Daarnaast zijn er ook 10 regionale verkeersmodellen ontwikkeld. Deze zijn bedoeld om uitspraken te doen over de effecten op verkeersstromen op de snelwegen en grote gewestwegen van maatregelen op strategisch en tactisch niveau. De zonering binnen het studiegebied is fijner dan voor het strategisch personenmodel Vlaanderen en vooral de toedelingstechniek is verfijnder.

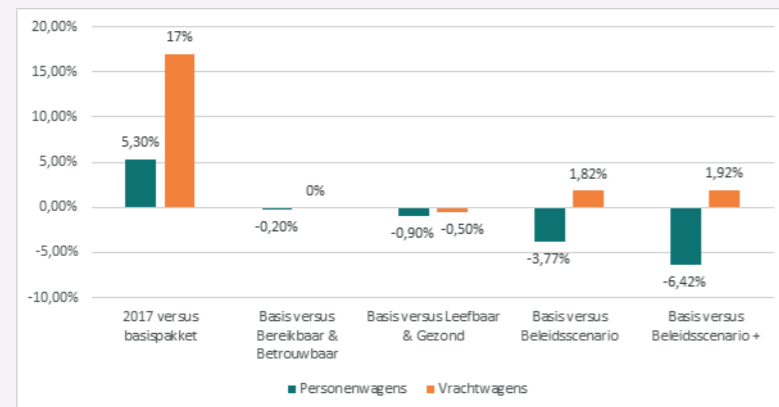
De keuzes voor tijdstip en bestemming zijn langere termijn keuzes. Deze strategische keuzes worden overkoepelend genomen door het strategisch personenmodel Vlaanderen. Dit model wordt dan ook ingezet als sturend model dat de strategische keuzes bepaalt. De regionale verkeersmodellen zijn volgende modellen die deze strategische keuzes overnemen van het strategisch personenmodel Vlaanderen. Zo wordt gezorgd voor een consistente set verkeersmodellen. Concreet betekent dit dat in het strategisch personenmodel Vlaanderen alle deelmodellen doorlopen worden, terwijl in de regionale verkeersmodellen vertrokken wordt van de herkomst-bestemmingspatronen uit het sturend model. In de regionale verkeersmodellen wordt vervolgens enkel de vervoerswijzekeuze en routekeuze gedaan. Deze routekeuze gebeurt wel veel gedetailleerder dan in het sturend model.

Het gebruikte modelinstrumentarium focust vooral op een zo correct mogelijke modellering van het personenverkeer, maar er wordt uiteraard ook rekening gehouden met het vrachtverkeer over de weg. De vrachtwagenverplaatsingen worden berekend in het strategisch vrachtmodel Vlaanderen versie 4.2.2. Dit model brengt de grote goederenstromen via de weg, het spoor en de binnenvaart door Vlaanderen in kaart. Hiertoe worden in verschillende stappen de goederenstromen berekend die over de Vlaamse vervoersnetwerken vervoerd worden, alsook de bijbehorende voertuigstromen. Het toekomstscenario 2030 gaat voor het strategisch vrachtmodel Vlaanderen enerzijds uit van dezelfde prognoses en detailontwikkelingen als het strategisch personenmodel Vlaanderen binnen België en anderzijds van een rekenmodule die goederenstromen op Europees vlak in kaart brengt. De rekenmodule op Europees vlak, die ontwikkeld werd door Prognos, bepaalt de algemene goederenstromen in Europa, terwijl de detailverdeling van deze stromen gedaan wordt op basis van de gedetailleerde prognosecijfers.

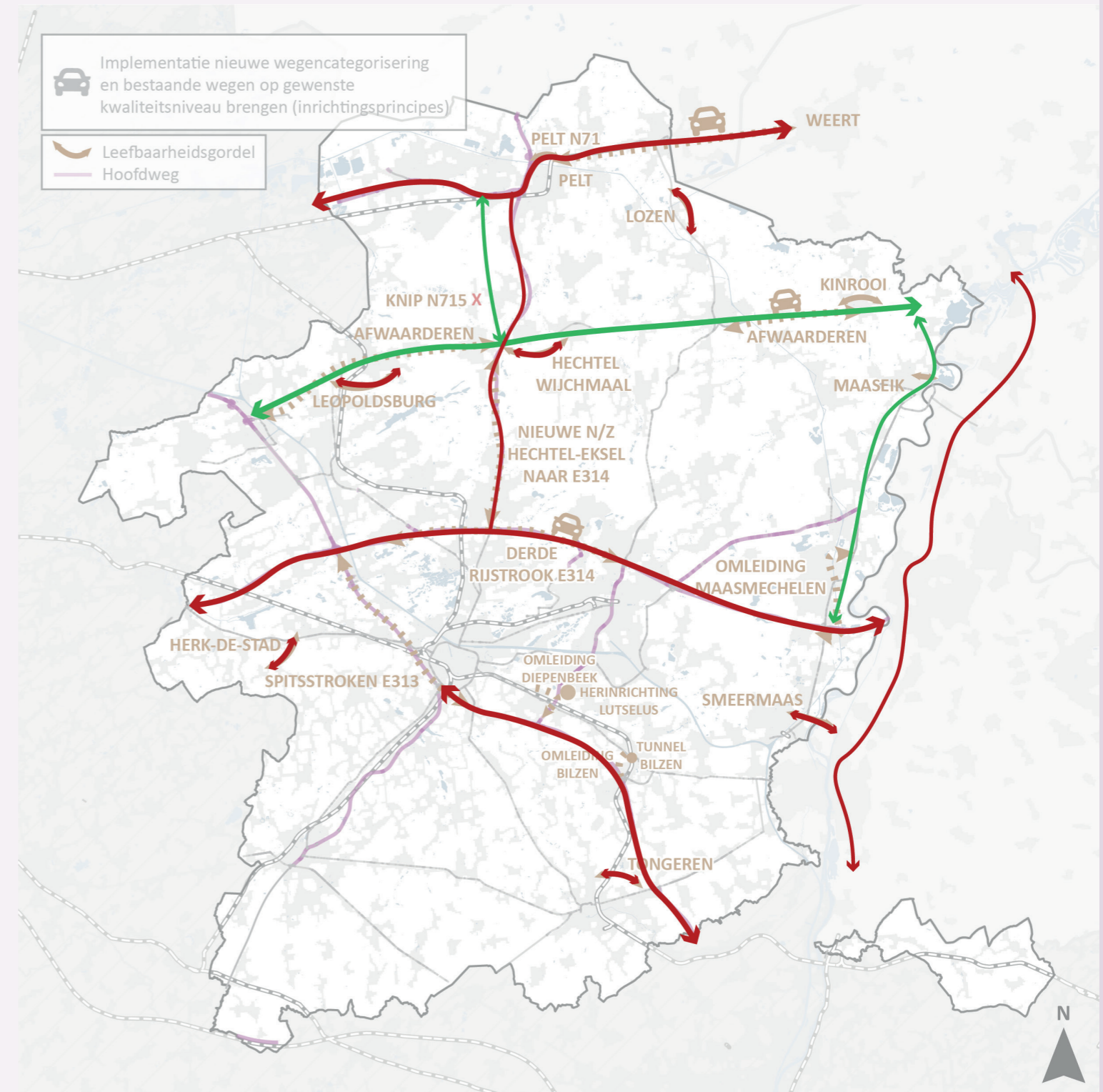
IN BIJLAGE 2 WORDT DE VOLLEDIGE RAPPORTAGE TOEGEVOEGD.

Het resultaat in voertuigkilometers

- Basispakket 2030 t.o.v. 2017:
Als gevolg van de vastgestelde projecten is er een enorme groei in het aantal voertuigkilometers afgelegd met personen- (van 19 671 079 naar 20 716 229 voertuigkilometers) en vrachtwagens (van 2 235 203 naar 2 615 989 voertuigkilometers).
- Scenario B&B t.o.v. basispakket2030:
Investerings voor de auto leiden tot een minimale afname in voertuigkilometers afgelegd met de auto.
- Scenario L&G t.o.v. basispakket2030:
Investeren in duurzame maatregelen leidt tot een afname van voertuigkilometers auto en vracht. Deze afname weegt niet op tegen de toename van het aantal voertuigkilometers in het basispakket.
- Beleidsscenario t.o.v. basispakket2030:
De verbeterde infrastructuur fiets/openbaar vervoer en een verhoogd bezit van elektrische fietsen zorgt voor een reductie in het aantal voertuigkilometers van de personenwagens.
De afbakening van de interlokale mazen in het vrachtgeleidingsnetwerk zorgen ervoor dat het ongewenst doorgaand regionaal vrachtverkeer aangemoedigd wordt om het regionaal netwerk te gebruiken voor het afleggen van regionale verplaatsingen. Hierdoor stijgt het aantal voertuigkilometers voor vrachtwagens omdat dit leidt tot een bepaalde omrijfactor voor het vrachtverkeer.
- Beleidsscenario + t.o.v. basispakket2030:
Het nemen van restrictieve maatregelen zorgt voor een mooie afname in het aandeel voertuigkilometers van personenwagens.



Figuur 10 – Verschil in voertuigkilometers

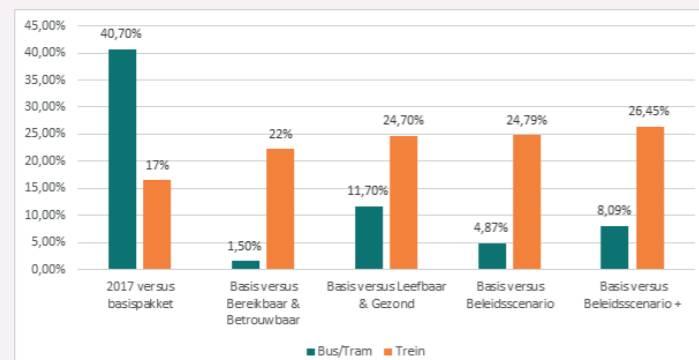


Figuur 11 – Belangrijkste toenames (rood) en afnames (groen) in dagPAE tussen het beleidsscenario en het basispakket 2030 tonen volgende inzichten op netwerkniveau:

- Toename op het hoofd vrachtgeleidingsnetwerk ten gevolge van de afbakening van de interlokale mazen in het vrachtgeleidingsnetwerk. En een afname op de N73 ten gevolge van de implementatie van de interlokale mazen van het vrachtgeleidingsnetwerk en de nieuwe wegcategorisering.
- Een afname van het verkeer op de N715 tussen Lommel en Hechtel-Eksel zorgt voor een toename op de N74 of de Noord-Zuidverbinding. De resultaten tonen aan dat de knip zorgt voor een mooie verplaatsing van het verkeer naar een weg van hogere categorie. Er wordt geen sluipverkeer ontdekt.
- De aanleg van leefbaarheidsgordel en/of rondwegen heeft een positief effect op het aandeel verkeer in de kernen.

Het resultaat in reizigerskilometers

- Basispakket2030 t.o.v. 2017:
De invoering van de Spartacuslijnen zorgt voor een enorme groei in het gebruik van bus en tram. Omwille van overstappen profiteert ook de trein mee.
- Scenario B&B t.o.v. basispakket2030:
De frequentieverhoging van de trein veroorzaakt een mooie toename in het aandeel reizigerskilometers afgelegd met de trein.
- Scenario L&G t.o.v. basispakket2030:
De verbetering van het onderliggend OV-net zorgt voor een toename in zowel het gebruik van bus en tram als het gebruik van de trein.
- Beleidsscenario t.o.v. basispakket2030:
De verbeterde infrastructuur fiets en een verhoogd bezit van elektrische fietsen zorgt voor een afname in het aantal reizigerskilometers van de bus/tram.
- Beleidsscenario + t.o.v. basispakket2030:
Het nemen van restrictieve maatregelen zorgt voor een toename in het aandeel reizigerskilometers van zowel bus/tram als trein.



Figuur 12 – Verschil in reizigerskilometers

Het resultaat in modal split

Definitie van de modal split:

Op basis van de basisgegevens bepaalt het verkeersmodel voor alle motieven (woon-werk, woon-school, recreatief verkeer, zakelijk verkeer, etc.) en alle inwoners ouder dan 6 jaar, de verplaatsingen. M.a.w. het is het aantal verplaatsingen dat in rekening wordt gebracht ter bepaling van de modal split en niet het aantal afgelegde kilometers of de reisduur. Alle modi (ook voetgangersverplaatsingen) van een etmaal werkdag worden meegenomen. Er wordt gerapporteerd in twee groepen: niet-duurzame (autobestuurders) en duurzame verplaatsingswijzen (voetgangers, fietsers en gebruikers van bus, tram of trein, passagiers in wagen). In de resultaten is de autopassagier (vb. carpool) dus meegerekend als duurzaam alternatief, behalve wanneer de passagier jonger dan 18 jaar is.

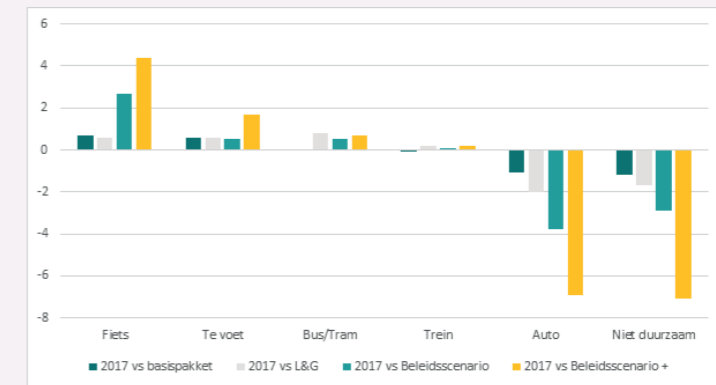
De rapportering richt zich op de resultaten voor het personenvervoer (de personenverplaatsingen). De gesimuleerde goederenstromen werden meegenomen in de verkeerssimulaties doch de rapportering doet enkel een uitspraak m.b.t. de modal shift voor personenvervoer.

Volledigheidshalve wordt een modal split van 40% duurzame verplaatsingen en 60% niet-duurzame verplaatsingen nagestreefd tegen 2030 voor het volledig grondgebied van vervoerregio Limburg in z'n totaliteit.

De doorrekening wijst uit dat een mobiliteitstransitie richting een modal shift van 40% duurzame verplaatsingen en 60% niet-duurzame verplaatsingen tegen 2030 binnen het bereik is voor de volledige vervoerregio Limburg doch dat dit afhankelijk is van het pakket aan maatregelen die doorgevoerd worden.

De resultaten tonen enerzijds aan dat inzetten op een betere fietsinfrastructuur in combinatie met een gebiedsdekkend openbaar vervoer loont, anderzijds is de grootste impact waar te nemen door het nemen van restricties zoals d.m.v. een

regionaal parkeerbeleid. In het beleidsscenario + is duidelijk te zien dat de fiets en te voet een enorme winst boeken in de korte verplaatsingen. Er wordt m.a.w. meer gefietst en gewandeld voor het afleggen van korte verplaatsingen omdat er een weerstand is in het gebruik van de auto. Het nemen van restricties zet de autogebruiker tot nadenken om de meer duurzame vervoermiddelen te gaan gebruiken.



Figuur 13 – Verschil van modal split in % ten opzichte van huidig aandeel modal split

Modal shift mits erkenning flankerend beleid

Een belangrijke vaststelling is dat een transitie naar een modale verdeling van 40/60 enkel haalbaar is op voorwaarde dat er ook een bijkomend flankerend beleid wordt gevoerd. Alleen de kwaliteit van fiets, openbaar vervoer en combimobiliteit verbeteren is onvoldoende om de transitie te realiseren.

Maatregelen op Vlaams niveau¹

Op Vlaams niveau werd een doorrekening uitgevoerd om een aantal maatregelen te evalueren die Vlaanderen kan invoeren om te zorgen voor een grotere modale shift en een meer duurzame modale verdeling. Een eerste maatregel die onderzocht is voor deze doorrekening, is de verwachte ontwikkeling op het vlak van ruimtelijke ordening in Vlaanderen. Er werd een gerichte ruimtelijke verdichting van functies op locaties die beter bereikbaar zijn met duurzame vervoerswijzen (openbaar vervoer, fiets of te voet) ingevoerd. Een tweede maatregel is de component telewerken. De toename van het telewerken ten gevolge van de Covid19-pandemie zal in de toekomst een impact blijven hebben op de mobiliteitsvraag. De derde maatregel is de kilometerheffing voor personenwagens. Er wordt een algemene vorm van wegenheffing voor personenwagens opgenomen uitgaande van een heffing per gereden kilometer op het netwerk met onderscheid naar tijdstip en locatie om op die manier een logisch en gewenste sturing van het verkeer na te streven. Daarnaast werd ook bij deze doorrekening rekening gehouden met het feit dat het bezit en het gebruik van elektrische fietsen de laatste jaren erg is toegenomen.

Het invoeren van de principes rond ruimtelijke verdichting zal zorgen voor kortere toerafstanden wat het gebruik van de modi fiets en te voet positief beïnvloedt. Maar autoprestaties blijven stijgen. Het effect van systematisch meer telewerken is eerder beperkt op de modal shift, maar heeft een positief effect op de vermindering van het aandeel autokilometers. Het verhogen van de kostprijs voor het gebruik van de eigen auto heeft een groot positief effect op de vervoerprestaties aangezien autobestuurders hun routes optimaliseren naar een zo goedkoop mogelijk alternatief. In totaliteit dalen het aandeel voertuigkilometers op het netwerk significant.

Met andere woorden kan ook hier geconcludeerd worden dat restrictieve maatregelen het meest effect hebben op het bekomen van een duurzame modal split.

¹ Bron: Studierapport Doorrekeningen Vlaamse maatregelen voor de opmaak van regionale mobiliteitsplannen, departement MOW, afdeling Beleid, Team Verkeersmodellen, oktober 2022.

ACTIEPLAN HET OPERATIONELE BELEID

ACTIEPLAN – HET OPERATIONELE BELEID

Het actieplan vertaalt de strategische ingrepen uit het regionaal mobiliteitsplan naar concrete acties. Het omschrijft hoe de gewenste mobiliteitsontwikkeling wordt gerealiseerd en wie daarvoor verantwoordelijk is. Het gaat hierbij om een levend adaptief document dat past binnen een cyclisch planningsproces. De acties worden bijgestuurd door een monitoring en evaluatie van het plan.





Opbouw

De eerder beschreven strategische visie geeft het toekomstbeeld voor 2040/2050 en brengt de strategische ingrepen in beeld die nodig zijn om van Limburg de meest duurzame provincie te maken. Deze concrete maatregelen worden nader omschreven, aangevuld met de fase, middelen, verantwoordelijkheden en timing.

Disclaimer: deze actietabellen dateren van maart 2023. Het levend document wordt toegevoegd als bijlage.

LEGENDE BIJ HET ACTIEPLAN

Fase

-  Advies
-  Studie
-  Vergunning
-  Uitvoering

Kosteninschatting

€	< 50.000 EUR
€€	50.000 EUR - 500.000 EUR
€€€	500.000 EUR - 1.000.000 EUR
€€€€	1.000.000 EUR - 10.000.000 EUR
€€€€€	> 10.000.000 EUR

Fase

Er wordt onder 'fase' aangegeven wat de eerstvolgende stap is van de maatregel of actie. Dit kan een eerste studie naar haalbaarheid zijn of een effectieve studie die kan worden uitgerold of de daadwerkelijke uitvoering van de actie. Een aantal maatregelen zullen niet getrokken worden vanuit de vervoerregio en beperken zich eerder tot advies en overleg.

Timing

Naar timing toe worden de acties ingeschat op korte termijn (< 2029), middellange termijn (2029 – 2040) en lange termijn (>2040). Het gaat hier enkel over de aanvang van de volgende stap van deze actie met als referentie juni 2023. Voor bepaalde acties kan bijvoorbeeld op korte termijn gestart worden met de studiefase, maar dit hoeft niet te betekenen dat de uitvoering op korte termijn zal zijn. Indien de actie haalbaar lijkt vanuit de studiefase, kan de effectieve uitvoering of vergunningsfase opgenomen worden in de geactualiseerde actietabel.

Verantwoordelijkheden

De trekker van de actie is de actor die het initiatief zal nemen voor de beschreven actie. Vervolgens duidt het actieplan welke andere actoren betrokken zijn als partner bij de maatregel in kwestie. De financiering van de maatregel zelf staat hier los van en zal bij de uitrol van de actie afgesproken worden tussen de trekker en betrokken partner(s).

Kostprijs

Per actie wordt een eerste indicatie gegeven van de kostprijs. Bij de jaarlijkse opmaak van het geïntegreerd investeringsprogramma (GIP) van het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken (MOW) en gemeentelijke meerjarenplannen vormt het actieplan het vertrekpunt voor noodzakelijke acties, en zal ook de kostprijs nauwkeuriger ingeschat worden.

Monitoring en evaluatie

Het regionaal mobiliteitsplan maakt deel uit van een cyclisch planningsproces. Het wordt door onderzoek onderbouwd en opgemaakt met inspraak en overleg. Het doelbereik en de uitvoering ervan wordt jaarlijks gemonitord en in de eerste helft van elke regeer- of bestuursperiode geëvalueerd. Op basis van deze tussentijdse evaluatie kan het plan geheel of gedeeltelijk herzien worden. Deze herziening wordt opnieuw onderbouwd door onderzoek en met inspraak en overleg. Het actieplan vormt de basis voor de monitoring van het regionaal mobiliteitsplan. Het wordt jaarlijks gemonitord en waar nodig geactualiseerd. Bij een tussentijdse evaluatie wordt naar het gehele regionale mobiliteitsplan gekeken, en kunnen zowel de strategische visie, de operationele beleidsdoelstellingen als het actieplan geheel of gedeeltelijk herzien worden.

