



Vervoerregio
VLAAMSE ARDENNEN

REGIONAAL MOBILITEITSPLAN **KRACHTLIJNEN**



INLEIDING

In het najaar van 2019 werd gestart met de opmaak van een regionaal mobiliteitsplan om de mobiliteitsuitdagingen in de regio Vlaamse Ardennen op een regionaal schaalniveau aan te pakken. Tot voor kort werden mobiliteitsplannen enkel op gemeentelijk of op Vlaams niveau opgemaakt. Op zich waren en zijn dit beleidsmatig nuttige documenten, maar – ondanks de pogingen tot afstemming – ontbrak vaak het intergemeentelijke en regionale aspect.



Voorliggend plan werd opgesteld door de lokale besturen samen met de verschillende entiteiten van het Vlaamse beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken (dMOW, AWV, De Lijn, DWV, DVW, ...) en andere mobiliteitspartners (Solva, Provincie Oost-Vlaanderen, NMBS, Infrabel, ...). Via een participatietraject waren ook diverse stakeholders op verschillende momenten betrokken.

Dit plan is bindend voor de diensten en agentschappen van het Vlaamse Gewest, én voor de provincie en de 15 gemeenten uit de regio. De Vlaamse en federale partners zullen een cruciale rol spelen in de uitvoering van de maatregelen, maar ook de lokale besturen zullen hun verantwoordelijkheid moeten opnemen. Natuurlijk spelen ook de burger en het bedrijfsleven als 'klanten' van het mobiliteitssysteem een

centrale rol, want enkel mits een aangepast verplaatsingsgedrag zijn de gezamenlijk beoogde doelstellingen bereikbaar.

Het regionale mobiliteitsplan is niet het eindpunt, maar slechts het begin van de door het decreet betreffende de basisbereikbaarheid van 26 april 2019 aan de vervoerregioraad toegewezen taken. Daarom is niet alleen het plan op zich, maar zeker ook de opgezette overlegstructuur om dit plan op te maken, van groot en blijvend belang.

Dit document geeft de essentie weer van het regionaal mobiliteitsplan. Het bespreekt de doelstellingen van het plan en vat voor elk mobiliteitsthema de visie samen. Verder reikt het enkele concrete voorbeelden van acties aan om het gewenste beleid uit te

voeren, op alle niveaus: het lokale, het regionale en het Vlaamse. Ook worden beknopt de resultaten van de milieutoetsing van het plan beschreven. Alle details vindt je terug in het regionaal mobiliteitsplan of het milieueffectenrapport zelf. Zie hiervoor de website van de vervoerregio (www.vervoerregiovlaamseardennen.be).

Namens de vervoerregio
Vlaamse Ardennen,

De Voorzitters,

Jurgen Haustraete

Schepen van Mobiliteit van de
gemeente Kruisem

Erwin Sucaet

Departement Mobiliteit en Openbare
Werken van de Vlaamse Overheid





STREEFDOELEN

De **vervoerregio Vlaamse Ardennen** is ambitieus. Dat moet ook, als ze de mobiliteit in de Vlaamse Ardennen merkbaar wil verbeteren. Ze gaat hierbij uit van zes strategische streefdoelen, samen te vatten onder de noemers anders, vlot, veilig, leefbaar, groen en sociaal. Deze streefdoelen zijn geïnspireerd op de Vlaamse Mobiliteitsvisie 2040, en krijgen binnen de context van de Vlaamse Ardennen een concrete invulling met operationele streefdoelen.



Anders:

We laten meer en meer de wagen en de vrachtwagen aan de kant.

- Minstens 40% van de verplaatsingen in de Vlaamse Ardennen zijn duurzaam tegen 2030.

Vlot:

We houden onze steden, dorpen en economische knooppunten vlot bereikbaar.

- Tegen 2030 bereikt de bus een betrouwbaarheid en efficiëntie van 85% in de steden en 90% erbuiten.

Veilig:

We aanvaarden geen dodelijke verkeersslachtoffers meer.

- Het aantal letselgevallen, zwaargewonden en verkeersdoden in het verkeer is in 2030 de helft lager dan in 2019.
- Het aantal zwaargewonden en verkeersdoden onder voetgangers en fietsers is in 2030 de helft lager dan in 2019.
- Het aantal ongevallen met jonge bestuurders van 17 tot 24 jaar is in 2030 de helft lager dan in 2019.

Leefbaar:

We weren het drukke verkeer uit onze steden en dorpskernen.

