



voorlopig ontwerp

REGIONAAL MOBILITEITSPLAN **VERVOERREGIO GENT**

Samenvatting

**Hoe ziet onze mobiliteit
er in de toekomst uit?**

**De doelstellingen, visie,
strategieën en acties
van vervoerregio Gent.**

Mobiliteitsproblemen los je niet op in je eentje. Ze zijn zo complex dat ze de grenzen van steden en gemeenten overstijgen. Daarom zijn er de vervoerregio's.

Sinds 2019 werken we in de vervoerregio Gent met alle betrokken gemeenten en mobiliteitspartners aan een gezamenlijke toekomstvisie voor de 23 gemeenten en bijna 700.000 inwoners in de regio.

Zo'n toekomstvisie op mobiliteit bepalen we niet van vandaag op morgen. We werken in verschillende stappen toe naar een regionaal mobiliteitsplan. Dat plan wordt het kader waarin voor elk vervoersmiddel staat welke acties nodig zijn en hoe we ze organiseren.

Een samenvatting van dat plan ligt vandaag voor je. Je leest hier wat we willen bereiken, maar ook hoe we dat willen bereiken. De focus ligt op de strategieën en acties. De volledige versie van het regionaal mobiliteitsplan bevat dezelfde inhoud, maar worden de doelstellingen, visie en strategieën verder onderbouwd en gedetailleerd.

Veel leesplezier!



1 **SITUERING**

Wie is vervoerregio Gent?
Wat doet de vervoerregio?

2 **DOELSTELLINGEN & VISIE**

Waar willen we naartoe?

3 **STRATEGIEËN & ACTIES**

Hoe willen we onze doelstellingen en visie bereiken?



Foto: Jerroen Willems

1

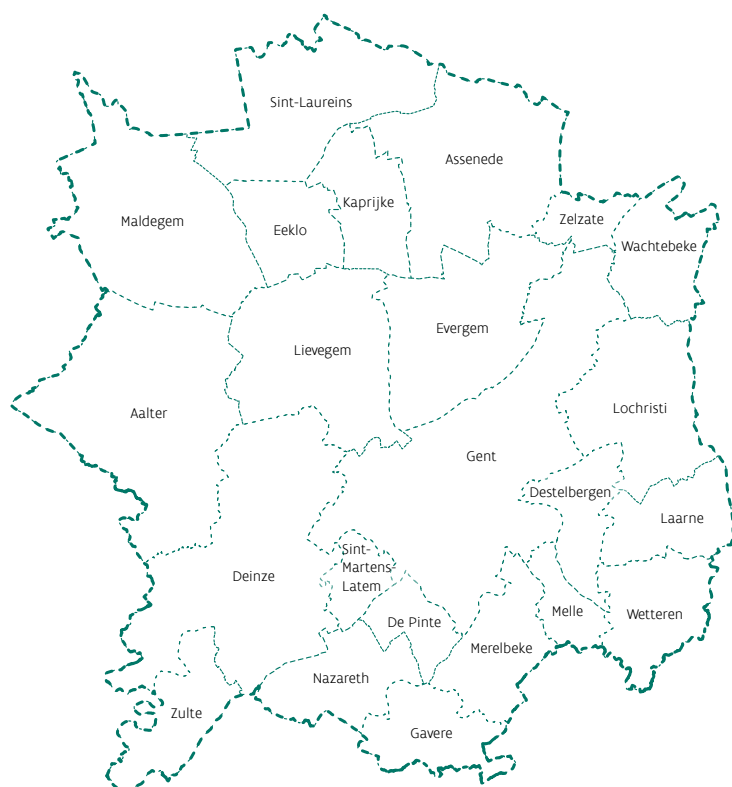
SITUERING

Wie is vervoerregio Gent?
Wat doet de vervoerregio?

VERVOERREGIO GENT

In 2019 werd Vlaanderen ingedeeld in vijftien vervoerregio's. Met de inrichting van vervoerregio's, vervoerregioraden en regionale mobiliteitsplannen hebben de gemeenten nu een kader waarbinnen ze kunnen samenwerken aan mobiliteitsuitdagingen.

Vervoerregio Gent omvat 23 gemeenten en telt ongeveer 677.000 inwoners. Het gaat om een grote regio, niet alleen in aantal gemeenten, maar ook in oppervlakte (ca. 1.200 km²).



677.000
inwoners



1.200
km²

De basis van elke vervoerregio is de vervoerregioraad. Daarin zitten vertegenwoordigers van alle partijen die bezig zijn met mobiliteit in de regio. De schepenen en burgemeesters van de betrokken gemeenten, maar ook het departement Mobiliteit en Openbare Werken, de Vlaamse Waterweg, het Agentschap Wegen en Verkeer, Provincie Oost-Vlaanderen en De Lijn. Afhankelijk van het thema sluiten nog andere adviserende leden aan.

Decreet basisbereikbaarheid

De vervoerregio's werden in het leven geroepen in navolging van het decreet basisbereikbaarheid, dat in juni 2019 door de Vlaamse Regering werd goedgekeurd. Het decreet stelt dat de mobiliteit in Vlaanderen flexibeler, efficiënter en duurzamer moet worden. Zo'n ambitieuze doelstelling bereiken kan alleen door samen te werken over de grenzen van de gemeenten, gewesten en landen heen, maar evenzeer ook door samen te werken over de beleidsdomeinen heen. Daarom is het nu aan de vervoerregio's om uit te zoeken hoe het decreet uitgevoerd kan worden.

Basisbereikbaarheid vertrekt van volgende doelen:

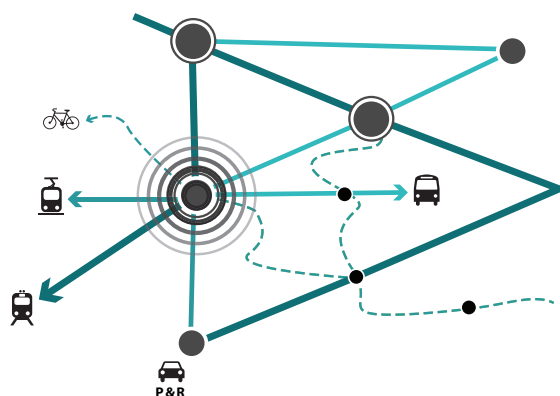
1. het bereikbaar maken van belangrijke maatschappelijke functies op basis van een vraaggericht systeem en met een optimale inzet van vervoers- en financiële middelen;
2. combimobiliteit en synchromodaliteit te faciliteren en een geïntegreerd mobiliteitsnetwerk uit te werken;
3. alle initiatieven voor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

Het regionaal mobiliteitsplan

Elke vervoerregio werkt aan een regionaal mobiliteitsplan. Daarin staat hoe we de mobiliteitsuitdagingen in elke regio oplossen met concrete acties per vervoersmiddel. Het legt de mobiliteitsvisie op middellange termijn (2030) vast. Alle vervoerswijzen komen aan bod, zowel voor personen- als voor goederenvervoer.

De shift naar duurzame mobiliteit wordt gerealiseerd door een wisselwerking tussen drie hoekstenen: het mobiliteitsaanbod, 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.

Het regionaal mobiliteitsplan houdt rekening met beleidsdocumenten op hogere niveaus en andere beleidsdomeinen. Het biedt eveneens een kapstok aan de 23 gemeenten, die de overkoepelende en strategische aspecten naar hun lokale schaal vertalen.



ROL VAN DE VERVOERREGIO

De vervoerregio's zijn relatief nieuwe instellingen. Ze zijn dus nog volop bezig met het afbakenen van hun rol. De focus van de vervoerregio ligt vooral op de regionale mobiliteit, als schakel tussen de Vlaamse en lokale overheden.

Een rol in drie delen

Van de stoep voor je deur tot een vlucht naar de andere kant van de wereld. Mobiliteit is een heel breed domein. De vervoerregio neemt alle niveaus onder de loep, maar speelt per domein een andere rol. Dit zijn haar drie kerntaken:



Adviseren: interregionale en internationale materie is de verantwoordelijkheid van de Vlaamse en federale overheid. Hierover heeft de vervoerregio geen beslissingsmacht, maar ze geeft wel advies over hun plannen en investeringen.

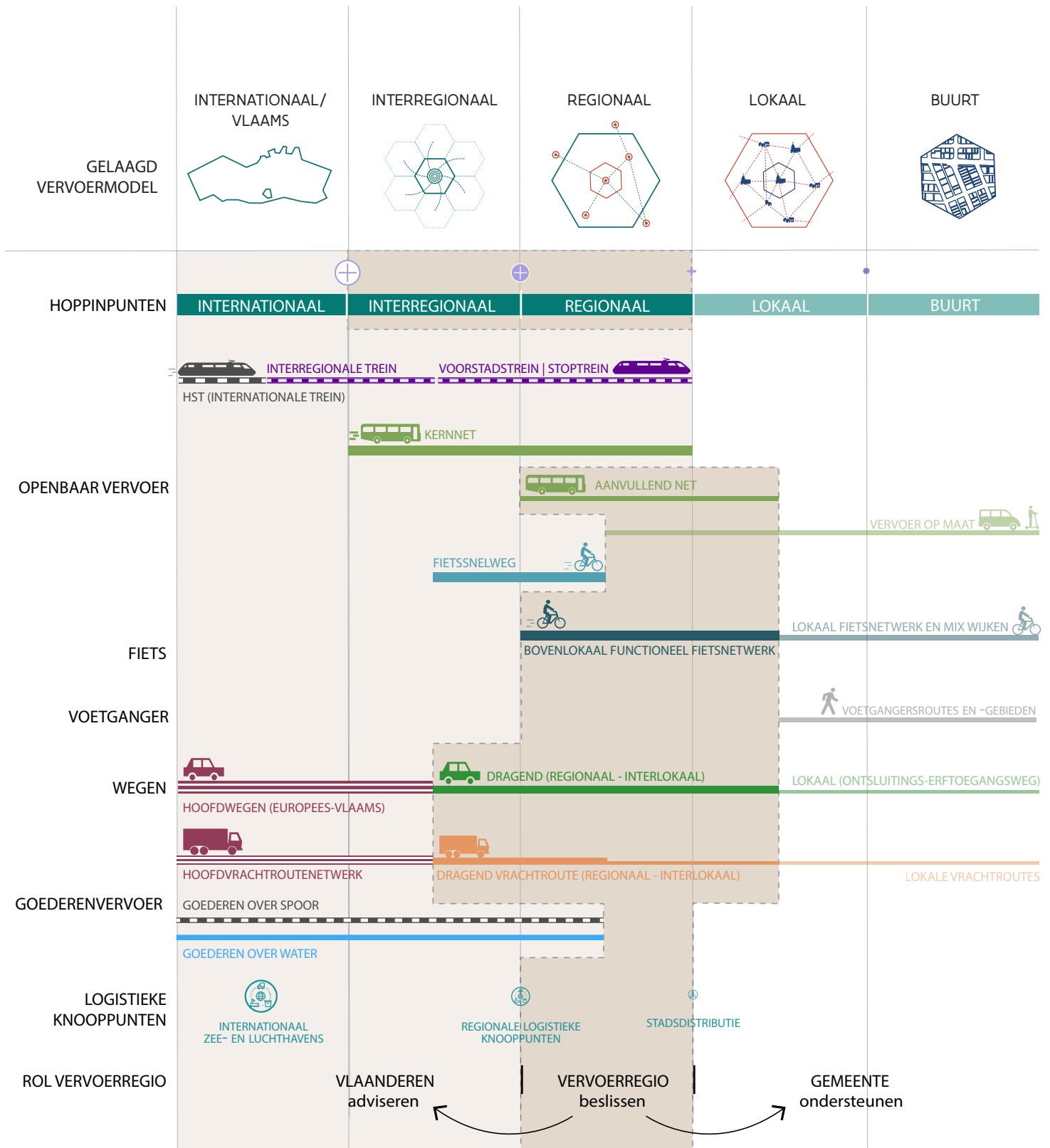


Beslissen: de regionale mobiliteit is de kerntaak van de vervoerregio. Hierover heeft ze wel beslissingsmacht. Het regionaal mobiliteitsplan bepaalt welke acties de komende jaren plaatsvinden. Het actieplan zal maatregelen omvatten waarvoor ook andere actoren (bijv. lokale overheden of De Lijn) initiatiefnemer zijn.



Ondersteunen: veel mobiliteitsmaatregelen zijn gemeentelijke bevoegdheden. De vervoerregio beslist niet over concrete maatregelen in lokale straten, maar ondersteunt de lokale besturen met handvatten en advies.

Het schema hiernaast geeft de rol van de vervoerregio weer per vervoersmiddel en niveau. De **donkerbruine** elementen zijn de kerntaken van de vervoerregio. Bij de **lichtbruine** elementen speelt de vervoerregio een adviserende rol. De **witte** elementen zijn lokale bevoegdheden waarbij ze een ondersteunende rol opneemt.



SAMENWERKING ALS SLEUTEL

Een mobiliteitsplan maken we niet alleen. In haar eentje kan de vervoerregio haar doelstellingen niet waarmaken. Daarom kregen inwoners, bedrijven en andere actoren een stem bij de opmaak van dit plan. Zo werd het resultaat beter en kunnen we samen het plan sneller uitvoeren. Via verschillende mobiliteitsateliers en mobiliteitscafés werd gepeild naar wat we belangrijk (of minder belangrijk) vinden in onze dagdagelijkse mobiliteit. Deze momenten werden ingezet om te informeren maar ook om samen na te denken over de verschillende strategieën waar op dat moment aan gewerkt werd.



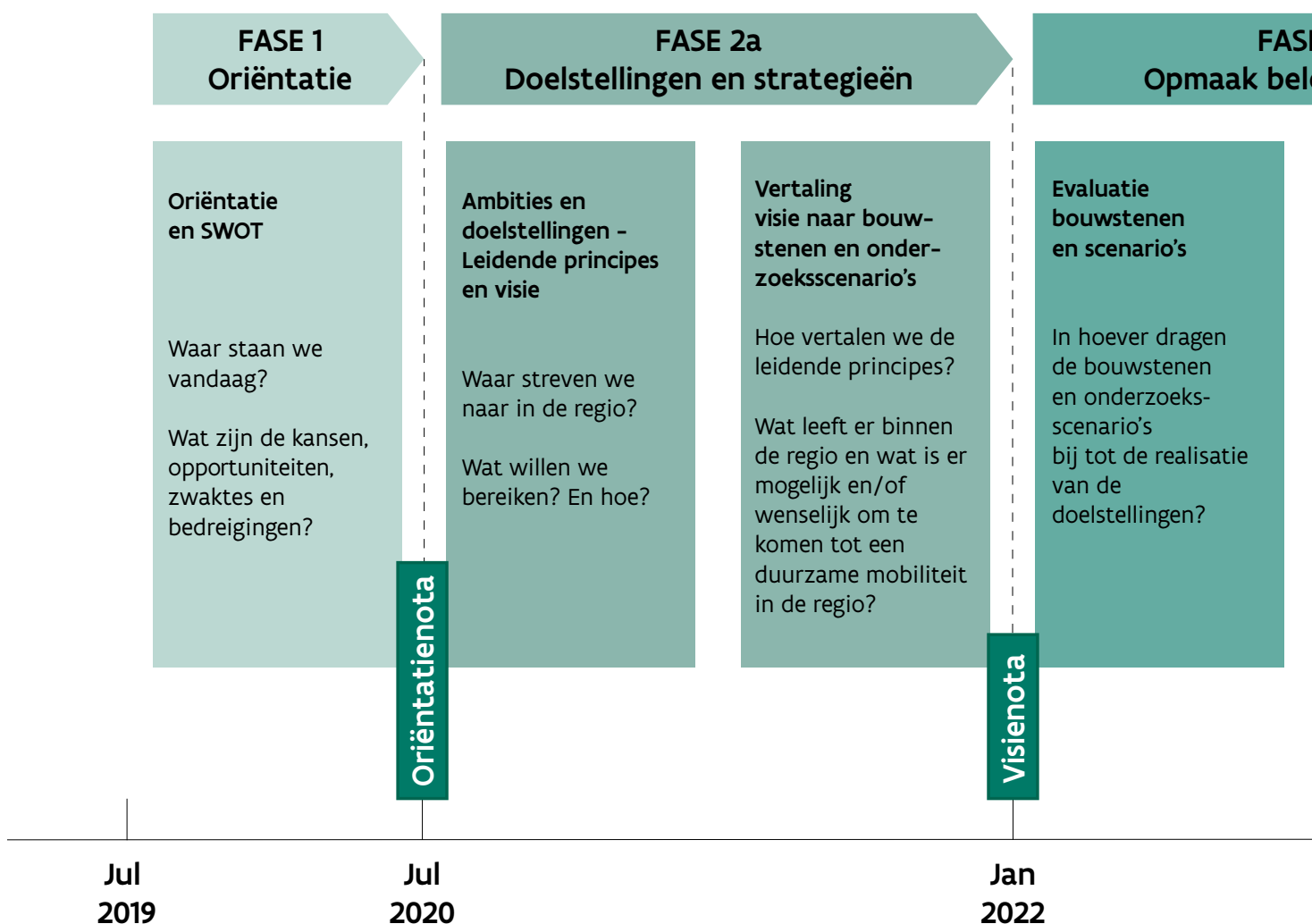
Mobiliteitsforum 13/02/2020



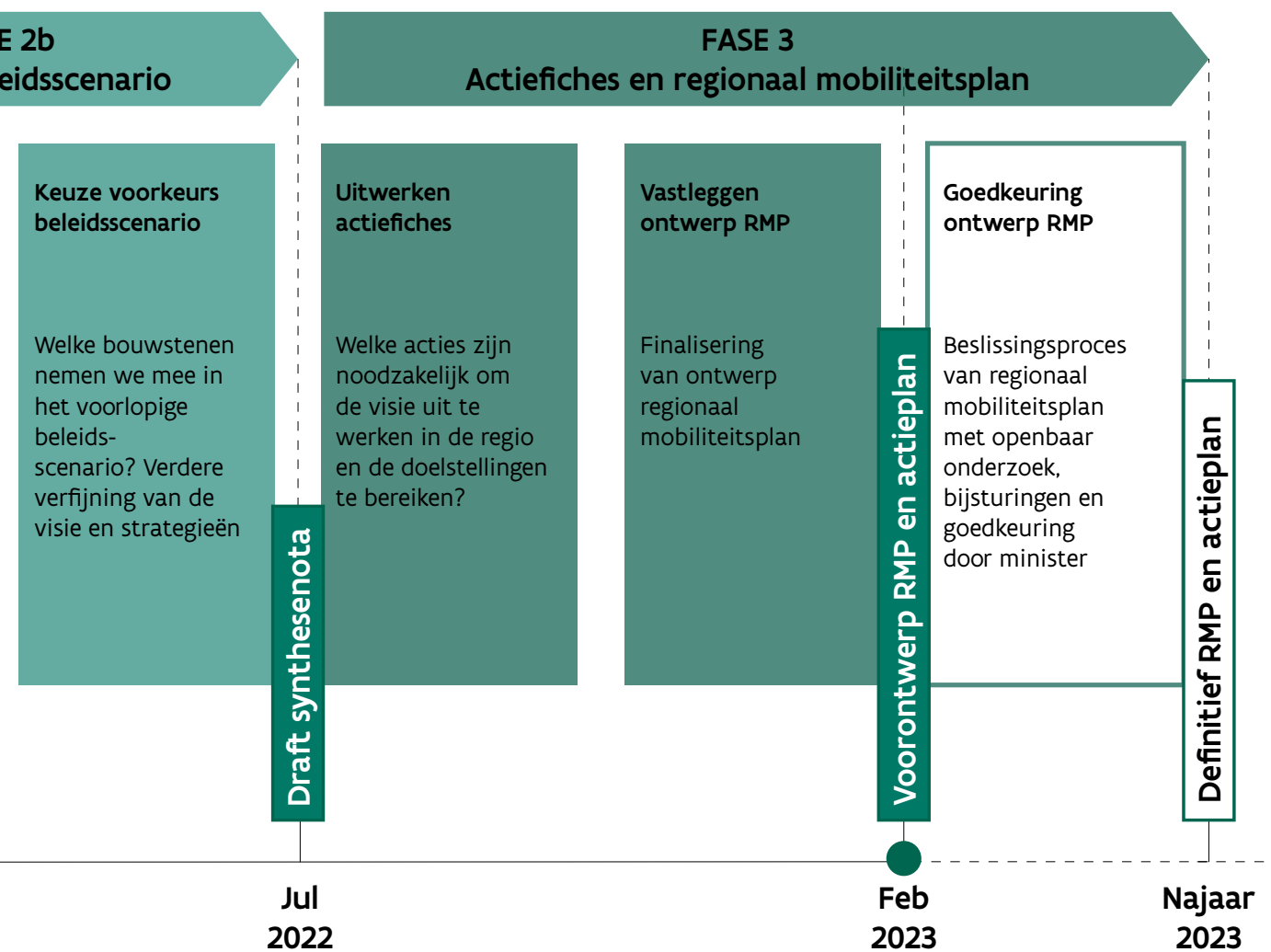
WAAR STAAN WE VANDAAG?

Het mobiliteitsplan maken we in verschillende stappen. In 2023 eindigen we met de derde en laatste fase. Dan wordt het ontwerp regionaal mobiliteitsplan vastgelegd en goedgekeurd.