Overzicht van de 13 strategische fiches

MO1	Fiets	56	G2	Informereren & sensibiliseren: werknemers- én werkgeversaankpak	79
MO2	Openbaar Vervoer	60	G3	Informereren & sensibiliseren: ouderen en recreanten	80
MO3	Wegennet	64	G4	Combimobiliteit	81
MO4	Hoppinpunten	68	G5	Parkeerbeleid	82
MO5	Vracht en logistiek	72	G6	Fiscaliteit en regelgeving	83
R	Ruimte	76	G7	Monitoring en data	84
G1	Informereren & sensibiliseren: kinderen, scholieren en studenten	78			

MO1 Fiets

Er is nood aan het versneld verder uitbouwen van de fietssnelwegen zodat ze kwaliteitsvolle directe verbindingen vormen tussen de interregionale en regionale kernen. Het comfort en de kwaliteit op deze routes moet sterk verbeterd worden op de huidig gekende routes van de fietssnelwegen.

Een tweede stap zit er in het netwerk op regionaal niveau verder te vervolledigen zodat de regionale kernen verbonden worden met supersnelle en aangename fietsverbindingen. De ontbrekende schakels op dit niveau dienen hetzelfde kwaliteitsniveau te krijgen als de fietssnelwegen.

Een derde stap is de uitbouw of het maximaliseren van de kwaliteit, het comfort en de veiligheid op het Bovenlokaal Functioneel Fietsroutenetwerk op de belangrijkste verbindingen op regionaal niveau.

Daarnaast vinden vele fietsverplaatsingen lokaal plaats en over een relatief korte afstand: verplaatsingen naar winkels, scholen, recreatie e.a. lokale voorzieningen. De fiets moet daarom de meest vanzelfsprekende keuze worden voor korte verplaatsingen (tot ca. 5 km) in en naar de eigen woonkern. De strategie is om de fietser samen met de voetganger op de eerste plaats te zetten in de kernen.

	Fase	Kansrijk en aantrekkelijk	Toeristisch en recreatief	Over de grenzen	Gezond en duurzaam	Slim en innovatief	Logistiek en welvend	Trekker(s)	Partner(s)	Kosteninschatting
2	Versneld uitbouwen fietssnelwegennetwerk vanuit het basispakket Realisatie van F5: • Ham - Aanleg omleiding Black & Decker • Beringen, Heusden-Zolder - Aanleg omleiding rond industrieterrein • Lummen - Aanleg fietsvoorzieningen aan de Industriestraat • Heusden-Zolder, Lummen - Realisatie fietspad op de brug Kolenhaven • Meerhout - aanleg fietspad van Biezenhoed tot Langvoort • Ham - Aanleg fietspad Truibroek • Beringen - Aanleg doorsteek Lossingstraat	Q	X	X	X	X	X	Provincie Limburg, Ham, Intercommunale Ontwikkelingsmaatschappij van de Kempen, De Vlaamse Waterweg	MOW Limburg, Infrabel, De Vlaamse Waterweg, De Lijn, Beringen, Heusden-Zolder, Lummen, Meerhout, Ham	€ €
3	Versneld uitbouwen fietssnelwegennetwerk vanuit het basispakket Realisatie van F5: • Heusden-Zolder - Aanleg jaagpad parallel aan Industriestraat • Ham - Aanleg fietspaden, inclusief tunnel Staatsbaan	Q	X	X	X	X	MOW Limburg, Ham, De Vlaamse Waterweg, AWV	Provincie Limburg, Infrabel, De Vlaamse Waterweg, AWV, De Lijn, Heusden-Zolder, Ham	€ €	
4	Versneld uitbouwen fietssnelwegennetwerk vanuit het basispakket Realisatie van F753: • Beringen Mijl – Beringen Kolenhaven - verbeteren kruispunten	Q	X	X	X	X	Provincie Limburg	MOW Limburg, Beringen	€ €	
5	Versneld uitbouwen fietssnelwegennetwerk vanuit het basispakket Realisatie van F701: • Genk - Hasselt	Q	X	X	X	X	Hasselt, Genk	MOW Limburg, Provincie Limburg	€ €	

6	Versneld uitbouwen fietssnelwegennetwerk vanuit het basispakket Realisatie van F78: • Pelt – Bree – Lanaken	Q	X	X	X	X	Betrokken gemeenten?	MOW Limburg, Provincie Limburg, AWV, De Vlaamse Waterweg, Pelt, Bocholt, Maaseik, Dilsen-Stokkem, Maasmechelen, Bree, Lanaken	€ €
7	Versneld uitbouwen fietssnelwegennetwerk vanuit het basispakket Realisatie van F72: • Realisatie fietstunnel Havenlaan	Q	X	X	X	X	Provincie Limburg	MOW Limburg, Diepenbeek	€ €
8	Versneld uitbouwen fietssnelwegennetwerk vanuit het basispakket Realisatie van F702 Cordaroute: • Tracéstudie aanleg fietssnelweg via de Corda Campus	Q	X	X	X	X	Provincie Limburg	MOW Limburg, Hasselt	€ €
9	Versneld uitbouwen fietssnelwegennetwerk vanuit het basispakket Realisatie van F74: • Heraanleg, verbreding van de fietsinfrastructuur en beveiliging van 32 kruisingen met het autoverkeer • Fietstracé van de spoorwegbrug naar de Blookstraat • Tracéstudie Hasselt - Zonhoven	Q	X	X	X	X	Provincie Limburg	MOW Limburg, AWV, De Lijn, Zonhoven, Houthalen-Helchteren, Peer, Hechtel-Eksel, Pelt, Hamont-Achel, Hasselt, DWV	€ €
10	Versneld uitbouwen fietssnelwegennetwerk vanuit het basispakket Realisatie van F71 - IJzeren Rijnroute: • Deeltracé Kristalpark tot Hoeverdijk + Hoeverdijk - Astridlaan	Q	X	X	X	X	Provincie Limburg, Infrabel	MOW, AWV, Pelt, Lommel, ANB, Balen, Mol	€ €
13	Versneld uitbouwen fietssnelwegennetwerk vanuit het basispakket Realisatie van F76: • Aanleg fsw van Spurkerweg t.e.m. Kapelstraat • Aanleg tunnel en rotonde Hasseltsestraat • Reconversie Fordsite	Q	X	X	X	X	Stad Bilzen, Infrabel, De Vlaamse Waterweg	MOW Limburg, Provincie Limburg, Bilzen, Genk	€ €
14	Versneld uitbouwen fietssnelwegennetwerk vanuit het basispakket Realisatie van F76: • Bilzersteenweg - Station Tongeren	Q	X	X	X	X	Tongeren	Provincie Limburg, MOW Limburg, Infrabel, NMBS, AWV	€ €
15	Versneld uitbouwen fietssnelwegennetwerk vanuit het basispakket Realisatie van F77: • Realisatie fietssnelweg op terrein • Heraanleg fietsoverstekten	Q	X	X	X	X	Tessenderlo, Ham	MOW Limburg, Provincie Limburg, AWV, Diest, Leopoldsburg, Tessenderlo	€ €
16	Versneld uitbouwen fietssnelwegennetwerk vanuit het basispakket Realisatie van F21: • Aanpak knelpunten langsheen fietssnelweg samen met Vervoerregio Leuven (studie) • Aanleg fietsverbinding tussen Stayen en Brustem	Q	X	X	X	X	AWV, Sint-Truiden	MOW Limburg, Provincie Limburg	€ €
18	Versneld uitbouwen fietssnelwegennetwerk vanuit het basispakket Realisatie F791: • Aanleg fietsverbinding tussen station en Kevie	Q	X	X	X	X	Tongeren	Provincie Limburg, MOW Limburg	€ €
19	Verdere uitbouw van het fietssnelwegennetwerk Haalbaarheidsstudie van deze tracés i.k.v. verdere uitrol van het fietssnelwegennetwerk: • F722 Voeren- Lixhe-Maastricht • F105 Geel – Leopoldsburg • F79 Fruitspoor	Q	X	X	X	X	Provincie Antwerpen, Provincie Nederlands Limburg	MOW Limburg, Provincie Limburg, Infrabel, De Vlaamse Waterweg, Voeren, Riemst, Leopoldsburg, Hasselt, Bilzen, Diepenbeek, Tongeren, Sint-Truiden, Borgloon	€ €

MO2 Openbaar Vervoer

Het openbaar vervoernetwerk vormt de ruggengraat van het mobiliteitssysteem voor middellang en lange verplaatsingen. Om uit te groeien tot een dragend netwerk zijn snelle, betrouwbare en comfortabele verbindingen nodig. De beoogde snelheid is afhankelijk van de verplaatsingsafstand en het schaalniveau waarop de verbinding functioneert. We vertrekken daarom ook hier van de gelaagde opbouw. De vervoerregio wenst dan ook een sterke ruggengraat uit te bouwen die zal zorgen voor snelle en frequente verbindingen tussen regionale kernen. De ruggengraat zal gevormd worden door de treinverbindingen op zowel internationaal als interregionaal niveau en de spartacuslimijnen op zowel interregionaal als regionaal niveau. Om snel van A naar B te gaan op regionaal niveau, bestaat het regionaal busnet. Dit busnet dient ook als belangrijkste feeder naar de ruggengraat.

	Fase	Kansrijk en aantrekkelijk	Toeristisch en recreatief	Over de grenzen	Gezond en duurzaam	Slim en innovatief	Logistiek en welverwend	Trekkert(s)	Partner(s)	Kosteninschatting
Korte termijn (<3 jaar)										
32	Onderzoek naar grensoverschrijdende treinverbinding Noord-Limburg Weert Onderzoek naar een grensoverschrijdende treinverbinding Pelt - Weert	X	X	X	X	X	X	België / Nederland	Infrabel, NMBS, De Lijn, AWW, dOMG, Pelt, andere betrokken steden en gemeenten en gemeentegrensoverschrijdende partners	€ €
33	Onderzoek station Halen Onderzoek door NMBS en onderzoek naar ruimtelijke inpasbaarheid	Q	X	X	X	X	X	NMBS	MOW, dOMG, Infrabel, De Lijn, AWW, Halen	€ €
34	Spartacus lijn 1 Hasselt - Maastricht De voorziening moet gelijkwaardig zijn aan een tram met frequentie (4x/u) van station tot station. Een eigen bedding is van uiterst belang. Dit alles om concurrentieel te zijn ten opzichte van de auto.	Q	X	X	X	X	X	De Werkvennootschap	De Lijn, dOMG, MOW, NMBS, Infrabel AWW, betrokken steden en gemeenten Hasselt, Bilzen Diepenbeek, Lanaken, grensoverschrijdende partners - Maastricht	€ €
35	Spartacus lijn 2 Hasselt - Maasmechelen De voorziening moet gelijkwaardig zijn aan een tram met frequentie (4x/u). Een eigen bedding is van uiterst belang. Dit alles om concurrentieel te zijn ten opzichte van de auto.	Q	X	X	X	X	X	De Werkvennootschap	De Lijn, dOMG, MOW, NMBS, Infrabel, AWW, betrokken steden en gemeenten Hasselt, Diepenbeek, Genk, Maasmechelen	€ €
37	HOV Maaseik - Lanaken De verbinding tussen Maaseik en Lanaken lijkt kansrijk om in te zetten als hoogwaardige openbaar vervoerslijn. Haalbaarheidsonderzoek van deze verbinding moet in eerste instantie uitgevoerd worden.	Q	X	X	X	X	X	De Lijn	MOW, NMBS, Infrabel betrokken steden en gemeenten Maaseik, Maasmechelen, Lanaken, Dilsen-Stokkem, grensoverschrijdende partners	€ €
38	HOV Hasselt/Genk - Antwerpen HOV-verbinding over de autosnelweg	Q	X	X	X	X	X	Provincie Antwerpen, Limburg	Betrokken steden en gemeenten, MOW Limburg, MOW Antwerpen, De Lijn, AWW	€ €

39	Grensoverschrijdende regionale busverbindingen *Onderzoek naar de haalbaarheid van de grensoverschrijdende buslijnen: • Pelt-Eindhoven • Roermond-Maaseik • Maasmechelen-Sittard • Lanaken-Maastricht	Q	X	X	X	X	X	X	De Lijn	MOW, Infrabel betrokken steden en gemeenten, grensoverschrijdende partners, (Hermes & Arriva)	€ €
40	Frequentieverhoging regionale busverbindingen Frequentieverhoging op alle lijnen die voorzien zijn op regionaal niveau. De Vervoerregio wil streven naar een halfuur frequentie voor deze lijnen.	Q	X	X	X	X	X	X	De Lijn	MOW, betrokken steden en gemeenten, AWW	€ €
41	Grensoverschrijdende interlokale busverbinding Verbinding Bree - Weert	Q	X	X	X	X	X	X	De Lijn	Arriva, MOW, betrokken steden en gemeenten	€
42	Interlokaal OV-Net Op interlokaal niveau worden er enkele buslijnen toegevoegd als feeder naar de ruggengraat op regionaal niveau: • Verbinding tussen Lommel – Pelt – Hamont-Achel • Verbinding tussen Pelt en Peer • Verbinding tussen Houthalen-Helchteren en Ham • Verbinding tussen Zonhoven en Beringen • Verbinding tussen Genk en Maaseik • Verbinding tussen Genk en Hasselt via de N75 • Verbinding tussen Diepenbeek en Tongeren (richting Wallonië) • Verbinding tussen Bilzen en Tongeren • Verbinding tussen Riemst en Voeren • Verbinding tussen Hasselt – Alken – Sint-Truiden en Gingelom • Verbinding tussen Alken en Borgloon via Wellen • Verbinding tussen Lommel en Nederland via Luyksgestel	Q	X	X	X	X	X	X	De Lijn	MOW, betrokken steden en gemeenten, AWW	€ €
43	Onderzoek naar haalbaarheid / exploitatie van rechtstreekse verbinding tussen Hasselt en Lommel Op vraag van de stad Lommel wordt de haalbaarheid van een extra verbinding tussen Hasselt en Lommel onderzocht.	Q	X	X	X	X	X	X	DWV	De Lijn, Lommel, MOW	€
44	Evaluatie van Basisbereikbaarheid	Q	X	X	X	X	X	X	MOW	De Lijn, NMBS, TTb, betrokken steden en gemeenten	€ €
45	Uitrol reeds geselecteerde VOM-projecten De reeds geselecteerde VOM-projecten worden uitgevoerd op terrein.	Q	X	X	X	X	X	X	De Lijn (of MOW Limburg)	MOW Limburg, NMBS, Vlaamse Mobiliteitscentrale, betrokken steden en gemeenten	€ €
46	Evaluatie van VOM-projecten Het jaarlijks evalueren van de VOM-projecten, noodzaak aan extra projecten, het schrappen van projecten wordt geëvalueerd op basis van de vraag	Q	X	X	X	X	X	X	MOW Limburg (VRR) (of De Lijn)	De Lijn, NMBS, Vlaamse Mobiliteitscentrale, betrokken steden en gemeenten	€ €

	Fase	Kansrijk en aantrekkelijk	Toeristisch en recreatief	Over de grenzen	Gezond en duurzaam	Slim en innovatief	Logistiek en welvend	Trekker(s)	Partner(s)	Kosteninschatting
47	Onderzoek naar potentieel bijkomende VOM-projecten Adhv de vraag naar VOM kijken of er voldoende potentieel is om extra projecten te lanceren zoals extra busjes, bijkomende VOM-fietsen (hoeveelheden bij bestaande locaties of nieuwe locaties)	Q	X	X	X	X	X	MOW Limburg (VRRR) (of De Lijn)	De Lijn, NMBS, Vlaamse Mobiliteitscentrale, betrokken steden en gemeenten	€ €
48	Opstart Limburgs programma doorstroming OV Doorstromingsknelpunten van het openbaar vervoer oplossen op terrein	🔑	X	X	X	X	X	De Lijn	Betrokken steden en gemeenten, AWV, MOW	€ € € € €
51	100% toegankelijke nieuwe voertuigen zowel voor VOM als voor reguliere lijnen	🔑	X	X	X	X	X	De Lijn, NMBS	MOW	€ € € € €
52	Bereikbaarheid verbeteren aan haltes voor OV Bereikbaarheid voor actieve weggebruiker van haltes voor openbaar vervoer die niet onder de hoppinpunten vallen	🔑	X	X	X	X	X	Betrokken steden en gemeenten, AWV	De Lijn, Inter	€ € € €
54	Uitvoeren Masterplan Toegankelijke halteinfrastructuur Toegankelijkheid van haltes voor openbaar vervoer die niet onder de hoppinpunten vallen	🔑	X	X	X	X	X	Betrokken steden en gemeenten, AWV	De Lijn, Inter	€ € € €
Middellange termijn (tussen de 3-6jaar)										
36	Spartacus lijn 3 Hasselt - Noord-Limburg De Vlaamse Regering heeft het voorkeursbesluit definitief vastgesteld. Er komt een elektrische trambus tussen Noord-Limburg en Hasselt. De Vervoerregio vraagt om de voorziening gelijkwaardig uit te voeren aan een tram, waarbij een eigen bedding van uiterst belang is. Dit alles om concurrentieel te zijn ten opzichte van de auto.	Q	X	X	X	X	X	De Werkverenootschap	De Lijn, dOMG, MOW, NMBS, Infrabel betrokken steden en gemeenten Hasselt, Pelt, Zonhoven, Peer, Houthalen-Helchteren, Hechtel-Eksel, Lommel	€ € € €
Lange termijn (>6 jaar)										
31	Frequentieverhoging trein - onderzoek Onderzoek in kader van elk nieuw transportplan in functie van de infrastructurale en budgettaire mogelijkheden.	🗨️	X	X	X	X	X	NMBS	MOW, Infrabel, De Lijn, betrokken steden en gemeenten	€ € € €
Continu										
49	Afstemming verknoping tussen bus en trein op nieuwe dienstregelingen	🔑	X	X	X	X	X	De Lijn, NMBS		€ €
50	Advies naar vervoersplan NMBS, stationsomgevingen en overstapfaciliteiten De mogelijkheid om advies te kunnen geven op het nieuwe vervoersplan via de vervoerregioraad.	🔑	X	X	X	X	X	VRRR	MOW, De Lijn, AWV, DWV, DVW, betrokken steden en gemeenten, Provincie, Dep. Omgeving	
53	Belangrijkste haltes uitrusten met realtime bedieningstijden De huidige infofiches zijn niet voor iedereen toegankelijk. Het is van belang om te streven naar realtime bedieningstijden.	🔑	X	X	X	X	X	De Lijn	Betrokken steden en gemeenten, AWV	€ €

MO3 Wegennet

De optimalisatie van het hoofd-, regionaal en interlokaal wegennet zorgt voor een verhoogde verkeersveiligheid en een robuustere verkeersstructuur. Deze dragende structuur vormt ook de ruggengraat voor het vrachtroutenetwerk. Het is vooral de bedoeling om het niet-lokale auto- en vrachtverkeer van lokale wegen te verschuiven naar veiligere en beter uitgeruste wegen. Daarom gaat de optimalisatie van de dragende structuur gepaard met een gebiedsgerichte aanpak van het lokaal wegennet. Via maatregelen zal sluipverkeer worden geweerd en de leef- en verblijfskwaliteit in kernen en woonwijken worden verhoogd.