- Het aantal kilometers gereden door personenwagens en bestelwagens op lokale wegen is 15% lager in 2030 dan in 2015.
- Het aantal kilometers gereden door vrachtwagens is in 2030 niet meer dan 14% hoger dan in 2015.
- Het aantal kilometers gereden door vrachtwagens op wegen die niet tot het vrachtrouten netwerk behoren ligt lager in 2030 dan in 2015.

Groen:

We verminderen de druk op het milieu en we verbruiken minder energie.

- Tegen 2035 is het openbaar vervoer in de vervoerregio volledig uitstootvrij.
- Vanaf 2030 zijn alle nieuwe wagens van de gemeenten. De Lijn en de andere partners van de vervoerregio emissiearm, en minstens de helft hiervan is volledig uitstootvrij.

Deze streefdoelen vormen de rode draad doorheen het regionaal mobiliteitsplan.

Sociaal:

We garanderen iedereen de mogelijkheid om zich te verplaatsen.

- Tegen 2030 is de helft van alle haltes van het regulier openbaar vervoer toegankelijk voor mensen met een motorische of visuele beperking.
- Tegen 2030 zijn alle Hoppinpunten toegankelijk voor mensen met een motorische of visuele beperking.



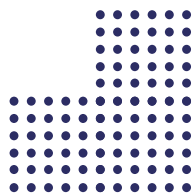
VAN STREEFDOELEN NAAR BELEID

De ambitie voor een mobiliteit die anders, vlot, veilig, leefbaar, groen en sociaal is, mag geen dode letter blijven. We willen dat er effectief iets op het terrein verandert. Daarom bevat het regionaal mobiliteitsplan een reeks concrete acties.

Het strategische beleidsplan en de bijhorende acties zijn opgedeeld in 6 thema's:

- Fiets
- Openbaar vervoer
- Combimobiliteit: Hoppinpunten
- Gemotoriseerd verkeer: personenwagens
- Logistiek en goederenvervoer
- Flankerend beleid

De **vijf eerste thema's** zijn gekoppeld aan **vervoermiddelen**, en bevatten telkens een uitwerking op kaart van het betrokken vervoersnetwerk. Het laatste thema komt over alle vervoermiddelen heen terug.



/01. FIETS.

De vervoerregio Vlaamse Ardennen gelooft sterk in het potentieel van de (elektrische) fiets. We willen het bestaande fietsroutenetwerk verbeteren alsook de kernen en steden via veilige, overzichtelijke en comfortabele fietswegen met elkaar verbinden. We denken in dit verband aan de **fiets snelwegen**, die vooral belangrijk zijn voor lange afstanden van en naar werk. Maar we denken ook aan de andere fietsroutes, zoals fietswegen die gebruikt worden om naar school of werk te gaan over de gemeentegrenzen heen of binnen de eigen gemeente.

Verder wensen we voldoende fietsstallingen op geschikte plaatsen, die comfortabel zijn en bij voorkeur beveiligd, zeker waar fietsen vaak langere tijd blijven staan. We willen het aantal deelfietsen en hun gebruik verhogen, en elektrisch fietsen stimuleren. In onze heuvelachtige regio kan de elektrische fiets een middel zijn om meer mensen uit de auto te halen.

Daarnaast willen we het fietsen op alle leeftijden aanmoedigen. We streven ernaar om kinderen en jongeren aan te leren hoe zich veilig met de fiets in het verkeer te begeven. Want jongeren die zich veilig voelen op de fiets zijn meer geneigd om zich ook later met de fiets te verplaatsen. Op termijn krijgen we zo meer mensen op de fiets.

We willen het gebruik van de fiets ook stimuleren door onder andere deelfietsen te integreren in routeplanners en fietsroutekaarten te digitaliseren.



/01. FIETS.

Versillende partners binnen de vervoerregio zijn aan zet om het gewenste fietsbeleid uit te voeren, soms als verantwoordelijke trekker, soms als betrokken partij. Samenwerking is van cruciaal belang. Hierna volgen enkele speerpuntacties. De volledige lijst vind je in de actietabel van het regionaal mobiliteitsplan.

Acties met een trekkersrol voor de wegbeheerders

- De kwaliteit verhogen van de bovenlokale functionele fietsroutes.
- Voldoende en degelijke fietsstallingen voorzien op knooppunten en plaatsen waar veel mensen komen.
- ...

