

REGIONAAL MOBILITEITSPLAN

VERVOERREGIO GENT

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

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

December '23

COLOFON

Titel

Regionaal Mobiliteitsplan Vervoerregio Gent

Versie 1.0

Datum 20/12/2023

Goedgekeurd door de Vervoerregioraad op 21 december 2023.

Voorafgegaan door het Voorlopig Ontwerp Regionaal Mobiliteitsplan Vervoerregio Gent, datum 20/03/2023,

voorlopig vastgesteld door de Vervoerregioraad op 22 maart 2023, goedgekeurd door Vlaams Minister van Mobiliteit en Openbare Werken Lydia Peeters op 8 mei 2023 en onderworpen aan het Openbaar Onderzoek.

Vervoerregio Gent:

Aalter, Assenede, Deinze, De Pinte, Destelbergen, Eeklo, Evergem, Gavere, Gent, Kaprijke, Laarne, Lievegem, Lochristi, Maldegem, Melle, Merelbeke, Nazareth, Sint-Laureins, Sint-Martens-Latem, Wachtebeke, Wetteren, Zelzate en Zulte

Auteurs: Sweco, Rebel Group, Goudappel Coffeng, The New Drive, APPM, Levuur

Verantwoordelijke uitgever:

Vlaamse Overheid

Departement Mobiliteit en Openbare Werken



INHOUDSTAFEL

1. AANLEIDING

- 1.1 Situering
- 1.2 Decreet Basisbereikbaarheid
- 1.3 Mobiliteitsvisie 2040
- 1.4 Leeswijzer

2. PROCESSTAPPEN

- 2.1 Naar een regionaal mobiliteitsplan
- 2.2 Samen werken aan het plan

+++++

DEEL I – SAMEN VOORUIT

3. DOELSTELLINGEN

- 3.1 Zeven ambities
- 3.2 Strategische doelstellingen en targets
- 3.3 Operationele doelstellingen

4. LEIDENDE PRINCIPES

- 4.1 Werken op het mobiliteitsaanbod
- 4.2 Werken aan het gedrag van mensen
- 4.3 Werken aan de ruimte

5. VERTREKBASIS

- 5.1 Huidige vervoersvraag en ruimtelijke structuur
- 5.2 Bestaande infrastructuur
- 5.3 Plannen en projecten

+++++

DEEL II – GEÏNTEGREERDE VISIE

6. MEER-EN-MINDER-AANPAK

- 6.1 De ontbrekende schakel
- 6.2 Een valse tegenstelling
- 6.3 Naar een concrete aanpak

7. MAZENVERHAAL

7.1 Mazen in het net van verbindende wegen

7.2 Mazen op mensenmaat

+++++

DEEL III – BELEIDSSCENARIO

8. STRATEGIEËN

8.1 Openbaar vervoer als ruggengraat van onze regio

8.2 Fijnmazig en divers fietsnetwerk

8.3 Verkeersluwe mazen in een verbindend wegennet

8.4 Vlot overstappen aan hoppins

8.5 Efficiënte logistiek met minimale impact

8.6 Slim ruimtegebruik stimuleert duurzame mobiliteit

8.7 Samen bouwen aan onze mobiliteit

8.8 Vinger aan de pols

8.9 Doorkijk 2050

DEEL IV – ACTIEPLAN

9. ACTIEPLAN

9.1 Inleiding

9.2 Actiefiches

+++++

BIJLAGEN

A. KAARTEN VERTREKBASIS

B. LIJST HOPPUNTEN

C. NAAMGEVING INTERLOKALE MAZEN

D. ONDERZOEKSRAPPORT

E. VERKLARENDE WOORDENLIJST

F. ACTIETABEL

G. POTENTIËLE KPI'S

1

AANLEIDING

Met de invoering van het decreet Basisbereikbaarheid en de inrichting van vervoerregio's hebben de gemeenten een kader waarbinnen ze kunnen samenwerken aan mobiliteitsuitdagingen. De vervoerregioraad staat in voor de opmaak van een geïntegreerd regionaal mobiliteitsplan. Daarbij staan samenwerking en gemeente-overschrijdend werken centraal.

Het regionaal mobiliteitsplan bundelt het gelopen traject en de gemaakte keuzes. Het omvat de doelstellingen, de visie, de strategieën en de acties voor de regio. Deze vormen samen het beleidsscenario 2030 dat de Vervoerregio Gent weerhoudt en zal uitdragen.

1.1 SITUERING VERVOERREGIO GENT

In 2019 werd Vlaanderen ingedeeld in 15 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).

Het gehele project wordt gecoördineerd door departement Mobiliteit en Openbare Werken. Dit verloopt in samenwerking met het team MOW samengesteld uit leden van Agentschap Wegen en Verkeer, De Lijn, de Vlaamse Waterweg en de Werkvennootschap.

Naast de gemeenten kent de vervoerregio ook volgende adviserende leden: Provincie Oost-Vlaanderen, North Sea Port, Departement Omgeving, NMBS, Infrabel, Veneco en Mobiliteitsbedrijf Gent.



OVERZICHT VAN DE VERVOERREGIO GENT: 23 gemeenten

1.2 DECREET BASISBEREIKBAARHEID

Basisbereikbaarheid

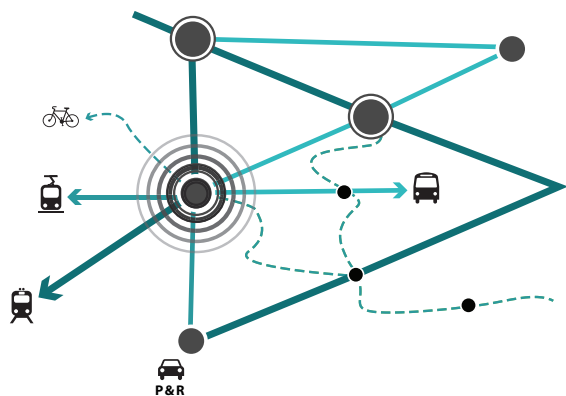
De opmaak van deze nota kadert in de uitvoering van het decreet basisbereikbaarheid. Dit decreet, in werking sinds 22 juni 2019, beschrijft de rol van de vervoerregio's en de mobiliteitsplanning in Vlaanderen.