	Fase	Kansrijk en aantrekkelijk	Toeristisch en recreatief	Over de grenzen	Gezond en duurzaam	Slim en innovatief	Logistiek en welvend	Trekker(s)	Partner(s)	Kosteninschatting
Korte termijn (<3 jaar)										
55	Optimalisatie hoofdwegennet - Realisatie spitsstroken E313 van Lummen tot Hasselt-Oost en van Beringen tot Ham (beslist beleid) De aanleg van spitsstroken is momenteel in onderzoek. De uitvoering ervan wordt op korte termijn gepland. MER-procedure is lopende.	🔍					AWV	MOW, betrokken steden en gemeenten, Vlaamse regering, Provincie Limburg	€ €	
56	Optimalisatie hoofdwegennet - Realisatie derde rijstrook E314 van Zolder tot Genk (beslist beleid) De aanleg van een derde rijstrook is in onderzoek. De uitvoering ervan wordt op korte termijn gepland. MER-procedure is lopende.	🔍					AWV	MOW, betrokken steden en gemeenten, Vlaamse regering, Provincie Limburg	€ €	
58	Optimalisatie omleidingsweg N78 te Maasmechelen (beslist beleid) De omvorming van de oostelijk ontsluitingsweg naar omleidingsweg (hogere capaciteit en hogere veiligheid) van de N78 ten gevolge van de downgrading van de Rijksweg in Maasmechelen centrum en HOV-verbinding Hasselt - Maasmechelen.	🔍	X		X		DWV	MOW, AWV, Maasmechelen, Provincie Limburg	€ €	
59	Noordoostelijke omleidingsweg Tongeren Fase 2 (beslist beleid) Het tweede gedeelte (fase 2), tussen de Baversstraat en de Maastrichtersteenweg, wordt ten vroegste vanaf 2023 aangelegd. Het eerste gedeelte tussen de Bilzersteenweg en de Baversstraat via de bestaande Molenweg is reeds uitgevoerd en geopend.	🔍	X		X		AWV	MOW, Tongeren, Provincie Limburg	€ €	
60	Zuidoostelijke omleidingsweg Tongeren (beslist beleid) De toekomstige Zuidoostelijke Omleidingsweg zal de verbinding maken tussen de Maastrichtersteenweg enerzijds en industriezone Overhaam en Luikersteenweg anderzijds.	🔍	X		X		AWV	MOW, Tongeren, Provincie Limburg	€ €	
62	Vervangen spoorwegovergang te Bilzen (beslist beleid) Er worden zeven overwegen afgeschaft in Bilzen voor gemotoriseerd verkeer: Molenstraat, Nijverheidsstraat, Laarstraat, Boomstraat, Rooi, Laakstraat en de N2.	🔍	X	X	X	X	Infrabel	AWV, Bilzen, MOW, DWV, De Lijn, Provincie Limburg	€ €	

63	Optimalisatie hoofdwegennet - Doortrekking N71 tussen Pelt en Weert Studie naar doortrekking van de N71 waarbij de kern Hamont ontlast worden van doorgaand (zwaar) verkeer.	🔍	X		X	X		AWV	MOW, dOMG, Pelt, Hamont-Achel, Lommel, Vlaamse regering, De Lijn, Provincie Limburg	€ €
67	Optimalisatie spoorwegovergangen te Pelt inclusief ontsluiting Campus Noord Studie voor nieuwe stationsomgeving Overpelt en passende alternatieven voor de spoorwegovergangen in de gemeente Pelt	🔍	X	X		X		Pelt	DWV, AWV, MOW, De Lijn, Infrabel, NMBS, Provincie Limburg	€ €
68	Optimalisatie spoorwegovergangen te Lommel Optimalisatie van de spoorwegovergang te Lommel station, met name een ondertunneling van de spooroverweg ter hoogte van het station van Lommel.	🔍	X	X		X		TucRail, Infrabel	AWV, MOW, Lommel, De Lijn, Provincie Limburg	€ €
69	Problematiek rondom station Leopoldsburg aan te pakken De verhoging van de frequentie zowel op het spoor als voor de bussen vormt een probleem in de stationsomgeving van Leopoldsburg. Er dient een stap gezet te worden richting oplossingen voor deze omgeving.	🔍	X	X		X	X	Leopoldsburg met ondersteuning van de VVR	AWV, De Lijn, NMBS, Infrabel, MOW, Provincie Limburg	€ €
70	Optimalisatie hoofdwegennet - Realisatie N74 - Noord-Zuidverbinding Het voorkeursbesluit werd definitief vastgesteld. Er komen twee tunnels onder de Grote Baan in Houthalen-Helchteren. Nu wordt verder gewerkt naar een concreet en uitvoerbaar project en de verwervingsprocedure start op.	🔍	X	X	X	X	X	DWV	MOW, AWV, De Lijn, Hasselt, Peer, Pelt, Hechtel-Eksel, Houthalen-Helchteren, Hamont-Achel, Zonhoven, Lommel, Provincie Limburg	€ €
74	Optimalisatie van de aansluiting tussen de N74 en de N69 in Nederland De aansluiting tussen de N74 en de N69 dient geoptimaliseerd te worden.	🔍	X	X	X	X	X	AWV, Nederlandse overheid	Lommel, Nederland, MOW, De Lijn, Provincie Limburg, Provincie Limburg	€ €
80	Optimalisatie van regionale en interlokale wegen - Onderzoek leefbaarheids gordel Leopoldsburg Studie leefbaarheids gordel rondom Leopoldsburg	🔍	X	X	X	X	X	AWV, Leopoldsburg, Provincie	MOW, dOMG, Leopoldsburg, De Lijn, Provincie Limburg	€ €
81	Optimalisatie van regionale en interlokale wegen - Onderzoek omleidingsweg Maaseik Er is nood aan een noordelijke omleidingsweg in Maaseik. Studie moet uitwijzen of een omleidingsweg op deze locatie voorzien kan worden.	🔍	X	X	X	X	X	Maaseik	MOW, dOMG, AWV, De Lijn, Provincie Limburg	€ €
82	Optimalisatie van regionale en interlokale wegen - Onderzoek omleidingsweg Herk-de-Stad Optimalisatie van de oostelijke omleidingsweg in Herk-de-Stad.	🔍	X	X	X	X	X	Herk-de-Stad	MOW, dOMG, AWV, De Lijn, Provincie Limburg	€ €
83	Optimalisatie van regionale en interlokale wegen - Onderzoek omleidingsweg Smeermaas Er is nood aan een zuidelijke omleidingsweg in Smeermaas. Studie moet uitwijzen of een omleidingsweg op deze locatie voorzien kan worden.	🔍	X	X	X	X	X	AWV	Lanaken, dOMG, MOW, Nederland, De Lijn, Provincie Limburg	€ €
84	Uitbreiden van slimme lichtenregeling Verdere uitrol van het programma mobilidata met aandacht voor alle modi en de nieuwe wegencategorisering, OV, FSW, ...uitvoering	🔍	X	X	X	X	X	Mobilidata	MOW Vlaanderen, AWV, MOW Limburg, Provincie Limburg	€ €

		Fase	Kansrijk en aantrekkelijk	Toeristisch en recreatief	Over de grenzen	Gezond en duurzaam	Slim en innovatief	Logistiek en welvarend	Trekker(s)	Partner(s)	Kosteninschatting
85	Interlokale mazen Onderzoek naar mogelijk maatregelen en oplossingenmenu voor verkeerswerende maatregelen. Gebiedsgerichte aanpak van het lokaal wegennet om het ongewenst doorgaand verkeer te ontmoedigen en te sturen naar het dragend wegennet. Opportuniteiten voor ontharding, opwaardering en vergroening ruimte.	🔍	x	x	x	x	x	x	MOW, Steden en gemeenten	MOW, De Lijn, AWV, Provincie Limburg	€ €
87	Interlokaal wegennet Opstart van intergemeentelijke samenwerking per maas	🔍	x	x	x	x	x	x	MOW, Steden en gemeenten	MOW, De Lijn, AWV, Provincie Limburg	€ €
88	Maximaal clusteren van laadvoorzieningen op strategische locaties. Opmaak transitiegericht afwegingskader voor uitbouw van elektrificatie laadinfrastructuur voor personenwagens (en vrachtwagens) Het is aangewezen om de uitbouw van deze laadinfrastructuur toekomstbestendig te maken. Voor elektrische laadvoorzieningen zou het principe dat de vervoerregio hanteert kunnen zijn dat ze maximaal geclusterd worden in bv. buurtparkings. Zo kan de elektrificatie van het wagenpark een hefboom zijn om ons ruimtegebruik te reorganiseren. DOMG en VMM (lucht en klimaat) evt. betrekken als de actie het "lokale niveau" overstijgt.	🔍	x	x	x	x	x	x	Steden en gemeenten	MOW, AWV, Provincie Limburg	€ €
89	Inzetten op maximale elektrificatie van het wagenpark	🔍	x	x	x	x	x	x	Vlaamse Overheid	MOW, steden en gemeenten, Provincie Limburg	
Middellange termijn (tussen de 3-6jaar)											
57	Optimalisatie snelwegcomplexen Aanpassen snelwegcomplexen E313 ikv veiligheid en economische ontsluiting (Ham, Beringen, Hasselt-Oost, Diepenbeek)	🔍						x	AWV	MOW, betrokken steden en gemeenten, betrokken industriegebieden, Provincie Limburg	€ €
61	Vernieuwing van de N76 ter hoogte van de N2 te Diepenbeek (beslist beleid) Deze studie is de tweede fase van het globaal project van het beveiligen van de aansluiting van de N76 en de N2/ nieuwe omleidingsweg. Het gaat hier hoofdzakelijk over het beveiligen van de ontsluiting van de Katteweidelaan.	🔍						x	AWV	MOW, Diepenbeek, Provincie Limburg	€ €
64	Optimalisatie hoofdwegennet - Doortrekking N71 tussen Pelt en Weert Doortrekking en aansluiting N74 waarbij de kern Pelt ontlast wordt van doorgaand (zwaar) verkeer.	🔍	x		x	x		x	AWV	Pelt, Vlaamse Regering, Provincie Limburg	€ €
66	Optimalisatie hoofdwegennet - Realisatie N71 op grondgebied Lommel en Pelt Verdere uitwerking streefbeeldstudie N71 inclusief aanleg tunnel kruising N71 x N746.	🔍						x	AWV	MOW, Hamont-Achel, Peer, Lommel, De Lijn, Provincie Limburg	€ €

71	Optimalisatie hoofdwegennet - Realisatie N76 tussen de E313 en de E314 ter hoogte van Lutselus Ter hoogte van Lutselus voldoet de N76 niet aan de opgelegde normen van Vlaamse Hoofdweg. Studie dient opgestart te worden. De leefbaarheid en de verkeersveiligheid is hierbij een belangrijk aandachtspunt.	🔍	x	x		x	x	x	AWV	MOW, De Lijn, Diepenbeek, Provincie Limburg	€ €
72	Optimalisatie N76 Oudsbergen Aanpassen infrastructuur ikv veiligheid, economische ontsluiting en fiets	🔍	x	x		x	x	x	AWV	MOW, De Lijn, betrokken steden en gemeenten, Provincie Limburg	€ €
73	Optimalisatie N76 Genk Studie naar oplossingen leefbaarheid N76 Studie	🔍	x	x		x	x	x	AWV	MOW, De Lijn, betrokken steden en gemeenten, Provincie Limburg	€ €
75	Optimalisatie hoofdwegennet - Realisatie N75 Studie naar mogelijke aanpassingen van de N75 in kader van de selectie als VHW	🔍						x	AWV	MOW, De Lijn, Dilsen-Stokkem, As, Genk, Provincie Limburg	€ €
77	Optimalisatie van regionale en interlokale wegen - Onderzoek leefbaarheidsgordel Wijchmaal Studie moet uitwijzen of een leefbaarheidsgordel rondom Wijchmaal een meerwaarde is	🔍	x	x	x	x	x	x	AWV	MOW, dOMG, Peer, De Lijn, Hechtel-Eksel, Provincie Limburg	€ €
78	Optimalisatie van regionale en interlokale wegen - Onderzoek leefbaarheidsgordel Kinrooi Studie moet uitwijzen of een leefbaarheidsgordel rondom Kinrooi een meerwaarde is	🔍	x	x	x	x	x	x	AWV	MOW, dOMG, Kinrooi, De Lijn, Provincie Limburg	€ €
79	Optimalisatie van regionale en interlokale wegen - Onderzoek leefbaarheidsgordel Lozen Studie moet uitwijzen of een leefbaarheidsgordel rondom Lozen een meerwaarde is	🔍	x	x	x	x	x	x	AWV	MOW, dOMG, Bocholt, De Lijn, Provincie Limburg	€ €
86	Downgraden van de N715 tussen Hechtel en Lommel De N715 krijgt een belangrijk functie voor de fietser. Er moet wel aandacht zijn voor het uitzonderlijk transport.	🔍	x	x	x	x	x	x	AWV	MOW, Hechtel-Eksel, Lommel, ANB, Pelt, Provincie Limburg	€ €
Lange termijn (>6 jaar)											
65	Optimalisatie hoofdwegennet - Realisatie N80 De N80 tussen Hasselt – Sint-Truiden wordt geselecteerd als Vlaamse Hoofdweg. Deze weg is deels uitgerust volgens de geldende principes. Vooral voor de kruisende zachte weggebruiker dienen nog aanpassingen doorgevoerd worden.	🔍						x	AWV	MOW, Hasselt, Alken, Sint-Truiden, Vlaamse regering, De Lijn, Provincie Limburg	€ €
Continu											
76	Uitrol van het dragend wegennetwerk, de regionale en interlokale wegen Projectmatig de inrichting van de regionale en interlokale wegen optimaliseren.	🔍						x	Steden en gemeenten, AWV	MOW, steden en gemeenten, Provincie Limburg	€ €

MO4 Hoppinpunten

Het is van groot belang om de uitbouw van de interregionale en regionale Hoppinpunten zo snel mogelijk te realiseren, samen met de lokale en de buurt Hoppinpunten. De kwaliteit en samenhang van het netwerk staat hierbij voorop. Die hangt samen met de uitbouw van Spartacus en de verknoping van fiets- en wandelroutes in de Hoppinpunten. Ter hoogte van de Hoppinpunt staat de kwaliteit en integrale toegankelijkheid van de publieke ruimte voorop. Aan elk Hoppinpunt worden veilige fietsenstallingen voorzien voor een toenemende variëteit aan fietsen met inbegrip van oplossingen voor het veilig stallen van vaak duurdere elektrische fietsen.

		Fase	kansrijk en aantrekkelijk	Toeristisch en recreatief	Over de grenzen	Gezond en duurzaam	Slim en innovatief	Logistiek en welvend	Trekker(s)	Partner(s)
Korte termijn (<3 jaar)										
91	Uitbouw van de regionale Hoppinpunten Houthalen Cuppensplein, Station Kiewit, Wijchmaal, Neerpelt Station Unieke verantwoordingsnota's zijn goedgekeurd, uitvoering is gepland op korte termijn.		x	x	x	x	x	x	Provincie	AWV, MOW, De Lijn, NMBS, S-Lim, Hasselt, Wijchmaal, Neerpelt
92	Uitbouw van de regionale Hoppinpunten Hechtel-Eksel en Pelt Unieke verantwoordingsnota's zijn goedgekeurd, uitvoering is gepland op korte termijn.		x	x	x	x	x	x	AWV	Provincie, MOW, De Lijn, NMBS, S-Lim, Hechtel-Eksel
93	Hoppinpunten Spartacus Lijn 1 De Werkvennootschap zal Spartacus lijn 1 verder uitwerken richting realisatie via een trambus waarbij maximaal ingezet wordt op een tracé van station tot station, de voorziene knooppunten worden aangedaan (station Hasselt, campus en station Diepenbeek, Bilzen en Lanaken) en de reeds uitgevoerde infrastructuurwerken optimaal worden benut. De inhoudelijke precisering oa inzake omschrijving van de hoppinpunten wordt verder uitgewerkt van zodra studieopdracht start.		x	x	x	x	x	x	DWV	MOW Limburg, betrokken gemeente, AWV, De Lijn
94	Hoppinpunten Spartacus Lijn 2 Binnen het HOV-HM-traject worden een aantal Hoppinpunten voorzien. Deze bevinden zich in verschillende fases. Voor fase 1 projecten zijn budgetten voorzien op het GIP en is de realisatie gepland in huidige legislatuur, voor fase 2 projecten worden de budgetten voorzien in volgende legislatuur. Realisatie is gepland in volgende legislatuur. Studie - concept: <ul style="list-style-type: none"> Hasselt Elfde Linie - Fase 1 project - UVN in opmaak Diepenbeek Campus - Fase 1 project - Projectnota in opmaak Genk Bosdel - Fase 2 project - Startnota in opmaak Genk Station - Fase 2 project - Startnota in opmaak Genk Synaps - Fase 2 project - Projectnota in opmaak Maasmechelen Gemeenteplein - Fase 2 project - startnota in opmaak Studie - uitvoering: <ul style="list-style-type: none"> Hasselt Station - (tijdelijke halte) - realisatie-ontwerp Maasmechelen Terhills - Fase 1 project - OVA in opmaak 		x	x	x	x	x	x	DWV	MOW Limburg, betrokken gemeente, AWV, De Lijn

95	Hoppinpunten Spartacus Lijn 3 Binnen het Complex Project Noord-Zuid Limburg (NZL) worden volgende punten gesuggereerd als Hoppinpunten. De definitieve vastlegging wordt opgenomen in het proces van het Complex Project NZL. <ul style="list-style-type: none"> Pelt-Knoop Noord Limburg (station Overpelt) - inter-regionaal Hechtel-Prijzenklopper - regionaal Helchteren-Centrum - lokaal Houthalen-Centrum - lokaal/regionaal Houthalen-Centrum Zuid - lokaal/regionaal Zonhoven Centrum - lokaal Zonhoven N72 - lokaal Hasselt Corda/Kievit - regionaal Hasselt Elfde Linie/Blauwe Boulevard - regionaal Hasselt Station - interregionaal 		x	x	x	x	x	x	DWV	MOW Limburg, betrokken gemeente, AWV, De Lijn
96	Uitrol hoppinpunten langs gewestwegen door AWV De gefaseerde uitrol van hoppinpunten op basis van een planning voor 2023-2024-2025, via combifonds, en na 2025		x	x	x	x	x	x	AWV	MOW Limburg, betrokken gemeente, De Lijn indien noodzakelijk
98	Onderzoek naar verdere uitbouw van lokale & buurt Hoppinpunten De selectie van lokale en buurthoppinpunten dient naar uitvoering verder onderzocht te worden.		x	x	x	x	x	x	Betrokken steden en gemeenten	MOW Limburg, AWV, De Lijn, NMBS
99	Onderzoek naar verbeterde fietsstallingen aan stations, hoppinpunten en spartacushaltes Het voorzien van beveiligde fietsenstallingen en fietskluisen.		x	x	x	x	x	x	MOW, betrokken steden en gemeenten	MOW Limburg, De Lijn, NMBS
100	Onderzoek naar overkoepelende organisatie van het aanbod aan beveiligde fietsenstallingen Er is nood aan een overkoepelend aanbod van beveiligde fietsenstallingen. Dit helpt de steden en gemeenten vooruit om de juiste keuzes te kunnen maken.		x	x	x	x	x	x	VVRR	Betrokken steden en gemeenten
104	Lokale ontsluiting hoppinpunten Hoppinpunten moeten een degelijke lokale ontsluiting kennen voor verschillende modi.		x	x	x	x	x	x	gemeenten	MOW Limburg, AWV, De Lijn, NMBS
105	Inventarisatie nieuwe ontwikkelingen en functionaliteiten Binnen de mobiliteitswereld veranderen er continu zaken. Zo is het belangrijk dat iemand inventariseert wanneer er nieuwe ontwikkelingen zijn, nieuwe mogelijkheden bij hoppinzuilen, nieuwe modi die toegevoegd kunnen worden en dergelijke meer.				x	x			MOW	MOW Limburg, betrokken gemeente, AWV, De Lijn

	Fase	Kansrijk en aantrekkelijk	Toeristisch en recreatief	Over de grenzen	Gezond en duurzaam	Slim en innovatief	Logistiek en welvarend	Trekker(s)	Partner(s)
--	------	---------------------------	---------------------------	-----------------	--------------------	--------------------	------------------------	------------	------------

Korte termijn (<3 jaar) en Middellange termijn (tussen de 3-6jaar)

90	Realisatie Hoppinpunten uit Unieke verantwoordingsnota De unieke verantwoordingsnota's werden reeds goedgekeurd door de Vervoerregioraad en kunnen nu in uitvoering gebracht worden: Beringen Station, Bilzen Station, Halte Dilsen Kruispunt, Genk Station, Kwaadmechelen Autosnelweg, Hasselt Dusartplein, Lanaken halte Cultureel Centrum, Leopoldsburg Station, Lommel Station, Maaseik halte Van Eycklaan, Halte Maasmechelen Centrum, Opglabbeek Industrieweg, Halte Peer Pol Kip, Pelt Interregionaal Hoppinpunt, Sint-Truiden Station, Tessenderlo Halte Kerk Eikelplein, Tongeren Station		x	x	x	x	x	x	AWV, Beringen, Bilzen, Dilsen-Stokkem, Genk, Ham, Hasselt, Lanaken, Leopoldsburg, Lommel, Maaseik, Maasmechelen, Oudsbergen, Peer, Pelt, Sint-Truiden, Tessenderlo, Tongeren	Beringen, Bilzen, Dilsen-Stokkem, Ham, Hasselt, Lanaken, Leopoldsburg, Lommel, Maaseik, Maasmechelen, Oudsbergen, Peer, Pelt, Sint-Truiden, Tessenderlo, Tongeren, AWW, De Lijn, NMBS, S-Lim
----	--	--	---	---	---	---	---	---	--	--

Middellange termijn (tussen de 3-6jaar)

97	Onderzoek naar verdere uitbouw van interregionale & regionale Hoppinpunten De selectie van interregionale en regionale hoppinpunten dient naar uitvoering verder onderzocht te worden.		x	x	x	x	x	x	MOW Limburg	Betrokken gemeente, AWW, De Lijn, NMBS, Provincie Limburg
----	--	--	---	---	---	---	---	---	-------------	---

101	Uitbouw van selectief aanbod Hoppinpunten met P+R Aanbod met een goede auto-ontsluiting in combinatie met een frequente en snelle OV-verbinding Om te vermijden dat er rond Hoppinpunten gelegen in kernen bijkomende parkeerdruk ontstaat, worden park & ridevoorzieningen enkel uitgebouwd op locaties die hier geschikt voor zijn omwille van een goede auto-ontsluiting in combinatie met een frequente en snelle OV-verbinding: Lommel Station, Overpelt Ziekenhuis, Neerpelt Station, Hamont-Achel, Regionaal Hoppinpunt Bree en Hechtel, Leopoldsburg Station, Beringen Station, Hasselt Station, Kiewit Station, Park H Hasselt, Genk Station, Regionaal Hoppinpunt Maaseik, Carpoolparking Maasmechelen, Regionaal Hoppinpunt Lanaken, Tongeren Station, Sint-Truiden Station, Alken Station, Carpoolparking Houthalen.		x	x	x	x	x	x	MOW Limburg, Lommel, Pelt, Hamont-Achel, Bree, Hechtel-Eksel, Leopoldsburg, Beringen, Hasselt, Genk, Maaseik, Maasmechelen, Lanaken, Tongeren, Sint-Truiden, Alken, Houthalen (De Werkvenootschap)	De Lijn, AWW, NMBS
-----	--	--	---	---	---	---	---	---	--	--------------------

Continu

102	Bijhouden bestaande hoppinpunten Er dient altijd een goed overzicht te zijn over welke hoppinpunten er zijn en welke categorie deze hebben. Dit kan best zowel via een lijst als op kaart weergegeven zijn.		x	x		x	x		MOW Limburg	AWV, dOMG, VMM
-----	---	--	---	---	--	---	---	--	-------------	----------------

103	Opvolgen raamovereenkomst S-Lim S-Lim heeft een raamovereenkomst waarbij gemeenten in Limburg zaken kunnen afnemen. Hier valt ook de digitale zuil onder. Dit moet opgevolgd worden.						x		MOW Limburg	AWV, De Lijn, steden en gemeenten
-----	--	--	--	--	--	--	---	--	-------------	-----------------------------------

MO5 Vracht & Logistiek

Limburg is als vervoerregio reeds goed multimodaal ontsloten. Die troef blijven we ook in de toekomst versterken door bestaande multimodale knopen verder te bestendigen en het gebruik ervan waar mogelijk uit te breiden. Watergebonden bedrijventerreinen moeten maximaal ingezet worden om watergebonden bedrijvigheid te faciliteren. We blijven werken aan het wegwerken van infrastructurele bottlenecks in het spoor- en binnenvaartnetwerk. Het regionale vrachtroutenetwerk vormt de basis waarop lokale vrachtroutes - afgestemd over de gemeentegrenzen heen - kunnen aantakken. Om het gewenste gedrag te bekomen volstaat enkel het aanduiden van het netwerk niet: we maken werk van een aangepaste weginrichting, bekijken hoe en waar we bijkomend kunnen inzetten op vrachtsturende, -milderende en -werende maatregelen en stemmen het Limburgse voorstel af met de omliggende regio's en de kilometerheffing. Aanvullend aan het Europese en Vlaamse beleid rond vrachtwagenparkeren zetten binnen onze eigen regio in op het sensibiliseren en responsabiliseren van bedrijven en werken ook een regionaal beleid rond vrachtwagenparkeren uit.