Acties met een hoofdrol voor de bovenlokale besturen en andere mobiliteitsactoren

- Studiewerk opstarten om niet-toegankelijke delen van bepaalde fietssnelwegen in te richten conform de voorschriften.

- Uitvoeren van werken om ontbrekende delen van fietssnelwegen aan te leggen en/of delen ervan aan te passen conform de voorschriften.
- ...

/02. OPENBAAR VERVOER.

Het openbaar vervoernetwerk is vraaggericht opgebouwd: bus en trein worden vooral voorzien op plaatsen en momenten waar veel mensen er mogelijk gebruik van maken. Waar en wanneer de vraag naar vervoer beperkter is, kunnen mensen rekenen op openbaar vervoer op maat. Het netwerk is integraal en gelaagd, met het treinnet als de ruggengraat. Maar ook de bus speelt een belangrijke rol, zowel in aanvoer naar het treinnet als voor lokale verplaatsingen.

Eerder werd al een plan opgemaakt om het openbaar vervoer op korte termijn beter te organiseren. Ook op langere termijn willen we het openbaar vervoer verder versterken. Het spreekt voor zich dat we ons ook engageren om het openbaar vervoer voor iedereen toegankelijk te maken. Niet alleen de bussen of treinen zelf, maar ook de haltes, de stations, de perrons en de routes ernaartoe. Verder wensen we zowel het treinverkeer als het busverkeer uitstootvrij te maken.

De NMBS en De Lijn organiseren het openbaar vervoer. Maar ook hier is samenwerking met lokale besturen en andere partners van groot belang om kwalitatief vervoer aan te bieden. Hieronder enkele speerpuntacties om het gewenste beleid rond openbaar vervoer uit te voeren.

Acties voor de openbaar vervoerbedrijven: De Lijn en NMBS

- Bekijken of de trein op bepaalde verbindingen vaker kan rijden, maar ook vroeger en later op de dag.
- Treinstations goed uitrusten en toegankelijk maken.
- Meer bussen doen rijden op het regulier busnet.
- Het busvervoer zoveel mogelijk uitstootvrij doen verlopen.
- ...

Acties voor de wegbeheerders: de lokale besturen en het Agentschap Wegen en Verkeer

- Bushaltes toegankelijk maken.
- ...

/03.

COMBIMOBILITEIT EN HOPPINPUNTEN.

De vervoerregio Vlaamse Ardennen streeft naar meer combimobiliteit, dus het gebruiken van verschillende vervoersmiddelen voor onze verplaatsingen. Hoppinpunten spelen hierbij een belangrijke rol. Dit zijn punten waar mensen gemakkelijk van het ene vervoermiddel op het andere kunnen overschakelen: fiets of deelfiets, wagen of deelwagen, bus, trein, ... Het aanleggen van vlot toegankelijke Hoppinpunten aan de belangrijkste stations en bushaltes maakt het voor de gebruiker gemakkelijker om steeds het vervoermiddel te kiezen dat het meest geschikt is voor zijn of haar verplaatsing.

We zetten ook ruim in op deelsystemen. Deze zijn immers dag en nacht beschikbaar, ook wanneer er minder of geen regulier openbaar vervoer is. De vervoerregio kiest voor zowel elektrische deelfietsen als deelwagens.

Het regionaal mobiliteitsplan bevat een gedetailleerd overzicht van alle plaatsen in de Vlaamse Ardennen die als Hoppinpunten zijn geselecteerd.

Acties

- Hoppinpunten realiseren.
- De deelsystemen uitrollen in het kader van het vervoer op maat.



/04.

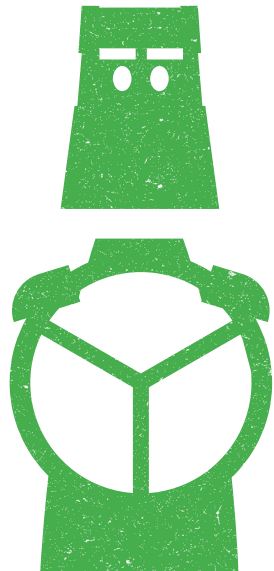
GEMOTORISEERD VERKEER: PERSONENVERKEER.

Het regionaal mobiliteitsplan bevat een kaart die alle wegen indeelt volgens hun gebruik dat we voor ogen zien. Aan de rand van onze regio bevinden zich de E17 en de E40. Dit zijn de enige verbindingswegen op (inter)nationaal of interregionaal niveau. Voor doorgaand verkeer voorzien we verder de regionale wegen en meerdere interlokale wegen. Enkel plaatselijk verkeer komt op de lokale wegen.