Het decreet basisbereikbaarheid beschrijft op welke manier mobiliteit de komende jaren in Vlaanderen zal worden vormgegeven. Waar we vroeger vertrokken van het concept 'basismobiliteit', is nu 'basisbereikbaarheid' de leidraad.

Basisbereikbaarheid vertrekt van volgende doelen:

1. het bereikbaar maken van belangrijke maatschappelijke functies op basis van een vraaggericht systeem en met een optimale inzet van vervoers- en financiële middelen;
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.

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



Combimobiliteit en synchromodaliteit faciliteren een vraaggericht mobiliteitssysteem, met optimale inzet van vervoers- en financiële middelen

Het regionaal mobiliteitsplan

Het regionaal mobiliteitsplan is een strategisch document en legt de mobiliteitsvisie op middellange termijn (2030) vast, met een doorkijk naar 2050. Alle vervoerswijzen komen aan bod, zowel voor personen als voor goederenvervoer. De principes van het decreet basisbereikbaarheid zijn daarbij van kracht.

Het plan doet onder andere uitspraken over de belangrijke mobiliteitsuitdagingen van de regio. De shift naar duurzame mobiliteit wordt gerealiseerd door een wisselwerking tussen drie hoekstenen: het mobiliteitsaanbod, 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.

In lijn met de Europese SUMP-richtlijnen wordt de opmaak van het regionale mobiliteitsplan in drie fasen vormgegeven:

- De eerste fase, de oriënteringsfase, werd beschreven in de oriëntatienota en werd reeds goedgekeurd door de vervoerregioraad.
- De tweede fase is de synthesefase. Deze fase bestaat uit de opbouw van de strategische visie, doelen, strategieën en de keuze van het beleidsscenario.
- In de derde fase wordt de synthesenota vertaald naar een actieplan.

Het voorliggende regionaal mobiliteitsplan is een combinatie van de synthesenota en het actieplan.

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

De rol van de vervoerregio op 5 schaalniveaus

Alles hangt samen, daarom beperkt de visie in dit regionaal mobiliteitsplan zich niet tot de decretaal toegekende bevoegdheden van de vervoerregio.

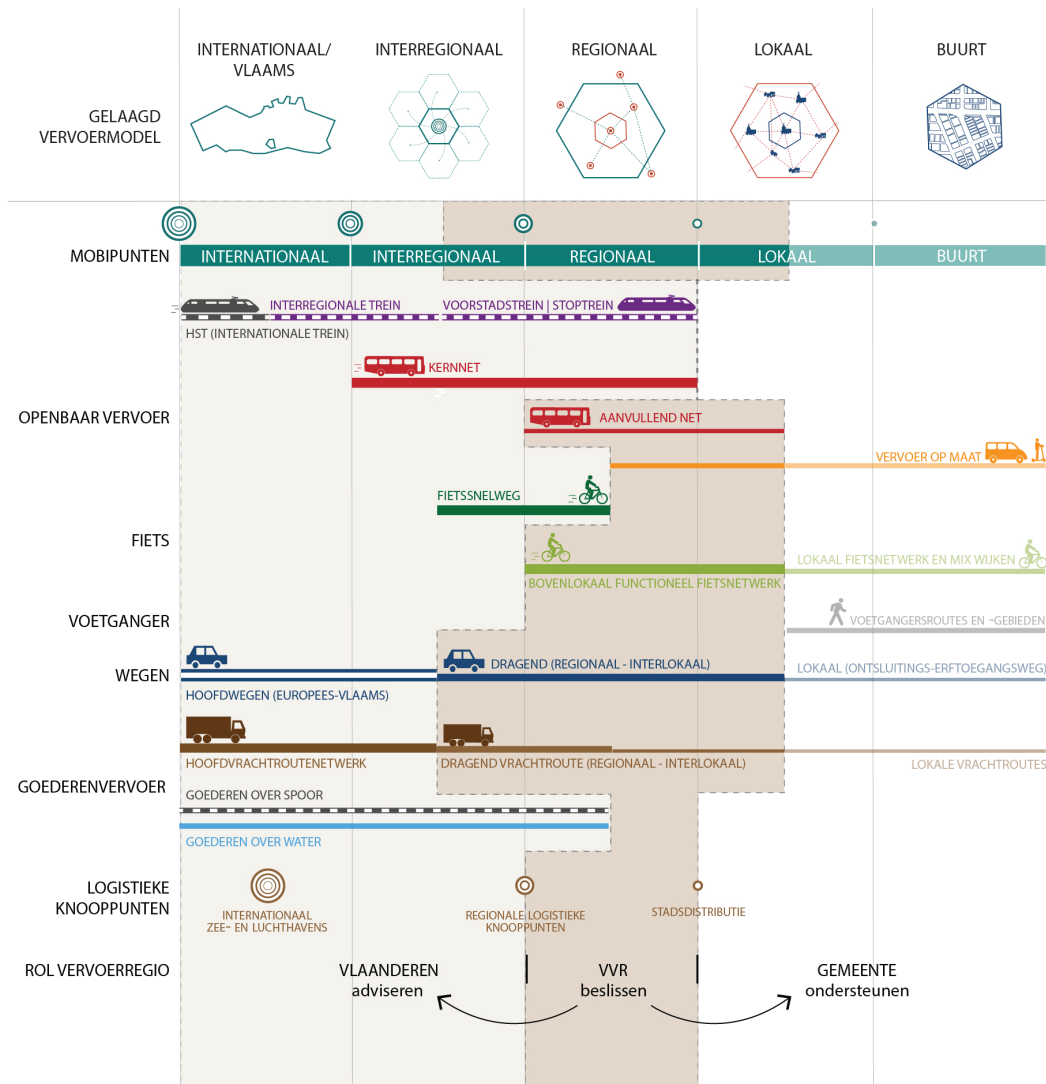
De rol die is weggelegd voor de vervoerregio situeert zich op vijf schaalniveaus: het internationale, het interregionale, het regionale, het lokale en het buurtniveau. Afhankelijk van het schaalniveau en het thema, zal de rol van de vervoerregio beslissend, adviserend dan wel ondersteunend zijn.