Vanaf de start van de vervoerregio's tot eind 2022 werd op een cocreatieve manier, samen met de gemeenten en andere leden van de vervoerregioraad, maar ook met verschillende actoren en burgers gesleuteld aan een visie op mobiliteit. Met de oriëntatienota als vertrekbasis, werden daarna doelstellingen, leidende principes en een geïntegreerde visie vastgelegd in de visienota. Die vormde de basis voor de synthesenota, die op haar beurt vertaald werd naar acties.



Parallel met de opmaak van het mobiliteitsplan, werd een milieueffectenrapport (MER) opgesteld. Het MER beoordeelt alle aspecten van het mobiliteitsplan op hun potentiële milieueffecten en geeft aanbevelingen. Deze beoordeling en aanbevelingen werden meegenomen in het mobiliteitsplan.



2

DOELSTELLINGEN & VISIE

Waar willen we naartoe?

AMBITIES

De ambities zijn een samenvatting van wat we, nu en in de toekomst, belangrijk vinden in onze vervoerregio. Ze vormen het 'vizier' dat we voor ogen moeten hebben bij de opmaak én het uitrollen van onze mobiliteitsvisie.

De zeven ambities zijn het resultaat van een cocreatief traject waar alle leden van de vervoerregio en diverse lokale en regionale actoren aan hebben bijgedragen.

BEREIKBAAR

steden, dorpen, bedrijventerreinen en attractiepolen zijn vlot te bereiken



KLIMAATGEZOND

minder CO₂-uitstoot, meer aandacht voor ontharding, vergroening en biodiversiteit



ATTRACTIEF

aantrekkelijke duurzame vervoerswijzen en een aangename publieke ruimte



GEZOND & VEILIG

geen verkeersslachtoffers, meer actieve mobiliteit, minder lucht- en geluidshinder



INCLUSIEF

gelijkwaardige mobiliteit, betere toegankelijkheid, op maat van jong en oud



INNOVATIEF & WELVAREND

meer deelmobiliteit, nieuwe technologie slim inzetten, duurzame economische groei



PARTNERSCHAP

samenwerking binnen én buiten de vervoerregio

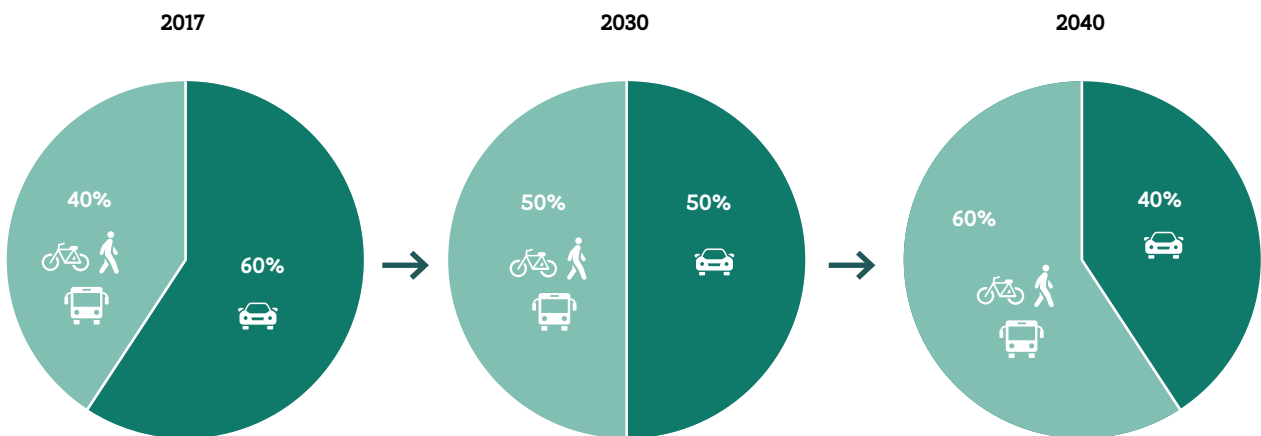




Foto: Jerroen Willems

CONCRETE MIJLPALEN

Eén | Modal shift personenvervoer



40% van alle (personen)verplaatsingen in onze vervoerregio gebeurt vandaag op een duurzame manier: **te voet, met de fiets of het openbaar vervoer**.

Willen we onze ambities halen, dan moet dat cijfer omhoog. We gaan voor een toename naar 50% duurzame verplaatsingen tegen 2030. Kijken we naar 2040, dan is onze ambitie nog straffer: 60% duurzame verplaatsingen.

1

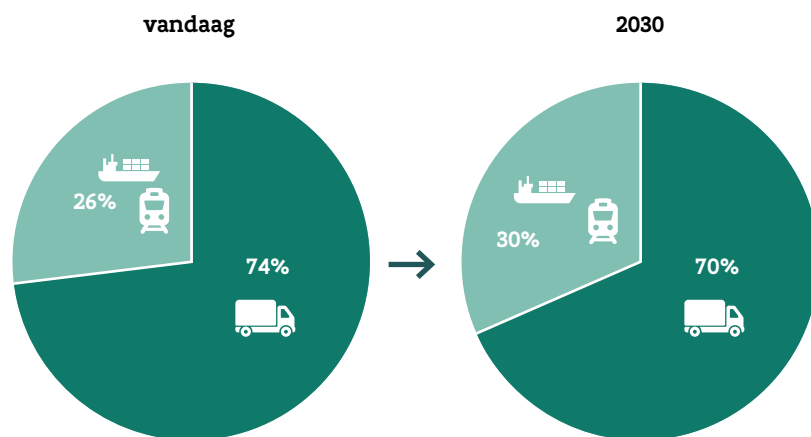
50%
DUURZAME
VERPLAATSINGEN
TEGEN 2030



60%
DUURZAME
VERPLAATSINGEN
TEGEN 2040



Twée | Modal shift logistiek vervoer



2

30%
LOGISTIEK TRANSPORT
VIA SPOOR EN WATERWEG
TEGEN 2030

Het logistiek vervoer neemt ook een belangrijke plaats in op onze wegen, sporen en waterwegen. Vandaag gebeurt 26% van het logistiek vervoer in Vlaanderen op een duurzame manier: **via het spoor of via de waterweg**. Tegen 2030 is het de ambitie om dit aandeel naar 30% te brengen. Gezien de verwachting dat logistieke mobiliteit de komende jaren sterk zal toenemen, is dit een niet te onderschatten doelstelling.



Drie | Verkeersdoden en -gewonden

3

0
VERKEERSDODEN EN
-ZWAARGEWONDEN

In 2019 stierven in onze vervoerregio 35 mensen en werden 306 mensen zwaargewond in het verkeer. Elke dode en zwaargewonde die aan het verkeer te wijten is, is er één te veel. Daarom streven we in onze vervoerregio naar nul verkeersdoden, in overeenkomst met de 'Vision Zero' van de Vlaamse Overheid. Er worden geen tussentijdse doelstellingen opgesteld, we wensen immers zo snel mogelijk het streefcijfer van nul verkeersdoden te bereiken.

EEN GEDEELDE VISIE OP ONZE MOBILITEIT

De uitdaging voor onze vervoerregio is niet min. Ten opzichte van 2017 zal de bevolking tegen 2030 met 6% zijn toegenomen. Maar wat betekent dat eigenlijk voor onze mobiliteit?

In 2017 gebeurde 60% van de verplaatsingen nog steeds met de auto. In absolute aantallen gaat het over 1.300.000 autoverplaatsingen per dag. Doen we niets aan de manier waarop we ons verplaatsen, dan kijkt de vervoerregio als een gevolg van de bevolkingsgroei, in 2030 aan tegen een totaal van 1.370.000 autoverplaatsingen per dag. Dat zijn er dus nog eens 70.000 meer dan vandaag. De filecijfers liegen er nochtans niet om. De voertuigverliesuren per dag liepen in 2019 op tot 7.000 uur. Bovendien zorgt de klimaatverandering en ons uiterst groot ruimtebeslag voor ongeziene uitdagingen.

Conclusie? De vervoerregio kan niet anders dan resoluut inzetten op twee dingen: enerzijds zorgen dat mensen minder en kortere verplaatsingen maken en anderzijds inzetten op een radicale modal shift: met z'n allen uit de auto en te voet, op de fiets, het openbaar vervoer of in de deelwaggen. Zo creëren we een aangename ruimte om te leven.

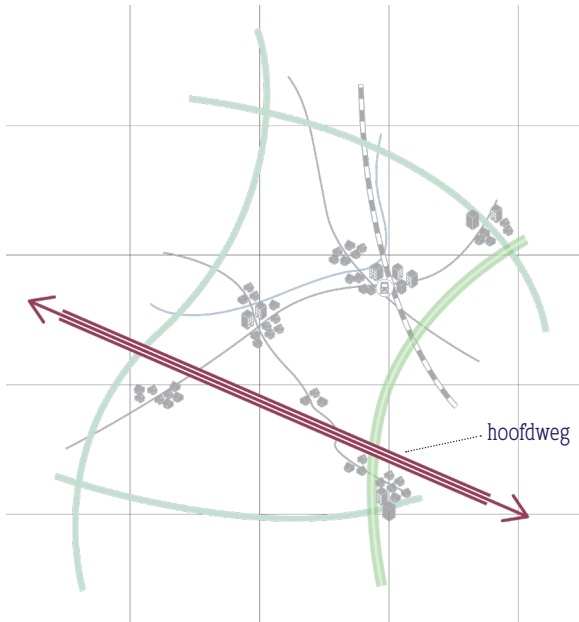
Anderzijds, willen we dit realiseren, dan is een robuust wegennet voor bovenlokaal verkeer noodzakelijk. Zo komt schaarse ruimte vrij op de locaties waar we wonen, werken, naar school gaan, ...

Deze twee aspecten, het vrijmaken van ruimte op mensenmaat en het robuust wegennet, komen samen in het 'mazenverhaal'. In het overkoepelend kader, voorgesteld op volgende pagina's, tonen we de gedeelde visie op onze mobiliteit.



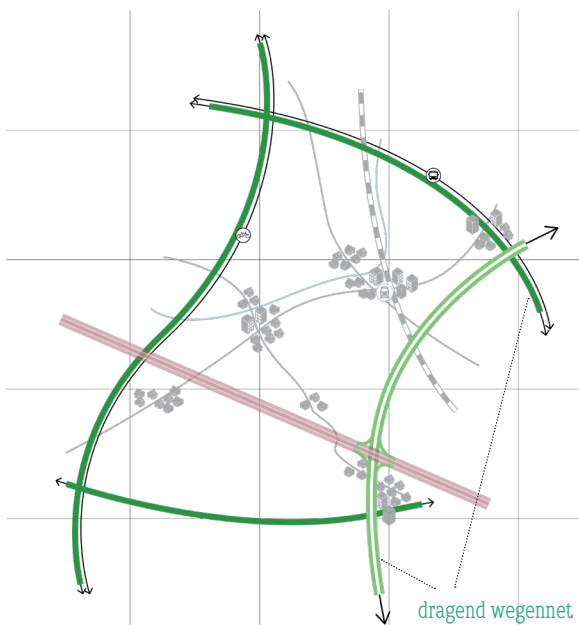
Foto: Jerroen Willems

Een robuust wegennet voor bovenlokaal verkeer



1

We kanaliseren het (inter)nationaal en interregionaal verkeer op de hoofdwegen.



2

We bundelen het regionaal en interlokaal verkeer op het dragend wegennet. Op deze wegen aanvaarden we doorgaand verkeer.

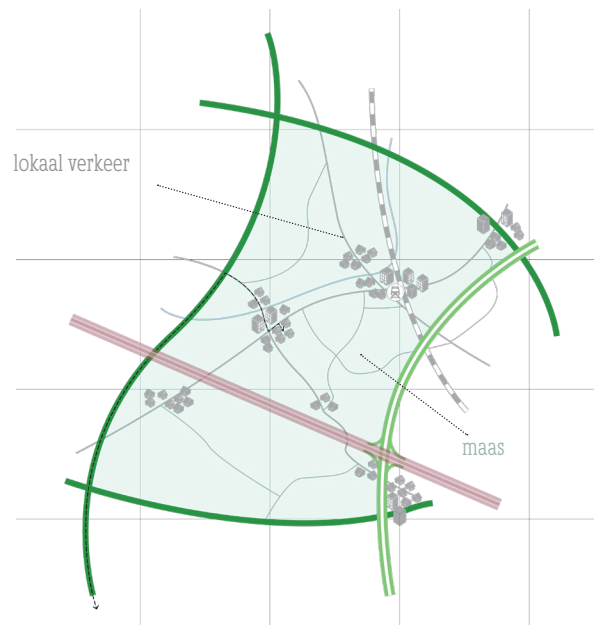
Openbaar vervoer en de fiets zijn belangrijke medegebruikers van deze assen. Een vlotte doorstroming voor hen en een veilige inrichting zijn cruciaal.

Enkel lokaal verkeer in de mazen van het wegennet

3

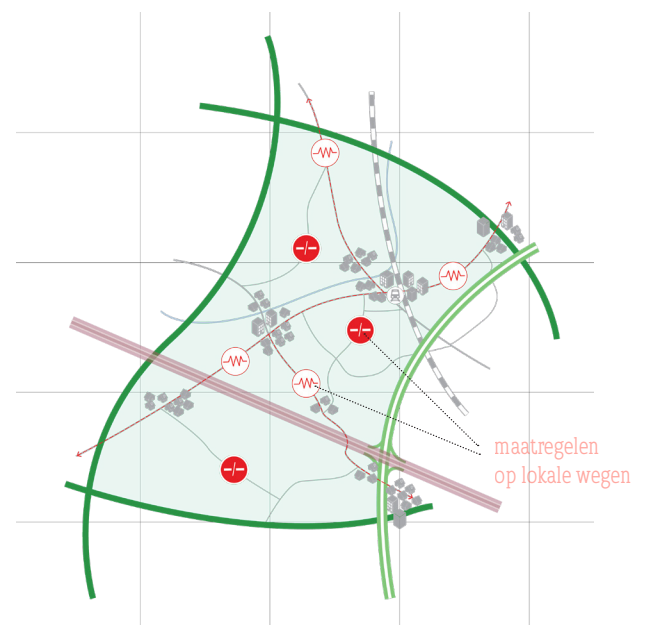
Binnen het rastervormig wegennet vinden we de 'mazen'. De mazen worden begrensd door het dragend wegennet.

In deze mazen aanvaarden we doorgaand verkeer niet. Enkel lokaal auto- en vrachtverkeer, dat er een bestemming heeft, gebruikt de wegen in de maas. Het openbaar vervoer en de fietsers kunnen wel gebruik maken van het lokale wegennet voor kortere of alternatieve routes.

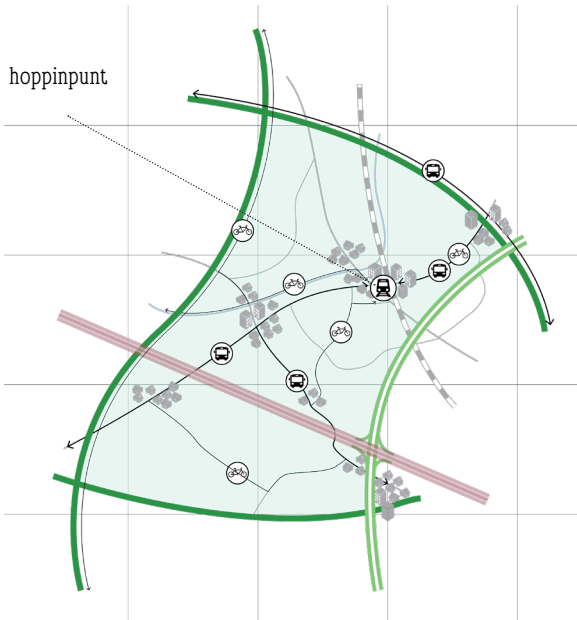


4

Door maatregelen op lokale wegen te nemen, houden we het doorgaand verkeer op de randen van de maas en geven we meer ruimte aan de duurzame modi.



Meer ruimte voor duurzame verplaatsingen, ontmoeting en beleving

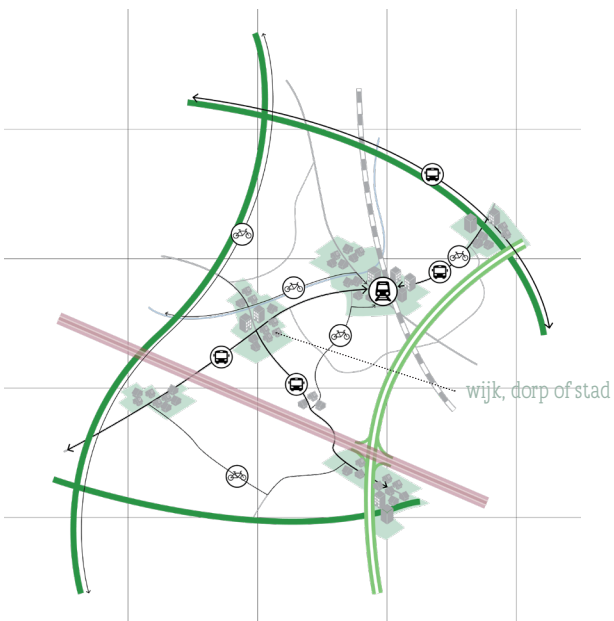


5

Het doorgaand verkeer houden we buiten de maas. Zo komt binnen de maas een zee aan ruimte vrij.

Korte verplaatsingen te voet of met de fiets worden veiliger en eenvoudiger.

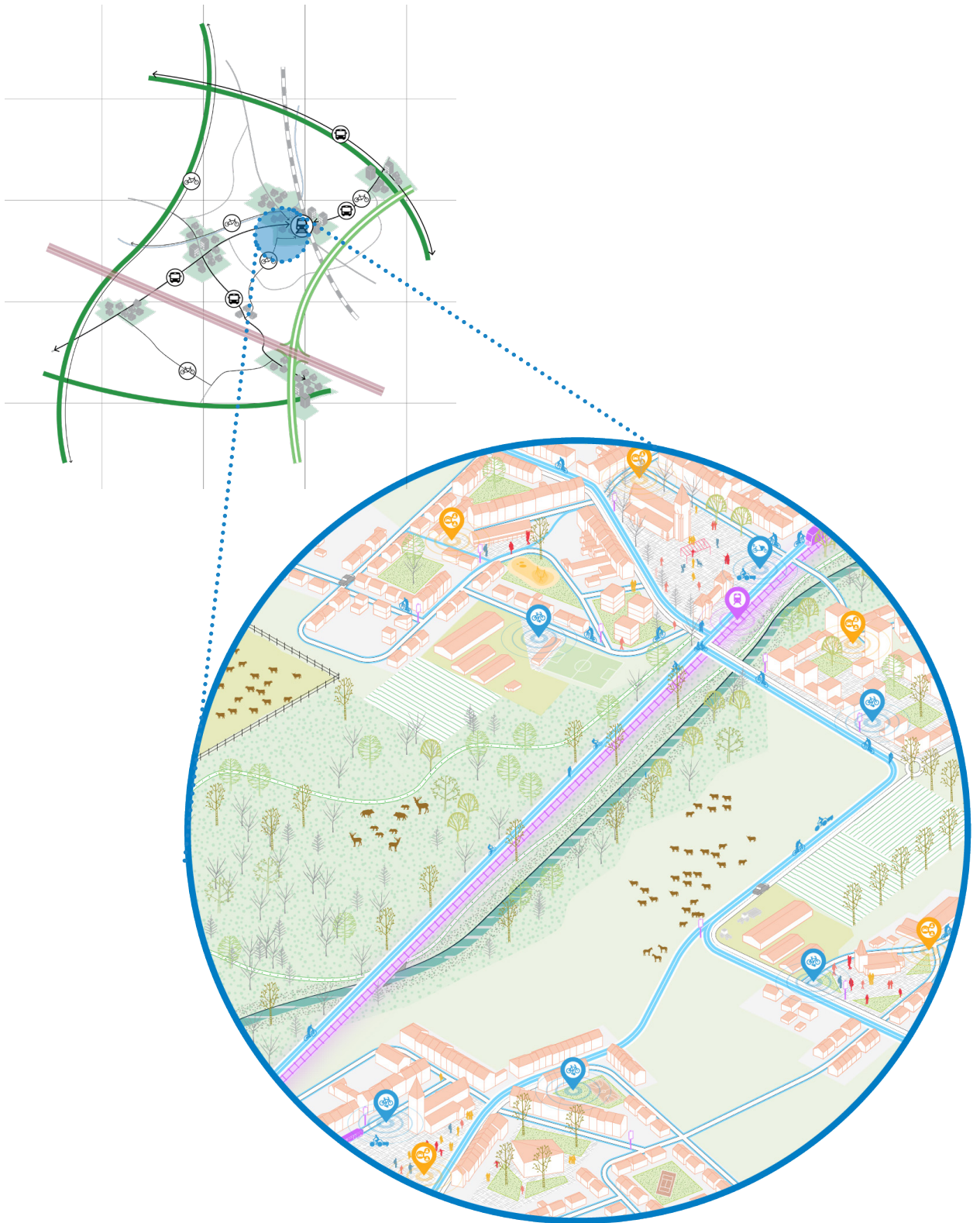
Er is steeds een hoppinpunt dichtbij, waar we vlot kunnen overstappen tussen verschillende vervoerswijzen.



6

We gebruiken de vrijgekomen ruimte om onze kernen en woonwijken aangenamer in te richten.

We creëren een veilige en comfortabele ruimte voor ontmoeting en beleving, toegankelijk voor iedereen. Op maat van mensen.