Voor elk type weg streven we naar een inrichting of herinrichting volgens het gewenste gebruik, en in lijn met algemeen aanvaarde voorschriften. De wegen voor doorgaand verkeer zijn of dienen (her)aangelegd te worden om auto's (en vrachtwagens) vlot te laten doorrijden. Lokale wegen krijgen daarentegen een inrichting die sluipverkeer zo veel mogelijk tegengaat. We wijzen aan elk type weg een maximaal toegelaten snelheid toe. Verder wensen we de veiligheid van de wegen te verbeteren, onder meer door de gevaarlijke punten weg te werken. En ook technologie en handhaving kunnen een steentje bijdragen.

Op vlak van parkeren streven we naar een doordacht beleid dat de kernen goed be-

reikbaar maakt, vlot om door te rijden en leefbaar. Het aantal parkeerplaatsen, hun locatie en de tarieven kunnen hier een belangrijke rol in spelen.



/04.

GEMOTORISEERD VERKEER: PERSONENVERKEER.

Acties voor de wegbeheerders: de lokale besturen en het Agentschap Wegen en Verkeer

- Toepassen van de interlokale mazen.
- De rondweg N42 Sint-Lievens-Esse realiseren.
- De N42 Astridlaan herinrichten.
- ...

Acties voor andere mobiliteitsactoren

- Studiewerk over het project Rond Ronse.
- Realiseren van het project Rond Ronse.
- ...



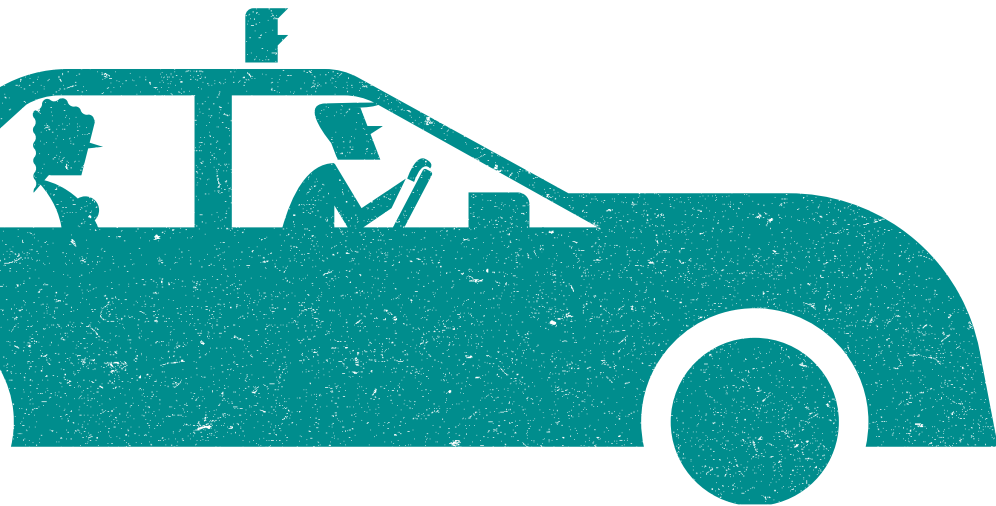
/05.

LOGISTIEK EN GOEDERENVERVOER.

De vervoerregio Vlaamse Ardennen maakte een kaart met routes voor regionaal vrachtverkeer. Deze routes zorgen ervoor dat vrachtwagens op de wegen blijven die ervoor bestemd zijn. We wensen het gebruik van deze routes te stimuleren door middel van een aangepaste kilometerheffing, met tarieven die zo laag mogelijk zijn op wegen waar we vrachtwagens willen en hoger op de andere wegen. Verder wil de vervoerregio meer duurzaam goederenvervoer, vooral over water. De Schelde biedt hier de meeste kansen.

Acties

- Toepassen nieuwe vrachtroutenetwerk.
- De drempels van de sluizen op de Boven-Schelde in Kerkhove, Oudenaarde en Asper grondig renoveren en verlagen.
- ...

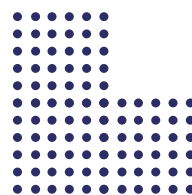


/06.

FLANKEREND BELEID.

De vervoerregio stelt ook een flankerend beleid voor, met tal van acties die hier ondergebracht kunnen worden. Slimme systemen om ons gemakkelijk en flexibel te verplaatsen, bijvoorbeeld. Of een parkeerbeleid dat mensen stimuleert om zich in kernen te voet, met de fiets of met het openbaar vervoer te verplaatsen.