De formele bevoegdheden situeren zich vooral op regionaal niveau. Echter omdat mobiliteitsplan het volledige mobiliteitssysteem bekijkt, worden vanuit

de visie ook aanbevelingen geformuleerd richting federale overheid (vnl. over spoor) en Vlaamse overheid (o.a. over fietssnelwegen, hoofdwegennet, logistiek, doorontwikkeling kernnet, ...). Daarnaast liggen heel wat sleutels om het mobiliteitssysteem te veranderen, ook op gemeentelijk niveau. We zien de vervoerregio daarom als een platform dat gemeentebesturen ondersteunt en samenwerking en afstemming tussen gemeenten stimuleert met als doel om samen meer te bereiken.

Vanuit dit samenwerkingsverband zijn het eigenlijk de leden van de vervoerregioraad zelf die in discussie en gesprek gaan wanneer een lokale overheid een beslissing neemt die niet strookt met de visie van het RMP.

Zo zullen, in een projectstuurgroep (PSG) van een specifiek project de leden van de PSG het RMP aanbrengen als kader voor de keuzes binnen dat project.



ROL VAN DE VERVOERREGIO

1.3. MOBILITEITSVISIE 2040

De Vlaamse Regering heeft de Mobiliteitsvisie 2040 goedgekeurd op 9 juli 2021¹. Die blik op de toekomst zal dienen als leidraad voor onze mobiliteitsbeslissingen vandaag en de komende 20 jaar. De Vlaamse overheid wil dat mobiliteit en ruimtelijke organisatie een maximale verbondenheid en bereikbaarheid garanderen op een duurzame en veilige manier, en op maat van alle mensen en bedrijven.

Volgende perspectieven worden vooropgesteld tegen 2050:

- Geen zware verkeersslachtoffers meer
- Geen vervoersemissies meer
- Een vlotte en naadloze mobiliteit
- Een vermindering van de materiaalvoetafdruk voor mobiliteit met 60%

Deze perspectieven betekenen concreet:

- Voor personen betekent dit een 'duurzame mobiliteitsoplossing voor iedereen binnen handbereik': iedereen kan op maat van de eigen situatie op een heel toegankelijke manier gebruik maken van een veilig en gedifferentieerd aanbod van publieke en private mobiliteitsdiensten.
- Voor bedrijven betekent dit goederenvervoer op basis van 'competitieve en duurzame logistieke oplossingen': bedrijven zijn via logistieke oplossingen veilig, vlot, duurzaam en kostenefficiënt geconnecteerd binnen Vlaanderen en met de economische polen in de rest van de wereld.

Twaalf beleidsprioriteiten, onderverdeeld in 4 thema's, worden naar geschoven:

Thema 1: Knooppunten en netwerken – Geïntegreerde en gekoppelde netwerken voor een betere mobiliteit

1. Ontwikkelen van een multimodaal systeem voor optimale bereikbaarheid
2. Faciliteren van een actief systeemmanagement
3. Integrale gebruikers- en omgevingsgerichte benadering

Thema 2: Datastrategie en digitalisering – Het verwelkomen van data en vooruitstrevende digitale technologie voor een betere mobiliteit

1. Kwaliteitsvolle data delen op een veilige, transparante en snelle manier
2. Sturen op maximale interconnectiviteit en interoperabiliteit
3. Performant mobiliteitsdatasysteem en -aansturing

Thema 3: Aanbodzijde – Gezond functioneren van de aanbodzijde

1. Komen tot een kwaliteitsvol vraaggereicht vervoersaanbod

2. Komen tot een gelijk speelveld tussen de modi
3. Verduurzamen van het vervoersaanbod en de netwerken

Thema 4: Vraaggedrag – Een duurzaam, veilig en efficiënt gebruik van het mobiliteitssysteem

1. Bereidheid tot veranderen verhogen
2. Gewenst gedrag belonen en ongewenst gedrag ontmoedigen
3. Sturen op basis van een integrale afweging

De toekomstige mobiliteitsvisie gaat hand in hand met het decreet basisbereikbaarheid, de huidige visie op openbaar vervoer en combimobiliteit in Vlaanderen.

Daarmee wil de Vlaamse overheid belangrijke maatschappelijke locaties, zoals bedrijventerreinen, scholen, ziekenhuizen en winkelcentra, optimaal bereikbaar maken voor de reiziger. Basisbereikbaarheid vertrekt niet langer vanuit het mobiliteitsaanbod, maar vanuit de mobiliteitsvraag en kent dus een sterk regionale invulling. De Vlaamse mobiliteitsvisie dient ook als kader voor de 15 vervoerregio's.

¹ <https://mobiliteitsvisie2040.vlaanderen.be/nl-BE/projects/de-vlaamse-mobiliteitsvisie-2040>

1.4 LEESWIJZER

1.4.1 Opbouw van het regionaal mobiliteitsplan

De synthesesnota en het actieplan vormen samen het regionaal mobiliteitsplan. In de synthesesnota werden de doelstellingen, visie en bijhorende strategieën beschreven. Het actieplan vertaalt dit naar concrete acties.

Het regionaal mobiliteitsplan bestaat zo uit vier delen, de inhoud en opzet van elk onderdeel wordt hieronder kort toegelicht. Deel I, II en III vormen samen de synthesesnota. Deel IV vormt het actieplan.

DEEL I - Samen vooruit | Dit deel beschrijft waar de regio naar toe wil en bevat een aantal hoofdstukken die kunnen worden beschouwd als theoretisch kader en onderbouwing voor het tweede deel van de nota. De hoofdstukken geven toelichting bij het procesverloop en gehanteerde methodieken. Ook de ambities en doelstellingen (zowel strategisch als operationeel) hebben een plaats in dit eerste deel. Ten slotte bevat deel 1 een aantal leidende principes die werden gehanteerd bij het uitdenken van de visie en strategieën.

DEEL II - Geïntegreerde visie | Dit deel beschrijft wat we willen bereiken en geeft ruimte aan de geïntegreerde visie en het mazenverhaal.

DEEL III - Strategieën | Dit deel beschrijft hoe we onze visie willen bereiken en stelt de strategieën op scherp. In dit hoofdstuk kijken we ook door naar 2050 en verder.