	Fase	Kansrijk en aantrekkelijk	Toeristisch en recreatief	Over de grenzen	Gezond en duurzaam	Slim en innovatief	Logistiek en welvend	Trekker(s)	Partner(s)
Korte termijn (<3 jaar)									
106	Bestendigen en verder ontwikkelen van bestaande multimodale knopen De vervoerregio beschikt reeds over een uitgebreid netwerk aan multimodale knopen. Om de modal shift richting spoor en binnenvaart ook op langere termijn alle kansen te geven, houdt de vervoerregio contact met de uitbaters van de multimodale knopen en bekijkt samen met hen welke acties eventueel ondernomen moeten worden om het voortbestaan en de groei van de multimodale knopen te garanderen. Deze studie werd opgeleverd in juli 2022.	🔍		x	x	x	x	MOW	DVW, Infrabel, POM, DOMG, lokale besturen, VOKA, Provincie Limburg
107	Onderzoeken mogelijkheden uitbreiding gebruik multimodale knopen Onderzoek naar mogelijkheden open acces maken van terminals. Blijvend stimuleren van gebruik in concessie gegeven kaaimuren door derden (in zoverre combineerbaar met de eigen activiteiten van de concessionaris) via concessievoorwaarden, PPS-voorwaarden en actieve benadering. Blijvend sensibiliseren van modal shift bij bedrijven.	🔑			x	x	x	DVW	POM, Voka, Multimodaal, Vlaanderen(?)
111	Implementatie van de mogelijkheden van stads- of regionale distributie en last-mile beleving binnen heel de VVR Limburg Onderzoeken of en onder welke voorwaarden de principes van stadsdistributie breder toepasbaar zijn binnen heel de VVR Limburg	🔑				x		MOW	lokale besturen, POM, Voka, DVW(?), Provincie Limburg
115	Vertaling naar de praktijk van studie combineerbaarheid watergebonden overslag en fietsers. Er werd een studie uitgevoerd naar de mogelijkheden om overslag thv kaaimuren en passerende fietsers op de jaagpaden te combineren. In deze actie worden de leerlessen uit deze studie omgezet naar de praktijk.	🔑	x					DVW	MOW, Provincie, lokale besturen, fietsersbond(?)

116	Blijvend inzetten op het wegwerken van infrastructurele bottleneck Blauwe Kei	🔍						x	DVW	MOW, POM/provincie, DOMG, lokale besturen	
120	Faciliteren van opmaak VRN op intergemeentelijk en lokaal niveau adhv indeling in kamers Na de opmaak van het RMP dient het VRN verder opge- maakt te worden op zowel intergemeentelijk als lokaal niveau.	🔍						x	MOW	AWV en lokale besturen, Provincie Limburg	
121	Onderzoek naar mogelijke maatregelen en oplossingenmenu voor verkeerswerende maatregelen ter uitbouw van de interlokale mazen. De uitbouw van interlokale mazen vraagt om door- dachte maatregelen op lokaal niveau. Om een slimme keuze te maken is het wenselijk in kaart te brengen wat alle opties zijn, wat hun impact is op het mobiliteits- systeem en wat de eventuele financiële implicaties zijn. De mazen hebben zowel een impact op het personen- vervoer, het vrachtvervoer en het vrachtwagenparke- ren binnen de gemeentes.	🔍	x					x	MOW	AWV, lokale besturen, MOW Vlaanderen, Provincie Limburg	
122	Bepaling van lokale vrachtroutes binnen regionale/ interlokale mazen Lokale besturen zijn verantwoordelijk voor de selec- tie van lokale vrachtroutes. Zij takken hierbij zo snel mogelijk aan op het hogere vrachtroutenetwerk dat de vervoerregio heeft uitgetekend. De lokale besturen stemmen per regionale/interlokale maas hun lokale vrachtroutes onderling af.	🔍						x	lokale besturen	MOW, AWV	
124	Ontwikkeling kader rond routing niet- reguliere vrachtstromen Naast de reguliere vracht bevinden zich ook andere stro- men op de weg die mogelijk op een gecoördineerde manier gestuurd dienen te worden. We denken dan aan landbouwvoertuigen en langere en zwaardere voertuigen (LZV's).	🔍						x	x	MOW	AWV, lokale besturen, MOW Vlaanderen, Provincie Limburg
126	Vlaanderen adviseren in de afstemming tussen kilometerheffing en vrachtroutenetwerken Het systeem van kilometerheffing en de vrachtroute- netwerken zijn nog niet (volledig) op elkaar afgestemd. Het is eenduidiger wanneer de kilometerheffing laag of onbestaande is op wegen waar vracht gefaciliteerd wordt (VRN) en hoger waar enkel bestemmingsvracht- verkeer gewenst is.	🗨️						x		MOW	lokale besturen, AWV, MOW Vlaanderen, transportsector(?), Provincie Limburg
128	Uitwerken van een regionaal beleid rond vrachtparkeren kaderend binnen het Europese en Vlaamse beleid.	🔍	x						x	MOW	AWV, lokale besturen, DOMG, Provincie Limburg
Korte termijn (<3 jaar) en Lange termijn (>6 jaar)											
119	Veilige en efficiënte aansluiting van terminals op het vrachtroutenetwerk garanderen Voorzien in aansluiting op regionale VRN van regionale logistieke knopen. Lokale bedrijvigheid via aansluiting op lokaal VRN aantakken op hoger VRN.	🔑							x	AWV, MOW	lokale besturen, Provincie Limburg

Fase	kansrijk en aantrekkelijk	Toeristisch en recreatief	Over de grenzen	Gezond en duurzaam	Slim en innovatief	Logistiek en welverand	Trekker(s)	Partner(s)
------	---------------------------	---------------------------	-----------------	--------------------	--------------------	------------------------	------------	------------

Lange termijn (>6 jaar)

108	Aan terminals laadpunten voorzien voor elektrische vrachtwagens. Het elektrificeren van de vrachtwagenvloot ook vanuit de terminalzijde ondersteunen. Terminaluitbaters maar ook andere bedrijven kunnen gebruik maken van Vlaamse Middelen in het kader van Clean Power for Transport. Met het actieplan 'Clean Power for Transport (CPT)' wil de Vlaamse overheid inzetten op de omschakeling naar zero-emissievoermiddelen en voermiddelen aangedreven door alternatieve brandstoffen. Ter uitvoering van CPT wordt een projectsubsidie verleend voor een aantal thema's rond laadinfrastructuur via jaarlijkse oproepen.						X	MOW(?)	DVW, (Infrabel), POM, lokale besturen, VOKA, terminaluitbaters, Provincie Limburg		
113	Spoorterminals binnen de regio (Genk Noord en de haven in Genk en Kristalpark) toekomstbestendig maken door treinen tot 740m te faciliteren.							X	MOW	Infrabel, terminaluitbaters, lokale besturen, Provincie Limburg	
113	Spoorterminals binnen de regio (Genk Noord en de haven in Genk en Kristalpark) toekomstbestendig maken door treinen tot 740m te faciliteren	🔍						X	MOW	Infrabel, terminaluitbaters, lokale besturen, Provincie Limburg	
116	Blijvend inzetten op het wegwerken van infrastructurele bottleneck Stop van Lozen	🔍						X	DVW	MOW, POM/provincie Limburg (BE), DOMG, lokale besturen, provincie Limburg (NL)	
123	Aanpassing wegen om het wegbeeld in overeenstemming te brengen met de rol binnen het VRN of de wegencategorisering. Bij de selectie van het VRN zijn delen van assen niet langer aangeduid als (doorgaand) vrachtraject (vb N73). Om het gewenste gedrag te bekomen, zal de weg heringericht moeten worden of bijkomende vrachsturende,-milderende of -werende maatregelen genomen moeten worden. Daarbij is het wel belangrijk dat herkomst- en bestemmingsvrachtverkeer steeds mogelijk blijft	🔑					X	AVW en lokale besturen	MOW, provincie(?), transportsector(?), VOKA(?), Unizo(?)		
Continu											
109	Samenwerking tussen multimodale terminals stimuleren om tot een volwaardig synchromodaal systeem te komen	🗨️					X	X	X	MOW	DVW, Infrabel, POM, lokale besturen, VOKA, Provincie Limburg

110	Blijvend inzetten op de rol als voorpost van de zeehavens. Regelmatig overleg tussen zeehavens en multimodale terminals in de vervoerregio beleggen om banden blijvend aan te halen, samenwerking te stimuleren en actief op zoek te gaan naar actiepunten ten voordele van een maximale modal shift. Dit wordt opgenomen binnen het havenoverleg door MOW en door het in de markt te zetten van specifieke calls.	🔑							X	MOW	DVW, Infrabel, POM, VOKA			
112	Dossier IJzeren Rijn op de Vlaamse en federale agenda blijven zetten Om continuïteit/ robuustheid in het spoornetwerk te garanderen en om het gebruik van spoor richting Zuid en Oost Europa aantrekkelijker te maken, is het belangrijk om blijvend in te zetten op de (her)ontwikkeling van de IJzeren Rijn. Kristalpark is een ideale locatie om een stop te voorzien op het Limburgs grondgebied.	🗨️							X		X	MOW	Infrabel, POM, DOMG, lokale besturen, VOKA, Euregio, Provincie Limburg	
118	Blijvend inzetten op innovatie in de binnenvaart VVR Limburg wenst een voortrekkersrol op te nemen inzake innovatie in de binnenvaart. Het biedt de ruimte om te experimenteren en lobbyt waar nodig bij hogere overheden voor financiële ondersteuning. Op alle Vlaamse waterwegen mogen proefprojecten inzake op afstand en autonoom varen worden geïnitieerd. De cel innovatie bekijkt en ondersteunt eveneens nieuwe ontwikkelingen.	Stimuleren							X	X		DVW	MOW, POM, VLAIO, VIL(?)	
125	Afstemming van vrachtroutenetwerken over de regiogrenzen heen. Samenleggen van alle VRN's op Vlaams niveau en zorgen dat ze op elkaar aansluiten.	🔑							X	X		MOW	MOW Vlaanderen	
20	Digitaliseren van aangepaste verkeerssituaties voor geactualiseerd routeadvies Wanneer op het terrein aanpassingen gebeuren die een invloed hebben op het traject van vrachtwagens, wordt dit gedigitaliseerd en gedeeld zodat de routeeringssoftware hiermee rekening kan houden.	🔑									X	X	MOW	AVW, lokale besturen, Provincie Limburg
21	Voorzien in voldoende regionale en lokale vrachtwagenparkings in uitvoering van het regionale beleid rond vrachtwagenparkeren Sensibiliseren en responsabiliseren van bedrijven binnen de regio om zelf in voldoende vrachtwagenparkings te voorzien in functie van de transportnaden (zowel voor eigen vloot als onderaannemers). Waar nodig aanvullend bijkomende gecentraliseerde parkings voorzien, op maat van de noden binnen het netwerk. Actief op zoek gaan naar financiële ondersteuning (Vb Europese subsidies) voor de realisatie van de bijkomende parkings.	🔑	X										Lokale besturen	MOW, lokale besturen, DOMG, AVW, Provincie Limburg



Ruimte

Het regionaal mobiliteitsplan is geen aanzet tot een ruimtelijk plan, maar kan wel vanuit het mobiliteitsbeleid het ruimtelijk beleid versterken om de doelstellingen van het BRV te realiseren.

	Fase	Kansrijk en aantrekkelijk	Toeristisch en recreatief	Over de grenzen	Gezond en duurzaam	Slim en innovatief	Logistiek en welvarend	Trekker(s)	Partner(s)
Continu									
1	Een doordacht locatie- en vergunningenbeleid uitvoeren in functie van woonverdichting in kernen, rekening houdend met knooppuntwaarde en voorzieningenniveau.		X		X	X		Vlaanderen, Provincie Limburg, steden en gemeenten	DOMG Provincie Limburg, MOW Limburg, steden en gemeenten
2	Een doordacht locatie- en vergunningenbeleid uitvoeren in functie van (grootschalige) kleinhandel rekening houdend met kernversterking, knooppuntwaarde en voorzieningenniveau.		X		X	X		Vlaanderen, Provincie Limburg, steden en gemeenten DOMG Provincie Limburg, MOW Limburg, steden en gemeenten	Oost-Limburg, Noord-Limburg, Zuid-West-Limburg
3	Een doordacht locatie- en vergunningenbeleid uitvoeren in functie van vrachtgenererende bedrijven op, of minstens in de nabijheid, van de logistieke hubs, rekening houdend met aantakking op de wegcategorisering en toegang tot het synchromodale netwerk.		X		X	X		Vlaanderen, Provincie Limburg, steden en gemeenten	DOMG Provincie Limburg, MOW Limburg, steden en gemeenten
4	Een doordacht locatie- en vergunningenbeleid uitvoeren in functie van het behoud van open ruimte waarbij versnippering en verlinting tegengegaan wordt. (Waar mogelijk wordt ontsnippering, ontharding, klimaatadaptatie en ontlinting gestimuleerd)		X		X	X		Vlaanderen, Provincie Limburg, steden en gemeenten	DOMG Provincie Limburg, MOW Limburg, steden en gemeenten
5	Een doordacht locatie- en vergunningenbeleid uitvoeren in functie van verplaatsingsgenererende attractiepolen in de nabijheid van hoppinpunten en duurzaam bereikbare locaties met aandacht voor de last mileverplaatsingen		X		X	X		Vlaanderen, Provincie Limburg, steden en gemeenten	DOMG Provincie Limburg, MOW Limburg, steden en gemeenten

6	Bij de aanleg en onderhoud van (nieuwe) infrastructuur worden kansen tot vergroening, ontharding, klimaatadaptatie en ontsnippering gegrepen (cfr. Blue Deal). Waar bijkomend ruimtebeslag en verharding niet kan vermeden worden, moet het tot een minimum beperkt worden en zouden tegelijkertijd onthardingskansen in de omgeving of andere plekken moeten benut worden.		X				X	X	Vlaanderen, Provincie Limburg, steden en gemeenten	DOMG Provincie Limburg, MOW Limburg, steden en gemeenten
7	Bij alle nieuwe ontwikkelingen wordt een fietstoets uitgevoerd rekening houdend met de fietsbereikbaarheid en de lokale fietsvoorzieningen.		X				X	X	Vlaanderen, Provincie Limburg, steden en gemeenten	DOMG Provincie Limburg, MOW Limburg, steden en gemeenten
8	Oprichten van een interbestuurlijk bovenlokaal overlegplatform om de samenhang tussen ruimte & mobiliteit te versterken en op regionale schaal afspraken te maken en initiatieven op te zetten (bijvoorbeeld ifv knooppuntontwikkeling).		X				X	X	dOMG	Provincie Limburg, MOW Limburg, steden en gemeenten

G1

Informereren & sensibiliseren: kinderen, scholieren en studenten

De -18-jarigen vormen de toekomstige motor voor de maatschappelijke verandering en hebben doorgaans nog meer duurzame gewoontes. Binnen deze doelgroep is de basis aanwezig om duurzaam mobiliteitsgedrag structureel te verankeren. Via informatie en sensibilisatie (sensibilisering) willen we deze doelgroep (en de ouders) nog meer aansporen, enthousiasmeren en aanzetten om zich op een duurzame manier te verplaatsen en een duurzame mental shift (zij moeten niet echt de shift maken) te maken.

	Fase	Kansrijk en aantrekkelijk	Toeristisch en recreatief	Over de grenzen	Gezond en duurzaam	Slim en innovatief	Logistiek en welvend	Trekker(s)	Partner(s)
1 Verkeerseducatie Informatiecampagnes en verkeersprojecten rond verkeerseducatie, verkeersveiligheid en zichtbaarheid in het verkeer aangevuld met ondersteunende & faciliterende acties zoals bijvoorbeeld STRAP-dag, Helm op Fluo Top, Mobiel Verkeerspark ... Doel: kinderen al vroeg stimuleren om zelfstandig te voet, met fiets of step naar school te komen.	🔑	X						Scholen en gemeenten (overkoepelend)	VSV, VVR, burgers, kinderen/jongeren, provincie, lokale politie, Fietsersbond, mediakanalen
2 Scholencampagnes Scholencampagnes actief ondersteunen vanuit de VVR door krachtenbundeling op niveau van de gemeenten en het opzetten van kennisdeling en ervaringsuitwisseling. Ondersteuning bij het indienen van subsidiedossiers.	🔑	X						Scholen, gemeenten	VVR, burgers, kinderen/jongeren, provincie, MOW
3 Verkeersveilige schoolomgevingen en routes voor zowel gemeente- als gewestwegen Inzetten op en actief informeren over verkeersveilige en toegankelijke schoolomgevingen en schoolroutes, zoals bv. Route2School (lagere school) en Jonge Wegwetters (secundair onderwijs), High Five	🔑	X		X				Gemeenten en schoolgemeenschappen	Route2School, Bataljong, Provincie, MOW, Mobiel21
4 Laagdrempelig aanbod kinderfietsen Voorzien van een laagdrempelig aanbod aan betaalbare kinderfietsen en doelgroepenfietsen. Bv. door middel van een fietsbib, Fietsdeal Iedereen op de Fiets, ter beschikking stellen van rolstoelfietsen	🔑	X		X				Gemeenten	Sociale economie, Scholen
5 Stimuleren modal shift jongeren Motiveren en stimuleren van jongeren om de fiets, step of OV te nemen (gamification/beloningssystemen, verdienen van buckies, schoolwedstrijden etc)	🔑	X		X				Gemeenten/provincie?	Scholen; burgers, kinderen/jongeren
6 Fiets- en voetpoolen Ondersteunen van fiets- en voetpoolen	🔑	X		X				Scholen en gemeenten (overkoepelend)	Burgers, Jeugdverenigingen, sportclubs, Gemachtigde Opzichters
7 Fietscultuur jongeren stimuleren Inspireren over het creëren van een fietscultuur voor jongeren/studenten (campagnes, fietsenstallingen, campuspas OV, deelmobiliteit, gadgets/branding...)	🔑	X		X				VVR samen met provincie?	Gemeenten, studenten, ouders en burgers

G2

Informereren & sensibiliseren: werknemers- én werkgeversaankpak

Het informeren en sensibiliseren van de werkende mensen (actieve bevolking) is erop gericht om enerzijds het aanbod aan duurzame alternatieven voor woon-werkverkeer sterker te ontwikkelen en anderzijds op het beïnvloeden van de vraag (minder verplaatsingen).