**Er komt ruimte vrij in de mazen van het net.
Ruimte die we als inwoners goed kunnen gebruiken om onze wijken, dorpen
en steden meer op mensenmaat in te richten.**

3

STRATEGIEËN & ACTIES

Hoe willen we onze doelstellingen en visie bereiken?

STRATEGIEËN & ACTIES

Om onze doelstellingen en visie te realiseren, stellen we voor zeven thema's een **strategie** voor, vaak met een bijhorend netwerk. Elke strategie werd vertaald naar concrete acties, die gegroepeerd zijn volgens een aantal **speerpunten**. Hieronder wordt een overzicht van de strategieën en hun speerpunten weergegeven. Verderop wordt elke strategie uitgelegd en wordt elk speerpunt beschreven in een **actiefiche**. Zo'n fiche bevat de acties en bijhorende deelacties, initiatiefnemers, bijdrage aan doelstellingen en kosteninschatting.



OPENBAAR VERVOER ALS RUGGENGRAAT VAN ONZE REGIO

- 01 Regio-overschrijdende treinverbindingen uitbreiden en verbeteren
- 02 Een dragend performant regionaal trein- en busnetwerk uitbouwen
- 03 Een complementair OV-netwerk uitbouwen
- 04 Kwaliteit, comfort, toegankelijkheid en aantrekkelijkheid van het openbaar vervoer garanderen



FIJNMAZIG EN DIVERS FIETSNETWERK

- 01 Fietssnelwegen en BFF realiseren en opwaarderen
- 02 Door groei naar het lange termijn wensbeeld van het regionaal fietsnetwerk
- 03 Aantrekkelijke en kwaliteitsvolle fietsvoorzieningen aanbieden



VERKEERSLUWE MAZEN IN EEN VERBINDEND WEGENNET

- 01 Verbindend en robuust hoofd- en dragend wegennet realiseren
- 02 Interlokale mazen vrijwaren van doorgaand verkeer



VLOT OVERSTAPPEN AAN HOPPINPUNTEN

- 01 Hoppinpunten als knooppunten van duurzame mobiliteit uitbouwen
- 02 Potentiële locaties voor hoppinpunten bestuderen, selecteren en realiseren



EFFICIËNTE LOGISTIEK MET MINIMALE IMPACT

- 01 Sterk spoor- en binnenvaartnetwerk verder uitbouwen
- 02 Logistieke hubs voor de overslag naar spoor en binnenvaart, het bundelen van vrachtstromen
- 03 Knopen in functie van first en last mile logistiek
- 04 Vrachtroutenetwerk voor een efficiënte en hinderloze afwikkeling van vrachtwagenverkeer uitbouwen
- 05 Vrachtwagenparkeren op een veilige manier faciliteren met minder hinder voor de omgeving tov vandaag



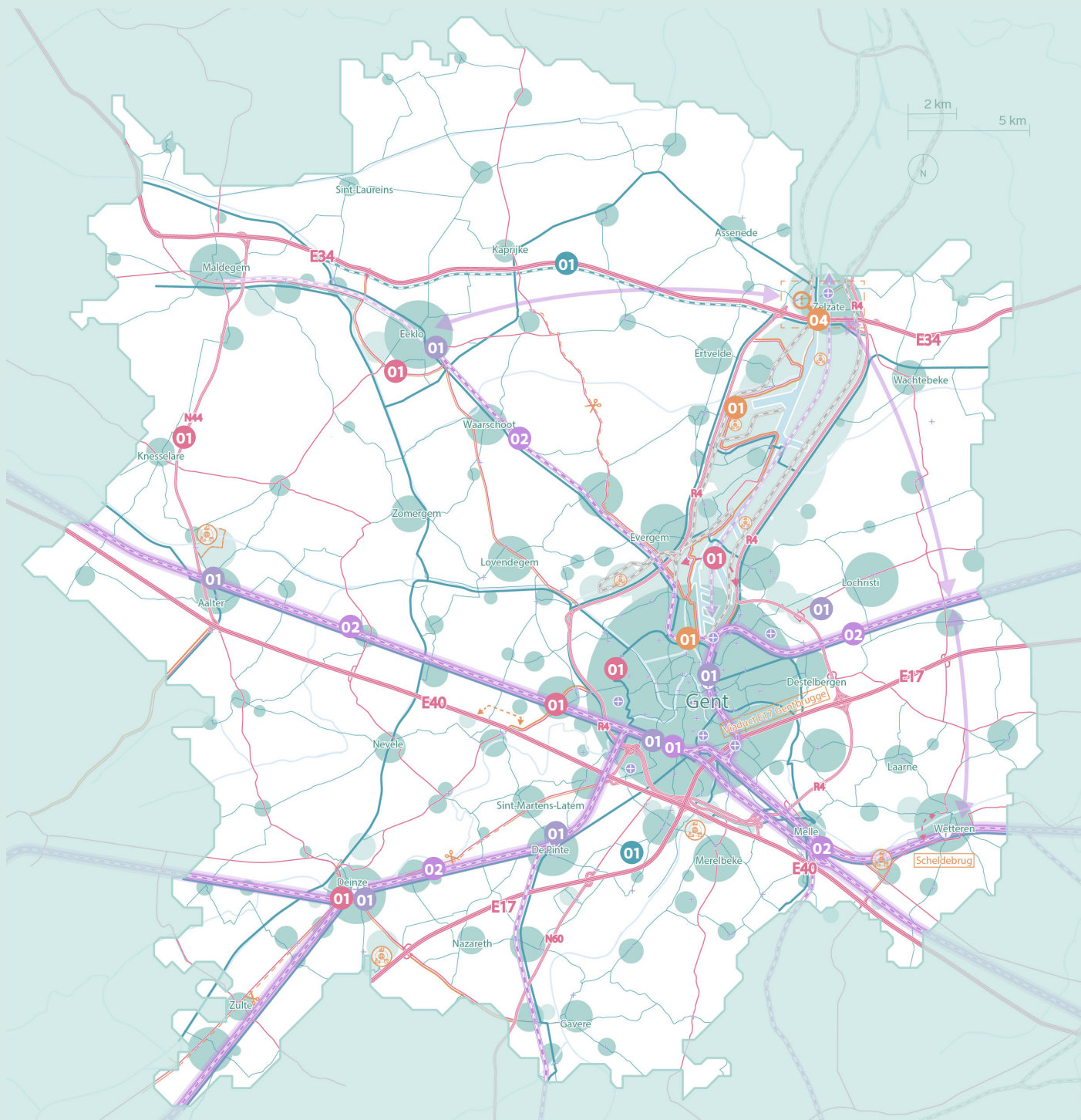
SLIM RUIMTEGEBRUIK STIMULEERT DUURZAME MOBILITEIT

- 01 Een ruimte-, locatie- en vergunningenbeleid ondersteunen dat via kwalitatieve verdichting en verweving duurzame mobiliteit stimuleert



SAMEN BOUWEN AAN SLIMME MOBILITEIT

- 01 Combimobiliteit stimuleren
- 02 Mobiliteit voor iedereen
- 03 Vlotte, veilige en schone mobiliteit
- 04 Regelgeving en fiscaliteit slim inzetten



Openbaar vervoer

- Interregionale treinen
- S-NET
- Uitbreiding S-net/ HOV (externe studie)
- Interstedelijk HOV
- Logistieke treinen

Fiets

- Fietssnelweg
- Fietssnelweg (te onderzoeken)
- Bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk

Auto

- Europese hoofdweg
- Vlaamse hoofdweg
- Missing link Vlaamse hoofdweg
- Dragend wegennet
- Missing link dragend wegennet

Knoppen

- Interregionaal hoppinpunt
- Regionaal hoppinpunt
- Lokaal hoppinpunt

Logistiek

- Hoofdvrachtroute
- Regionale vrachtroute
- Interlokale aanrijroute
- Missing link interlokale aanrijroute
- Knip tussen aanrijroutes
- Externe studie lopende
- Potentieel multimodaal logistiek knooppunt
- Multimodaal logistiek knooppunt haven
- Externe studie lopende

OPENBAAR VERVOER ALS RUGGENGRAAT VAN ONZE REGIO



Onze ambitie van 60% duurzame verplaatsingen tegen 2040 kan enkel door een snel, betrouwbaar en comfortabel openbaar vervoer uit te bouwen. Zo worden trein en bus concurrentieel met de auto. Het toekomstig, sterk openbaar vervoernetwerk bestaat uit vier niveaus. Zo kan het openbaar vervoer voor elke verplaatsing een oplossing bieden.



1 INTERNATIONAAL

Station Gent-Sint-Pieters vormt het internationale knooppunt binnen onze vervoerregio. Via Antwerpen-Centraal, Brussel-Zuid, Brussels Airport, Charleroi Airport of Lille, zijn internationale verbindingen mogelijk. We zetten in op het verhogen van frequenties en verbeteren van bestaande aansluitingen.

2 INTERREGIONAAL

De trein moet hét vervoersmiddel worden om je snel te verplaatsen tussen stedelijke gebieden. Op verbindingen naar Antwerpen en Brussel is een frequentie van 4x tot 6x per uur gewenst. Op de spoorcorridors naar Brugge, Kortrijk, Mechelen, Aalst en Sint-Niklaas streven we naar een frequentie van 2x tot 4x per uur. Globaal willen we zowel de directheid en frequentie als de amplitude op de interregionale treinverbindingen verbeteren.



3 REGIONAAL

Het regionaal netwerk verbindt de groot- en kleinstedelijke gebieden, attractiepolen en regionale knopen binnen de vervoerregio. Een kwaliteitssprong in het regionale OV-netwerk is absoluut noodzakelijk om onze doelstellingen te realiseren. We willen een samenhangend vervoersysteem met snelle, frequente en comfortabele verbindingen uitbouwen. Dit regionaal netwerk bestaat uit drie delen.



Voorstedelijke spoornet: S-net

- Op de corridors naar Aalter, Eeklo, Lokeren, Dendermonde, Aalst, Zottegem-Geraardsbergen, Oudenaarde en Deinze zijn frequenties van 2x per uur in dal en 4x per uur in de spits wenselijk.
- Voor de verbinding Gent-Zelzate-Terneuzen is een studie lopende waarbij personenvervoer via spoor of via een andere vorm van HOV onderzocht wordt.
- We wensen het onderzoek naar het heropenen van volgende stations op te starten: station Olsene, station Muide, station Oostakker/Destelbergen en station The Loop.



Interstedelijk HOV-net

Waar de vervoervraag iets lager is, biedt een interstedelijk HOV-net voldoende comfort om belangrijke kernen te verbinden. Er zijn drie verbindingen waar zo'n HOV-verbinding wenselijk is:

- Zelzate - Eeklo
- Zelzate - Beervelde station - Wetteren
- Maldegem - Eeklo



Stedelijk HOV-netwerk

Dit netwerk van hoogwaardig openbaar vervoer situeert zich in de stedelijke gebieden. Het bevat tramassen (met mogelijke verlengingen) en hoogwaardige buscorridors. Binnen de studie 'Update Pegasus' worden de stedelijke HOV-corridors verder onderzocht. Het gaat om volgende corridors:

- Evergem, corridor Evergem - Gent centrum
- Oostakker, Gentstraat - Antwerpsesteenweg
- Lochristi, Antwerpsesteenweg
- Destelbergen, Dendermondsesteenweg
- Melle Leeuw, Brusselsesteenweg
- Merelbeke, Hundelgemsesteenweg
- Technologiepark Zwijnaarde, Oudenaardsesteenweg
- Zwijnaarde Hekers, Heirweg Noord en Zuid
- Sint-Denijs-Westrem en Sint-Martens-Latem, Kortrijksesteenweg
- Drongen, Drongensesteenweg
- Mariakerke, Brugsesteenweg

OPENBAAR VERVOER ALS RUGGENGRAAT VAN ONZE REGIO



4

LOKAAL

Het lokaal netwerk ontsluit middelgrote en kleinere kernen en voorzieningen binnen de vervoerregio naar het (inter)regionale netwerk. Het bestaat uit twee lagen:



Basis OV-netwerk

Dit netwerk is opgebouwd uit kernnet (KN) en het aanvullend net (AN), zoals bepaald in het regionaal OV-plan (2021). Steden, dorpen, bedrijventerreinen en attractiepolen worden zo op een fijnmazige manier met elkaar verbonden.

Tijdens de opmaak van het OV-plan (2021) werden enkele potentiële lijnen niet weerhouden omwille van het budgetneutraal kader. We ijveren voor een verhoging van dat budget, zodat ook deze verbeteringen kunnen gerealiseerd worden. We leggen de focus op:

- betere ontsluiting van kleine kernen
- betere ontsluiting van tewerkstellingspolen
- betere feeding van lokale hoppinpunten
- behoud en versterken laat-avondbediening



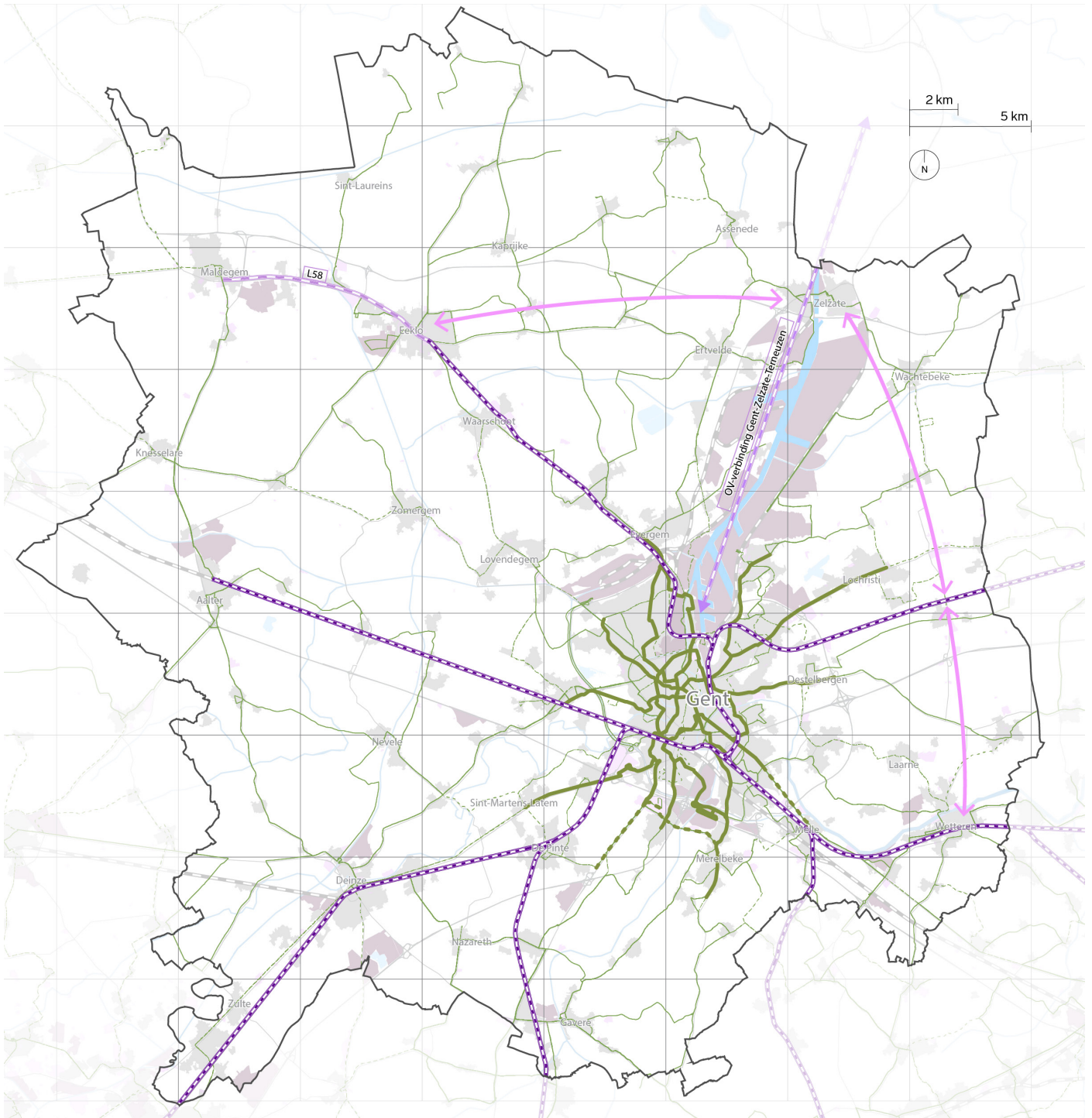
Vervoer op Maat

Het is niet mogelijk of efficiënt om in de landelijke gebieden van onze regio overall een bus te laten rijden. Om ook die plaatsen bereikbaar te maken met het openbaar vervoer is er nood aan vervoer op maat, zoals bus op afroep, deelfietsen of deelwageng. We wensen het vervoer op maat OV-plan (2021) verder te versterken, met de focus op:

- onderzoek naar de implementatie van deelwageng
- onderzoek naar duurzame collectieve mobiliteitsoplossingen voor woon-werkverkeer
- onderzoek naar het uittesten en opzetten van innovatieve technologieën via proefprojecten



Een betere doorstroming is nodig om van het openbaar vervoer een sterk alternatief te maken voor de auto. Op drukke assen in of tussen steden is het belangrijk dat bussen stipt en vlot rijden. Aparte busbanen, haltes op de rijweg of aangepaste kruispunten kunnen de doorstroming hier verbeteren.



- | | | | |
|--|---|--|--|
| | S-NET | | Basis OV-net: kernnet + aanvullend net |
| | Uitbreiding S-net/ HOV (externe studie) | | Basis OV-net: functioneel net |
| | Interstedelijk HOV | | Externe studie lopende |
| | Stedelijk HOV | | Contour vervoerregio Gent |
| | Stedelijk HOV (externe studie) | | |

REGIO-OVERSCHRIJDENDE TREINVERBINDINGEN UITBREIDEN EN VERBETEREN



OV01.01

ACTIE

Verbeteren van de directheid, snelheid, frequentie en amplitude op treinverbindingen van station Gent-Sint-Pieters naar diverse **internationale** knooppunten (Antwerpen Centraal, Brussels Airport, Charleroi Airport en Lille)

DEELACTIES

Onderzoek naar het verbeteren van volgende verbindingen (in volgorde van prioriteit):

- Gent-Sint-Pieters - Brussels Airport
- Gent-Sint-Pieters - Lille
- Gent-Sint-Pieters - Antwerpen-Centraal
- Gent-Sint-Pieters - Charleroi Airport (via trein- en/of busverbinding)

OV01.02

ACTIE

Verbeteren van de directheid, frequentie en amplitude op de directe **interregionale** treinverbindingen

DEELACTIES

- Onderzoek naar frequentieverhoging van 4x tot 6x per uur op de directe verbindingen naar de grootstedelijke gebieden Antwerpen en Brussel
- Onderzoek naar frequentie van 2x tot 4x per uur op de directe verbindingen naar de regionaalstedelijke gebieden Kortrijk, Mechelen, Aalst, Brugge en Sint-Niklaas
- Verhogen van de rijpadcapaciteit op de betreffende verbindingen (waar nodig)
- Afstemmen van het aanbod in interregionale knopen i.f.v. betrouwbaar overstappen

INITIATIEFNERMER



NMBS
Infrabel

BIJDRAGE AAN DOELSTELLINGEN



1

KOSTENINSCHATTING



€ € € €

INITIATIEFNERMER



NMBS
Infrabel

BIJDRAGE AAN DOELSTELLINGEN



2

KOSTENINSCHATTING



€ € € €

LEGENDE BIJ HET ACTIEPLAN

De **deelacties** vormen een **niet-limitatieve lijst**. De lijst kan verder geconcretiseerd en aangevuld worden tijdens de uitvoering van het regionaal mobiliteitsplan. In de huidige opsomming wordt enkel gefocust op acties die op regionale schaal belang hebben, het zijn dus veelal acties die gemeenten niet alleen kunnen uitvoeren.