DEEL IV - Actieplan | Het actieplan vertaalt de strategieën naar concrete acties. Het omschrijft hoe de gewenste mobiliteitsontwikkeling wordt gerealiseerd en wie de initiatiefnemers zijn.

In de bijlage worden enerzijds een aantal detailkaarten toegevoegd alsook een lijst met hoppinpunten, anderzijds omvat dit de onderzoeksnota waarin o.m. de gebruikte (selectie)methodieken beschreven worden om tot het voorkeursscenario per strategie te komen, een toelichting rond doorrekeningen van de effecten wordt gegeven, ...



2

PROCESSTAPPEN

Dit hoofdstuk geeft de genomen processtappen weer en kijkt vooruit naar welke stappen er nog te nemen zijn alvorens te landen met een beleidsscenario inclusief actieplan.

2.1 NAAR EEN REGIONAAL MOBILITEITSPLAN

De periode tussen de oplevering van de **oriëntatienota** en deze synthesesnota wordt gekenmerkt door intensief overleg.

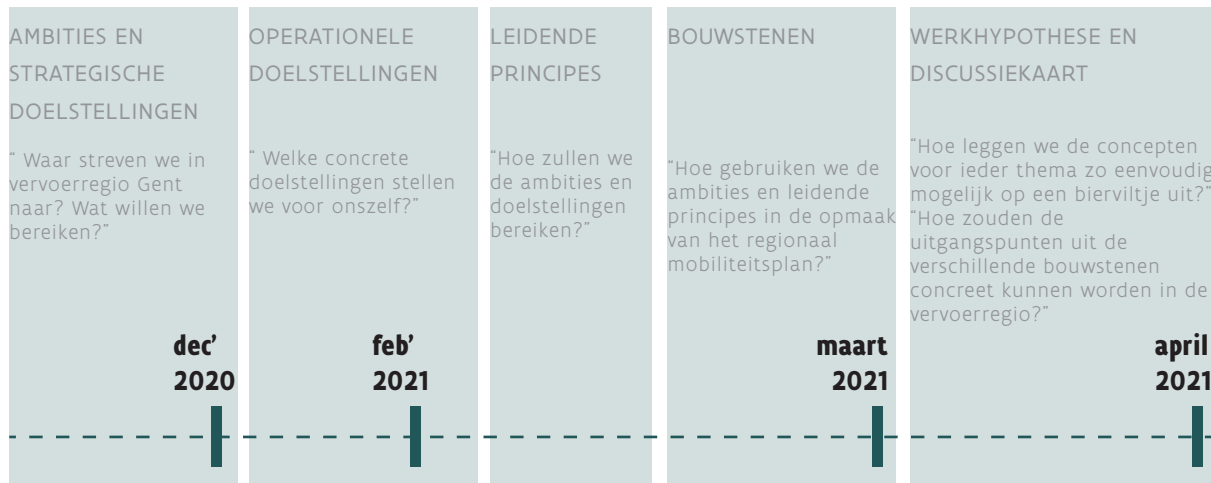
Onderstaande figuur geeft de grote inhoudelijke blokken weer op een tijdslijn. Ook wordt overzicht gegeven van momenten waarop op een co-creatieve manier aan de inhoud van het regionaal mobiliteitsplan werd gesleuteld, hetzij met de leden van de vervoerregioraad, hetzij met de stakeholders.

Het bepalen van **ambities en doelstellingen** startte vroeg in het proces. Al tijdens de eerste samenkomst met de ambtelijke werkgroep werd gebrainstormd rond mogelijke ambities voor de regio. Deze denkoefening kreeg verder vorm via het dagelijks bestuur en werd uiteindelijk op grote schaal bevestigd tijdens het eerste mobiliteitsforum. Er waren verschillende vervoerregioraden nodig in de periode okt. 2020 - feb. 2021 om uiteindelijk tot een beslissing te komen over de set ambities, strategische doelstellingen en de doorvertaling naar operationele doelstellingen.

Het uitdenken van de **bouwstenen** (OV, fiets, auto, logistiek en vracht, ruimte en gedrag) gebeurde samen met de leden van de vervoerregioraad tijdens thematische sessies. Ook de stakeholders werden over deze thema's bevestigd via een mobiliteitsatelier.

Het studieteam maakte vervolgens voor elk thema een **werkhypothese** op en legde deze voor aan de ambtelijke werkgroep, samen met een eerste screening van waar de verschillende thema's bij elkaar komen, de zgn. **discussiekaarten**. Dit materiaal was opnieuw voer voor intensief overleg, ditmaal bilateraal met alle gemeenten van de vervoerregio, alsook de bovenlokale actoren. Ook het perspectief van de stakeholders hierop werd bevestigd tijdens een mobiliteitsatelier in september 2021.

Alle inzichten die er tot dusver waren, werden in een **concept synthesesnota** gecapteerd in de zomer van 2021. Vervolgens werd de inhoud ervan -met name de nog openstaande vragen- grondig bediscussieerd tijdens twee gebiedsgerichte werksessies waarop zowel ambtelijke als politieke afgevaardigden aanwezig waren.



30/08/'19: Workshop ambities op AWG

22/10/'19: Workshop ambities & stellingen op DB

14/02/'20: 1e Mobiliteitsforum: input via Poll en visual harvesting

Najaar '20: Bespreking van de ambities in de vervoerregioraden

Dec '20: Finale versie ambities en strategische doelstellingen

10/09/'20 en 17/11/'20: Thematische sessies fiets

03/09/'20 en 12/01/'21: Thematische sessies knopen

22/09/'20 en 09/02/'21: Thematische sessies gedrag

24/09/'20 en 28/01/'21: Thematische sessies logistiek

01/10/'20 en 17/12/'20: Thematische sessies openbaar vervoer

09/10/'20 en 20/01/'21: Thematische sessies ruimte

20/10/'20 en 19/11/'20: Thematische sessies auto

10/11/'20: Mobiliteitsatelier rond bouwstenen

02/02/'21: Samenleggen output thematische sessies op AWG

27/04/'21: Voorstelling werkhypothese en discussiekaart per thema aan AWG

Mei '21: Bilaterale gesprekken met de gemeenten en de bovenlokale actoren

Als resultaat van de verdere uitwerking van de onderzoeksvragen in de gebiedsgerichte sessies werd de concept synthesesnota gefinaliseerd in de **visienota**. Deze visienota bevat de doelstellingen en visie op de toekomstige mobiliteit in de vervoerregio Gent.