	Fase	Kansrijk en aantrekkelijk	Toeristisch en recreatief	Over de grenzen	Gezond en duurzaam	Slim en innovatief	Logistiek en welvend	Trekker(s)	Partner(s)
8 Stimuleren telewerk Sensibiliseren en ondersteunen van werkgevers om het aantal autokilometers van werknemers te beperken zoals het stimuleren van telewerken (incl. tegemoetkoming om thuiswerk mogelijk te maken).	🔑				X			Werkgevers- en werknemersorganisaties SERR Limburg	Werknemers en werkgevers
9 Mobiliteitscoördinatiecentrum Opzetten van een mobiliteitscoördinatiecentrum (cf. Slim naar Antwerpen, SPITS Gent): opzetten van een waaier aan diensten om modal shift bij werkgevers- en werknemers te realiseren • opmaak bedrijfsvervoersplannen, intro mobiliteitsbudget, ondersteuning bij locatiekeuze, parkeermanagement, groepsaankopen, opzetten van een testvloot, organiseren van opleidingen en netwerkevents	🔍		X	X	X	X		Provincie Limburg i.s.m. Vlaamse overheid (MOW) werkgeversorganisaties	Werkgevers, werknemers
10 First- en last-mile oplossingen voor werknemers en doelgroepgebruikers Het organiseren van first- en last mile oplossingen voor werknemers en doelgroepgebruikers bv. door de organisatie van een Marktplaats voor mobiliteit (voldoende ruim en gediversifieerd aanbod aan fietsenstallingen)	🔍			X				VVR samen met provincie en gemeenten via SALK Turbo	Werkgevers, werknemers
11 Campagnes Opzetten van communicatie zoals publiekscampagnes in het straatbeeld, (sociale) media etc... (bv. omtrent kostprijs auto (=duur))	🔍	X						MOW/VRR	Gemeenten, mediakanalen, Werkgeversorganisaties
12 Vergroening en flankerende infrastructuur Vergroenen van voertuigen (bedrijfs-/salariswagens; werkvoertuigen; ...) plus flankerende infrastructuur	🔑				X			Werkgevers, Overheid	
13 Autoluwe en fietsvriendelijke bedrijvzones Bedrijvzones fietsvriendelijk en autoluw maken waarbij voertuigen aan de rand van de zone geparkeerd worden. En een gezamenlijk initiatief organiseren binnen deze zone (vb. Focus Noord).	🔍	X			X			Werkgevers	

G3

Informereren & sensibiliseren: ouderen en recreanten

De groep +65-jarigen zal in de toekomst sterk toenemen, belangrijk om rekening te houden met hun specifieke noden en hen mee te nemen in de mobiliteitstransitie. Daarnaast trekt Limburg veel recreanten aan die zowel steden als natuur komen bezoeken ter ontspanning. Ouderen en recreanten herontdekken vaak duurzame modi. Voor deze doelgroep spitst informeren en sensibiliseren zich voornamelijk toe op inclusiviteit, gebruiksgemak, vaardigheden en toegankelijkheid.

	Fase	Kansrijk en aantrekkelijk	Toeristisch en recreatief	Over de grenzen	Gezond en duurzaam	Slim en innovatief	Logistiek en welvend	Trekker(s)	Partner(s)
14 Stimuleren senioren Inzetten op opleiding voor senioren zoals het 'veilig fietsen met een e-bike', informeren over het aanbod aan OV. Toegankelijk maken van een probeeraanbod (testritten, kortingen...). Campagne met nadruk op "blijven fietsen". Maar ook het aanreiken van hulp bij het gebruik van ondergrondse parkeergarages met digitale betaling.	🔑	x			x			Gemeenten, Sociaal Huis, Lokaal Dienstencentrum	Avansa Limburg, OKRA, Linx+...
15 Laagdrempelige communicatie bezoekers Laagdrempelige, sterk visuele en inclusieve communicatie over de duurzame mobiliteitsopties voor bezoekers op de gemeentelijke en toeristische websites (promo P+R, P+B, fietsenstallingen als onderdeel parkeerbeleid etc...)	🔑				x			Gemeenten/provincie	Visit Limburg, Gemeentelijke toeristische diensten
16 Gamification samen met vrijetijdssector en handelaars Gamification samen met vrijetijdssector en handelaars. Doelgroep: recreanten en shoppers	🔑	x	x					Gemeenten	UNIZO, sportverenigingen, jeugdverenigingen, etc.
17 Fietsenstallingen in het centrum Voorzien van fietsenstallingen in het centrum, bij attractiepolen, voor bewoners en voor bezoekers, en bij events die veilig en toegankelijk zijn. Toegankelijk maken van deelmobiliteit bij events (bv. korting)	🔍		x		x			Gemeenten	Recreanten
18 Duurzame en toegankelijke stadslogistiek voor handenvrij shoppen Duurzame en toegankelijke stadslogistiek voor handenvrij shoppen met bv. e-cargobikes	🔍	x	x		x			Gemeenten	

G4

Combimobiliteit

De shift van een autobezit-afhankelijk (autogeoriënteerd) mobiliteitssysteem naar een combimobiliteitssysteem waarin mensen mobiliteit als een dienst gebruiken en afhankelijk van het moment en type verplaatsing de meest optimale keuze maken, betekent een volledige omwenteling in de manier waarop we naar mobiliteit kijken en ermee omgaan. De ambitie bestaat uit het wegnemen van de drempels rond het gebruik van combimobiliteit.

	Fase	Kansrijk en aantrekkelijk	Toeristisch en recreatief	Over de grenzen	Gezond en duurzaam	Slim en innovatief	Logistiek en welvend	Trekker(s)	Partner(s)
19 Gezamenlijke aanpak deelmobiliteit De uitbouw van een gezamenlijke aanpak van deelmobiliteit (cfr. Deelfietsen hoppingpunten)	🔍	x		x	x	x		MOW, Steden en gemeenten	VVR, steden en gemeenten, aanbieders van deelsystemen (auto, fiets, step,...), De Lijn, NMBS
20 MaaS Multimodale platforms ten behoeve van MaaS - Informatie over het aanbod, gebruik en frequentie is vlot, logisch, op maat en geïntegreerd beschikbaar voor elke reiziger. Creëren van 1 platform met aanvullend ook specifieke opties voor doelgroepgebruikers om een reis multimodaal te plannen, te boeken en te betalen.	🔍			x	x	x		Mobiliteitscentrale	VVR, steden en gemeenten, aanbieders van deelsystemen (auto, fiets, step,...), De Lijn, NMBS
21 Marktplaats voor mobiliteit Opzetten van een Marktplaats voor mobiliteit, waarbij aan de hand van oproepen mobiliteitsoplossingen voor combimobiliteit (bv. MaaS, probeeraanbod, deelmobiliteit...) ondersteund worden.	🔍	x			x	x		VVR samen met provincie en gemeenten via SALK Turbo	VVR, steden en gemeenten, aanbieders van deelsystemen (auto, fiets, step,...), De Lijn, NMBS
22 Eén geïntegreerd systeem van tarieven en abonnementen Ontwikkelen van één geïntegreerd systeem van tarieven en abonnementen	🔍	x					x	MOW, FOD Mobiliteit	De Lijn, NMBS, aanbieders combimobiliteit
23 Beschikbaarheid en prijs van OV Beschikbaarheid en prijs van OV, inclusief het doelgroepenvervoer (met inbegrip van de mobiliteitsindicatiestelling)	🔍	x			x	x		Mobiliteitscentrale	De Lijn, NMBS, aanbieders combimobiliteit
24 Fiets stimuleren Faciliteren van de fietser: fietsvriendelijke kernen in kader van het klimaatbeleid (campagne, fietsenstallingen...)	🔍	x			x			VVR samen met gemeenten	Onderwijs, Lokale fietshandelaars

G5 Parkeerbeleid

Stimuleren van transitie, zowel in het aantal van fietsparkeerplaatsen en bewonersparkeren als door een kader te maken voor het voorzien van combimobiliteit en een gecoördineerde parkeervisie.

		Fase	Kansrijk en aantrekkelijk	Toeristisch en recreatief	Over de grenzen	Gezond en duurzaam	Slim en innovatief	Logistiek en welvend	Trekker(s)	Partner(s)
25	Gecoördineerde parkeervisie Nood aan een gecoördineerde parkeervisie vanuit de vervoerregio zodat het gemeentelijk beleid verstevigd kan worden. Inzetten op kennisdeling en afstemming.	Q					X		steden en gemeenten	VVR, S-Lim, Lokale handel
26	Ondersteuning voor opmaak van parkeerverordeningen steden & gemeenten Nood aan juridische ondersteuning voor de opmaak van de parkeerverordening (richtlijnen nieuwe ontwikkelingen) vanuit de vervoerregio zodat het gemeentelijk beleid verstevigd kan worden. Inzetten op kennisdeling en afstemming.	Q		X		X			VVR	Steden en gemeenten
27	Regionale parkeerstrategie voor hoppinpunten Opmaak van een regionale parkeerstrategie voor hoppinpunten	Q					X		VVR / MOW	steden en gemeenten
28	Fiets als onderdeel van parkeerbeleid Faciliteren van de fietser: parkeerplaatsen omvormen tot fietsstallingen (fiets in het oog kunnen stalen). Fiets als onderdeel van het parkeerbeleid	Q					X		steden en gemeenten	VVR, Inter, Lokale handelaars, Horeca Vlaanderen

G6 Fiscaliteit en regelgeving

Een belangrijk instrument om gedrag te sturen en schaarste te verdelen, is beprijzing van mobiliteit naar plaats en tijd. Daarnaast zijn er heel wat regelgevende en fiscale initiatieven die de mobiliteitsalternatieven aantrekkelijker kunnen maken en tegelijkertijd vaak vanuit motieven (vb. verkeersleefbaarheid, -veiligheid,...) worden ingevoerd. Het gaat hier echter over maatregelen die binnen de bevoegdheid van de federale en lokale overheden passen.

		Fase	Kansrijk en aantrekkelijk	Toeristisch en recreatief	Over de grenzen	Gezond en duurzaam	Slim en innovatief	Logistiek en welvend	Trekker(s)	Partner(s)
29	Juridisch kader deelmobiliteit Opmaak juridisch kader voor deelmobiliteit (vergunningen). Inzetten op kennisdeling en afstemming.	Q						X	VVR, Steden en gemeenten	VVR
30	Milieuozoning Invoering van milieuozoning binnen stedelijke omgeving	Q				X	X		Vlaamse Overheid, steden en gemeenten	VVR, steden en gemeenten
31	Mobiliteitsbudget Implementeren van mobiliteitsbudget waarbij bedrijven hun medewerkers een duurzame mobiliteitsoplossing op maat kunnen aanbieden (zie ook G2)	Q	X			X	X		Vlaamse Overheid, Werkgevers	Vlaamse Overheid, werknemers, stimulerende rol vanuit de VVR
32	Kilometerheffing Onderzoek naar mogelijkheden van het toepassen van kilometerheffing voor personenwagens met een hogere heffing in de spitsperiodes en de lager gecategoriseerde wegen, om spreiding van het gebruik te bevorderen	Q				X			Vlaamse Overheid	VVR, steden en gemeenten
33	Veralgemenen fietsvergoeding Veralgemenen van de fietsvergoeding, verplichting van invoeren door werkgevers voor alle werknemers zonder beperkingen of minima. (zie ook G2)	Q	X			X	X		Vlaamse Overheid	VVR, steden en gemeenten



Monitoring en data

		Fase	Kansrijk en aantrekkelijk	Toeristisch en recreatief	Over de grenzen	Gezond en duurzaam	Slim en innovatief	Logistiek en welvarend	Trekker(s)	Partner(s)
34	Uitrollen van een centraal platform voor dataverzameling en -deling in functie van onderzoek en evaluatie Binnen deze actie draait het om het benutten van alle opportuniteiten die verschillende type data bieden. Mogelijke bronnen zijn hierbij de OBU-data (vracht), floating car data (personenwagens), tellingen, enz. (niet-limitatief). MOW Vlaanderen werkt hiervoor aan een platform om deze data op een veilige en transparante manier te delen. Deze data kan enerzijds gebruikt worden om slimme keuzes te maken in verschillende projecten en onderzoeken, maar moet ook de evaluatie en monitoring van het RMP ondersteunen.			X		X	X		MOW Vlaanderen	MOW Limburg, AWW, De Lijn, Provincie
35	Implementatie nieuw monitoringssysteem Een nieuwe applicatie omvat de implementatie wegencategorisering en resulteert in toegespitst routeadvies. Dit kan andere maatregelen zoals de uitbouw van interlokale mazen verder ondersteunen.					X	X		MOW Limburg	MOW Vlaanderen, AWW, De Lijn
36	Handhaving van nieuwe wegcategorisering incl VRN De handhaving moet erop toezien dat zowel personenvervoer als vrachtwagens de verschillende typologieën binnen de wegcategorisering op de juiste manier gebruiken. Handhaving is een gemeentelijke bevoegdheid. Dit kan binnen de intergemeentelijke samenwerkingen opgenomen worden.			X		X	X		Steden en gemeenten en betrokken politiezones	AWW, MOW
37	Nood aan coherente indicatoren en targets en de bijhorende nulmetingen			X		X			MOW Vlaanderen	MOW Limburg, AWW, De Lijn, Provincie, andere partners en actoren
38	Monitoring en opvolging van de operationele doelstellingen					X			MOW Vlaanderen	MOW Limburg
39	Stroomlijnen van GIS-operatoren GIS-operatoren aansporen om dezelfde informatie te delen en om de juiste routekeuze door te geven aan de gebruiker.					X			MOW Vlaanderen	MOW Limburg
40	Afstemmingsplatformen mobiliteit doelgroepen Onder meer directe afstemming van het openbaar vervoer met de vervoersopties vanuit bijvoorbeeld de mutualiteiten (MUTAS)					X			MOW Vlaanderen	MOW Limburg

AANBEVELINGEN VANUIT HET sMER

AANBEVELINGEN VANUIT HET sMER

De aanbevelingen uit voorliggend ontwerp-sMER werden grondig bestudeerd door de opstellers van het regionaal mobiliteitsplan. Dit gaf aanleiding tot een aantal bijstellingen aan het actieplan, waardoor de milieueffectrapportage dus daadwerkelijk doorwerkte in de besluitvorming met betrekking tot het regionaal mobiliteitsplan. Voor elke aanbeveling uit het ontwerp-MER werd door de opstellers van het regionaal mobiliteitsplan aangegeven hoe er mee zal omgegaan worden bij de uitwerking van de definitieve versie van het regionaal mobiliteitsplan.

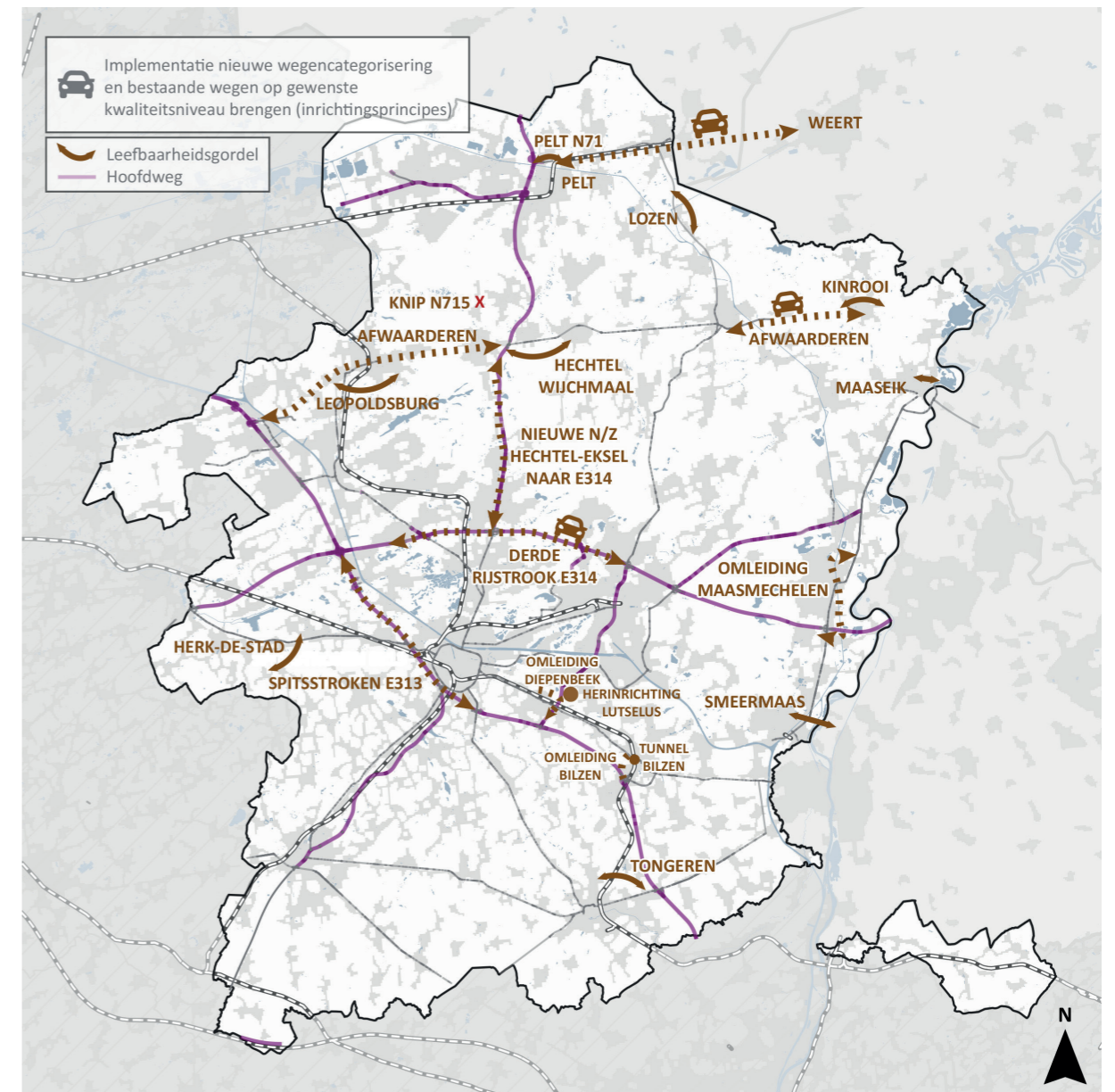
Veel van deze aanbevelingen zijn operationele aandachtspunten waarmee bij uitvoering van projecten rekening moet gehouden worden. Deze zijn dus niet rechtstreeks relevant voor het strategisch niveau van het RMP en worden niet doorvertaald in het RMP zelf. Wel wordt een checklist ontwikkeld door MOW waarbij operationele aanbevelingen uit de sMER worden meegenomen in de gehele projectcyclus van activiteiten onder het regionale mobiliteitsplan.

Andere aanbevelingen hebben aanleiding gegeven tot bijstellingen van of aanvullingen aan het actieplan. De aanbevelingen die aanleiding hebben gegeven tot bijstellingen of aanvullingen van het actieplan hebben onder meer betrekking op het faciliteren van elektrificatie en klimaatadaptieve inrichting.

Een volledig overzicht van alle maatregelen en van de bijhorende bijstellingen is te vinden in de tabel in bijlage 4.

BIJLAGE 1: MAATREGELEN- PAKKET WEGENNET

BIJLAGE 1: MAATREGELENPAKKET WEGENNET



Beleidsscenario – maatregelen auto_v2

**BIJLAGE 2:
RAPPORTAGE
MODELDOOR-
REKENING**

**BIJLAGE 3:
STRATEGISCH MER**

**BIJLAGE 4:
REACTIES EN
OPMERKINGEN OP
AANBEVELINGEN
VANUIT HET sMER**



Vlaanderen
is mobiliteit &
openbare werken



STUDIERAPPORT

DOORREKENINGEN I.H.K.V.
REGIONAAL MOBILITEITSPLAN
VERVOERREGIO LIMBURG -
DUURZAAM BELEIDSSCENARIO



Vlaanderen

is mobiliteit &
openbare werken

COLOFON

Titel	Regionaal mobiliteitsplan vervoerregio Limburg Fase 3 - Doorrekeningen met het regionaal verkeersmodel Limburg versie 4.2.2-RMP – Duurzaam Beleidsscenario		
Dossiernummer	21082		
Opdrachtgever	Vervoerregio Limburg		
Dossierbeheerder	Departement MOW – afdeling Beleid – Joris Liebens		
Opgesteld door	Dominique Gillis (Arcadis) Tessa Cassiers (Arcadis) Hans Bruch (De Lijn)		
Gereviseerd door	Joris Liebens		
Versie	V1.1	Duurzaam Beleidsscenario	14/03/2023

INHOUDSOPGAVE

1	Inleiding.....	5
2	Beschrijving van de scenario's.....	6
2.1	Referentietoestand 2030.....	6
2.2	BeleidsScenario.....	10
2.3	BeleidsScenario Plus	16
3	Toelichting resultaten	17
3.1	Modale Verdeling	17
3.2	Voertuigprestaties	18
3.3	Modal verdeling per afstandsklasse	20
4	Conclusies.....	22
5	Bijlage I: Aangeleverde bestanden.....	23
5.1	Shapefiles.....	23
5.1.1	Resultaatnetwerken op uurbasis.....	23
5.1.2	Resultaatnetwerk dagdelen/dagtotaal	25
5.1.3	Resultaatnetwerk openbaar vervoer	26
5.2	Tabellen	26
6	Bijlage II: Modelinstrumentarium	27
6.1	Strategisch Personenmodel Vlaanderen	27
6.1.1	Inputgegevens aan vraag- en aanbodzijde voor het basisjaar 2017 (SDG's, netwerken en verkeerstellingen)	27
6.1.2	Inputgegevens aan vraag- en aanbodzijde voor het toekomstjaar 2030 (SDG's en netwerken)	28
6.1.3	Modelinstrumentarium en parameters van de verschillende deelmodellen	28
6.2	Regionale verkeersmodellen	31
6.3	Strategisch vrachtmodel Vlaanderen versie 4.2.2	33

1 INLEIDING

In het kader van de opmaak van het regionaal mobiliteitsplan voor de vervoerregio Limburg, heeft de vervoerregioraad gevraagd om de effecten van enkele mobiliteitsscenario's door te rekenen met het regionaal verkeersmodel Limburg.

In een eerste fase zijn een aantal duurzame scenario's voor de vervoerregio Limburg doorgerekend: naast de referentietoestand die als vergelijkingsbasis geldt en waartegen de impact van de overige scenario's worden afgewogen zijn het scenario "Bereikbaar-Betrouwbaar" en het scenario "Leefbaar-Gezond" geëvalueerd. In een tweede fase werd de impact bekeken van een aantal maatregelen op Vlaams niveau.