BIJDRAGE AAN DE DOELSTELLINGEN

- 1 Hoog
2 Middel
3 Laag



KOSTENINSCHATTING

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



LIN	BESTEMMING	DIENSTREGELING	MIN.
1	EVERGEM	16:47	-
1	HONDEGEM	16:52	5
1	EVERGEM	16:58	11
1	HONDEGEM	17:04	17

Tram naar centrum

EEN DRAGEND PERFORMANT REGIONAAL TREIN- EN BUSNETWERK UITBOUWEN



OV02.01

ACTIE

Uitbouwen van een performant regionaal voorstedelijk spoornet, het S-net

DEELACTIES

- Onderzoek naar frequentieverhogingen op de voorstadsverbindingen naar Aalter, Eeklo, Lokeren, Dendermonde, Aalst, Zottegem-Geraardsbergen, Oudenaarde en Deinze
 - 2x per uur in dal (prioriteit)
 - 4x per uur in de spits
- Onderzoek naar het verschonen (ontdieselen) van de verbindingen naar Eeklo, Ronse en Geraardsbergen
- Onderzoek tot (her)openen van bijkomende stations langs de bestaande verbindingen in Olsene, Muide, Oostakker/Destelbergen en The Loop
- Afstemmen van het aanbod in regionale knopen op het S-net i.f.v. betrouwbaar overstappen
- Verhogen van de rijpadcapaciteit op de betreffende verbindingen (waar nodig)

INITIATIEFNEMER



NMBS
Infrabel

BIJDRAGE AAN DOELSTELLIGEN



1

KOSTENINSCHATTING



€ € € €

OV02.02

ACTIE

Realisatie van de voorstadsverbinding Gent - Zelzate - Terneuzen

DEELACTIES

- Onderzoek naar het aanbod van personenvervoer Gent - Zelzate - Terneuzen via het spoor (studie lopend)
- Realisatie van een grensoverschrijdend HOV-aanbod voor personen, die Terneuzen via Zelzate met Gent verbindt, hetzij via spoor hetzij via een andere vorm van HOV, zowel op korte als op lange termijn (in studie)

INITIATIEFNEMER



Infrabel
De Lijn

BIJDRAGE AAN DOELSTELLIGEN



1

KOSTENINSCHATTING



€ € € €

OV02.03

ACTIE

Uitbouwen van een performant regionaal interstedelijk/ tangenteel HOV-net

DEELACTIES

- Ontwikkelen van tangentiële HOV-verbindingen met een minimale frequentie van 2x per uur in dal en 4x per uur in de spits op de assen:
 - Zelzate - Eeklo
 - Zelzate - Beervelde station - Wetteren
 - Maldegem - Eeklo

INITIATIEFNEMER



De Lijn

BIJDRAGE AAN DOELSTELLIGEN



1

KOSTENINSCHATTING



€ € €



OV02.04

ACTIE

Uitbouwen van een performant stedelijk HOV-net (studie Update Pegasus)

DEELACTIES

- Opwaarderen van buslijnen tot stedelijke HOV-corridors met een minimale frequentie van 4x per uur in dal en 6x tot 8x per uur in de spits naar randgemeenten (via tramas of de weg) ikv studie Update Pegasus - o.a. op volgende assen:
 - Lochristi, Antwerpsesteenweg
 - Destelbergen, Dendermondsesteenweg
 - Merelbeke, Hundelgemsesteenweg
 - Technologiepark Zwijnaarde, Oudenaardsesteenweg
 - Drongen, Drongensesteenweg
 - Mariakerke, Brugsesteenweg
- Uitvoeren van het project Gentspoort

INITIATIEFNER



De Lijn

BIJDRAGE AAN DOELSTELLIGEN



1

KOSTENINSCHATTING



€ € € €

project Gentspoort:
De Werkvenootschap

OV02.06

ACTIE

Uitbouwen van een performant kernnet (KN)

DEELACTIES

- Verhogen van de frequentie op o.a. volgende verbindingen:
 - KN 50 Gent - Brugge
 - KN 34 Wetteren - Gent

INITIATIEFNER



De Lijn

BIJDRAGE AAN DOELSTELLIGEN



2

KOSTENINSCHATTING



€ € €

OV02.05

ACTIE

Realiseren van verlengingen van stedelijke HOV-verbindingen (studie Update Pegasus)

DEELACTIES

- Doortrekken van stedelijke HOV-verbindingen (via tramas of de weg) ikv studie Pegasus - voorlopige opsomming:
 - tram Melle Leeuw - Melle station
 - HOV Technologiepark - carpoolparking E17
 - HOV Merelbeke - Gent-Sint-Pieters
 - HOV Sint-Denijs-Westrem - Sint-Martens-Latem (hoppin De Vierschaar)

INITIATIEFNER



De Lijn

BIJDRAGE AAN DOELSTELLIGEN



3

KOSTENINSCHATTING



€ € € €

OV02.07

ACTIE

Doorstromingsmaatregelen uitvoeren op de (inter)stedelijke HOV-assen en het kernnet

DEELACTIES

- Uitwerken van een prioriteitenkader voor doorstroming (o.b.v. potentieel en normen Basisbereikbaarheid) (zie ook corridorstudie De Lijn)
- Uitvoeren van gerichte infrastructurele ingrepen i.f.v. gegarandeerde doorstroming op het interstedelijk HOV-net, het stedelijk HOV-net en het kernnet

INITIATIEFNER



Wegbeheerder (AWV, lokale besturen, ...) De Lijn

BIJDRAGE AAN DOELSTELLIGEN



1

KOSTENINSCHATTING



€ € €

EEN COMPLEMENTAIR OPENBAAR VERVOERSNETWERK UITBOUWEN



OV03.01

ACTIE

Optimaliseren van het **aanvullend net** en het **vervoer op maat (VoM)**

DEELACTIES

- Ontwikkelen van extra verbindingen in het basis OV-netwerk en VoM (zie normen Basisbereikbaarheid):
 - Sint-Laureins - Maldegem
 - Zevergem - eindhalte tram 2 Zwijnaarde
 - Deinze centrum - deekernen Nevele en Landegem
 - noordkant station De Pinte - Stationsstraat
 - Lievegem - station Landegem en/of station Aalter
 - Aalter - Zomergem i.k.v. leerlingen middelbaar onderwijs vanuit o.m. Bellem
 - Evergem - Doornzele
 - Zeveneken - Lokeren

INITIATIEFNEMER



De Lijn

BIJDRAGE AAN DOELSTELLIGEN



2

KOSTENINSCHATTING



€ € €

OV03.02

ACTIE

Uitbouw van aanbod van **deelsystemen**

DEELACTIES

- Implementeren van een deelwagenaanbod in de hele vervoerregio
- Optimalisatie van bestaande deelsystemen
- Implementatie van nieuwe vormen van deelmobiliteit

INITIATIEFNEMER

Lokale besturen
Veneco?

BIJDRAGE AAN DOELSTELLIGEN



2

KOSTENINSCHATTING



€ €

OV03.03

ACTIE

Uitwerken van duurzaam collectief vervoer voor **woonwerkverplaatsingen**

DEELACTIES

- Uitwerken van een geïntegreerd systeem van collectief vervoer voor woon-werkverkeer op niveau van de vervoerregio
- Uittesten en opzetten van innovatieve technologieën via proefprojecten (bv. introductie van zelfrijdend collectief vervoer)
- Onderzoek van het potentieel en de haalbaarheid van openbaar vervoer via waterwegen

INITIATIEFNEMER

MOW, MDK
Max Mobiel
Lokale besturen

BIJDRAGE AAN DOELSTELLIGEN



2

KOSTENINSCHATTING



€ €



Foto: Jeroen Willems

KWALITEIT, COMFORT, TOEGANKELIJKHEID EN AANTREKKELIJKHEID VAN HET OPENBAAR VERVOER GARANDEREN

OV04

OV04.01

ACTIE

Aanbieden van kwaliteitsvolle en comfortabele voertuigen

DEELACTIES

- Alle voertuigen van het S-net, (inter)stedelijk HOV en kernnet uitrusten volgens de eisen qua toegankelijkheid
- Voertuigen uitrusten met informatieborden met de nodige reisinformatie
- Aanbieden van informatiedragers die voor iedereen raadpleegbaar zijn

INITIATIEFNER



NMBS
De Lijn

BIJDRAGE AAN DOELSTELLINGEN



2

KOSTENINSCHATTING



€ € €

OV04.02

ACTIE

Uitbouwen van een duidelijk en herkenbaar openbaar vervoer

DEELACTIES

- Voorzien van eenduidig herkenbare elementen (reisinformatie, marketing, ...) en materieel van het (inter)stedelijk HOV en basis OV-net op de voertuigen, aan de haltes en op de netplannen (cf. Ontwerpwijzer Hoppinpunten)
- Voorzien van typerende verschijningsvormen, materieel en kleuren voor het (inter)stedelijk HOV

INITIATIEFNER



De Lijn

BIJDRAGE AAN DOELSTELLINGEN



3

KOSTENINSCHATTING



€ €

OV04.04

ACTIE

Realisatie toegankelijke haltes en stations

DEELACTIES

- Opmaak prioriteitenkader realisatie toegankelijke haltes, zoals beschreven in Masterplan Toegankelijkheid
- Ombouw van bestaande haltes naar toegankelijke haltes adhv prioriteitenkader (cf. Ontwerpwijzer Hoppinpunten)
- Realisatie van toegankelijke stations

INITIATIEFNER



MOW, NMBS
Infrabel, De Lijn
Lokale besturen

BIJDRAGE AAN DOELSTELLINGEN



1

KOSTENINSCHATTING



€ € €

OV04.03

ACTIE

Realisatie van ticket- en tariefintegratie tussen de diverse mobiliteitsaanbieders

INITIATIEFNER



NMBS
De Lijn
MOW

BIJDRAGE AAN DOELSTELLINGEN



2

KOSTENINSCHATTING



€ €



OV04.05

ACTIE

Onderzoek naar kader voor **tijdelijke mobiliteitssituaties**, met als doelstelling het garanderen van een **stipte en betrouwbare dienstverlening voor de reizigers die het OV gebruiken.**

INITIATIEFNER



De Lijn

BIJDRAGE AAN DOELSTELLIGEN



3

KOSTENINSCHATTING



€

OV04.06

ACTIE

Verbeteren van de **stiptheid** van het openbaar vervoer

DEELACTIES

- Uitvoeren van gerichte ingrepen op het treinnet i.f.v. stipte dienstverlening.
- Uitvoeren van gerichte ingrepen op het HOV- en kernnet i.f.v. stipte dienstverlening

INITIATIEFNER



NMBS
Infrabel
De Lijn

BIJDRAGE AAN DOELSTELLIGEN



1

KOSTENINSCHATTING



€ € €

OV04.07

ACTIE

Aanbieden van betrouwbare, actuele reisinformatie

DEELACTIES

- Aanbieden van actuele informatie over tijdstip en locatie van overstapmogelijkheden aan hoppinpunten
- Aanbieden van actuele informatie over tijdstip, locatie en overstapmogelijkheden in de voertuigen van het S-net, (inter)stedelijk HOV en kernnet

INITIATIEFNER



De Lijn

BIJDRAGE AAN DOELSTELLIGEN



3

KOSTENINSCHATTING



€ € €



FIJNMAZIG EN DIVERS FIETSNETWERK

We stellen twee regionale fietsnetwerken voor: een concreet netwerk op korte termijn (2030) en een wensbeeld op lange termijn (2050). Het wensbeeld waar we vanaf het in voegen treden van dit RMP gericht stappen naar willen zetten, laat het huidige bovenlokaal functioneel fietsnetwerk als één netwerk voor alle bovenlokale functionele verplaatsingen los om meer in te kunnen zetten op de diversiteit van fietsers.

Wensbeeld op lange termijn (2050)

Het toekomstig fietsnetwerk in de vervoerregio Gent is er één die is samengesteld uit 5 verschillende lagen:



INTERREGIONAAL - REGIONAAL NIVEAU

Fietssnelwegen bieden directe verbindingen waarop fietsers op een supersnelle en aangename manier kunnen rijden naar een beperkt aantal bestemmingen (stedelijke gebieden, economische poorten, (inter)regionale hoppinpunten).



REGIONAAL - INTERLOKAAL NIVEAU

Veilige fietsinfrastructuur langs verkeersassen bieden vaak de kortste routes naar heel wat grote en kleine attractiepolen en functies - weliswaar langsheen wat minder aantrekkelijke landschappen en omgevingen. De route kent een grotere verkeersdruk. Net zoals de autoluwe kwaliteitsfietsroutes verbinden ze nabijgelegen kernen met elkaar en connecteren die met omliggende bovenlokale bedrijventerreinen en voorzieningen en met lokale hoppins en distributiehubs.

Autoluwe kwaliteitsfietsroutes bieden aangename, veilige fietstrajecten langsheen aantrekkelijke landschappen en omgevingen naar omliggende kernen en voorzieningen - weliswaar wel met mogelijks een omrijfactor. De route kent een lage verkeersdruk en is ten opzichte van de vorige routes meer comfortabel om trager of in groep te fietsen.



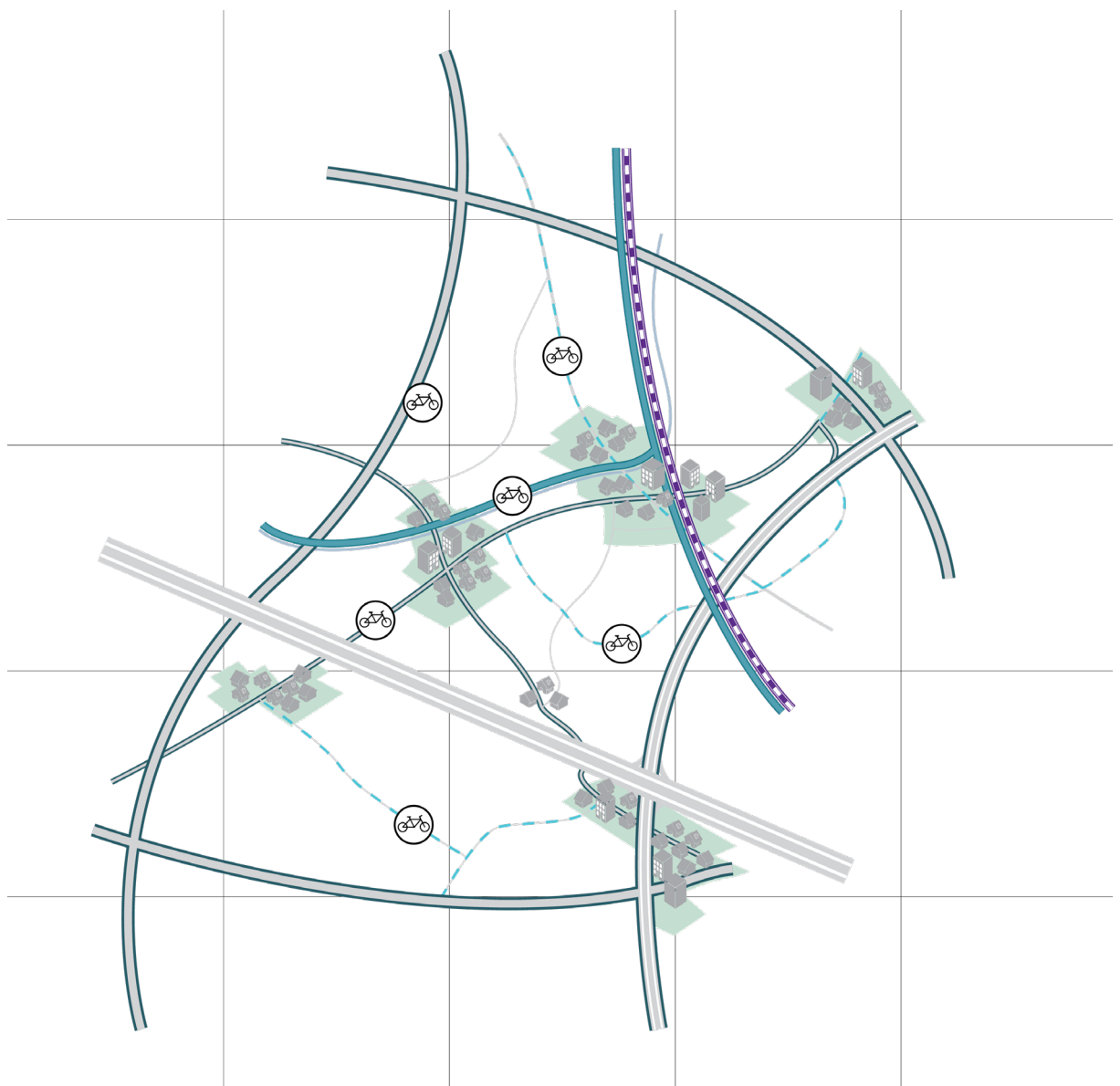
LOKAAL NIVEAU

Lokale fietsroutes verfijnen de fijnmazigheid van het bovenlokale fietsnetwerk en zorgen ervoor dat verschillende woonwijken, kleinere woonclusters en lokale voorzieningen en functies bereikbaar zijn met de fiets.



BUURTNIVEAU

Fietsdoorwaadbaarheid in autoluwe 'mix-wijken'. Fietsers bewegen zich vrij doorheen de wijk via fietsstraten, woonerven, speelstraten, leefstraten, fietsdoorsteekjes, ... en snelheden voor auto's worden in de gehele wijk beperkt tot maximum 30 km/u.



- Fietssnelwegen
- Veilige fietsinfrastructuur langs verkeersassen
 - Langs dragend wegennet
 - Langs drukke lokale verkeersassen
- Autoluwe kwaliteitsfietsroutes
- Lokale fietsroutes
- Fietsdoorwaadbaarheid in autoluwe wijken



FIJNMAZIG EN DIVERS FIETSNETWERK

Daarnaast bestaan ook het recreatief fietsroutenetwerk en de lange afstand fietsroutes, eerder bedoeld voor recreatieve (meerdaagse) tochten. Deze routes kunnen ook deel uitmaken van het functioneel fietsnetwerk.

De eerste drie lagen (fietsnelwegen, fietsinfrastructuur langs verkeersassen en autoluwe fietsroutes) bevinden zich boven het lokale niveau en worden dus opgenomen in het RMP. Ze bieden elk een gepast antwoord op de verschillende behoeften van verschillende types fietser. Laag 2 en 3 vormen geen eigenstandig netwerk op zichzelf. Ze vullen elkaar aan.

Korte termijn (2030)

Deze kaart toont het netwerk waar we op korte termijn met geplande en lopende studies aan willen verderwerken. Het bestaat uit twee lagen:

- **Fietsnelwegen:** supersnel en aangenaam over grotere afstanden
- **Bovenlokaal functioneel fietsnetwerk (BFF):** vlotte en veilige verbindingen tussen kernen en belangrijke bestemmingen.

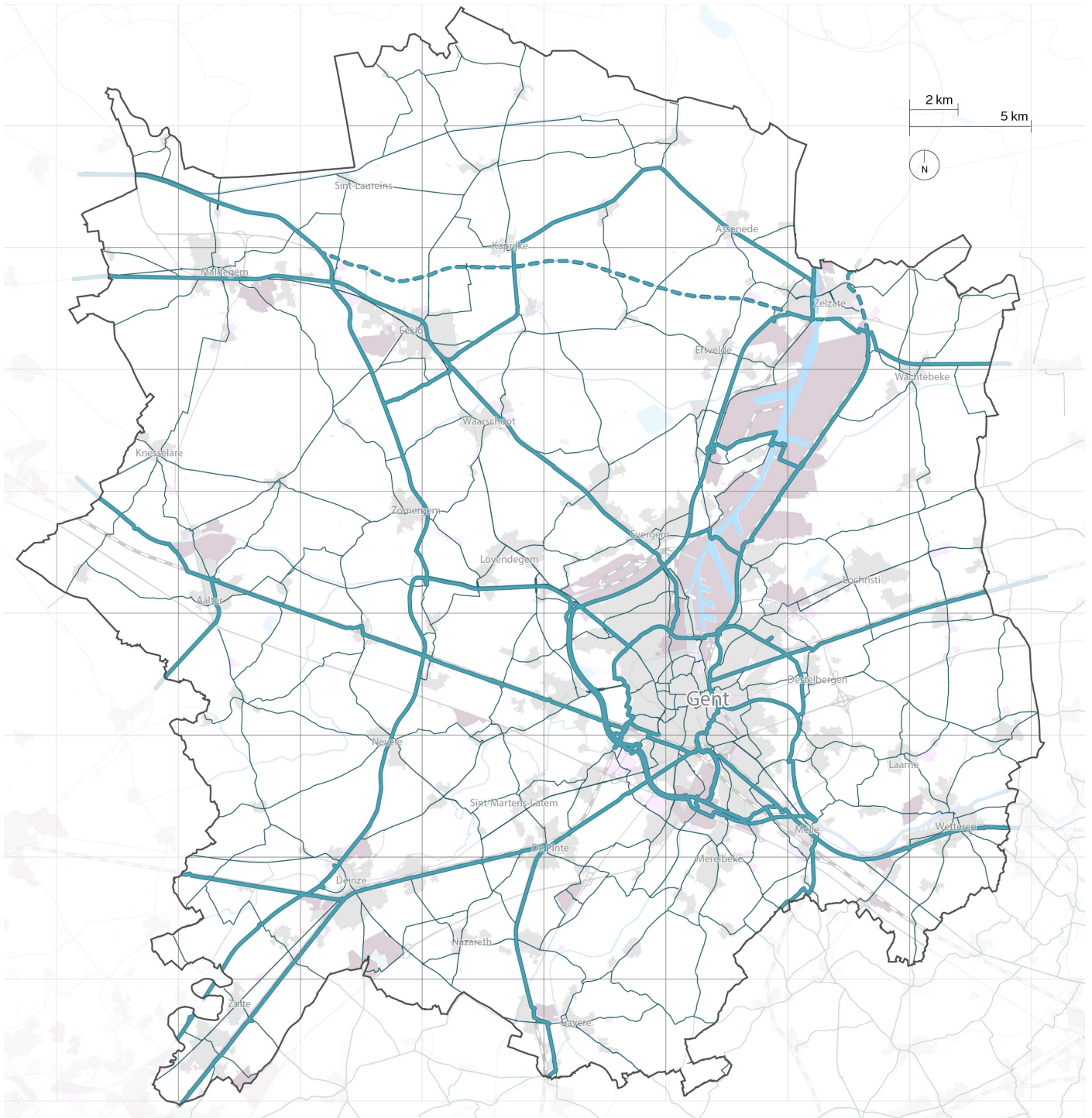
Geplande en lopende projecten kunnen nog steeds binnen het huidig kader van BFF uitgevoerd worden. Wijzigingen aan het BFF gebeuren tot nader order via de geijkte weg van de BFF-wijzigingscommissie. Fietspaden op autoluwe kwaliteitsfietsroutes blijven, indien deel van het BFF, subsidieerbaar.