Sinds de oplevering van de visienota werden de strategieën verder scherp gesteld om tot een voorkeurscenario te komen. Met het regionaal verkeersmodel werden verschillende thematische modelpakketten doorgerekend. De resultaten van deze doorrekeningen gaven inzicht in welke soort maatregelen het meest effect hebben om onze ambities in de regio waar te maken. De input uit de verkeersmodellering werd verwerkt. Ook de bevraging van de burgers en gemeenteraadsleden werd als input gebruikt voor de verdere verfijning van de visie en de strategieën. Zo kwam het uiteindelijke **beleidsscenario** tot stand. De resterende vragen en bezorgdheden werden op bilateraal overleg besproken met de gemeenten en betrokken actoren.

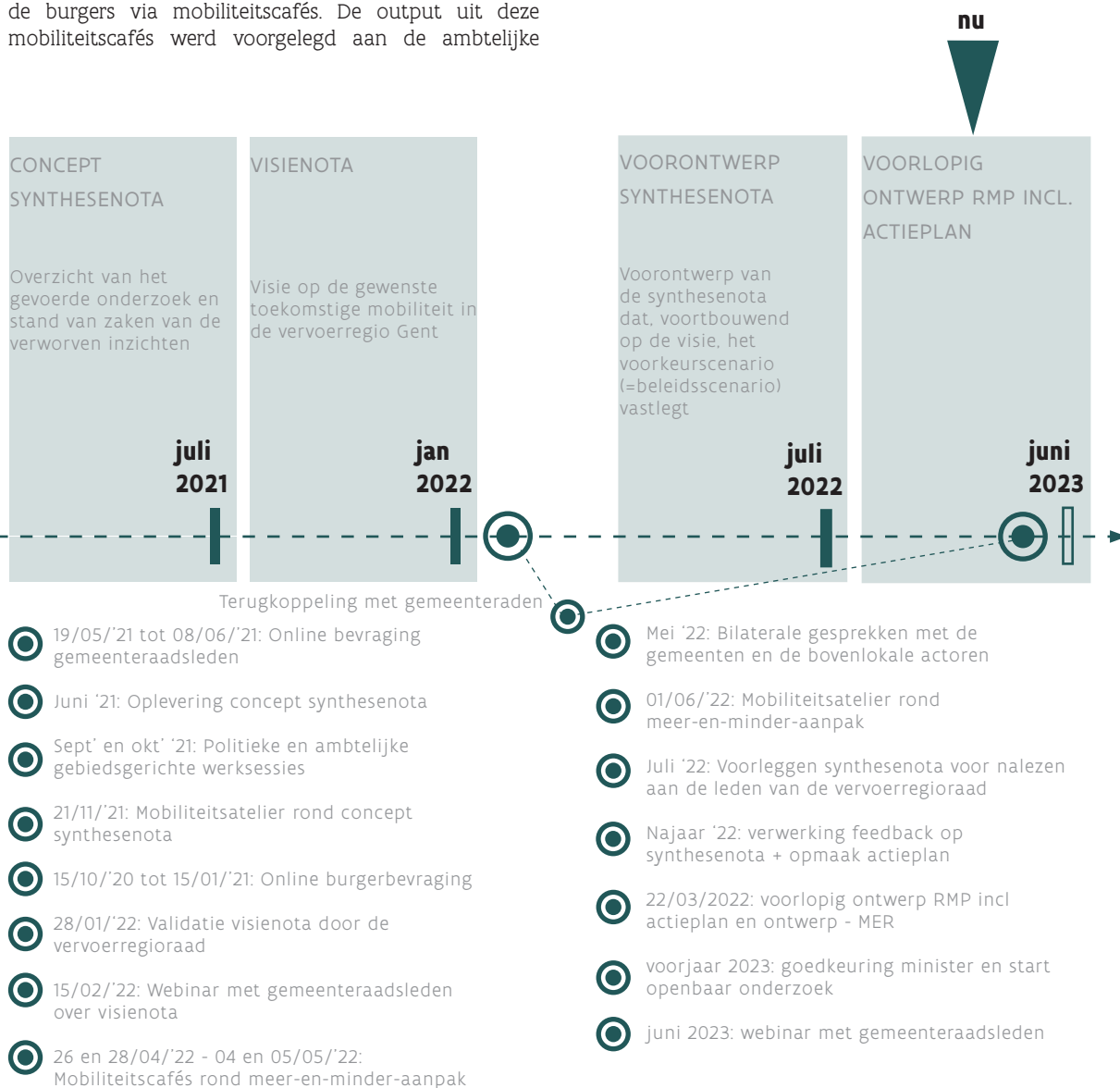
De visie en de strategieën werden voorgelegd aan de burgers via mobiliteitscafés. De output uit deze mobiliteitscafés werd voorgelegd aan de ambtelijke

werkgroep en op een mobiliteitsatelier met regionale stakeholders werd hierop doorgewerkt. In kader van draagvlakcreatie zijn dit belangrijke stappen in het proces.

De synthesesnota bevat het voorkeurscenario met de gewenste visie voor 2030 en 2050 en de daarbij horende netwerken voor openbaar vervoer, fiets, auto, hoppin en vracht. In het actieplan wordt het voorkeurscenario geconcretiseerd in actiefiches. De synthesesnota en het actieplan vormen samen het **ontwerp RMP**.

Om tot een ontwerp RMP te komen, kunnen er vanuit het **strategische MER** nog aanpassingen worden gesuggereerd op het beleidsscenario (via een parallel lopend proces dat interacteert met de opmaak van het beleidsscenario). Deze aanpassingen werden meegenomen in het proces richting een goedgekeurd ontwerp RMP.

Om tot een gedragen RMP te komen, werd bovendien teruggekoppeld met de gemeenteraadsleden van de verschillende gemeenten.