In de derde fase leidden de verzamelde inzichten gebundeld tot een Beleidsscenario en een BeleidsscenarioPlus, die opnieuw werden doorgerekend in het regionaal verkeersmodel Limburg.

Dit rapport beschrijft de doorgerekende scenario's in deze derde fase, en de belangrijkste resultaten van deze modeldoorrekeningen.

Dit studierapport omvat de volgende hoofdstukken:

- Hoofdstuk 2 beschrijft de doorgerekende scenario's en de gemodelleerde wijzigingen t.o.v. het toekomstscenario 2030.
- In hoofdstuk 3 worden de resultaten van de doorrekeningen gerapporteerd.
- De belangrijkste conclusies worden samengevat in hoofdstuk 4.
- De bijlage tenslotte bevat een gedetailleerde omschrijving van de aangeleverde bestanden en een beschrijving van het modelinstrumentarium van het regionaal verkeersmodel (rvm) Limburg, met verwijzingen naar uitgebreidere documentatie.



2 BESCHRIJVING VAN DE SCENARIO'S

Dit hoofdstuk beschrijft eerst de referentietoestand die als vergelijkingsbasis geldt en waartegen de impact van de scenario's worden afgewogen. Vervolgens worden de te evalueren scenario's zelf beschreven. Deze zijn het "Beleidsscenario" en het "BeleidsscenarioPlus".

We merken op dat in de regionale verkeersmodellen enkel rekening wordt gehouden met grensoverschrijdend autoverkeer, en niet met grensoverschrijdende verplaatsingen per fiets of met openbaar vervoer. Fiets- of OV-verbindingen tussen Limburg en Nederland kunnen in het verkeersmodel dus enkel geëvalueerd worden voor het binnenlandse deel ervan. Voor het autoverkeer betekent dit dat het grensoverschrijdende verkeer ongewijzigd blijft tussen de scenario's (bv. geen wijziging in vervoerswijzekeuze).

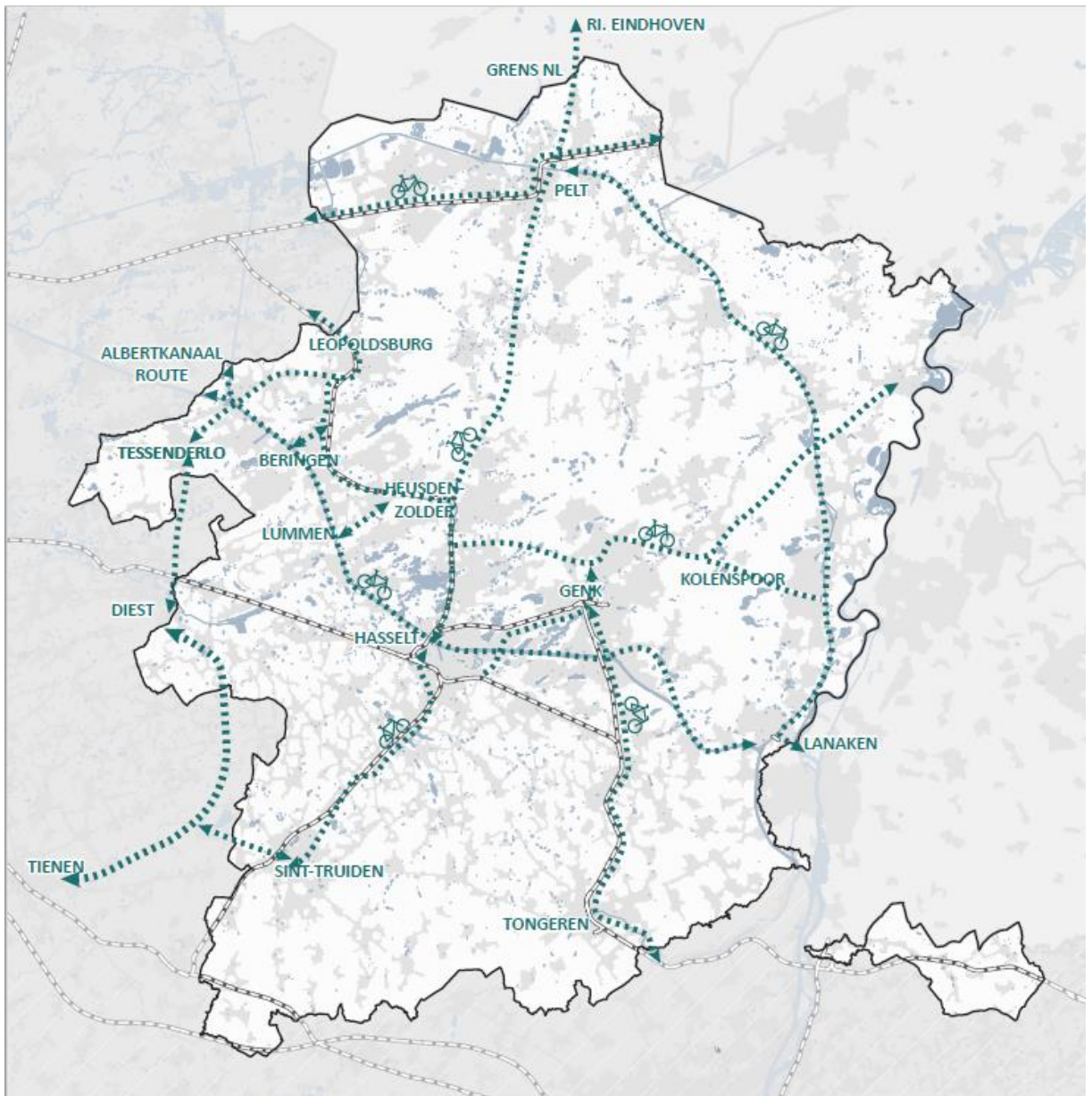
2.1 REFERENTIETOESTAND 2030

De referentietoestand gaat uit van het toekomstscenario 2030 van het regionaal verkeersmodel Limburg versie 4.2.2-RMP, waarop enkele correcties, actualisaties en verfijningen zijn toegepast. Hierbij is specifiek aandacht besteed aan de wegvakken en de kruispuntconfiguraties, en met de opmerkingen die vanuit de betrokken gemeenten werden doorgegeven.

In dit referentiescenario zijn vervolgens de maatregelen opgenomen die deel uitmaken van het zogenaamde 'Basispakket' aan maatregelen die vanuit de vervoerregio Limburg bepaald zijn als vaststaande projecten. Volgende paragrafen beschrijven de inhoud van dit Basispakket.

Ten aanzien van het **fietsverkeer** is met name rekening gehouden met de uitbouw van het netwerk van fietssnelwegen, conform onderstaande figuur. De te evalueren verhoging van de fietskwaliteit, en de daarmee samenhangende verhoging van de aantrekkelijkheid van de fiets, wordt modelmatig vertaald via een verhoogde snelheid op deze fietssnelwegen. Er worden dus geen concrete en gelokaliseerde maatregelen of ingrepen geëvalueerd, maar wordt er een inschatting gemaakt van de effecten van een algehele en regiobrede verbeterde fietsinfrastructuur. Concreet wordt de fietssnelheid op wegen die zijn aangewezen als fietssnelwegen binnen het regionaal verkeersmodel verhoogd met 5 km/u.





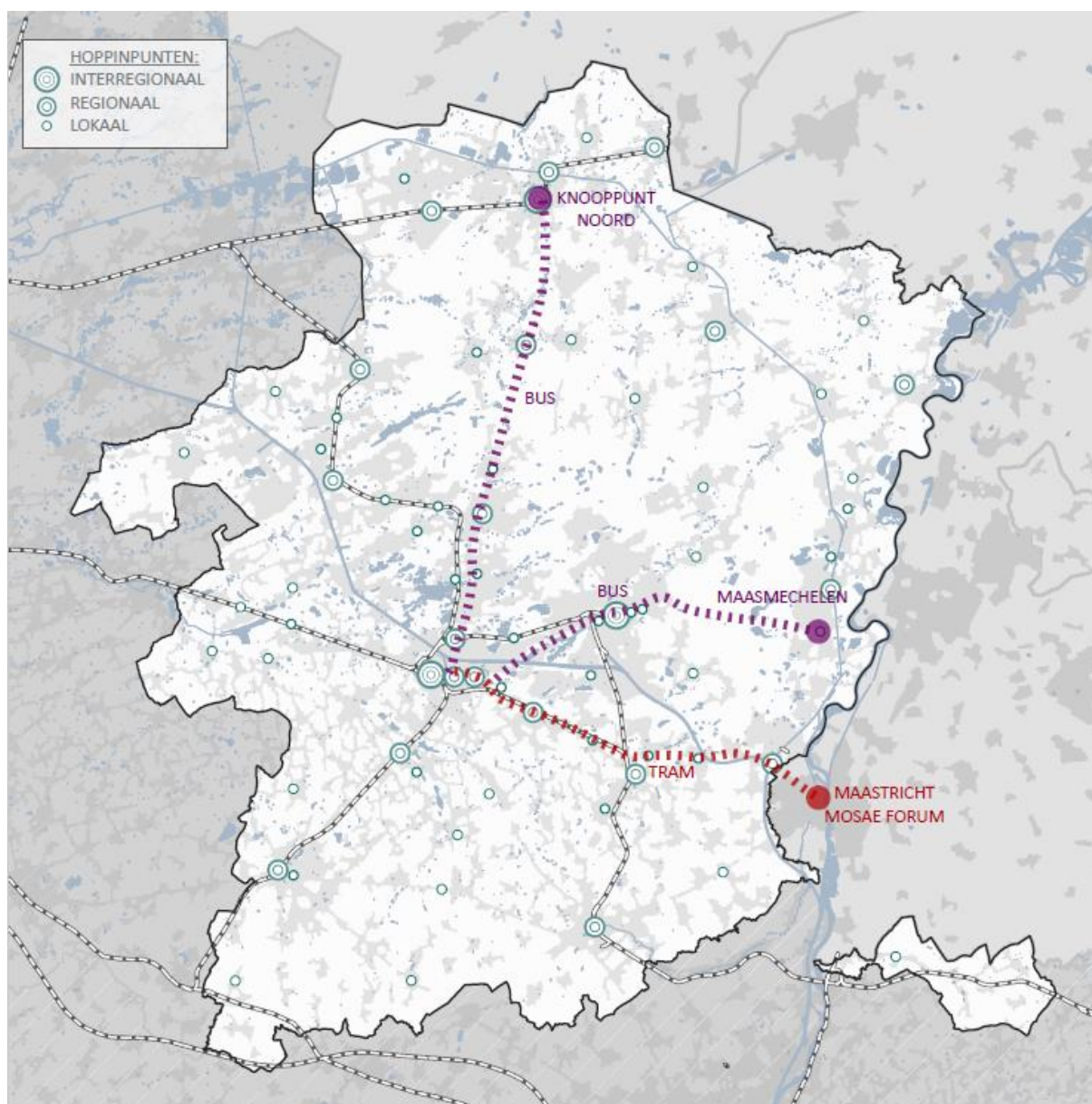
Figuur 1: Overzicht van de fietssnelwegen in de vervoerregio Limburg in het Referentiescenario 2030



Ten aanzien van het **openbaar vervoer** worden in het Referentiescenario de Spartacuslimnen opgenomen volgens onderstaande uitgangspunten:

- Spartacus 1 Mosae Forum: tram tot ring Hasselt, 4x per uur Hasselt- Diepenbeek station, 2x per uur tussen Diepenbeek universiteit en Maastricht, station Eigenbilzen 1x per uur bediend;
- Spartacus 2 Maasmechelen: bus, 2x per uur, 4x per uur;
- Spartacus 3 knooppunt Noord: bus, 4x per uur.

Ook het omliggende OV-net (kernet en aanvullend net) wordt hierop aangepast, hoofdzakelijk door een aangepaste dienstregeling in functie van een betere aansluiting met bovenstaande lijnen. Een aantal bestaande lijnen wordt ingekort of geschrapt omdat ze vervangen worden door de nieuwe Spartacus-lijnen.

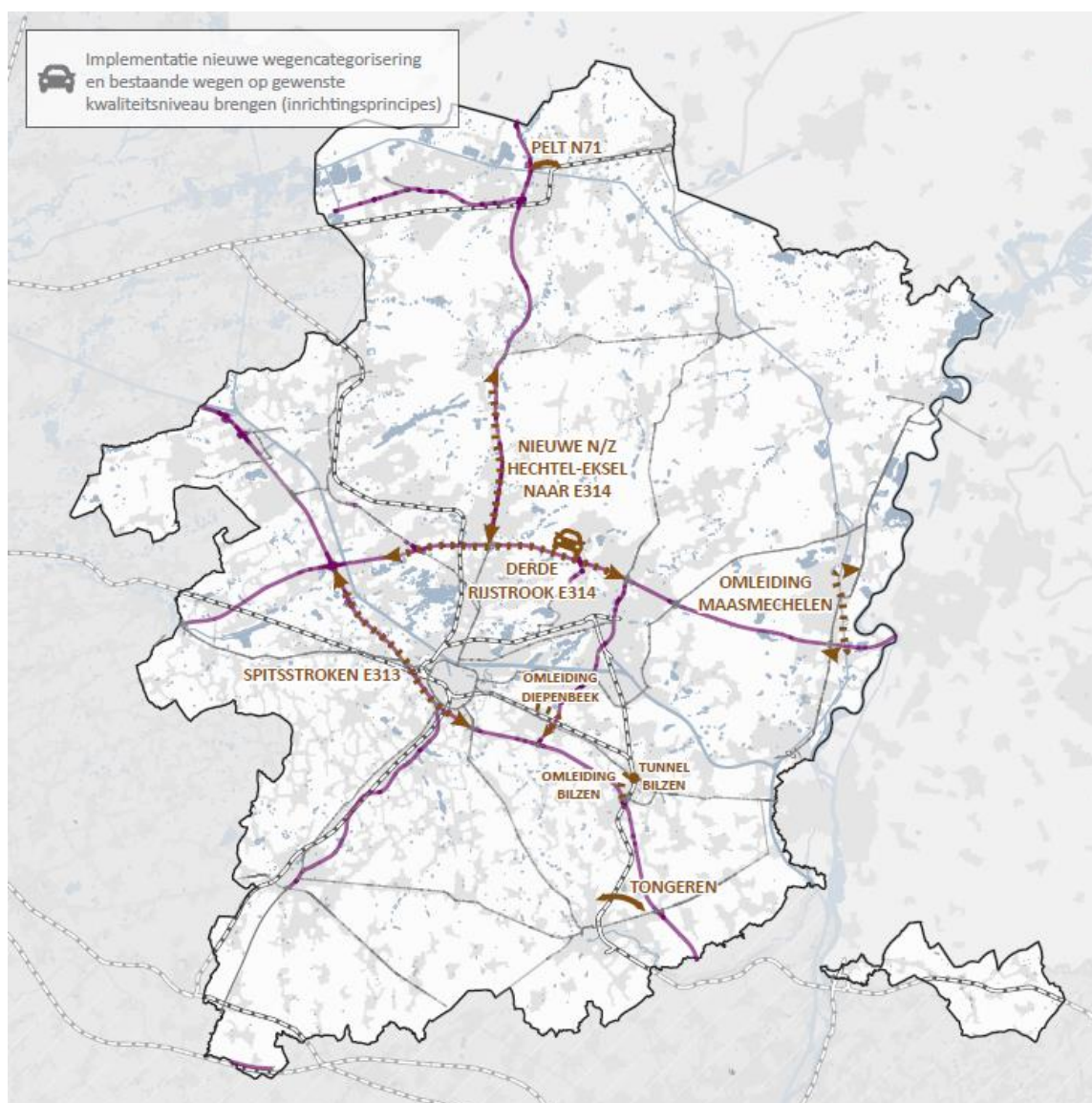


Figuur 2: Overzicht van de OV-maatregelen in de vervoerregio Limburg in het Referentiescenario 2030



Volgende maatregelen maken tenslotte deel uit van het Basispakket ten aanzien van het **autonetwerk**, en zijn dus gecorrigeerd/geactualiseerd in het netwerk van het toekomstscenario 2030:

- Uitbouw N71 en N74 als Vlaamse Hoofdweg;
- Uitbouw Noord-zuidverbinding Limburg (N74);
- Omleiding Maasmechelen (N78);
- Rondweg Tongeren;
- Rondweg Pelt;
- Derde rijstrook E314 Zolder – Genk;
- Spitsstroken E313 Lummen – Hasselt-Oost;
- Omleidingsweg N2 Diepenbeek;
- Westelijke omleidingsweg Bilzen;
- Ondertunneling spoorweg N2 Hasseltseweg Bilzen;
- N3 rotonde Staayen.



Figuur 3: Overzicht van de automaatregelen in de vervoerregio Limburg in het Referentiescenario 2030



2.2 BELEIDSSCENARIO

Het Beleidsscenario bouwt voort op het Referentietransportscenario 2030, waaraan extra maatregelen zijn toegevoegd voor de verschillende modi.

Voor het **fietsverkeer** worden zowel infrastructurele ingrepen opgenomen als een beleidsmatige inzet op een verhoogde beschikbaarheid van elektrische fietsen.

De infrastructurele ingrepen hebben betrekking op de uitbouw van het netwerk van fietssnelwegen en bovenlokale functionele fietsroutes (BFF), zoals aangegeven in Figuur 1.

Concreet betekent dit dat ten opzichte van het Referentietransportscenario bijkomende fietssnelwegen zijn toegevoegd op volgende relaties:

- Maaseik - Roermond
- Leopoldsburg - Kinrooi
- Beringen - Diest
- Lommel - Leopoldsburg
- Diest - Hasselt
- Bree - Genk
- Sint-Truiden - Landen
- Landen - Tienen
- N715: vertakking met de N74 en de kruising met de N71 + doortrekken tot Houthalen centrum
- N20 Hasselt - Tongeren
- F79 Sint-Truiden - Borgloon - Tongeren (over het fruitspoor)
- F79 Tongeren - Maastricht
- F722 Voeren - Eijsden - Maastricht
- F105 Herentals - Leopoldsburg
- F70 Hasselt - Bilzen (parallel aan de spoorlijn)
- F701 Hasselt - Genk
- F702 Cordaroute
- F703 Hasselt – Trichterheide
- SFR Maaseik – Susteren
- SFR Genk - Hasselt
- SFR Lommel - Nederland via de N715
- SFR Lommel - Nederland via de N746

Hiermee komen de maatregelen ten aanzien van het fietsverkeer grotendeels overeen met het eerdere scenario Leefbaar-Gezond: enkel de laatste vier ingrepen zijn extra toevoegingen ten opzichte van het scenario Leefbaar-Gezond.

De aantrekkelijkheid van deze fietssnelwegen wordt in het model nagebootst door het inrekenen van een snelheidsverhoging van 5 km/u ten opzichte van de reguliere fietssnelheid. Op het BFF wordt rekening gehouden met een vergelijkbare snelheidsverhoging van 2,5 km/u.

Noteer dat in het verkeersmodel geen grensoverschrijdend fietsverkeer is opgenomen, en dat het Nederlandse deel van de route Maaseik – Roermond in het model dus geen impact zal hebben.