We leggen de wijzigingen van de fietsnelwegen, toevoeging van veilige fietsinfrastructuur langs het dragend wegennet (dat niet op gewestwegen ligt), de autovrije verbinding tussen De Pinte en Merelbeke over de Schelde (missing link) en de nog te onderzoeken fietsnelwegverbinding tussen Eeklo en Zelzate al vast en geven kwaliteitseisen en een kader mee voor de selectie van veilige fietsinfrastructuur langs lokale verkeersassen en autoluwe kwaliteitsfietsroutes. Dit kan bijgevolg al een basis zijn voor keuzes die gemaakt worden in nieuwe uitvoeringsprojecten binnen het kader van basisbereikbaarheid (opmaak start- en projectnota).

Hoe zetten we stappen richting het wensbeeld op lange termijn?

- 1 We definiëren in het RMP de verschillende principes en kwaliteitseisen die we voor de verschillende netwerken willen bereiken
- 2 Wijzigingen aan BFF en fietsnelwegen worden doorgevoerd na goedkeuring van het RMP
- 3 Er moet onderzoek gebeuren naar mogelijke subsidiëeringsmechanismen voor autoluwe kwaliteitsfietsroutes
- 4 Er moeten selectiecriteria opgesteld worden (kan op basis van de bestaande criteria voor de functionele fietsroutes) die als basis moeten dienen voor de selectie van de routes voor veilige fietsinfrastructuur en autoluwe kwaliteitsfietsroutes
- 5 De selectie van het nieuwe fietsnetwerk moet gemaakt worden
- 6 Er moet nagedacht worden over de update van het bewegwijzeringssysteem, afstemming met de bestaande bewegwijzeringsystemen is hierin belangrijk

De kaart bevat zowel de huidige fietsnelwegen en het huidig BFF alsook enkele toevoegingen. Het BFF dat wordt toegevoegd is gebaseerd op de regionale en interlokale wegen die in het wensbeeld de categorie "veilige fietsinfrastructuur langs verkeersassen" hebben en missing links zoals een autovrije verbinding tussen De Pinte en Merelbeke over de Schelde. Een nog te onderzoeken verbinding op niveau van de fietsnelwegen is die tussen Eeklo en Zelzate.



-  Fietssnelweg
-  Fietssnelweg (te onderzoeken)
-  Bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk
-  Contour vervoerregio Gent

FIETSSNELWEGEN EN BOVENLOKALE FUNCTIONELE FIETSRoutes (BFF) REALISEREN EN OPWAARDEREN

F01

F01.01

ACTIE

Aanleggen van nog niet gerealiseerde fietssnelwegen en opwaarderen van bestaande fietssnelwegen

DEELACTIES

- F42 (Gent - Eeklo - Maldegem)
- F6 (Gent - Aalter - Brugge)
- F2 (Gent - Aalst - Brussel)
- F40 (ring Gent)

INITIATIEFNER



MOW, De Vlaamse
Waterweg, Provincie
Oost-Vlaanderen

BIJDRAGE AAN DOELSTELLIGEN



1

KOSTENINSCHATTING



€ € € €

F01.02

ACTIE

Versneld uitvoeren van het **bestaand BFF**

INITIATIEFNER



Wegbeheerders
(AWV, Lokale
besturen)

BIJDRAGE AAN DOELSTELLIGEN



2

KOSTENINSCHATTING



€ € € €

F01.03

ACTIE

Realisatie van fietssnelwegen en BFF die in het RMP toegevoegd zijn

DEELACTIES

- Fietssnelweg Eeklo - Zelzate langs E34 (incl. haalbaarheids- en tracé-onderzoek)
- Veilige fietsinfrastructuur langs het dragend wegennet
- Aanleggen van een fietsverbinding tussen De Pinte en Merelbeke

INITIATIEFNER



AWV, Provincie
Oost-Vlaanderen
Lokale besturen

BIJDRAGE AAN DOELSTELLIGEN



2

KOSTENINSCHATTING



€ € € €

DOORGROEI NAAR HET LANGETERMIJNWBENSBEELD VAN HET REGIONAAL FIETSNETWERK



F02.01

ACTIE

Studietraject naar uitvoering van drielagig regionaal fietsnetwerk (fietssnelwegen, fietsinfrastructuur langs verkeersassen en autoluwe kwaliteitsfietsroutes)

DEELACTIES

- Evaluatie van bestaande fietssnelwegen en BFF
- Inventarisatie van lokale fietsroutes
- In kaart brengen van gewenste verbindingen op basis van potentieelonderzoek en ruimtelijke context
- Tracé-onderzoek voor de gewenste verbindingen

INITIATIEFNEMER



MOW
Provincie
Oost-Vlaanderen

BIJDRAGE AAN DOELSTELLIGEN



1

KOSTENINSCHATTING



€ €

F02.02

ACTIE

Onderzoek naar het gebruik van bestaande subsidiëringsmechanismen voor de realisatie van het langetermijnwensbeeld

INITIATIEFNEMER



MOW
Provincie
Oost-Vlaanderen

BIJDRAGE AAN DOELSTELLIGEN



2

KOSTENINSCHATTING



€

F02.03

ACTIE

Definitieve tracéselectie en realisatie van het drielagig regionaal fietsnetwerk, op basis van de selectiecriteria en kwaliteitseisen uit het RMP

DEELACTIES

- Selectie en realisatie van fietssnelwegen
- Selectie en realisatie van trajecten voor veilige fietsinfrastructuur langs verkeersassen
- Selectie en realisatie van trajecten voor autoluwe kwaliteitsfietsroutes

INITIATIEFNEMER



MOW
Provincie
Oost-Vlaanderen

BIJDRAGE AAN DOELSTELLIGEN



2

KOSTENINSCHATTING



€ € €

F02.04

ACTIE

Bewegwijzering voor het regionaal fietsnetwerk en bijhorende digitale fietsnavigatie uitbouwen (gebaseerd op de bestaande systemen)

INITIATIEFNEMER



MOW
Provincie
Oost-Vlaanderen

BIJDRAGE AAN DOELSTELLIGEN



3

KOSTENINSCHATTING



€ € €

AANTREKKELIJKE EN KWALITEITSVOLLE FIETSVOORZIENINGEN AANBIEDEN

F03.01

ACTIE

Optimaliseren van het regionaal deelfietssysteem t.h.v. hoppinpunten

INITIATIEFNER



Lokale besturen
Mobiliteitscentrale
Vervoerregioraad

BIJDRAGE AAN DOELSTELLIGEN



3

KOSTENINSCHATTING



€

F03.02

ACTIE

Uitrol van bijkomende deelsystemen van zachte deelmobiliteit (zoals deelfietsen, maar ook andere vormen zijn mogelijk) t.h.v. hoppinpunten, park-and-bikelocaties en belangrijke attractiepolen

INITIATIEFNER



Lokale besturen

BIJDRAGE AAN DOELSTELLIGEN



3

KOSTENINSCHATTING



€ €

F03.03

ACTIE

Uitrol van aantrekkelijke en kwaliteitsvolle fietsvoorzieningen t.h.v. hoppinpunten en aan attractiepolen

DEELACTIES

- Aanbieden van (beveiligde) fietsenstallingen, met ruimte voor buitenmaatse fietsen
- Aanbieden van herstelzuilen, oplaadpunten en andere voorzieningen voor fietsers

INITIATIEFNER



Wegbeheerders
(AWV, Lokale
besturen)

BIJDRAGE AAN DOELSTELLIGEN



2

KOSTENINSCHATTING



€ €



Foto: Jeroen Willems

VERKEERSLUWE MAZEN IN EEN VERBINDEND WEGENNET



De vervoerregio's bouwen samen met Vlaanderen aan een nieuwe wegencategorisering. Deze bouwt een visie op drie niveaus, internationaal en interregionaal doorgaand verkeer op het hoofdwegenet, regionaal en interlokaal verkeer op het dragend wegenet en lokaal verkeer op het lokale wegenet.

De nieuwe wegencategorisering heeft als doel een robuust wegenet te realiseren. Dit wil zeggen een wegenet dat betrouwbaar, vlot en veilig is, zowel in normale als uitzonderlijke omstandigheden.



HOOFDWEGENNET

Het hoofdwegenet zorgt voor een vlotte doorstroming van doorgaand verkeer en is de drager van het doorgaand vrachtverkeer. Op de hoofdwegen willen we de reistijd verbeteren. Het voorkomen van filevorming moet bijdragen aan het verminderen van sluipverkeer op het dragend en lokale wegenet. Onder de hoofdwegen verstaan we twee categorieën, namelijk de **Europese en de Vlaamse hoofdwegen**.



DRAGEND WEGENNET

Het hoofdwegenet wordt ondersteund door een dragend wegenet van verbindingswegen dat ingeschakeld kan worden bij calamiteiten of onderbrekingen in het hoofdwegenet. Het dragend wegenet zorgt daarbij ook voor de vlotte afwikkeling van het regionaal doorgaand verkeer en bestaat bijgevolg uit **regionale en interlokale wegen**. Samen met het hoofdwegenet vormen ze een rasterstructuur van verbindingswegen. Dankzij een vlotte rasterstructuur kunnen we werk maken van verkeersluwe interlokale mazen.

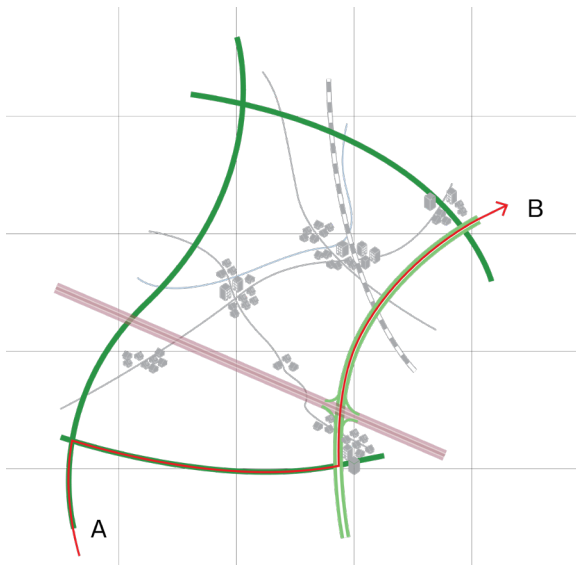


LOKAAL WEGENNET IN DE INTERLOKALE MAZEN

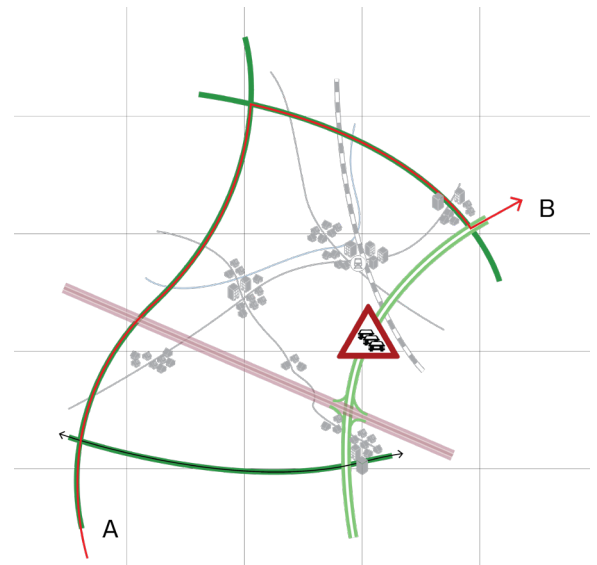
De andere wegen (niet geselecteerd in het RMP) zijn lokale wegen, opgedeeld in **ontsluitingswegen en erftoegangswegen**. Zij hebben geen verbindingfunctie en worden maximaal gevrijwaard van regionaal doorgaand verkeer. Ze ontsluiten de kernen in de interlokale mazen en geven er toegang tot de woningen en functies. De lokale wegen en de publieke ruimte worden ingericht voor duurzame verplaatsingen en aangename leefomgevingen. In tegenstelling tot de vorige twee netwerken vormen de lokale wegen boomstructuren.

De **interlokale maas** wordt begrensd door regionale en interlokale wegen, het dragend wegenet. Auto- en vrachtverkeer die hun herkomst of bestemming niet binnen een bepaalde maas hebben, zijn regionaal doorgaand verkeer en wordt de toegang tot de maas ontraden of ontzegd. Verkeer dat een herkomst of bestemming heeft binnen de maas, gebruikt de lokale wegen vanaf het hoofd- of dragend wegenet. De interlokale maas heeft dus geen ruimtelijke consequenties of is niet ruimtelijk structurerend. Het dragend wegenet mag geen harde barrière vormen en moet op voldoende plaatsen veilig oversteekbaar zijn. Het moet mogelijk blijven voor lokaal verkeer om van de ene maas naar de andere te gaan. Pas wanneer die route gebruikt wordt door regionaal doorgaand verkeer, moeten hier de nodige maatregelen getroffen worden.

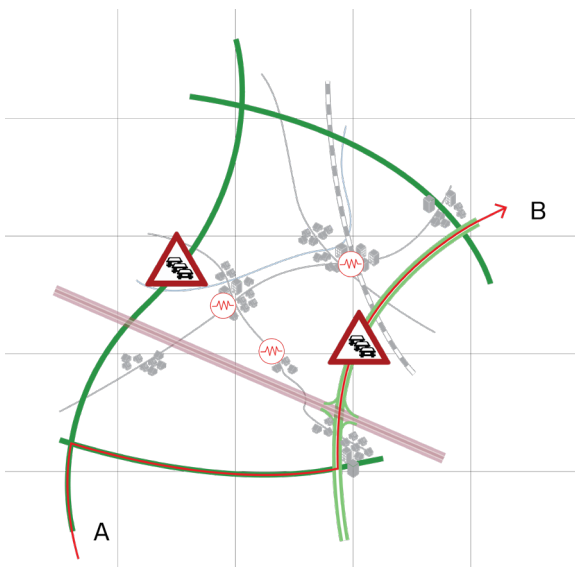
Werking van het dragend wegennet



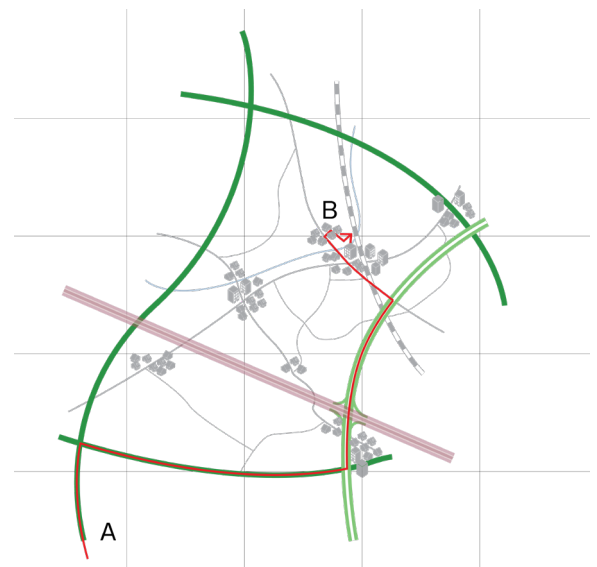
Wil een gebruiker zich verplaatsen binnen de regio van A naar B en is de omrijfactor via hoofdwegen te groot dan kan de gebruiker zijn reis afleggen via het dragend wegennet.






Is er **fit** een ongeval gebeurd op het snelste tracé dan kan de gebruiker voor een alternatieve route op het dragend wegennet kiezen om zijn verplaatsing te maken (robustheidscascade treedt in werking).



Indien er ook op het alternatieve tracé vertragingen optreden mag het niet interessanter zijn om via de lokale wegen te rijden. Daarom is het belangrijk dat er voldoende weerstand op de lokale wegen zitten of dat doorgaande bewegingen aan de hand van circulatiemaatregelen onmogelijk gemaakt worden.



Door de rasterstructuur van het dragend wegennet worden mazen gevormd waarbinnen de lokale wegen liggen. De gebruiker mag deze maas enkel binnen rijden wanneer zijn bestemming in deze maas ligt.

-  Hoofdwegennet (Europese of Vlaamse hoofdweg)
-  Dragend wegennet: regionale weg
-  Dragend wegennet: interlokale weg

VERKEERSLUWE MAZEN IN EEN VERBINDEND WEGENNET



Het voorkeurscenario voor de wegcategorisering toont louter het netwerkgedeelte van de strategie auto. Binnen deze strategie horen ook heel wat flankerende maatregelen. Die zijn nodig om de gewenste modal shift te realiseren.

Het voorkeurscenario is opgesteld op basis van de huidige wegstructuur. Bij deze selectie is rekening gehouden met volgende bestaande streefbeelden: N44 en N44a, N60 De Pinte - Ronse en N49 Zelzate - Westkapelle.

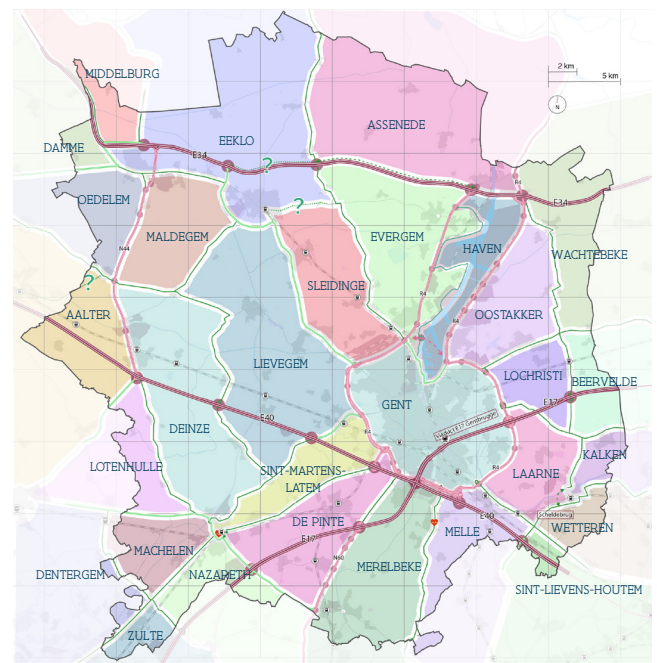
De kaart van de wegcategorisering neemt de **ring rond Eeklo** mee als beslist beleid. Momenteel is een studie lopende in **Wetteren** voor een **nieuwe Scheldebrug** die het bedrijventerrein Stookte moet ontsluiten en de kern van Wetteren moet ontlasten van vrachtverkeer. Het resultaat van deze studie zal de exacte ligging van de interlokale weg door Wetteren bepalen. Een deel van de kern van Wetteren wordt bijgevolg ontlast van doorgaand verkeer.

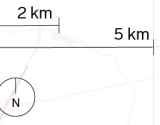
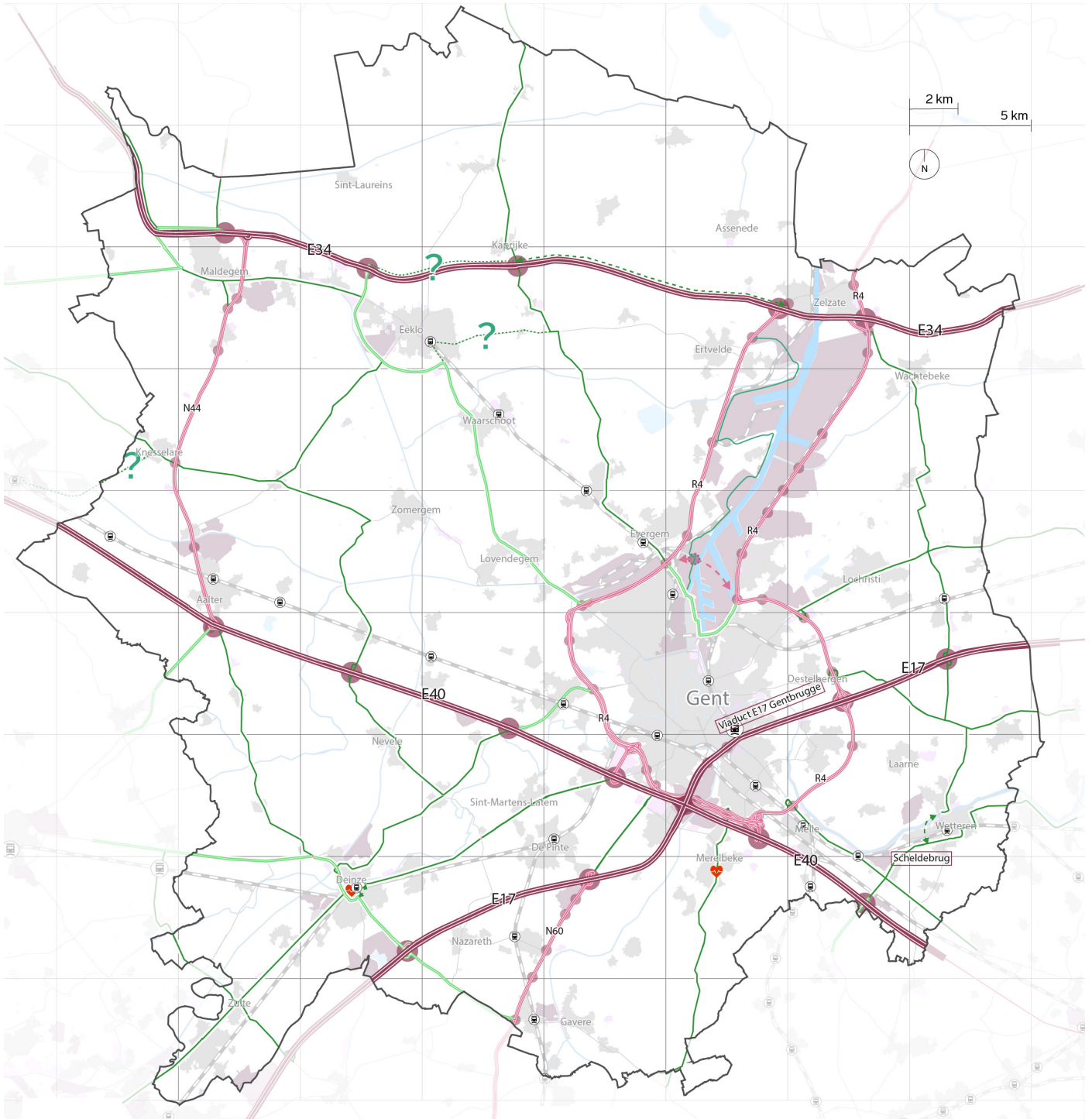
Er zijn heel wat kernen die doorsneden worden door het dragend wegennet. Aandacht voor de **verkeersleefbaarheid van de kernen** is hier van groot belang. knelpunten moeten aangepakt worden wanneer die zich stellen. De ontlasting van de kern van Deinze en Merelbeke staan hoog op het programma van de vervoerregio.