Ook hoog op de agenda staat het betaalbaar houden van mobiliteit, voor iedereen. Verder denken we aan campagnes om meer mensen op de fiets of het openbaar vervoer te krijgen. We streven naar steeds meer voertuigen zonder uitstoot, ook voor goederenvervoer en openbaar vervoer. Handhaving op vlak van snelheid moet dan weer de veiligheid verhogen.



MILIEUTOETSING

De acties die voorgesteld zijn in het regionaal mobiliteitsplan hebben een impact op het milieu. Die impact kan positief zijn, neutraal of negatief. Een onafhankelijk milieueffectenrapport onderzocht de milieu-impact van het plan op strategisch niveau, dus op hetzelfde abstractieniveau als het regionaal mobiliteitsplan zelf. De milieu-impact van het plan werd ook afgetoetst aan milieubeleidsdoelstellingen op Vlaams niveau.

De milieutoetsing van het regionaal mobiliteitsplan focust op **vier thema's**:

- Mens en gezondheid
- Ruimte
- Biodiversiteit
- Klimaat

De impact van het regionaal mobiliteitsplan op **mens en gezondheid** is globaal gezien positief. Lokaal zijn er wel negatieve effecten mogelijk. De impact op lucht en geluid, bijvoorbeeld, is positief door een duidelijke daling van de uitstoot door het verkeer, vooral in kernen en kwetsbare open ruimtegebieden. De modal shift of overgang naar meer duurzame vervoermiddelen verhoogt de verkeersveiligheid, net zoals het weren van doorgaand verkeer in kernen. Dit laatste aspect heeft ook een positieve invloed op het fysiek, mentaal en sociaal welzijn van mensen.

Ook op vlak van **ruimte** heeft het regionaal mobiliteitsplan voornamelijk positieve effecten. Het plan streeft bijvoorbeeld naar een goede ruimtelijke samenhang van de netwerken voor de fiets, het openbaar vervoer, de auto en het water. Beperkt positief is de impact op ruimtebeslag: op korte termijn is er een bijkomende inname van ruimte voor de (her)aanleg van infrastructuur, maar op lange termijn zijn hier winsten te boeken. Verder is het plan positief voor de gebruikswaarde van de ruimte omdat het de inrichting van de ruimte afstemt op het beoogde gebruik ervan. De effecten op de belevingswaarde van de ruimte zijn beperkt positief omdat er bijvoorbeeld ingrepen zijn in de nabijheid van waardevol erfgoed.

De impact van het regionaal mobiliteitsplan op **biodiversiteit** is moeilijk in

te schatten, omdat bij elk aspect zowel positieve als negatieve effecten mogelijk zijn. De exacte locaties en inplantingen zijn hierbij bepalend. Voor wat betreft de inname of creatie van ecotopen zijn de mogelijke positieve effecten beperkt. Negatief is de impact op waardevolle ecotopen. De afname van verkeer in kwetsbare gebieden is positief voor verstoring, maar er zijn negatieve effecten op versnippering of ontsnippering door de aanleg van fietssnelwegen, het vergoingsgezind maken van wegen, ... Het plan is erg positief op vlak van vermeting en verzuring. Als er nieuwe wegen aangelegd worden is er een negatief effect op de hydrologische standplaatskwaliteit.

Voor de effecten op het **klimaat** is een onderscheid nodig tussen klimaatmitigatie en klimaatadaptatie. Het regionaal mobiliteitsplan is positief voor wat betreft klimaatmitigatie. Zo leidt het bijvoorbeeld tot minder voertuigkilometers en dus minder uitstoot van broeikasgassen. Negatief is echter de bijkomende verharding, omdat het weghalen van bomen en planten voor de aanleg van nieuwe

infrastructuur ervoor zorgt dat er opgeslagen CO2 vrijkomt. De impact op vlak van klimaatadaptatie schommelt tussen neutraal en negatief. De combinatie van meer verharding en minder vegetatie leidt bijvoorbeeld tot meer hitte, meer droogte en meer wateroverlast.







atelier\demitro2

Dit document is een initiatief van atelier\demitro2.
atelier\demitro2 is een samenwerking tussen Deloitte, MINT,
Traject en O2 voor de vervoerregio's Aalst, Brugge, Oostende,
Midwest, Vlaamse Ardennen, Waasland en Westhoek. Tractebel is
in onderaanneming van MINT.