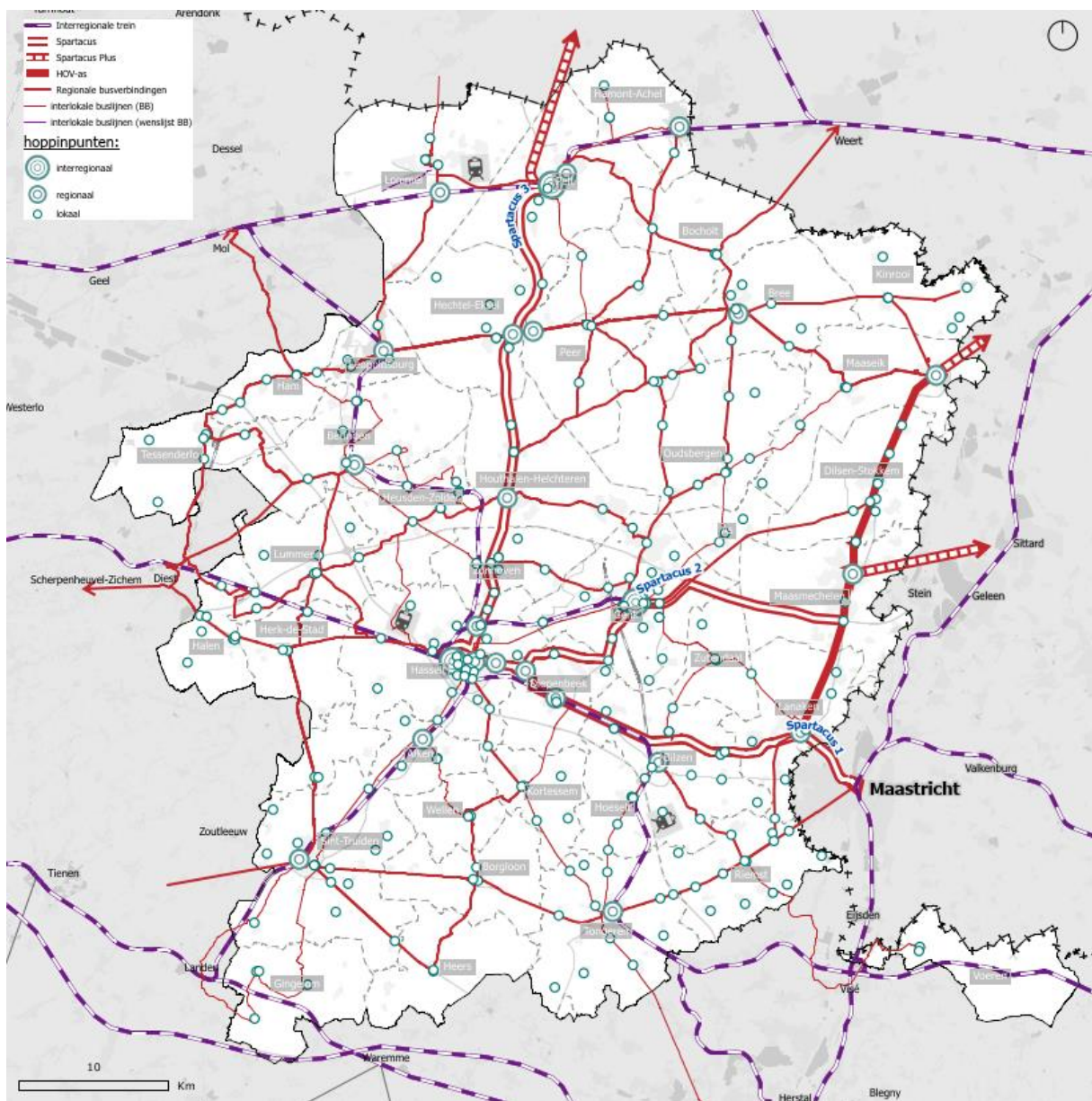
Ook ten aanzien van het **openbaar vervoer** sluit het Beleidsscenario in grote mate aan bij de maatregelen uit het scenario Leefbaar-Gezond. Er wordt ook hier gestreefd naar een verdere versterking van het bovenlokale OV-aanbod, deels door de realisatie van de drie Spartacuslijnen in de vorm van tramverbindingen, deels door een uitbouw van het treinaanbod. Daarnaast worden echter ook een aantal maatregelen toegevoegd voor een verdere ondersteuning van het Spartacus-net:

- Een frequentieverhoging tot 2 treinen per uur in beide richtingen op alle Limburgse spoorverbindingen (zit reeds in Referentiescenario 2030);
- Invoering van een nieuwe spoorverbinding Pelt – Weert (zit reeds in Referentiescenario 2030);
- Spartacus 1 Maastricht NS-station: tram, 4x per uur hele traject (station Eigenbilzen maar 2x per uur);
- Spartacus 2 Maasmechelen: tram, 4x per uur;
- Spartacus 3 knooppunt Noord: tram, 4x per uur; 8x per uur tussen Houthalen en Hasselt;
- Uitbreiding van Spartacus over de Nederlandse grens, in de vorm van trambusverbindingen (2x per uur) naar Roermond en Sittard;
- Trambus tussen het Spartacus-knooppunt Noord en Eindhoven (2x per uur);
- Spartacus Maaseik – Lanaken: HOV, 4x per uur;
- Versterking regionale buslijnen conform visie De Lijn.

Ook wordt het omliggende OV-net (Kernnet en Aanvullend net) hierop aangepast, hoofdzakelijk door een aangepaste dienstregeling in functie van een betere aansluiting met bovenstaande lijnen. Een aantal bestaande lijnen wordt ingekort of geschrapt omdat ze vervangen worden door de nieuwe Spartacus-lijnen. Deze aanpassingen komen grotendeels overeen met deze in het Referentiescenario. Daarnaast is ook rekening gehouden met frequentieverhogingen op een groot deel van het Kernnet en Aanvullend net.

Merk op data twee van de maatregelen (verlenging Spartacus 1 tot Maastricht-station, trambus Roermond - Sittard) grensoverschrijdende verbindingen zijn. Deze hebben in de modelberekeningen geen impact omdat het rvm geen grensoverschrijdende OV-verplaatsingen omvat. De impact van deze maatregelen zal dus niet vanuit het verkeersmodel geëvalueerd kunnen worden.



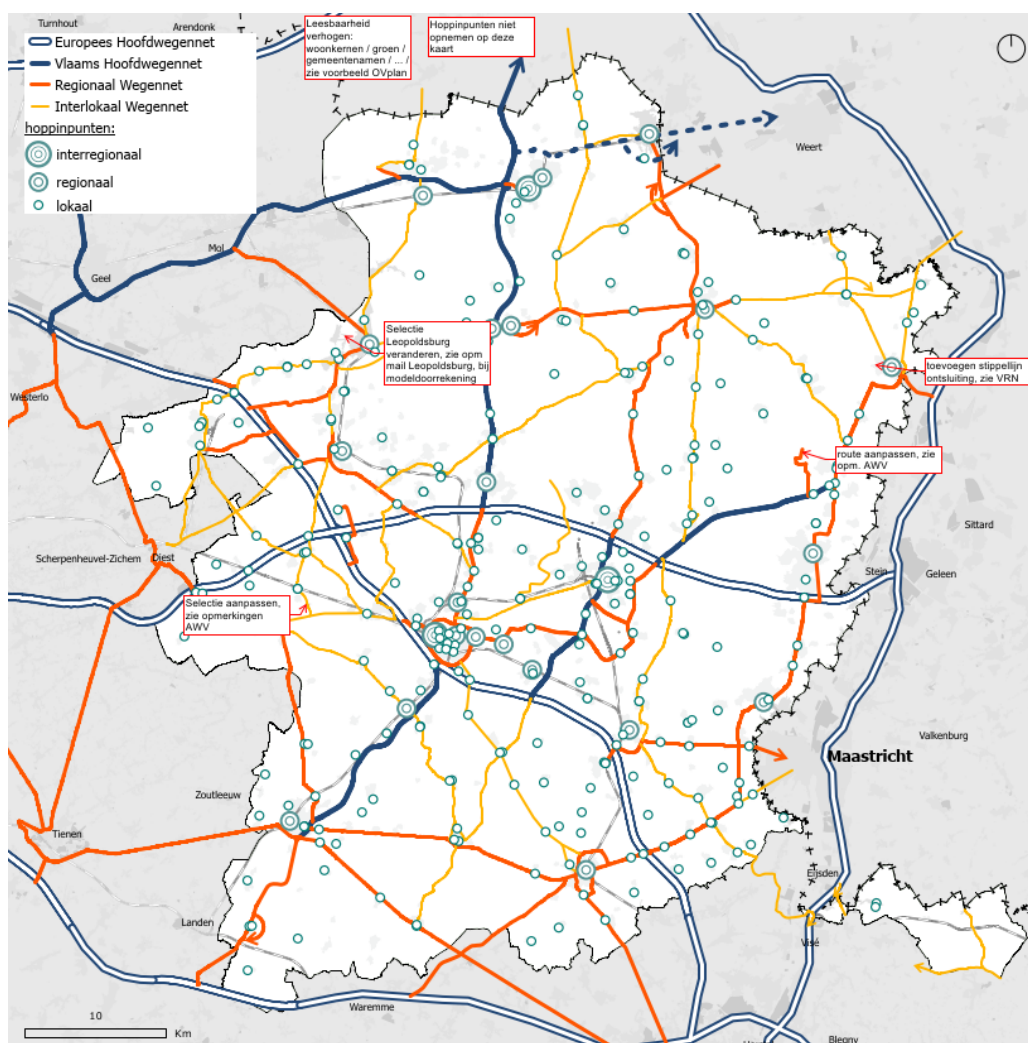


Figuur 5: Overzicht van de OV-maatregelen in de vervoerregio Limburg in het Beleidsscenario



Ten opzichte van het **gemotoriseerd verkeer** wordt een pakket van maatregelen ingevoerd dat maatregelen uit de eerdere scenario's combineert:

- De maatregelen uit het scenario "Leefbaar-Gezond" worden integraal overgenomen in het Beleidsscenario:
 - o N71: doortrekking vanuit Pelt naar Weert (tot de A2)
 - o N76 tussen E314 en E313 - aansluitingen Lutselus beperken
 - o Afwaardering westzijde N73 Tussen N74 en E313 naar 2x1 50 km/h
 - o Leefbaarheids gordel Lozen
 - o Leefbaarheids gordel Leopoldsburg
 - o Leefbaarheids gordel Maaseik
 - o Leefbaarheids gordel Smeermaas
 - o Leefbaarheids gordel Herk-de-stad
- Vanuit het scenario "Bereikbaar-Betrouwbaar" worden volgende maatregelen overgenomen:
 - o Rondweg Hechtel Wijchmaal
 - o Rondweg Kinrooi
- Daarnaast worden een aantal nieuwe ingrepen toegevoegd:
 - o Afwaarderen van de N712 Pelt
 - o N715 tussen Hechtel en Lommel knippen voor autoverkeer
 - o Afwaardering oostzijde N73 tussen Bree en Kinrooi

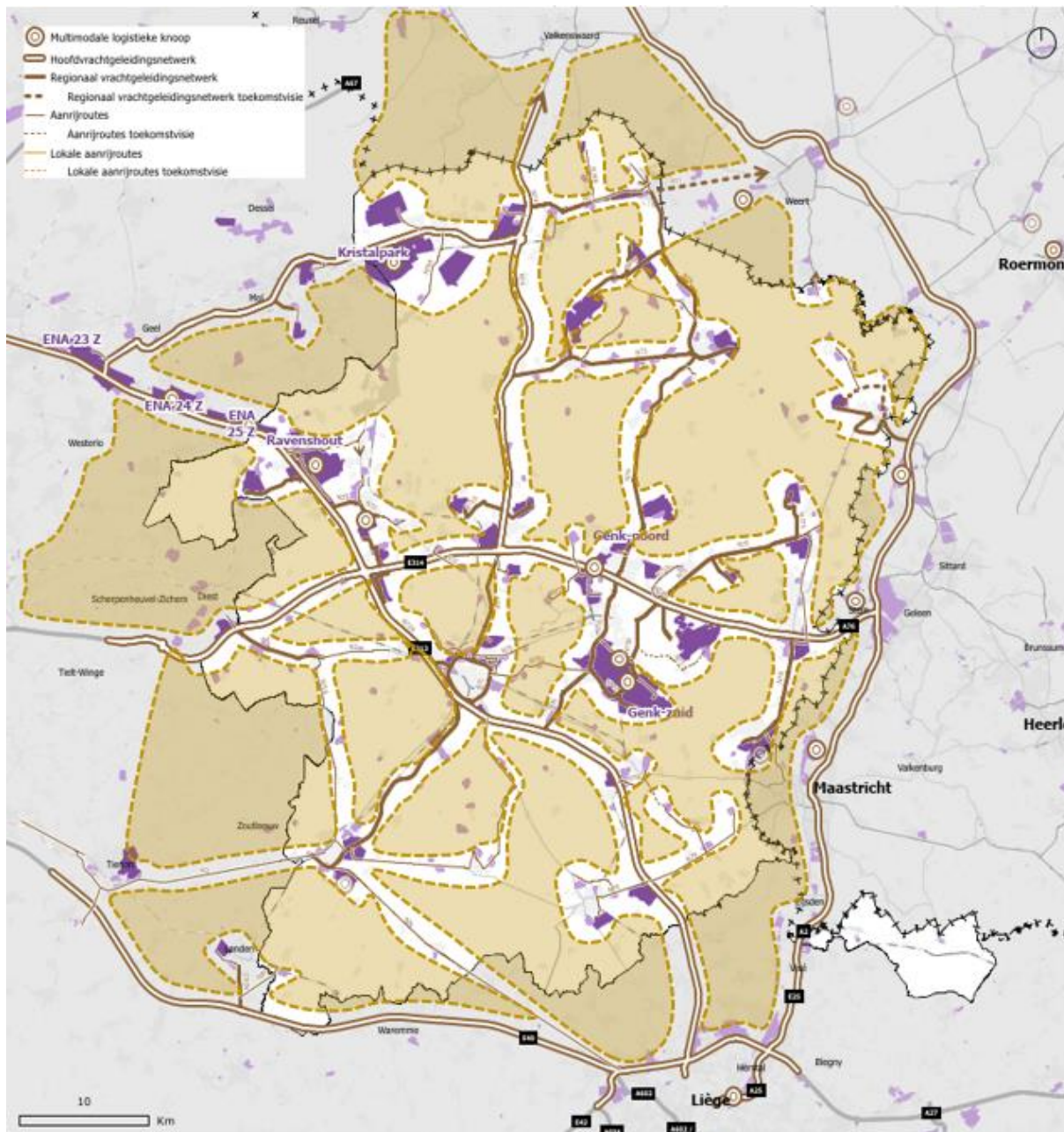


Figuur 6: Overzicht van de automaatregelen in de vervoerregio Limburg in het Beleidsscenario



Ten aanzien van het **vrachtverkeer** wordt naar een vrachtgeleidingsnetwerk dat de dragende structuur uitmaakt gestreefd. Dit wordt gevormd door het hoofdgeleidingsnetwerk, dat voor de ontsluiting van specifieke bedrijven(terreinen) verfijnd wordt door het regionaal vrachtgeleidingsnetwerk en specifieke aanrijroutes.

Binnen dit vrachtgeleidingsnetwerk ontstaan mazen waarbinnen doorgaand vrachtverkeer geweerd wordt. Enkel vrachtverkeer met een herkomst en/of bestemming binnen een maas, gebruikt het lokale wegennet binnen de maas. Het overige vrachtverkeer is doorgaand ten opzichte van de maas, en gebruikt de omliggende vrachtgeleidingsroutes.



Figuur 7: Overzicht van de vrachtmaatregelen in de vervoerregio Limburg in het Beleidsscenario



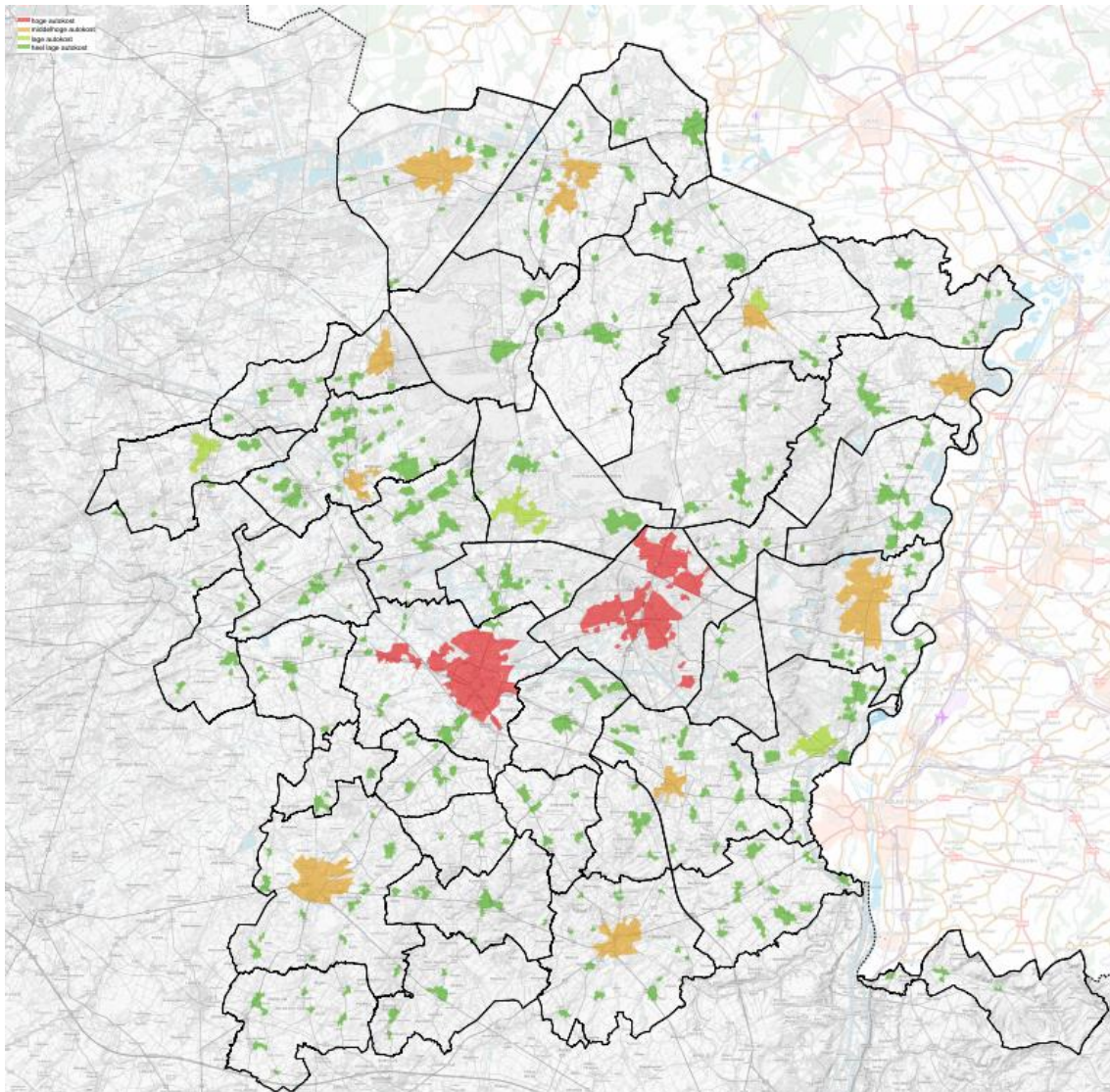
2.3 BELEIDSSCENARIO PLUS

Het Beleidsscenario Plus bouwt verder op het Beleidsscenario, waaraan het effect van verhoogde autokosten wordt toegevoegd. Zoals de naam aangeeft, stelt dit een veralgemeende weerstand voor voor het gebruik van de auto. Deze autokost gaat dus breder dan een zuivere parkeerkost, maar omvat bv. ook beschikbare parkeercapaciteit, zoektijd, voor/natransport, ...

De autokost heeft daarom geen exacte financiële waarde, maar wordt ingedeeld in drie niveau's, zoals aangegeven op kaart 9:

- Rood = hoge kost (regionaalstedelijke kernen);
- Oranje = middelhoge kost (provinciaalstedelijke kernen);
- Groen = lage kost (lokale kernen).
- Lichtgroen = heel lage kost

In het model is de autokost ingerekend als een extra weerstand op de connectoren van/naar de betreffende zones. Dit betekent dat de autokost zowel aan de herkomst- als bestemmingskant in rekening wordt gebracht, en per zone wordt ingesteld. Omdat de modelzones in sommige gevallen grover zijn dan de aangeduide gebieden met verhoogde autokost, zijn de kosten op sommige locaties slechts benaderend opgenomen.



Figuur 8: Overzicht van de bijkomende autokosten in de vervoerregio Limburg in het Beleidsscenario Plus



3 TOELICHTING RESULTATEN

Het algemene uitgangspunt van de doorgerekende scenario's is een duurzamere mobiliteit in de vervoerregio. Om de effecten van de voorgestelde maatregelen te kunnen beoordelen is het daarom van belang om inzicht te krijgen in het gebruik van verschillende vervoermiddelen voor verplaatsingen in de vervoerregio, en in de voertuigprestaties op wegen in de vervoerregio. In dit hoofdstuk worden deze resultaten weergegeven en toegelicht.

3.1 MODALE VERDELING

Op basis van het aantal gemaakte verplaatsingen per modus kan de modale verdeling voor elk scenario bepaald worden. Dit wordt weergegeven in Tabel 2. Tabel 3 drukt het verschil in modale verdeling uit tussen de verschillende scenario's.

Modale verdeling verplaatsingen per dag met herkomst of bestemming in vervoerregio Limburg									
Aantal & Aandeel	Fiets	Te Voet	BTM	Trein	Passagier (Dz)	Duurzaam Totaal	Passagier (N-Dz)	Bestuurder	Niet duurzaam Totaal
Referentietoestand 2030	12.8	9.2	3.4	1.3	12.9	39.6	4.8	55.6	60.4
Beleidsscenario 2030	14.8	9.1	3.9	1.5	11.9	41.3	4.4	54.3	58.7
BeleidsscenarioPlus 2030	16.5	10.3	4.1	1.6	13.0	45.5	4.5	50.0	54.5

Tabel 2: Modale verdeling van verplaatsingen per dag met herkomst of bestemming in vervoerregio Limburg

Verschil in modale verdeling verplaatsingen per dag met herkomst of bestemming in vervoerregio Limburg tussen de scenario's									
	Fiets	Te Voet	BTM	Trein	Passagier (Dz)	Duurzaam Totaal	Passagier (N-Dz)	Bestuurder	Niet duurzaam Totaal
Referentietoestand 2030 - Beleidsscenario 2030	2.0	-0.1	0.5	0.2	-1.0	1.7	-0.4	-1.3	-1.7
Beleidsscenario 2030 - BeleidsscenarioPlus 2030	1.7	1.2	0.2	0.1	1.1	4.2	0.1	-4.3	-4.2
Referentietoestand 2030 - BeleidsscenarioPlus 2030	3.7	1.1	0.7	0.3	0.1	5.9	-0.3	-5.6	-5.9

Tabel 3: Verschil in modaal aandeel van de scenario's ten opzichte van de referentietoestand (van verplaatsingen per dag met herkomst of bestemming in vervoerregio Limburg)

In het Beleidsscenario stijgt het aandeel duurzame verplaatsingen van 39.6% naar 41.3%, een toename met 1.7% ten opzichte van Referentie2030. Deze is vooral te wijten aan de groei van het aandeel verplaatsingen per fiets (+2.0%) en als autopassagier (+1.0%), terwijl ook het OV-aandeel licht stijgt (+0.5% voor BTM, +0.2% voor trein). Het aandeel niet-duurzame verplaatsingen daalt daardoor van 60.4% naar 58.7%, een afname met 1.7%, vooral door een afname van het aandeel verplaatsingen als autobestuurder (-1.7%).