In het voorkeurscenario zijn ook enkele missing links aangeduid, dit zijn verbindingen die op vandaag nog niet mogelijk zijn. Voor enkele verbindingen is reeds een studie lopende.

Mogelijks moet de wegcategorisering na vaststelling nog herzien worden afhankelijk van de uitkomst van de verschillende lopende en toekomstige studies. Tussen Kaprijke en Eeklo is de selectie van de wegcategorisering nog verder te onderzoeken. Er moet onderzocht worden of het wenselijk is om de voorgestelde ventweg langs de E34 tussen Zelzate en Kaprijke door te trekken tot aan het complex in Eeklo. Zo niet, dan wordt de parallelle verbinding via de Oostveldstraat en Eeklostraat geselecteerd. Daarnaast is ook de selectie van de N368 tussen Beernem en Knesselare verder te onderzoeken samen met vervoerregio Brugge.

De vervoerregio Gent heeft de **interlokale mazen** in onderstaande kaart vastgelegd. Zo kunnen de mazen in het vervolgetraject apart genomen worden om op het lokale niveau maatregelen te formuleren.





-  Europese hoofdweg
-  Vlaamse hoofdweg
-  Missing link Vlaamse hoofdweg
-  Regionale weg
-  Interlokale weg
-  Missing link interlokale weg
-  Interlokale weg te onderzoeken
-  Op- en afrit Europese hoofdweg
-  Op- en afrit of kruispunt Vlaamse hoofdweg
-  Onderzoek maatregelen ter ontlasting kern
-  Externe studie lopende
-  Contour vervoerregio Gent

VERBINDEND EN ROBUUST HOOFD- EN DRAGEND WEGENNET REALISEREN

A01.01

ACTIE

Aanpakken van doorstromings- en afwikkelingsknelpunten op het hoofdwegenet

DEELACTIES

- Ombouwen van de R4 West en Oost (studie Complex project R4WO)
- Uitvoeren van een oplossing voor het E17-viaduct in Gentbrugge (studie Complex project Viaduct Gentbrugge)
- Heraanleggen van het op- en afrittencomplex E40 in Drongen (studie heraanleg op- en afrittencomplex E40 Drongen)
- Realisatie Voorlopige Zuidelijke Havenring (VZH)
- Verbeteren van doorstroming op E40 Drongen - Merelbeke - Wetteren
- Optimaliseren van verbinding B403 (R4xE40 Merelbeke)
- Onderzoek naar de plaats en inpasbaarheid van de Sifferverbinding

INITIATIEFNER



AWV, De

Werkvenootschap

BIJDRAGE AAN DOELSTELLIGEN



2

KOSTENINSCHATTING



€€€€

project VZH:
MOW, AWV, DVW, Stad Gent, North Sea Port,
Provincie Oost-Vlaanderen, Infrabel

A01.02

ACTIE

Aanpakken van doorstromings- en afwikkelingsknelpunten op het dragend wegenet

DEELACTIES

- Aanleg van een omleidingsweg rond Eeklo
- Aanleg van een omleidingstraject en nieuwe Scheldebrug in Wetteren
- Ombouw van de B401 naar stedelijke toegang (studie B401 Gent)
- Herinrichting aansluiting N9-R4 Mariakerke
- Onderzoek naar de selectie van een interlokale weg tussen Kaprijke en Eeklo (doortrekken ventweg of Oostveldstraat-Eeklostraat)
- Onderzoek naar de selectie van een interlokale weg tussen Knesselare en Beernem (N368 of N337)

INITIATIEFNER

AWV
MOW

BIJDRAGE AAN DOELSTELLIGEN



2

KOSTENINSCHATTING



€€€€



A01.03

ACTIE

Garanderen verkeersleefbaarheid op het dragend wegennet

DEELACTIES

- Doorvoeren van maatregelen om de verkeersleefbaarheid op het dragend wegennet te garanderen (in volgorde van prioriteit):
 - Merelbeke (N444)
 - Deinze (N43)
 - Kaprijke (N456) (weren internationaal sluisverkeer)

INITIATIEFNER



AWV

BIJDRAGE AAN DOELSTELLIGEN



1

KOSTENINSCHATTING



€ € € €

A01.05

ACTIE

Het aanpassen van het dragend wegennet conform de inrichtingsprincipes

DEELACTIES

- Herinrichten van de N44 en N44A (realisatie streefbeeld)
- Herinrichten van de N444
- Herinrichten van de N60 De Pinte-Ronse (realisatie streefbeeld)
- Herinrichten van de N35

INITIATIEFNER



AWV

BIJDRAGE AAN DOELSTELLIGEN



2

KOSTENINSCHATTING



€ € € €

A01.04

ACTIE

Het aanpassen van hoofdwegen conform de inrichtingsprincipes

DEELACTIES

- Uitvoeren van de ombouw van de N49 tot de autosnelweg E34
- Realiseren van een op- en afrittencomplex in Kaprijke

INITIATIEFNER



AWV

BIJDRAGE AAN DOELSTELLIGEN



2

KOSTENINSCHATTING



€ € € €

INTERLOKALE MAZEN VRIJWAREN VAN DOORGAAND VERKEER

A02

A02.01

ACTIE

Weren van doorgaand verkeer uit de interlokale mazen

DEELACTIES

- Afbakenen van mobiliteitskamers in elke maas en per mobiliteitskamer een gebiedsgerichte samenwerking tussen buurgemeenten opzetten
- Uitvoeren van een gezamenlijk mobiliteitsonderzoek voor de interlokale maas 'Gent'

INITIATIEFNER



Lokale besturen

BIJDRAGE AAN DOELSTELLIGEN



1

KOSTENINSCHATTING



€ €

A02.02

ACTIE

Weren van doorgaand verkeer uit woonwijken en dorpskernen

DEELACTIES

- Per mobiliteitskamer uitvoeren van snelheidsmilderende en circulatiemaatregelen
- Opmaken van lokale wijkcirculatieplannen en uitvoeren van wijkcirculatiemaatregelen
- Toepassen van het Fix the Mix principe (Fietsberaad) in de woonwijken om doorgaand verkeer te weren

INITIATIEFNER



Lokale besturen

BIJDRAGE AAN DOELSTELLIGEN



1

KOSTENINSCHATTING



€ €



Foto: Bas Bogaerts

VLOT OVERSTAPPEN AAN HOPPINPUNTEN



Hoppinpunten zijn plekken waar verschillende vormen van mobiliteit samenkomen. We kunnen er vlot van de ene vervoerswijze naar de andere overstappen. Het is ook een plek waar je aangenaam wacht op je medereizigers, een postpakket afhaalt of nog even een koffie neemt.



INTERREGIONALE HOPPINPUNTEN IN DE BELANGRIJKSTE TREINSTATIONS

Deze stations in onze regio zijn geselecteerd als interregionaal hoppinpunt: Gent-Sint-Pieters, Gent-Dampoort, Deinze, Wetteren en Aalter. Hier reis je naar steden in andere regio's en komen interregionale, regionale en lokale lijnen samen. Deze plekken worden in de toekomst versterkt met meer openbaar vervoer, deelmobiliteit en fietsvoorzieningen.



REGIONALE HOPPINPUNTEN ALS SCHAKELS TUSSEN GEMEENTEN EN REGIO

Veel gebruikers hebben er een bovenlokale herkomst of bestemming. Op deze locaties komen verschillende regionale lijnen en vormen zo een regionaal hoppinpunt: treinstations Eeklo en De Pinte, en busstations Zelzate en Gent-Zuid. Ook deze grote park-and-rides rond Gent zijn geselecteerd als regionale hoppinpunt: Ledeberg, Weba, Watersportbaan, Arsenaal/Gentbrugge, The Loop en Oostakker/Lochristi.



LOKALE HOPPINPUNTEN BEDIENEN KERNEN EN ATTRACTIEPOLEN

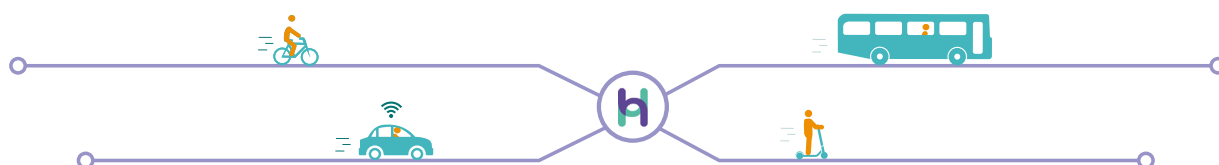
De lokale hoppinpunten vormen voor een kleiner gebied het centrale knooppunt waar men kan beroep doen op verschillende soorten van mobiliteit. Er is minstens een trein- of buslijn met regelmatige bediening. In elke kern en nabij belangrijke tewerkstellingsgebieden of attractiepolen is er minstens één lokaal hoppinpunt.

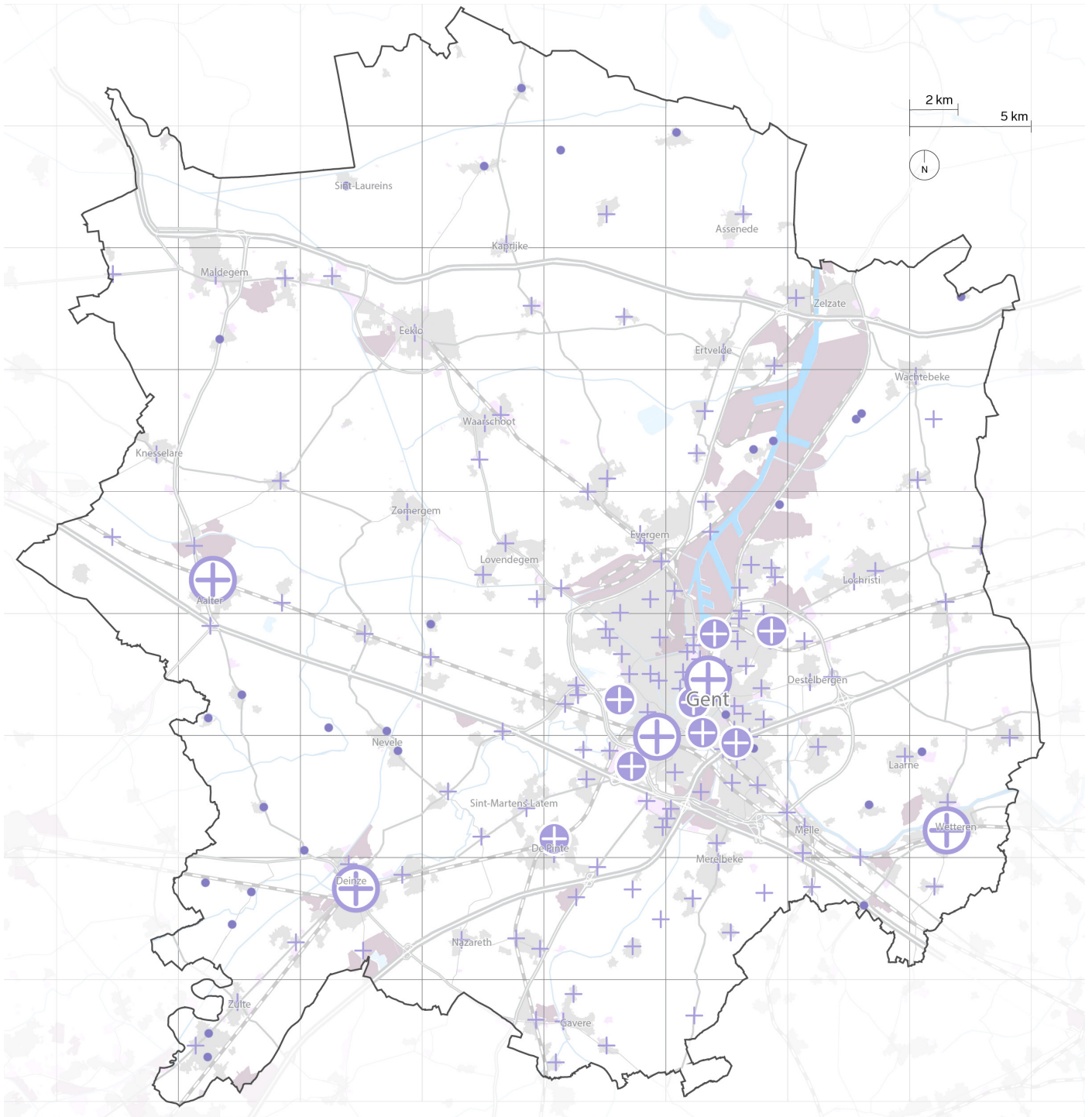


BUURTHOPPINPUNTEN VORMEN DE KLEINSTE SCHAKELS

Buurthoppinpunten worden alleen bediend door functionele lijnen van het aanvullend of door het vervoer op maat. Ook buurthoppinpunten waar de basis van het vervoeraanbod vormen, zijn mogelijk. De bediening beperkt zich tot de onmiddellijke omgeving en tot reizigers die dichtbij wonen. Zowel de vervoerregio als de gemeenten kunnen, ook buiten het regionaal mobiliteitsplan, buurthoppinpunten aanduiden.

De volledige lijst van hoppinpunten in vervoerregio Gent vind je in bijlage van het regionaal mobiliteitsplan. Er kunnen na het regionaal mobiliteitsplan steeds extra hoppinpunten geselecteerd worden, als ze voldoen aan de selectiecriteria en passen in de ambities en de gewenste vervoersnetwerken. Deze selectie gebeurt door de vervoerregioraad (of door de gemeente in het geval van een buurthoppinpunt).





Interregionaal hoppinpunt



Regionaal hoppinpunt



Lokaal hoppinpunt



Buurt hoppinpunt

HOPPINPUNTEN ALS KNOOPPUNTEN VAN DUURZAME MOBILITEIT UITBOUWEN

H01.01

ACTIE

Uitbouwen van de geselecteerde interregionale hoppinpunten

DEELACTIES

- Uitvoering van project Gent-Sint-Pieters met aandacht voor kwalitatief mobiliteits- en dienstenaanbod
- Ontwerp en uitvoering van integrale herinrichting stationsomgeving Gent-Dampoort met aandacht voor kwalitatief mobiliteits- en dienstenaanbod (project Gentspoort)
- Uitbreiden van het mobiliteits- en dienstenaanbod (deelmobiliteit, buslijnen, fietsbereikbaarheid en -stallingen, ...) t.h.v. de stations van Aalter, Deinze en Wetteren

INITIATIEFNEMER



NMBS, De Lijn, De
Werkvennootschap
Lokale besturen, AWV

BIJDRAGE AAN DOELSTELLIGEN



2

KOSTENINSCHATTING



€ € € €

H01.03

ACTIE

Uitbouwen van de geselecteerde lokale en buurthoppinpunten

INITIATIEFNEMER



Lokale besturen
De Lijn
AWV

BIJDRAGE AAN DOELSTELLIGEN



3

KOSTENINSCHATTING



€ € €

H01.02

ACTIE

Uitbouwen van de (op korte termijn) geselecteerde regionale hoppinpunten

DEELACTIES

- Treinstations Eeklo, De Pinte
- Busstations Zelzate, Gent-Zuid
- Park-and-rides Ledeberg, Webu, Watersportbaan, Arsenaal/Gentbrugge, The Loop, Oostakker/Lochristi

INITIATIEFNEMER



NMBS, De Lijn
Lokale besturen
AWV

BIJDRAGE AAN DOELSTELLIGEN



2

KOSTENINSCHATTING



€ € € €

H01.04

ACTIE

Monitoren, evalueren en optimaliseren van de gerealiseerde hoppinpunten

DEELACTIES

- Monitoren, evalueren en optimaliseren van het mobiliteits- en dienstenaanbod
- Monitoren, evalueren en optimaliseren van de infrastructuur en publieke ruimte

INITIATIEFNEMER



Wegbeheerder
(AWV, Lokale bes-
turen)

BIJDRAGE AAN DOELSTELLIGEN



2

KOSTENINSCHATTING



€

POTENTIËLE LOCATIES VOOR HOPPINPUNTEN BESTUDEREN, SELECTEREN EN REALISEREN

H02

H02.01

ACTIE

Multidisciplinair onderzoek naar de locaties die als 'potentieel regionaal hoppinpunt op lange termijn' geselecteerd zijn (wanneer voldoende OV-aanbod op de betreffende locatie gerealiseerd is)

DEELACTIES

- Treinstations Landegem, Maldegem
- HOV-haltes in Lochristi en Merelbeke
- Een knooppunt in het westelijke centrum van Gent (Duizend Vuren / Rabot)
- Een knooppunt in het noordelijke centrum van Gent (Sint-Jacobs / Neuseplein / Muide)
- Een knooppunt in het noorden van Gent (Wondelgem / Evergem / knooppunt R4)
- Een knooppunt aan de Arsenaalsite (Gent)
- Park-and-rides aan R4 x N70 (Oostakker), R4 x N9 (Mariakerke), R4 x N9 (Melle), E17 x N60 (De Pinte)

INITIATIEFNEMER



Lokale besturen
De Lijn

BIJDRAGE AAN DOELSTELLIGEN



2

KOSTENINSCHATTING



€ €

H02.02

ACTIE

Definitieve selectie en daaropvolgende realisatie van de (vandaag potentiële) hoppinpunten

INITIATIEFNEMER



Vervoerregio-
raad

BIJDRAGE AAN DOELSTELLIGEN



3

KOSTENINSCHATTING



€

EFFICIËNTE LOGISTIEK MET MINIMALE IMPACT



Om zich economisch te kunnen blijven ontwikkelen en de welvaart te garanderen, is de bereikbaarheid van de regio voor vrachtstromen cruciaal. Dit mag echter niet ten koste gaan van de verkeersleefbaarheid en -veiligheid binnen de regio.

Door slimme positionering van knopen en bedrijvigheid is een toegangspunt tot het multimodale netwerk nooit ver weg. Die nabijheid stimuleert een modusneutraal denken in de markt, waarbij niet automatisch gekozen wordt om vracht over de weg te versturen. Waar mogelijk wordt gekozen voor **binnenvaart** of **spoor**.

Duurzaam transport stimuleren we door in te zetten op een **verknoopt (multimodaal) netwerk**. Elke knoop vervult zijn eigen rol binnen het netwerk. Sommige zijn erop gericht toegang te geven tot het spoor- of binnenvaartnetwerk. Andere voorkomen overbodige voertuigkilometers door verschillende deelvrachten te bundelen tot volle vrachten. Nog andere punten spelen een rol in de bevoorrading van een verstedelijkt gebied. Een hub aan de rand verzamelt diffuse stromen van en naar de stad en herverdeelt ze op zo'n manier dat de stad duurzaam beleverd kan worden met een minimum aan transporten.

De vervoerregio identificeert 4 potentieel interessante locaties om een **multimodaal logistieke knooppunt** te realiseren (naast de haven van Gent): Aalter (omgeving Woestijne), Eiland Zwijnaarde, Wetteren, Deinze (omgeving De Prijckels). Daarnaast is er ook een algemeen potentieel voor de ontwikkeling van **stadhubs** in de omgeving rond de R4, aan de zuidzijde van de Gentse haven of zelfs langs de Gentse waterlopen.

Ook in een multimodale toekomst zullen vrachtwagens nog een belangrijke rol blijven opnemen. Niet elk transport leent zich voor een modal shift en voor- en natrajecten tussen logistieke multimodale knopen en bedrijven blijven nodig. Een goed **locatiebeleid** maakt dat overlast van vrachtstromen voorkomen wordt en transportafstanden geminimaliseerd.