2.2 SAMEN WERKEN AAN HET PLAN

Een mobiliteitsplan maken we niet alleen. We wensen ook andere belangrijke betrokkenen een stem te geven en zo de kwaliteit van het resultaat en de betrokkenheid in de uitvoering te verhogen. Bij de opmaak van dit mobiliteitsplan werden heel wat partners, actoren en burgers betrokken. 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 concepten waar we op dat moment rond aan het werken waren. Zo maken we werk van een gezamenlijk mobiliteitsplan. We blikken met enkele impressies terug op deze momenten.

Mobiliteitsforum 13/02/2020

Op het 1e mobiliteitsforum van vervoerregio Gent werd door bijna 200 actoren samen nagedacht over mobiliteit in onze regio. De eerste denkoefeningen door de leden van de vervoerregioraad over de doelen en ambities werden hier op grote schaal bevestigd via verschillende polls en 'visual harvesting'. Het beeld bovenaan is het resultaat van 'visual harvesting' tijdens het forum.



Mobiliteitsforum 13/02/2020



Mobiliteitsatelier 21/09/2021

Mobiliteitsatelier 10/11/2020

In november 2020 werd een eerste mobiliteitsatelier met de regionale stakeholders georganiseerd. Door de coronamaatregelen werd dit participatiemoment digitaal gehouden.

Het onderwerp van dit atelier waren de eerste concepten die uitgewerkt waren voor de 7 strategieën die onderdeel zijn van Deel III in deze nota.

Mobiliteitsatelier 21/09/2021

In september 2021 in de Theaterzaal van Ledeberg ging het tweede mobiliteitsatelier door. Hier hebben de actoren ingezoomd op de netwerken die voor de strategieën openbaar vervoer, fiets, hoppin, auto, logistiek op dat moment op tafel lagen.

Mobiliteitsatelier 01/06/2022

Het derde mobiliteitsatelier volgde op de cafés, daar werden (na toelichting van het mazenverhaal) bijgevolg ook de resultaten van de cafés met de regionale stakeholders doorgesproken. Uit de input van verschillende oefeningen die we met de burgers hebben gedaan, hebben we 11 maatschappelijke vraagstukken gededistilleerd. Deze kwamen naar boven in verschillende bezorgdheden.

De verslagen van het mobiliteitsforum, de mobiliteitsateliers en -cafés zijn terug te vinden op de website van [vervoerregio Gent](https://www.vervoerregio.be).



Mobiliteitsatelier 01/06/2022

Mobiliteitscafés april-mei 2022

In april en mei werden vier mobiliteitscafés georganiseerd in vier deelregio's: in Belko voor regio noord, in Evergem voor regio centraal, in De Pinte voor regio zuid en in Destelbergen voor regio oost. Daar werd de visienota en het mazenverhaal voorgesteld om samen met de burgers na te denken over wat nodig is om dat te realiseren.

Door de talrijke opkomst en enthousiaste, gedreven participatie, kunnen we spreken van vier geslaagde mobiliteitscafés.

De voorgestelde acties uit deze cafés werden meegenomen naar de ambtelijke werkgroep. De ambtenaren van de vervoerregio hebben de input verder verwerkt. Dit werd vervolgens ook getoond op het daaropvolgende mobiliteitsatelier. Wat de ambtelijke werkgroep aanduidde als relevant om mee te nemen en wilde ideeën om verder te onderzoeken zijn vervolgens verder meegenomen in het proces van het regionaal mobiliteitsplan.



Mobiliteitscafé regio zuid, 04/05/2022



Mobiliteitscafé regio oost, 05/05/2022



Mobiliteitscafé regio noord, 26/04/2022



Mobiliteitscafé regio centraal, 28/04/2022

DEEL I - SAMEN VOORUIT

3

DOELSTELLINGEN

Het mobiliteitsplan wordt de leidraad voor de mobiliteit in Vervoerregio Gent. Vooraleer we beslissen wat we willen doen, leggen we vast waar we naartoe willen.

We formuleren 7 ambities, en koppelen daar telkens verschillende strategische doelstellingen aan. Daarnaast stellen we ook enkele concrete operationele doelstellingen voor.

Deze doelstellingen laten ons toe het vizier in de juiste richting te houden. Elke maatregel die we nemen, moet immers bijdragen aan deze doelstellingen.

3.1 ZEVEN AMBITIES

Waar streven we in Vervoerregio Gent naar?
Wat willen we bereiken?



BEREIKBAAR



KLIMAATGEZOND



ATTRACTIEF



GEZOND & VEILIG



INCLUSIEF



**INNOVATIEF &
WELVAREND**



PARTNERSCHAP

De zeven 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 oriëntatienota, waarin we knelpunten, kansen, trends en uitdagingen beschreven, vormt het vertrekpunt voor het bepalen van deze ambities. Verder zijn de ambities het resultaat van een participatief traject waar alle gemeenten en diverse lokale en regionale actoren aan hebben bijgedragen. De beelden op de volgende pagina tonen hoe die input verzameld werd.

De zeven ambities kunnen ruim worden opgevat. Om een idee te geven van wat deze ambities juist betekenen, vertalen we elke ambitie op de volgende pagina's door naar strategische doelstellingen. Deze strategische doelstellingen verduidelijken de effecten die beoogd worden bij elke ambitie.

3.2 STRATEGISCHE DOELSTELLINGEN



Bereikbaar

Wat wordt bedoeld met de ambitie 'Bereikbaar'?

Onderstaande strategische doelstellingen beschrijven waar we naar willen streven.

- Onze steden, dorpen, bedrijventerreinen en attractiepolen zijn bereikbaar met verschillende modi, in het bijzonder met duurzame modi.
- Bereikbaarheid is op maat van elke plek, op een doordachte, selectieve manier georganiseerd, om ongewenste effecten te vermijden.
- Intelligent locatiebeleid van ruimtelijke ontwikkelingen leidt tot kortere en meer gebundelde verplaatsingen. Onze ruimtelijke ordening creëert duurzame en efficiënte mobiliteit.
- De haven versterkt onze economische connectie met de wereld. Logistiek vervoer gebeurt steeds meer via water en spoor. Op de weg zorgt een slimme organisatie van het vrachtverkeer voor een betere bereikbaarheid.