In het BeleidsscenarioPlus stijgt het aandeel duurzame verplaatsingen verder naar 45.5%, vooral door een toename van het aandeel verplaatsingen per fiets (aandeel +1.7%), te voet (+ 1.2%) en als autopassagier (+1.1%). Hiertegenover staat een afname van het aandeel niet-duurzame verplaatsingen met -4.2%, een afname die grotendeels te wijten is aan een daling van het aandeel verplaatsingen als autobestuurder (-4.3%).



3.2 VOERTUIGPRESTATIES

Naast het aantal verplaatsingen per modus en de daaruit voortkomende modale verdeling in de vervoerregio, is ook de afgelegde afstand per vervoermiddel in de vervoerregio een belangrijke indicator voor duurzame mobiliteit. In Tabel 4 wordt per scenario het aantal afgelegde voertuigkilometers van personenwagens en vrachtwagens en het aantal reizigerskilometers met het openbaar vervoer (bus/tram/metro of trein) per dag binnen de vervoerregio weergegeven. Het aantal afgelegde kilometers per fiets en te voet worden niet weergegeven, omdat deze categorieën niet worden toegeedeeld in het regionaal verkeersmodel.

Afgewikkelde prestaties (voertuigkilometer) per dag binnen de vervoerregio Limburg				
	Voertuigkilometers		Reizigerskilometers	
	Personen-wagens	Vracht-wagens	BTM	trein
Referentietoestand 2030	20 716 200	2 616 000	1 751 400	1 223 100
Beleidsscenario 2030	19 935 800	2 663 500	1 836 700	1 526 300
BeleidsscenarioPlus 2030	19 386 500	2 666 200	1 893 100	1 546 600

Tabel 4: Afgelegde afstanden per dag binnen de vervoerregio Limburg

Tabel 5 geeft voor de verschillende scenario's het verschil in afgelegde afstand per dag ten opzichte van de referentietoestand weer.

Verskil tussen de scenario's in afgewikkelde prestaties (voertuigkilometer) per dag binnen de vervoerregio Limburg				
	Voertuigkilometers		Reizigerskilometers	
	Personen-wagens	Vracht-wagens	BTM	trein
Referentietoestand 2030 - Beleidsscenario 2030	-3.8%	1.8%	4.9%	24.8%
Beleidsscenario 2030 - BeleidsscenarioPlus 2030	-2.8%	0.1%	3.1%	1.3%
Referentietoestand 2030 - BeleidsscenarioPlus 2030	-6.4%	1.9%	8.1%	26.5%

Tabel 5: Verskil tussen de scenario's in afgelegde afstand per dag binnen de vervoerregio Limburg

Tussen het Referentiescenario 2030 en het Beleidsscenario zien we een sterke afname van het aantal voertuigkilometers voor personenwagens (-3.8%), maar een lichte toename voor vrachtwagens (+1.8%). Hiertegenover staat echter een groei van het aantal reizigerskilometers met zowel BTM (+4.9%) als per trein (+24.8%).

Het BeleidsscenarioPlus zorgt voor een extra versterking van deze effecten: zowel de afname van het toename van het aantal voertuigkilometers voor personenwagens is nog meer uitgesproken (-6.4%), als ook de groei van het aantal reizigerskilometers met zowel BTM (+8.1%) als per trein (+26.5%). De impact op de voertuigkilometers voor vrachtwagens is beperkt (+1.9%), aangezien deze de verhoogde autokosten niet ondervinden.

Een aanvullend aspect is in hoeverre deze toe- of afname van de vervoersprestaties zich ook doorvertaalt in de totale voertuigverliesuren. Voor personenwagens zien we dat het Beleidsscenario zorgt voor een afname van de verliestijd in ochtend- (-9%) en avondspits (-5%). Deze afname doet zich vooral voor op het onderliggend wegennet – op het hoofdwegennet is de afname in de ochtendspits beperkter- terwijl in de avondspits zelfs

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

sprake is van een toename van het aantal voertuigverliesuren. Voor het vrachtverkeer zien we in het Beleidsscenario vooral een forse toename van de voertuigverliesuren op het hoofdwegennet (+58% in de ochtendspits, +93% in de avondspits, terwijl het aantal verliesuren op het onderliggend wegennet licht afneemt.

Deze verschillen zijn deels te wijten aan een verschuiving van vrachtverkeer van onderliggend wegennet naar hoofdwegennet (als gevolg van het vrachtgeleidingsnetwerk), waardoor ook de knelpunten op het onderliggend wegennet enigszins ontlast worden ten opzichte van deze op het hoofdwegennet (wat op zijn beurt deels gecompenseerd wordt door verschuiving van het personenautoverkeer).

Het BeleidsscenarioPlus zorgt voor een verdere ontlasting van (vooral) het onderliggend wegennet, aangezien vooral korte tot middellange personenverplaatsingen beïnvloed worden. Hoewel het vrachtverkeer geen directe impact van de verhoogde autokosten ondervindt, voelt het wel secundaire effecten (bv. minder verliestijd op onderliggend wegennet door afname autoverkeer).

Verliestijd (uur) in de spitsblokken (7u-8u en 16u-17u) - vervoerregio LIMBURG							
Personenwagens	Ochtendspits			Avondspits			
	Hoofdwegen	Onderliggend wegennet	TOTAAL	Hoofdwegen	Onderliggend wegennet	TOTAAL	
Beleidsscenario 2030 - Referentietoestand 2030		-6%	-10%	-9%	5%	-8%	-5%
BeleidsscenarioPlus 2030 - Beleidsscenario 2030		2%	-6%	-5%	-6%	-9%	-8%
BeleidsscenarioPlus 2030 - Referentietoestand 2030		-4%	-16%	-14%	-1%	-16%	-13%
Vrachtwagens	Ochtendspits			Avondspits			
	Hoofdwegen	Onderliggend wegennet	TOTAAL	Hoofdwegen	Onderliggend wegennet	TOTAAL	
Beleidsscenario 2030 - Referentietoestand 2030		58%	-10%	-1%	93%	-1%	11%
BeleidsscenarioPlus 2030 - Beleidsscenario 2030		11%	-3%	0%	-7%	-4%	-5%
BeleidsscenarioPlus 2030 - Referentietoestand 2030		75%	-13%	-1%	80%	-5%	6%

Tabel 6: Verschil tussen de scenario's in verliestijd (voertuigverliesuren) per spits binnen de vervoerregio Limburg



3.3 MODAL VERDELING PER AFSTANDSKLASSE

Onderstaande tabellen geven voor verschillende afstandsklassen de vervoerswijzekeuze weer.

Tabel 7 geeft de basiscijfers weer voor het Referentiescenario 2030. Voor korte verplaatsingen tot 2km zien we bijvoorbeeld dat fiets (22%) en te voet gaan (33%) een belangrijk aandeel halen, maar dat een aanzienlijk deel van de verplaatsingen toch ook nog met de auto gebeuren (33% als autobestuurder, 10% als autopassagier). Bij langere verplaatsingen zien we het wandelen (boven 5km) en fietsgebruik (boven 10km) terugvallen, en nemen de auto (als bestuurder of passagier), BTM en trein een belangrijker aandeel in.

Modale verdeling naar afstandsklasse naar verplaatsingen - Herkomst of bestemming vervoerregio LIMBURG							
Aandeel	Bestuurder	Passagier	Trein	BTM	Fiets	TeVot	
< 2 km	32.6	10.1	0.3	1.8	22.1	33.1	100
2-5 km	49.2	14.0	0.0	2.5	21.2	13.2	100
5-10 km	62.7	17.6	0.2	3.3	14.2	1.9	100
10-20 km	68.6	21.0	0.9	5.0	4.4	0.0	100
20-35 km	66.7	25.1	2.6	5.3	0.4	0.0	100
35-50 km	61.4	29.5	5.8	3.2	0.0	0.0	100
50-70 km	59.0	28.3	11.6	1.1	0.0	0.0	100
> 70 km	49.2	17.4	33.1	0.2	0.0	0.0	100

Tabel 7: Modale verdeling per afstandsklasse voor het Referentiescenario 2030

Tabel 8 geeft weer hoe deze aandelen in het Beleidsscenario wijzigen ten opzichte van het Referentiescenario. Het gebruik van de auto, zowel als bestuurder als passagier, daalt in alle afstandsklassen, maar het sterkst op de middellange afstanden (5km tot 35km). Het fietsgebruik neemt vooral toe voor verplaatsingen tussen 5km en 30km (onder meer te linken aan de verhoogde beschikbaarheid van elektrische fietsen), het gebruik van BTM vooral op afstanden tussen 20km en 50km, en het gebruik van de trein op afstanden boven de 35km.

Modale verdeling naar afstandsklasse naar verplaatsingen - Herkomst of bestemming vervoerregio LIMBURG							
Aandeel	Bestuurder	Passagier	Trein	BTM	Fiets	TeVot	
< 2 km	-0.3	-0.3	0.1	0.2	0.2	0.1	
2-5 km	-0.8	-0.7	0.0	0.4	1.2	-0.3	
5-10 km	-1.8	-1.6	0.1	0.5	3.1	-0.2	
10-20 km	-2.4	-2.4	0.2	0.7	4.0	0.0	
20-35 km	-1.6	-2.1	0.5	1.2	1.8	0.0	
35-50 km	-0.9	-1.3	1.0	1.1	0.2	0.0	
50-70 km	-0.9	-1.0	1.4	0.5	0.0	0.0	
> 70 km	-1.5	-1.1	2.6	0.1	0.0	0.0	

Tabel 8: Modale verdeling per afstandsklasse: impact van het Beleidsscenario ten opzichte van het Referentiescenario 2030

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

4 CONCLUSIES

In het kader van de opmaak van het regionaal mobiliteitsplan voor de vervoerregio Limburg, werden twee beleidsscenario's met voorgestelde maatregelen doorgerekend met het regionaal verkeersmodel Limburg versie 4.2.2-RMP. Dit zijn scenario's die zijn samengesteld op basis van de bevindingen uit de eerdere doorgerekende scenario's 'Bereikbaar-betrouwbaar' en 'Leefbaar-gezond'. Het Beleidsscenario omvat een pakket van maatregelen ten aanzien van de verschillende modi. Het BeleidsscenarioPlus omvat deze zelfde maatregelen, aangevuld met een verhoogde kost voor het gebruik van de personenauto.

In dit rapport worden de uitgangspunten beschreven van de doorrekening van beide scenario's, en werden de belangrijkste resultaten weergegeven en toegelicht. Door de resultaten van beide scenario's te vergelijken met de resultaten van het Referentiescenario 2030, verkrijgen we inzicht in de effecten van de voorgestelde maatregelen.

In het **Beleidsscenario** stijgt het aandeel duurzame verplaatsingen ten opzichte van het Referentiescenario van 39.6% naar 41.3%, een toename met 1.7% ten opzichte van Referentie2030. Deze is vooral te wijten aan de groei van het aandeel verplaatsingen per fiets (+2.0%) en als autopassagier (+1.0%), terwijl ook het OV-aandeel licht stijgt (+0.5% voor BTM, +0.2% voor trein). Het aandeel niet-duurzame verplaatsingen daalt daardoor van 60.4% naar 58.7%, een afname met 1.7%, vooral door een afname van het aandeel verplaatsingen als autobestuurder (-1.7%).

Deze verschuivingen uiteten zich ook in de vervoersprestaties in de vervoerregio. Tussen het Referentiescenario 2030 en het Beleidsscenario zien we een sterke afname van het aantal voertuigkilometers voor personenwagens (-3.8%), maar een lichte toename voor vrachtwagens (+1.8%). Hiertegenover staat een groei van het aantal reizigerskilometers met zowel BTM (+4.9%) als per trein (+24.8%).

In het **BeleidsscenarioPlus** stijgt het aandeel duurzame verplaatsingen verder naar 45.5%, vooral door een verdere toename van het aandeel verplaatsingen per fiets (aandeel +1.7% tegenover het Beleidsscenario), te voet (+ 1.2%) en als autopassagier (+1.1%). Hiertegenover staat een afname van het aandeel niet-duurzame verplaatsingen met -4.2% ten opzichte van het Beleidsscenario, een afname die grotendeels te wijten is aan een daling van het aandeel verplaatsingen als autobestuurder (-4.3%).

Ook in het BeleidsscenarioPlus zien we deze verschuivingen doorwerken in de vervoersprestaties, zij het in nog versterkte mate. Zowel de afname van het aantal voertuigkilometers voor personenwagens is nog meer uitgesproken (-2.8% extra t.o.v. Beleidsscenario), als ook de groei van het aantal reizigerskilometers met zowel BTM als per trein (resp. +3.1% en +1.3% t.o.v. Beleidsscenario). De impact op de voertuigkilometers voor vrachtwagens is beperkt (+0.1%), aangezien deze geen directe effecten voelen van de verhoogde autokosten.



5 BIJLAGE I: AANGELEVERDE BESTANDEN

5.1 SHAPEFILES

De modelresultaten voor de verschillende scenario's werden overgemaakt in de vorm van shapefiles, zowel voor de (spits)uurwaarden als opgehoogd naar etmaalwaarden. Onderstaande paragrafen beschrijven de inhoud van deze shapefiles.

5.1.1 RESULTAATNETWERKEN OP UURBASIS

De intensiteiten, freeflow- en congestiesnelheden voor personenwagens en vrachtwagens zijn per scenario opgenomen in de volgende shapebestanden:

<i>PAE-07_link.shp</i>	<i>gegevens voor het uur 07u-08u</i>
<i>PAE-08_link.shp</i>	<i>gegevens voor het uur 08u-09u</i>
<i>PAE-16_link.shp</i>	<i>gegevens voor het uur 16u-17u</i>
<i>PAE-17_link.shp</i>	<i>gegevens voor het uur 17u-18u</i>

De omzetting naar personenauto-equivalenten (pae) is ook opgenomen. Hierbij telt een vrachtwagen voor 2.5 pae.

De attributen die opgenomen zijn in deze shapebestanden zijn beschreven in volgende tabel.



De verkeerstellingen die gebruikt zijn voor de kalibratie van de verkeersmodellen zijn afgeleid uit 2 databanken:

- het permanent meetnet van dubbele lussen op alle snelwegen in Vlaanderen (ongeveer 95 % dekking);
- de verkeerstellingen die uitgevoerd zijn in de periode september 2016 – april 2017, deze meetcampagne is uitgevoerd met het oog op een nieuwe kalibratie alsook als na- of éénmeting voor de evaluatie van de effecten van kilometerheffing voor vrachtwagens (ingevoerd vanaf 1/04/2016);

De verfijning van de infrastructuurnetwerken is gelijkaardig aan deze van de zonerings: binnen het studiegebied zelf worden alle ontsluitende wegen tot een deel van de belangrijkste verzamelwegen opgenomen, buiten het studiegebied daalt deze detailleringsgraad. Gelijklopend worden binnen het studiegebied alle haltes van De Lijn en stations van de NMBS opgenomen en worden de OV-dienstvoeringen tot op doortochtijd ingevoerd. Hetzelfde geldt voor het aanbod van de Brusselse vervoersmaatschappij MIVB en haar Waalse tegenhanger TEC (voor zover relevant binnen het studiegebied van de verschillende rvm's). Buiten het studiegebied is het aanbod openbaar vervoer logischerwijze minder gedetailleerd opgenomen. Deze lijnvoeringen worden voor alle modelperiodes uit de beschikbare databanken of andere gegevensbronnen van de Belgische openbaar vervoersmaatschappijen (De Lijn, NMBS, TEC, MIVB) afgeleid. Dit lijnenbestand dateert voor het basisjaar uit 2017.

6.1.2 INPUTGEGEVENS AAN VRAAG- EN AANBODZIJDE VOOR HET TOEKOMSTJAAR 2030 (SDG'S EN NETWERKEN)

Strategische verkeersmodellen worden meestal gebruikt voor inschattingen op langere termijn. Hiervoor is in 2017 een toekomstscenario 2030 ontwikkeld. In dit toekomstscenario wordt rekening gehouden met een aantal ontwikkelingen op demografisch, ruimtelijk en infrastructureel vlak. Aan de hand van de ruimtelijke en demografische groei prognoses is een SDG-databank voor het toekomstjaar 2030 opgesteld. Daarnaast zijn er ten opzichte van de basistoestand 2017 ook een heel aantal infrastructuurmaatregelen ingevoerd.

Een overzicht van de ruimtelijke en infrastructuurmaatregelen kan men vinden op:

<https://www.departement-mow.vlaanderen.be/nl/verkeersmodellen/strategische-verkeersmodellen>

6.1.3 MODELINSTRUMENTARIUM EN PARAMETERS VAN DE VERSCHILLENDE DEELMODELLEN

Het vraagmodel voor personenmobiliteit beschrijft verplaatsingspatronen van personen (agenten) voor een gemiddelde niet-vakantie werkweekdag. Deze verplaatsingspatronen worden beschreven aan de hand van toers, in tegenstelling tot de vorige generaties van de provinciale verkeersmodellen, die gebaseerd zijn op trips. Een trip is één verplaatsing, bijvoorbeeld van thuis naar het werk. Een toer daarentegen heeft hetzelfde begin- en eindpunt en bestaat dus minstens uit twee trips. Het werken met toers heeft als voordeel dat het geheel van verplaatsingen over de dag consistentere gebeurt: gebruik van zelfde vervoersmodus op de heen- en terugverplaatsing, het meer gebonden zijn aan de auto bij het maken van een nevenverplaatsing, ... Een verplaatsingspatroon van een persoon kan er bijvoorbeeld als volgt uitzien: een persoon gaat naar zijn/haar werk, onderweg brengt hij/zij een kind naar de crèche en op de terugweg naar huis haalt hij/zij het kind terug op. Deze persoon maakt een hoofdtoer met het motief werk en doet een nevenbestemming aan op de heen- en op de terugweg (kind wegbrengen en ophalen).



De modellering van verplaatsingspatronen is gebaseerd op onderstaande deelmodellen:

- Toerfrequentiemodel voor hoofdtoers: wat is de kans dat een persoon op een bepaalde dag één of meer toers maakt?
- Toerfrequentiemodel voor neventoers: wat is de kans op het maken van een neventoer?
- Vervoerwijze-/bestemmings-/tijdstipkeuzemodel: welke vervoerwijze, welke bestemming en welk tijdstip wordt gekozen om een bepaalde toer te maken?
- Nevenbestemmingskeuzemodel: welke bestemming wordt gekozen om een bepaalde neventoer te maken?

Alle deelmodellen zijn discrete keuzemodellen. Discrete keuzemodellen worden gebruikt om de keuze van een beslissingsnemer voor één alternatief uit een set van alternatieven te modelleren. Deze worden voornamelijk geschat op basis van de onderzoeken verplaatsingsgedrag Vlaanderen¹. Deze bepalen het verplaatsingsgedrag van Vlamingen voor het basisjaar 2017. Dit gedrag wordt overgenomen voor het toekomstjaar 2030.

Hieronder worden deze deelmodellen kort besproken:

a) Toerfrequentiemodel hoofdtoers

Het toerfrequentiemodel voor hoofdtoers voorspelt de kans dat een persoon (onderscheid naar volwassene of kind) één of meer toers maakt voor volgende motieven:

- werk;
- zakelijk;
- school;
- winkelen: boodschappen doen;
- winkelen: shoppen;
- recreatief-sociaal bezoek;
- overig.

De keuze tussen het wel of niet maken van een hoofdtoer wordt gemodelleerd via een discreet keuzemodel waarbij de kans dat een alternatief gekozen wordt (wel of niet maken van de toer) afhankelijk is van de utiliteit van het alternatief. De utiliteit wordt weergegeven als een combinatie van

- een geobserveerde component, die een waardering geeft voor de aantrekkelijkheid van het alternatief;
- een random component, die rekening houdt met persoonsgebonden verschillen, aangezien niet elke persoon dezelfde waarde toekent aan een bepaald alternatief.

De geobserveerde utiliteit hangt af van verschillende persoons- en gezinskenmerken, bijvoorbeeld autobezit, hoogst behaalde diploma, geslacht, gezinstype, gezinsinkomen, leeftijd, persoonsstatus, stedelijkheidsgraad, ... Vervolgens wordt de berekende kans omgezet in een discrete keuze (wel of niet maken van de toer) die de persoon maakt.

Indien er gekozen wordt om een hoofdtoer te maken, wordt dit proces tweemaal herhaald om meerdere hoofdtoers op één etmaal voor dat motief te kunnen maken. De invulling van dit herhaalmodel heeft een eenvoudigere, maar sterk gelijkende, vorm.

¹ <https://www.mobielvlaanderen.be/ovg/>



De regionale verkeersmodellen zijn:

- rvm AAL: Aalst;
- rvm ANT: Antwerpen;
- rvm GEN: Gent;
- rvm KEM: Kempen;
- rvm LEU: Leuven;
- rvm LIM: Limburg;
- rvm MEC: Mechelen;
- rvm RND: Vlaamse rand;
- rvm WAA: Waasland;
- rvm WVL: West-Vlaanderen.

Deze worden gevisualiseerd in onderstaande figuur:



Het studiegebied van de regionale verkeersmodellen komt grotendeels overeen met de afbakening van de vervoerregio's². West-Vlaanderen bevat echter een combinatie van de vervoerregio's Brugge, Kortrijk, Oostende, Roeselare en Westhoek. Vlaamse Ardennen is bovendien samengenomen met Gent. West-Vlaanderen en Gent betreffen dus een groter gebied, maar hebben dezelfde detaillering als een kleiner gebied.

² <https://www.vlaanderen.be/basisbereikbaarheid/vervoerregios>