Om overlast en onveilige situaties te voorkomen zetten we in op routing van vrachtwagens. Met het **vrachtroutenetwerk** willen we de bereikbaarheid

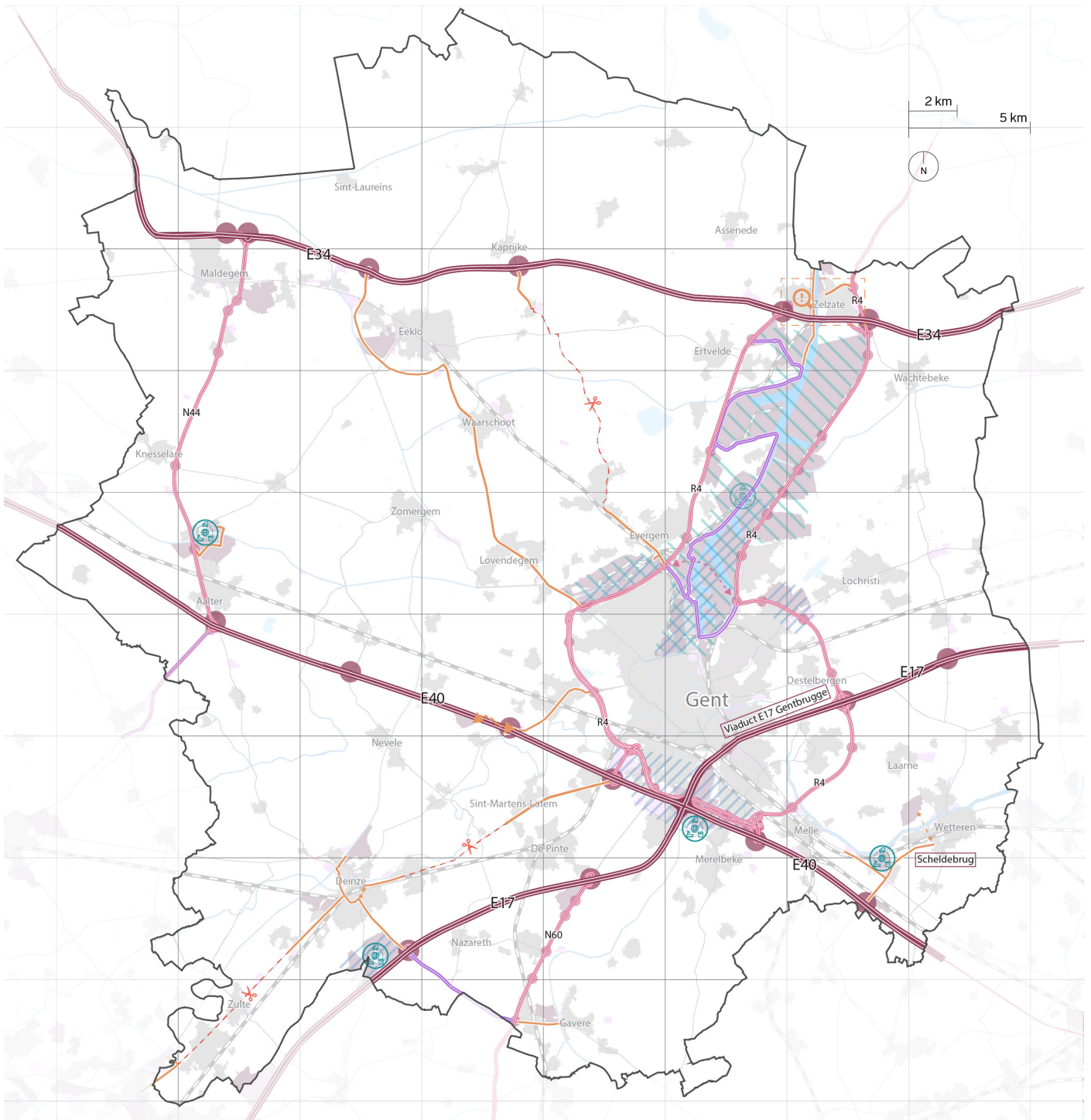
van de bedrijventerreinen garanderen. We houden ze maximaal uit kwetsbare woonkernen, maar zorgen wel dat de regio bereikbaar blijft. Het netwerk duidt aan via welke wegen we vrachtverkeer willen verzamelen en ontsluiten richting het hogere netwerk.














Het vrachtroutenetwerk onderscheidt verschillende niveaus:

- Het **hoofdnetwerk** is de basisstructuur en verbindt economische polen en (inter)nationale poorten met elkaar.
- Het **regionaal netwerk** zorgt voor een vlotte afwikkeling van regionaal doorgaand verkeer in functie van de bereikbaarheid van regionale bedrijventerreinen en regionale multimodale knopen vanaf het hoofdnetwerk.
- Het **interlokaal netwerk van aanrijroutes** heeft een verzamelende en ontsluitende rol voor het vrachtverkeer van en naar regionale en grote clusters van lokale bedrijventerreinen die veel vrachtverkeer genereren.
- Overige bedrijven, waarvan de regionale functie beperkt is, worden ontsloten via het **lokaal netwerk**. Dit netwerk staat niet op deze kaart en wordt bepaald door de gemeenten.

Het **geleiden van vrachtwagens** houdt veel meer in dan een zuivere selectie wegsegmenten. Er moet ook ingezet worden op gedragssturing, een LT-kader, ruimtelijk beleid, kilometerheffing, routeadvies, vrachtmilderende of -werende maatregelen en handhaving.

Vrachtwagenchauffeurs dienen de rij- en rusttijden te respecteren en moeten soms wachten tot het bedrijf in kwestie klaar is ze te ontvangen. Op het einde van de werkdag moeten ze ook ergens gestald worden. Samen met Vlaanderen zorgen we ervoor dat elke vrachtwagen steeds veilig en zonder hinder voor de omgeving kunnen **parkeren**.



- | | | | | | |
|--|--------------------------------------|---|---|---|----------------------------|
|  | Hoofdvrachtroute |  | Externe studie lopende |  | Lokaal bedrijventerrein |
|  | Missing link hoofdvrachtroute |  | Potentiële locaties voor stadsdistributie |  | Regionaal bedrijventerrein |
|  | Regionale vrachtroute |  | Potentieel multimodaal logistiek knooppunt | | |
|  | Interlokale aanrijroute |  | Multimodaal logistiek knooppunt haven | | |
|  | Missing link interlokale aanrijroute |  | Op- en afrit of kruispunt naar hoofdvrachtroute | | |
|  | Knip tussen aanrijroutes | | | | |

STERK SPOOR- EN BINNENVAARTNETWERK VERDER UITBOUWEN

L01

L01.01

ACTIE

Verbeteren van de **spoorontsluiting in North Sea Port** tussen Terneuzen en Gent

DEELACTIES

- Ontwikkelen van een nieuwe verbinding op de oostoever tussen Axel en Zelzate
- Ontwikkelen van een nieuwe zuid-oostboog in het spoor ten oosten van de Sluiskilbrug
- Uitbreiden en ontsluiten naar het noorden van de spoorbundel aan het Kluisendok ('Zandeken')

INITIATIEFNER



North Sea Port
Infrabel
Prorail

BIJDRAGE AAN DOELSTELLIGEN



1

KOSTENINSCHATTING



€ € € €

L01.02

ACTIE

Uitvoeren van een spooruitbreiding op **spoorlijn L59 Gent-Antwerpen** (studie spooruitbreiding spoorlijn L59)

INITIATIEFNER



Infrabel

BIJDRAGE AAN DOELSTELLIGEN



1

KOSTENINSCHATTING



€ € € €

L01.03

ACTIE

Verhogen spoorcapaciteit tussen **Antwerpen en Zeebrugge**

DEELACTIES

- KT: uitbreiding lijn Gent-Antwerpen
- LT: onderzoek naar een nieuwe spoorlijn langs A11/E34 die Antwerpen en Zeebrugge verbindt

INITIATIEFNER



Port of
Antwerp-Bruges
Infrabel

BIJDRAGE AAN DOELSTELLIGEN



2

KOSTENINSCHATTING



€ € € €

L01.04

ACTIE

Uitvoeren van de aanleg van de **nieuwe sluis in Terneuzen** (studie Project Nieuwe Sluis Terneuzen)

INITIATIEFNER



Vlaams-
Nederlandse
Scheldec commissie

BIJDRAGE AAN DOELSTELLIGEN



1

KOSTENINSCHATTING



€ € € €



L01.05

ACTIE

Het uitvoeren van een MKBA naar het faciliteren van 3 high cube containerlagen in het **Seine-Scheldegebied**.

INITIATIEFNEMER

De Vlaamse Waterweg

BIJDRAGE AAN DOELSTELLIGEN

2

KOSTENINSCHATTING

€ €

L01.06

ACTIE

Verbeteren van de **goederenvervoerrelatie tussen Gent en Zeebrugge**

DEELACTIES

- Onderzoeken van mogelijkheden voor transport per pijpleiding tussen Gent en andere deelhavens van North Sea Port en/of Haven van Antwerpen-Zeebrugge.
- In afwachting van een verbeterde infrastructuur tussen de haven van Gent en de andere zeehavens in Vlaanderen bijkomend inzetten op estuaire vaart.
- Ontwikkelen van een sociaal-economisch monitoringsinstrument (SEMI) ter stimulans van de binnenvaart

L01.07

ACTIE

Verhogen van de capaciteit op het spoor **tussen Wondelgem en Gent-Dampoort** en wegwerken **barrierewerking**

DEELACTIES

- Ongelijkgronds kruisen van L58 met de Afrikalaan
- Realiseren van de verbinding naar de haven (L204)

INITIATIEFNEMER

Infrabel

BIJDRAGE AAN DOELSTELLIGEN

2

KOSTENINSCHATTING

€ € € €

INITIATIEFNEMER

North Sea Port
Port of Antwerp-Bruges, De Vlaamse Waterweg, Fluxys

BIJDRAGE AAN DOELSTELLIGEN

1

KOSTENINSCHATTING

€ € €

LOGISTIEKE HUBS VOOR DE OVERSLAG NAAR SPOOR EN BINNENVAART, HET BUNDELEN VAN VRACHTSTROMEN



L02.01

ACTIE

Ontwikkelen van een **regionaal overslagcentrum** in Aalter (omgeving Woestijne) (met op termijn eventueel de overslag van containers)

DEELACTIES

- Aantrekken van uitbater ROC

INITIATIEFNER



De Vlaamse Waterweg

BIJDRAGE AAN DOELSTELLINGEN



2

KOSTENINSCHATTING



€€€ -
€€€€

L02.03

ACTIE

Onderzoek naar **consolidatiepunten** in de vervoerregio

DEELACTIES

- Onderzoek naar de haalbaarheid van de consolidatie van stromen in de Gentse haven
- Onderzoek naar de haalbaarheid van de consolidatie van stromen op bedrijventerreinen, zoals de Prijkels
- Onderzoek naar de mogelijke rol in de last mile beleving binnen de regio

INITIATIEFNER



Veneco
North Sea Port

BIJDRAGE AAN DOELSTELLINGEN



3

KOSTENINSCHATTING



€€

L02.02

ACTIE

Ontwikkelen van een **watergebonden logistiek knooppunt in Wetteren** en wisselwerking met de bestaande bedrijvigheid

INITIATIEFNER



De Vlaamse Waterweg

BIJDRAGE AAN DOELSTELLINGEN



3

KOSTENINSCHATTING



€€€ -
€€€€€



Foto: North Sea Port



L03

KNOPEN IN FUNCTIE VAN FIRST AND LAST MILE LOGISTIEK

L03.01

ACTIE

Aantrekken van de juiste partners om de bestaande invulling van omgeving **Eiland Zwijnaarde** (o.a. watergebonden activiteiten in de bouwsector) te combineren met stadsdistributie, een lokaal overslagpunt of (watergebonden) afvoeren van (afval) stromen uit de binnenstad

DEELACTIES

- Onderzoek naar de haalbaarheid van de consolidatie van stromen buiten (maar nabij) de Gentse haven.
- Onderzoek naar de mogelijke rol in de last mile beleving binnen de regio. (koppeling actiepunt L03.02)

INITIATIEFNER

De Vlaamse Waterweg

BIJDRAGE AAN DOELSTELLIGEN

3

KOSTENINSCHATTING

€ €

L03.02

ACTIE

Ontwikkelen van **stadsdistributiehubs** in de omgeving rond de R4, aan de zuidzijde van de Gentse haven of langs de Gentse waterlopen

DEELACTIES

- Verderzetten lopende studies stad Gent en DVW
- Scherp stellen noden en invulling stadsdistributie/ last mile beleving in functie van doelgroep (binnenstad vs randstedelijk vs haven)
- Onderzoek naar mogelijkheden ontwikkeling stadshub in de omgeving van UCB-site
- Onderzoek naar noodzaak bijkomende (watergebonden) stadshubs langs de Gentse waterlopen

INITIATIEFNER

Stad Gent

BIJDRAGE AAN DOELSTELLIGEN

3

KOSTENINSCHATTING

€ €

L03.03

ACTIE

Onderzoeken of **regionale overslagpunten** ook gebruikt kunnen worden voor andere functies zoals first and last mile logistiek (op Vlaams niveau)

INITIATIEFNER

MOW

BIJDRAGE AAN DOELSTELLIGEN

3

KOSTENINSCHATTING

€ €

VRACHTROUTENETWERK VOOR EEN EFFICIËNTE EN HINDERLOZE AFWIKKELING VAN VRACHTWAGENVERKEER UITBOUWEN



L04.01

ACTIE

Sluiten van de R4 zodat het kanaal Gent-Terneuzen gekruist kan worden zonder hinder van (ADR)vracht voor de omgeving

DEELACTIES

- Realisatie van de Voorlopige Zuidelijke Havenring
- Onderzoek naar de plaats en inpasbaarheid van een oplossing voor het kruisen van het kanaal voor ADR op de E34 ter hoogte van Zelzate

INITIATIEFNEMER



AWV

BIJDRAGE AAN DOELSTELLIGEN



1

KOSTENINSCHATTING



€ € € €

L04.02

ACTIE

Weren van regionaal doorgaand vrachtverkeer uit de mazen van het hoofd- en regionaal vrachtroutenetwerk

DEELACTIES

- Nemen van (selectief) vrachtgeleidende, -milderende en -werende maatregelen per maas binnen het Vlaams / regionaal vrachtroutenetwerk, met garantie voor lokaal bestemmingsverkeer

INITIATIEFNEMER



Wegbeheerders (AWV, Lokale besturen)

BIJDRAGE AAN DOELSTELLIGEN



1

KOSTENINSCHATTING



€ € - € € € €

L04.03

ACTIE

Selecteren van lokale vrachtaanrijroutes ter ontsluiting van lokale bedrijventerreinen richting het hogere vrachtroutenetwerk volgens de door de vervoerregio omschreven principe

DEELACTIES

- Definitief vastleggen en doorvertalen principes naar lokaal niveau
- In gebiedscoalities (vooral bij gemeentegrensoverschrijdende trajecten) de lokale vrachtroutes bepalen

INITIATIEFNEMER



Lokale besturen

BIJDRAGE AAN DOELSTELLIGEN



3

KOSTENINSCHATTING



€

L04.04

ACTIE

In gebiedscoalities van buurgemeenten opmaken van kader voor het geleiden van niet-regulier vrachtverkeer

DEELACTIES

- In gebiedscoalities van buurgemeenten opmaken van kader voor landbouwverkeer op lokale wegen

INITIATIEFNEMER



Lokale besturen Vervoerregioraad

BIJDRAGE AAN DOELSTELLIGEN



3

KOSTENINSCHATTING



€



VRACHTWAGENPARKEREN OP EEN VEILIGE MANIER FACILITEREN MET MINDER HINDER VOOR DE OMGEVING TOV VANDAAG

L05

L05.01

ACTIE

Opmaken van een regionaal beleidskader voor vrachtwagenparkeren, aanvullend op de kaders opgemaakt op Europees en Vlaams niveau

DEELACTIES

- Uitwerken van een kader waar vrachtwagens wel en niet in de regio mogen parkeren, rekening houdend met de verschillende parkeernoden (lokale chauffeurs, respecteren rij-rusttijden transitverkeer, wachten tot openen bedrijven)
- Locatieonderzoek naar lokale/regionale/lokale vrachtwagenparkings in functie van specifieke noden
- Bij de keuze voor oplossingen/maatregelen een mogelijk waterbedeffect naar andere gebieden en andere type parkings voorkomen

INITIATIEFNEMER



MOW
Lokale besturen

BIJDRAGE AAN DOELSTELLIGEN



2

KOSTENINSCHATTING



€ €

L05.02

ACTIE

Ontwikkelen en uitvoeren van een vergunningenbeleid dat erop toeziet dat bedrijven op privéterrein voldoende plaats voorzien voor de eigen en in opdracht rijdende vrachtwagens om de nood aan bijkomende parkings te minimaliseren

INITIATIEFNEMER



Vergunning-verlenende overheid
(Departement Omgeving, Provincie Oost-Vlaanderen, Lokale besturen)

BIJDRAGE AAN DOELSTELLIGEN



2

KOSTENINSCHATTING



€

L05.03

ACTIE

Actief benaderen en ondersteunen van bedrijven binnen de regio om het potentieel van een modal shift en/of bundeling van stromen te onderzoeken

INITIATIEFNEMER



De Vlaamse Waterweg Multimodaal Vlaanderen

BIJDRAGE AAN DOELSTELLIGEN



2

KOSTENINSCHATTING



€ €

SLIM RUIMTEGEBRUIK STIMULEERT DUURZAME MOBILITEIT



Hoe leggen we linken tussen het regionale mobiliteitsplan en onze ruimte? Hoewel het ruimtelijk beleid een apart domein is, heeft de vervoerregio wel een adviserende rol. En die rol is van groot belang, want ons verplaatsingsgedrag en de locaties waar we wonen, werken, winkelen en onze vrije tijd doorbrengen, hangen onlosmakelijk met elkaar samen.



MOBILITEIT EN RUIMTE ALS ÉÉN GEHEEL

Als een functie zich vestigt aan een belangrijke as voor autoverkeer, zonder goed openbaar vervoer in de buurt en ver van een dichtbebouwde kern, is het logisch dat die functie vooral autoverkeer zal aantrekken. Omgekeerd zullen functies of woningen in de kern, dicht bij een openbaar vervoerhalte en vlakbij voorzieningen veel minder autoverkeer genereren. Slim ruimtegebruik stimuleert zo op termijn duurzame mobiliteit. Een doordacht locatiebeleid voor woningen, winkels, bedrijven en andere functies is cruciaal in ons mobiliteitsbeleid.

Vervoerregio Gent trekt voluit de kaart van de fiets en het openbaar vervoer en wil dit laatste tot een sterke ruggengraat van de regio uitbouwen. Kernen gelinkt aan sterk openbaar vervoer en met een ruim voorzieningen- en tewerkstellingsaanbod worden vanuit een mobiliteitsperspectief interessante locaties om de verwachte bevolkingsgroei op te vangen. Ook in ons locatiebeleid voor attractoren (gericht op personen of logistiek) willen we duurzaam bereikbare locaties een prominente plaats geven.



WOONVERDICHTING: IN DE KERNEN MET GOED OV-AANBOD

De huidige kernen zijn de plekken bij uitstek waar alles nabij is, en waar we dus aan woonverdichting willen doen. Toch is het noodzakelijk om een onderscheid te maken tussen de kernen: niet elke kern biedt dezelfde 'nabijheid'.

Hoe hoger de knooppuntwaarde van een kern, hoe groter de woonverdichting kan zijn. Kernen met haltes van het S-net, het stedelijk HOV, en in mindere mate het interstedelijk HOV hebben een hogere knooppuntwaarde.

Kernen met een matig of laag voorzieningenniveau zijn doorgaans minder geschikt om de woonbehoefte op te vangen, ook al worden ze door sterk openbaar vervoer bediend. Dat betekent ook dat kernen die weinig voorzieningen hebben en waar het openbaar vervoer beperkt is, niet verder verdicht worden en het woonaanbod geconsolideerd wordt. Buiten de kernen wordt het woonaanbod niet verder uitgebreid, en op lange termijn afgebouwd.



LOGISTIEKE ATTRACTOREN: OP MULTIMODALE LOCATIES

Logistieke attractoren zijn functies die goederenverkeer genereren. Aangezien niet alle soorten goederen geschikt zijn om via duurzame modi (spoor of water) vervoerd te worden, maken we in het locatiebeleid een onderscheid op basis van het type goederen.

Bedrijventerreinen met een goede ontsluiting via het water, het spoor en de weg, zijn geschikt voor logistieke attractoren die goederen verhandelen die via water en spoor vervoerd kunnen worden. Om het goederenverkeer te verduurzamen, is het noodzakelijk deze attractoren op bimodaal/multimodaal ontsloten locaties te vestigen.

Om verder in te zetten op een logistieke modal shift, worden op strategische locaties multimodale logistieke knooppunten voorzien/verder ontwikkeld. Bedrijventerreinen die goed ontsloten zijn via het vrachtrouten netwerk (en niet via water of spoor) zijn geschikt voor goederen die niet via water of spoor vervoerd kunnen worden.

De ligging van een logistieke attractor is bovendien cruciaal in het vermijden van negatieve impact op kwetsbare locaties (bv. verkeersveiligheid en luchtkwaliteit in kernen en woonomgevingen). Bedrijventerreinen die enkel bereikbaar zijn via kwetsbare omgevingen, zijn bijgevolg minder geschikt.

2



ATTRACTOREN VOOR PERSONEN: AAN KNOOPPUNTEN VAN OPENBAAR VERVOER

Attractoren zijn functies die personenmobiliteit aantrekken (winkels, kantoren, scholen, verweefbare bedrijven, recreatiepolen, horeca, zorginstellingen, ...). Vanuit mobiliteitsperspectief, en dus om duurzame mobiliteit naar deze attractoren te stimuleren, worden deze attractoren best gevestigd op locaties die goed bereikbaar zijn met duurzame vervoerswijzen en in de nabijheid van hun potentiële bezoekers, klanten, werknemers, De meeste hoppinpunten zijn bij uitstek zulke locaties en daarom geschikt om attractoren te vestigen - althans vanuit mobiliteitsperspectief.