VLAAMSE DOELEN EN TARGETS

Deze doelstellingen en targets vanuit de Vlaamse Overheid kunnen we linken aan onze ambitie 'Bereikbaar':

- Meer dan de helft van de bevolking woont op goed gelegen locaties (Vlaams Energie- en Klimaatplan)
- Meer dan 60% van de tewerkstellingsplaatsen ligt op goed bereikbare locaties (Vlaams Energie- en Klimaatplan)
- Belangrijke maatschappelijke functies en voorzieningen zijn voor iedereen op een vlotte en veilige manier bereikbaar met duurzame (collectieve) vervoermiddelen of een combinatie ervan (Vlaams Energie- en Klimaatplan)
- Wonen en werken nabij collectieve vervoersknopen en voorzieningen (Beleidsplan Ruimte Vlaanderen)



Klimaatgezond

Wat wordt bedoeld met de ambitie 'Klimaatgezond'?

Onderstaande strategische doelstellingen beschrijven waar we naar willen streven.

- De CO₂-uitstoot in de transportsector is sterk gereduceerd. Actieve vervoersmodi met een lage energievraag zijn een evidente keuze bij een verplaatsing. En het voertuigenpark, zowel privaat als collectief, is maximaal emissievrij.
- De transitie naar meer gebruik van hernieuwbare energie en alternatieve brandstoffen voor onze voertuigen is ingezet. Onze mobiliteit maakt deel uit van en versterkt het energielandschap.
- Onze vervoersinfrastructuur is maximaal onthard en vergroend. De ruimte-inname van onze infrastructuur voor auto- en vrachtverkeer wordt beperkt en bijkomende infrastructuur wordt zoveel mogelijk binnen het bestaande ruimtebeslag gerealiseerd, op voorwaarde dat het de modal shift doelstellingen niet in het gedrang brengt. Ongebruikte vervoersinfrastructuur wordt onthard.
- Ongewenste effecten van onze mobiliteit op de biodiversiteit nemen sterk af. Bij infrastructuurwerken worden waardevolle habitats en ecotopen gevrijwaard, zodat de bestaande groene ruimte minstens behouden blijft. Waar nodig wordt ruimte voorzien voor ecologische corridors (bv. verbindende elementen over infrastructuurbarrières, groenzones langs infrastructuren). Verdere versnippering van de ruimte, en in het bijzonder habitats, wordt vermeden. Geluids- en lichthinder veroorzaakt door onze mobiliteit wordt tot een minimum beperkt. De impact van stikstofuitstoot door bijkomende infrastructuur is minimaal.
- Bij de (her)aanleg van infrastructuur wordt gestreefd naar een klimaatneutraal (beperkte koolstofvoetafdruk) en klimaatadaptief ontwerp (inspelen op gevolgen van klimaatverandering, zoals het infiltreren en vasthouden van hemelwater).

VLAAMSE DOELEN EN TARGETS

Deze doelstellingen en targets vanuit de Vlaamse Overheid kunnen we linken aan onze ambitie 'Klimaatgezond':

- Het aandeel duurzame modi (te voet, per (e-)step, (e-)fiets of speedpedelec, eigen of via deelsystemen, en met collectief vervoer of taxi) moet voor heel Vlaanderen toenemen tot minstens 40%. Voor de VVR's Vlaamse Rand, Antwerpen en Gent streven we zelfs naar een aandeel van duurzame modi van minstens 50% (De realisatie van deze ambitieuze modal shift wordt zowel op Vlaams als op vervoersregionale schaal gemonitord met het OVG) (Vlaams Regeerakkoord)
- In het woon-werkverkeer neemt het aandeel duurzame modi toe tot minstens 40%. In de sterk verstedelijkte gebieden Antwerpen, Gent en de Vlaamse rand bedraagt het aandeel duurzame modi minstens 50% (Vlaams Energie- en Klimaatplan)
- Het aantal kilometer over de weg daalt tot max. 51,6 miljard gereden voertuigkilometers in 2030 (i.e. -12% ten opzichte van 2015) (Vlaams Luchtbeleidsplan). Dit betekent een daling van -15% t.o.v. 2015 voor personenwagens en bestelwagens en een beperking van de toename tot maximaal 14% voor vrachtwagens (Vlaams Energie- en Klimaatplan)
- In het goederenvervoer wordt een verschuiving van 6,3 miljard tonkilometers van de weg naar alternatieve vervoersmodi (via waterweg of spoorweg) gerealiseerd. Het aandeel spoor en binnenvaart in de modale verdeling neemt toe tot 30% (Vlaams Energie- en Klimaatplan)
- De totale broeikasgasuitstoot in de niet ETS-sectoren daalt met 35% in 2030 t.o.v. 2005. In de transportsector daalt de broeikasgasuitstoot met 23% in 2030 ten opzichte van 2005. De uitstoot van transport is maximaal 12,2 Mton CO₂-eq in 2030 en van wegverkeer maximaal 10 Mton CO₂-eq (Vlaams Energie- en Klimaatplan)
- Terugdringen van bijkomend ruimtebeslag tot 0 ha/dag tegen 2040 (Beleidsplan Ruimte Vlaanderen)
- Er wordt een vergroening van het wagenpark gerealiseerd en stadscentra zijn emissiearm. Zo voldoen alle nieuwe personenwagens in 2030 aan strenge emissienormen en is minstens de helft zero-emissie (50% voor personenwagens, 30% voor bestelwagens, 5% voor vrachtwagens, 10% voor reishbussen en 100% voor bussen ingezet voor openbaar vervoer). De huidige verschillen tussen de beoogde en reële milieuprestaties van wagens werken we zo snel mogelijk weg (Vlaams Luchtbeleidsplan)
- Vergroening busvloot De Lijn (Vlaams Energie- en Klimaatplan): stadskernen tegen 2025 volledig emissievrij; stedelijke omgevingen tegen 2025 enkel hybride, elektrische en waterstofbussen; gans de vervoerregio tegen 2035 emissievrij
- Vergroening stedelijke distributie (Vlaams Energie- en Klimaatplan): stadskernen tegen 2025 volledig emissievrij; stedelijke omgevingen: tegen 2025 enkel hybride, elektrische en waterstofvoertuigen
- Vergroening privaat wagenpark en uitrol laadinfrastructuur (CPT-visie Vlaamse Regering).