Niet elk hoppinpunt is echter geschikt voor elk type attractor. Het is cruciaal dat het verzorgingsgebied van de attractor overeenstemt met de OV-bediening op die locatie. Een attractor die mensen van een groot gebied aantrekt, is best gelegen op een plek met een zeer uitgebreid OV-aanbod. Attractoren die mensen vanuit de hele regio aantrekken, worden best gevestigd aan interregionale (of in tweede instantie aan regionale) hoppinpunten. Aan lokale hoppinpunten worden enkel dagelijkse voorzieningen gevestigd die de directe omgeving bedienen. Lokale voorzieningen zijn bij voorkeur gevestigd nabij een (interregionaal, regionaal of lokaal) hoppinpunt, maar zijn ook mogelijk aan buurthoppinpunten of andere locaties in de kern. Aan locaties die in de toekomst een potentieel OV-knooppunt worden, zijn ontwikkelingen niet gewenst tot er voldoende zekerheid is over het toekomstige mobiliteitsaanbod.

Aan de regionale hoppinpunten die (enkel) de rol van P+R opnemen en dus minder een knooppuntfunctie opnemen, zijn nationale of regionale attractoren niet wenselijk. Aan deze locaties is de densiteit van inwoners en andere voorzieningen immers vaak lager.

EEN RUIMTE-, LOCATIE EN VERGUNNINGENBELEID ONDER-STEUNEN DAT VIA KWALITATIEVE VERDICHTING EN VERWEVING DUURZAME MOBILITEIT STIMULEERT



R01

R01.01

ACTIE

Ondersteunen van een locatie- en vergunningenbeleid in functie van **woonverdichting in kernen** met een hoge knooppuntwaarde en hoog voorzieningenniveau

DEELACTIES

- Uitwerken van regio-overstijgende hulpmiddelen en instrumenten op Vlaams niveau
- Toepassen van een doordacht locatie- en vergunningenbeleid op lokaal niveau

INITIATIEFNEMER



Vergunning-verlenende overheid
(Departement
Omgeving, Provincie
Oost-Vlaanderen,
Lokale besturen)

BIJDRAGE AAN DOELSTELLIGEN



1

KOSTENINSCHATTING



€

R01.02

ACTIE

Ondersteunen van een locatie- en vergunningenbeleid om **verplaatsingsgenererende attractoren in de nabijheid van duurzaam bereikbare locaties** te vestigen

DEELACTIES

- Uitwerken van regio-overstijgende hulpmiddelen en instrumenten op Vlaams niveau
- Toepassen van een doordacht locatie- en vergunningenbeleid op lokaal niveau

INITIATIEFNEMER



Vergunning-verlenende overheid
(Departement
Omgeving, Provincie
Oost-Vlaanderen,
Lokale besturen)

BIJDRAGE AAN DOELSTELLIGEN



1

KOSTENINSCHATTING



€



R01.03

ACTIE

Ondersteunen van een doordacht locatie- en vergunningenbeleid voor vrachtgenererende bedrijven om de nood aan transport (over de weg) in te perken, goederen met meer duurzame modi te vervoeren, stromen beter te bundelen en het beperken van logistiek wegtransport door woonkernen.

DEELACTIES

- Uitwerken van regio-overstijgende hulpmiddelen voor herlocalisatie
- Toepassen van een doordacht locatie- en vergunningenbeleid op lokaal niveau

INITIATIEFNER



Vergunning-verlenende overheid
(Departement Omgeving, Provincie Oost-Vlaanderen, Lokale besturen)

BIJDRAGE AAN DOELSTELLIGEN



1

KOSTENINSCHATTING



€

SAMEN BOUWEN AAN SLIMME MOBILITEIT



Hoe bereiken we een 'mental shift'? Infrastructuur en netwerken zijn slechts één kant van het verhaal. Onze doelstellingen van 60% duurzame verplaatsingen en 0 verkeersslachtoffers willen we mee sturen via gedragsverandering.

Dit betekent dat we bepaalde gewoonten in vraag moeten durven stellen en ons durven open te stellen voor een nieuwe mobiliteitscultuur. Een cultuur die mensen en bedrijven minder afhankelijk maakt van autobezit en -gebruik. Op heel wat plaatsen in onze regio is deze overgang al zichtbaar. Verschillende actoren werken vandaag aan die 'mental shift'. Dit regionaal mobiliteitsplan wil deze maatschappelijke transitie verder versterken en versnellen.



Informatiecampagnes

Er is nood aan een brede campagne, toegespitst op elke doelgroep, om de noodzaak van alle maatregelen en veranderingen over te brengen.



Vorming en educatie

Sommige doelgroepen zoals kinderen en ouderen zijn niet bekend met moderne mobiliteitstoepassingen zoals deelmobiliteit, apps of elektrische fietsen. In die gevallen is er specifieke vorming nodig.



Ambassadeurs en tussenpersonen

Om een zo groot mogelijk publiek te bereiken, hebben we hulp nodig van inspirerende ambassadeurs (bedrijfsleiders of influencers) en tussenpersonen (bedrijven, overheden of verenigingen).



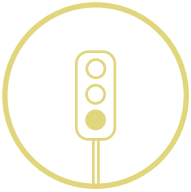
Laagdrempelige mobiliteitsdiensten

Duurzame mobiliteit moet makkelijk en toegankelijk zijn voor de reiziger. Denk aan een gedeeld ticketsysteem voor al het openbaar vervoer of een multimodale routeplanner op je smartphone.



Niet-duurzame verplaatsingen vermijden

Door het promoten van thuiswerk en lokale aankopen, vallen heel wat overbodige niet-duurzame verplaatsingen weg. Duurzame verplaatsingen kan je bovendien eenvoudig combineren met andere activiteiten: een broodje eten tijdens het wachten op de trein of een pakje ophalen aan het mobipunt.



Inzetten dynamisch verkeersmanagement voor verbetering van de doorstroming

Een vlotte doorstroming op de dragende wegen is zeer belangrijk om de kernen en leefomgevingen tussen deze wegen maximaal te vrijwaren van sluipverkeer. Ook voor het openbaar vervoer en de fietsers is een vlotte doorstroming cruciaal. Door meer in te zetten op dynamische verkeerslichten kunnen we de gewenste verkeersstromen beter faciliteren.



Auto's en vrachtwagens financieel ontraden en duurzame vervoersmiddelen ondersteunen

Met een mobiliteitsbudget, slimme kilometerheffing of andere maatregelen worden niet-duurzame vervoersmiddelen minder aantrekkelijk en de duurzame opties net aantrekkelijker. Dit zijn vooral Vlaamse bevoegdheden, de vervoerregio ondersteunt.



Minder auto's in de dorpskernen

Met schoolstraten, voetgangerszones, camera's met nummerplaatherkenning of andere maatregelen kunnen gemeenten doorgaand verkeer weren uit hun dorpskernen. Zo verbetert de verkeersveiligheid en -leefbaarheid, en komt er verblijfsruimte vrij waar fietsers en voetgangers welkom zijn. Ook hier speelt de vervoerregio vooral een ondersteunende rol.



Gebiedsgericht parkeerbeleid

Op een slechte plaats of een slecht tijdstip parkeren kost meer moeite of geld. Het parkeerbeleid moet ook geoptimaliseerd worden in functie van de beschikbare ruimte. Dat kan door parkeerplaatsen te groeperen en zoveel mogelijk dubbelgebruik toe te passen. Dit houdt ook een doordachte inplanting van laadpalen voor elektrische voertuigen in. Zo kan parkeerbeleid automobilisten sturen richting duurzamere vervoersmiddelen.



Geen overaanbod aan parkeerplaatsen

Hand in hand met het gebiedsgericht parkeerbeleid streeft de regio naar een daling van de publieke parkeerplaatsen. Ook voor private parkeerplaatsen proberen we het aantal plaatsen te beperken door in te zetten op gedeeld parkeren en stimuleren van alternatieven. Op deze manier komt ruimte vrij voor de wandelaar, fiets, openbaar vervoer en deelmobiliteit.

COMBIMOBILITEIT STIMULEREN

S01.01

ACTIE

Stimuleren van **combimobiliteit en deelsystemen**

DEELACTIES

- Ontwikkelen van een geïntegreerd digitaal Mobility-as-a-Service-platform, waarbij de reiziger toegang heeft tot verschillende vervoersdiensten die gecombineerd worden aangeboden door openbare en privé-vervoersbedrijven
- Uitbouw van gecoördineerd aanbod van deelsystemen
- Stimuleren van kennisdeling en know-how

INITIATIEFNEMER



MOW

BIJDRAGE AAN DOELSTELLIGEN



2

KOSTENINSCHATTING



€ € €

S01.02

ACTIE

Uitvoeren van specifieke **communicatiecampagnes** gericht op het promoten van combimobiliteit bij reizigers

INITIATIEFNEMER



MOW-Vlaanderen
De Lijn
Lokale besturen

BIJDRAGE AAN DOELSTELLIGEN



3

KOSTENINSCHATTING



€ €



S02

MOBILITEIT VOOR IEDEREEN

S02.01

ACTIE

Uitvoeren van maatregelen m.b.t. mobiliteitsmanagement

DEELACTIES

- Uitvoeren van specifieke doelgroepgerichte informatie- en sensibilisatiecampagnes gericht op het motiveren van reizigers om niet te reizen, op een ander tijdstip te reizen of voor een ander vervoersmiddel te kiezen
- Opschalen van bepaalde mobiliteitsmanagementinitiatieven (cfr. Spits Gent - mobiliteitsadvies voor werkgevers, Testkaravaan Provincie Oost-Vlaanderen, ...) tot op niveau van de vervoerregio
- Inschakelen van ambassadeurs en influencers binnen de vervoerregio om duurzame mobiliteit binnen communicatiecampagnes promoten
- Opmaken van bedrijfsvervoersplannen

INITIATIEFNER



MOW-Vlaanderen
Lokale besturen

BIJDRAGE AAN DOELSTELLIGEN



2

KOSTENINSCHATTING



€ €

S02.02

ACTIE

Uitvoeren van maatregelen m.b.t. inclusieve mobiliteit

DEELACTIES

- Uitvoeren van maatregelen en campagnes om personen bij te staan en te helpen hoe deel te nemen aan het mobiliteitsstelsel
- Opzetten van pilotproject om nabijheid en betrokkenheid voor verschillende doelgroepen te verhogen
- Stimuleren van kennisdeling voor verschillende doelgroepen

INITIATIEFNER



MOW-Vlaanderen
Lokale besturen

BIJDRAGE AAN DOELSTELLIGEN



2

KOSTENINSCHATTING



€ €

S02.03

ACTIE

Inzetten op toegankelijke openbare ruimte

DEELACTIES

- Voorzien van een toegankelijke inrichting van nieuw publiek domein (voetpaden, pleinen, wegen, ...) volgens hun ontwerpprincipes en kwaliteitsrichtlijnen
- Aanpakken van de knelpunten inzake toegankelijkheid van het publiek domein (toegang tot voetpaden, pleinen, wegen, ...) in elke gemeente i.f.v. het nastreven van de kwaliteitseisen

INITIATIEFNER



Wegbeheerders
(AWV, Lokale besturen, ...) De Lijn

BIJDRAGE AAN DOELSTELLIGEN



2

KOSTENINSCHATTING



€ € €

VLOTTE, VEILIGE EN SCHONE MOBILITEIT

S03.01

ACTIE**Inzetten op verkeersmanagement****DEELACTIES**

- Gebruiken van dynamische verkeersregelingen en slimme detectie op specifieke locaties om de doorstroming voor fiets en openbaar vervoer te optimaliseren, de verkeersveiligheid te verhogen, schadelijke lokale uitstoot te verminderen of doorgaand verkeer te ontraden.
- Inzetten van dynamische verkeersborden om reizigers bij calamiteiten te informeren over alternatieven t.h.v. hoppinpunten met een multimodaal aanbod om files te vermijden
- Ondersteunen van het geselecteerde wegennetwerk en vrachtroutenetwerk door deze door te vertalen naar correct routeadvies in de routeringssoftware van GPS-systemen

INITIATIEFNEMER

Wegbeheerders
(AWV, Lokale
besturen, ...)

**BIJDRAGE AAN
DOELSTELLINGEN**

2

KOSTENINSCHATTING

€ € € €

S03.02

ACTIE**Transitiegericht parkeerbeleid****DEELACTIES**

- Inzetten van een slim prijsgestuurd parkeerbeleid op en in de omgeving van P&R's langsheen HOV-assen
- Opmaken van een gecoördineerde regionale parkeerstrategie (P&B en P&R) ter ondersteuning en versterking van het lokaal parkeerbeleid:
- Uitwerken van een gemeenschappelijk regionaal kader voor parkeerbeleid
- Uitvoeren van een duurzaam lokaal parkeerbeleid
- Uitvoeren van een lokale parkeerverordening
- Stimuleren van kennisdeling & know how rond lokaal parkeerbeleid
- Gecoördineerd beleid rond vrachtwagenparkeren

INITIATIEFNEMER

Lokale besturen

**BIJDRAGE AAN
DOELSTELLINGEN**

2

KOSTENINSCHATTING

€ €

Vergunning-
verlenende overheid
(Departement
Omgeving, Provincie
Oost-Vlaanderen,
Lokale besturen)



S03.03

ACTIE

Inzetten op een duurzame, veilige manier om met **nieuwe vervoerswijzen en -ontwikkelingen, voertuigtechnologieën en innovatie om te gaan**

DEELACTIES

- Opmaak van kader voor het uitvoeren van pilootprojecten in het kader van innovatie en nieuwe voertuigtechnologieën (bv. autonoom rijden, digitaliseren logistiek, platooning,...)

INITIATIEFNEMER



MOW-Vlaanderen

BIJDRAGE AAN DOELSTELLIGEN



3

KOSTENINSCHATTING



€

S03.04

ACTIE

Inzetten op **verkeersveiligheid**

DEELACTIES

- Uitvoeren van specifieke sensibiliseringsacties en verkeerseducatie per doelgroep
- Toepassen van het Vlaams verkeersveiligheidsplan
- Herkenbare uniforme infrastructuur en weginrichting gebruiken

INITIATIEFNEMER



MOW-Vlaanderen

Wegbeheerders (AWV, Lokale besturen, ...)

BIJDRAGE AAN DOELSTELLIGEN



3

KOSTENINSCHATTING



€ €

S03.05

ACTIE

Vergroenen van het wagenpark

DEELACTIES

- Vergroening van voertuigen De Lijn (cf. doelstelling Vlaams Energie- en Klimaatplan)
- Vergroening van privaat wagenpark (cf. Vlaams Luchtbeleidsplan)

INITIATIEFNEMER



MOW-Vlaanderen
De Lijn
Federale Overheid

BIJDRAGE AAN DOELSTELLIGEN



3

KOSTENINSCHATTING



€ € €

REGELGEVING EN FISCALITEIT SLIM INZETTEN

S04

S04.01

ACTIE

Inzet van regio-overschrijdende regelgevende en/of **fiscale maatregelen op Vlaams niveau**

DEELACTIES

- Opmaak van regelgevende en fiscale maatregelen mbt het stelselmatig verduurzamen van het wagenpark en de verplaatsingen
- Herziening van regelgevende maatregelen mbt doorstroming openbaar vervoer

INITIATIEFNEMER



Federale Overheid
MOW Vlaanderen

BIJDRAGE AAN DOELSTELLIGEN



1

KOSTENINSCHATTING



€

S04.03

ACTIE

Implementeren van een uitgebreid en **geheroriënteerd mobiliteitsbudget**, waarbij bedrijven hun medewerkers in plaats van een salariswagen een **duurzame mobiliteitsoplossing op maat kunnen aanbieden**

INITIATIEFNEMER



Federale Overheid
MOW Vlaanderen

BIJDRAGE AAN DOELSTELLIGEN



1

KOSTENINSCHATTING



€

S04.02

ACTIE

Onderzoek naar invoering **milieuzonering op Vlaams niveau**

DEELACTIES

- Opmaak van kader voor milieuzonering op Vlaams niveau

INITIATIEFNEMER



MOW-Vlaanderen

BIJDRAGE AAN DOELSTELLIGEN



3

KOSTENINSCHATTING



€

S04.04

ACTIE

Invoeren van een **kilometerheffing**

DEELACTIES

- Invoeren van rekeningrijden op Vlaams niveau
- Effectief gewenst gebruik van het geselecteerde wegen- en vrachtnetwerk stimuleren via een slimme kilometerheffing
- Toepassen van een slimme kilometerheffing voor personenwagens met een hogere heffing in de spitsperioden om spreiding van het verkeer over de dag te bevorderen

INITIATIEFNEMER



MOW-Vlaanderen

BIJDRAGE AAN DOELSTELLIGEN



1

KOSTENINSCHATTING



€

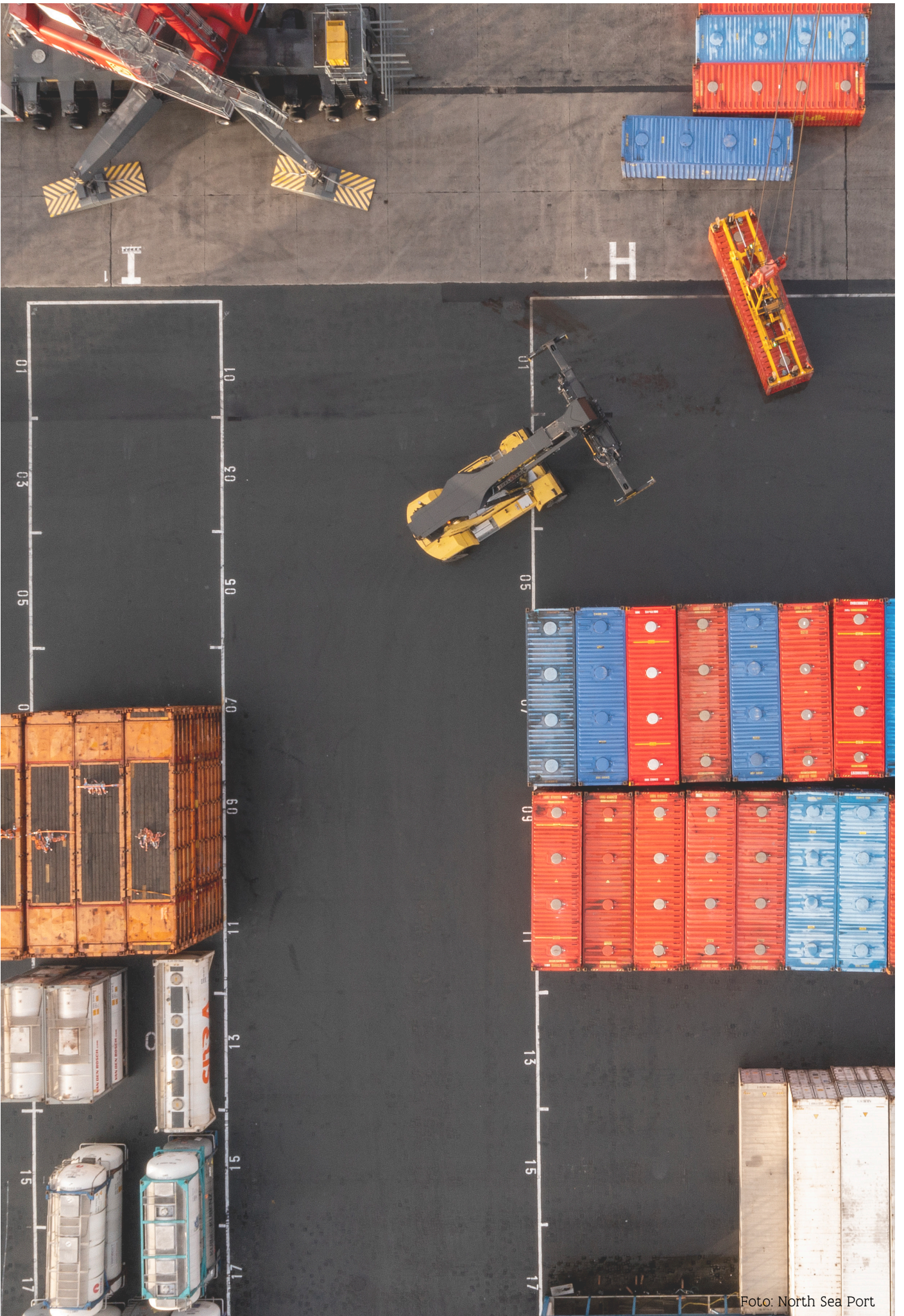


Foto: North Sea Port

REGIONAAL MOBILITEITSPLAN VERVOERREGIO GENT

Samenvatting

MEER WETEN?

Op de vorige pagina's kwamen beknopt de doelstellingen, visie, strategieën en acties van vervoerregio Gent aan bod. Nog niet uitgelezen?

Lees het volledige regionaal mobiliteitsplan, de synthese-nota, het actieplan, alle verslagen van de vervoerregioraad en andere documenten op vlaanderen.be/basisbereikbaarheid-en-de-mobiliteitsswitch/vervoerregios/vervoerregio-gent

Vragen of ideeën?

Contacteer ons via vervoerregio.gent@vlaanderen.be