Attractief

Wat wordt bedoeld met de ambitie 'Attractief'?

Onderstaande strategische doelstellingen beschrijven waar we naar willen streven.

- Verplaatsingen zijn vlot en betrouwbaar dankzij een betere doorstroming voor het openbaar vervoer en de fiets. Zo verminderen de reis- en wachttijden voor de gebruiker.
- Het comfort voor gebruikers van het openbaar vervoer en de actieve weggebruikers is aanzienlijk verbeterd.
- Een hogere aantrekkelijkheid van duurzame vervoerswijzen verdringt de congestie op het wegennet.
- Goed uitgebouwde overslagpunten stimuleren logistiek vervoer via duurzame vervoerswijzen (water, spoor, pijpleidingen, fiets).
- Waar de verkeersfunctie minder van belang is, is onze mobiliteitsruimte ingericht als een aangename verblijfs- en ontmoetingsruimte.
- Kwaliteitsvolle, aangenaam ingerichte mobipunten stimuleren combimobiliteit. Meer en meer mensen combineren openbaar vervoer, fiets, auto, ... om zich te verplaatsen.



VLAAMSE DOELLEN EN TARGETS

Deze doelstellingen en targets vanuit de Vlaamse Overheid kunnen we linken aan onze ambitie 'Attractief':

- Een geïntegreerd Vlaams netwerk van hoogkwalitatieve, brede en verkeersveilige fietspaden en -snelwegen verbindt woonkernen, scholen en belangrijke tewerkstellingspolen en speelt zo optimaal in op het hoog potentieel aan fietsgebruik voor woon-werk- en woon-schoolverplaatsingen. (Vlaams Energie- en Klimaatplan)
- Een palet van leefomgevingen gebaseerd op 8 kernkwaliteiten (landschap, bebouwde ruimte, open ruimte, groenblauwe netwerken, gezondheid, basisvoorzieningen, beweging en toegankelijkheid. (Beleidsplan Ruimte Vlaanderen)



Gezond & veilig

Wat wordt bedoeld met de ambitie 'Gezond & veilig'?

Onderstaande strategische doelstellingen beschrijven waar we naar willen streven.

- Het aantal verkeersslachtoffers is minimaal.
- De negatieve impact van het verkeer op de luchtkwaliteit is zeer beperkt. Bij de (her)aanleg van infrastructuur is er aandacht voor het afvangen van vervuilende partikels door voldoende groen op te nemen.
- Er is een sterke verschuiving naar actieve mobiliteit, voor zowel functionele als recreatieve doeleinden.
- De geluidsoverlast van het verkeer is beperkt, zowel in woongebieden als in waardevolle habitats en ecotopen. Waar bijkomende infrastructuur wordt aangelegd in deze gebieden, worden maatregelen genomen om de geluidsbelasting te beperken (bv. fluisterasfalt, schermen, houtkanten, ...).
- Het weren van ongewenst (vracht)verkeer in de kernen verbetert de verkeersleefbaarheid.



VLAAMSE DOELEN EN TARGETS

Deze doelstellingen en targets vanuit de Vlaamse Overheid kunnen we linken aan onze ambitie 'Gezond & veilig':

- In woon- en leefomgevingen verbetert de blootstelling aan luchtverontreiniging door verkeer tegen 2030. Er wordt zo snel mogelijk altijd en overal de NO_2 jaargrenswaarde gehaald van $40\mu\text{g}/\text{m}^3$. En de 'gezondheidsimpact' (aantal mensen dat woont op een locatie waar de jaargemiddelde NO_2 -concentratie hoger is dan $20\mu\text{g}/\text{m}^3$ ten opzichte van 2016) wordt gehalveerd. (Vlaams Luchtbeleidsplan)
- Verminderen van geluidsoverlast op hoofdwegen (Geluidsactieplan Vlaamse Overheid)
- Het aantal verkeersdoden en zwaargewonden in 2050 is gelijk aan 0 (Vlaams Verkeersveiligheidsplan). Voor 2030 is het doel:
 - Max. 14.560 letselongevallen, i.e. reductie met 50% ten opzichte van 2010
 - Max. 133 doden, i.e. reductie van 70% ten opzichte van 2010
 - Max. 1000 zwaargewonden, i.e. reductie van 71% ten opzichte van 2010
 - Max. 540 doden en zwaargewonden kwetsbare verkeersdeelnemers (fietsers, voetgangers en bromfietzers), i.e. reductie van 71% ten opzichte van 2010
 - Max. 80 dodelijke en zwaargewonde jonge autobestuurders (18-24-jarigen), i.e. reductie van 68% ten opzichte van 2010
 - Maximaal 17.070 lichtgewonden, i.e. reductie met 50% ten opzichte van 2010



Inclusief

Wat wordt bedoeld met de ambitie 'inclusief'?

Onderstaande strategische doelstellingen beschrijven waar we naar willen streven.

- Iedereen kan gelijkwaardig deelnemen aan ons mobiliteitssysteem.
- Onze publieke ruimte wordt ingericht op maat van kinderen en ouderen. Zo is onze publieke ruimte voor iedereen toegankelijker.
- De toegankelijkheid van het openbaar vervoer is gegarandeerd.
- Er is de nodige aandacht voor de mobiliteitsnoden van kwetsbaren in onze maatschappij.



VLAAMSE DOELEN EN TARGETS

Deze doelstellingen en targets vanuit de Vlaamse Overheid kunnen we linken aan onze ambitie 'inclusief':

- Belangrijke maatschappelijke functies en voorzieningen zijn voor iedereen op een vlotte en veilige manier bereikbaar met duurzame (collectieve) vervoermiddelen of een combinatie ervan (Vlaams Energie- en Klimaatplan)
- We zorgen voor een masterplan toegankelijkheid met ambitieuze maar haalbare doelstellingen voor het toegankelijk maken van halte-infrastructuur. Het aantal meer mobiele lijnen wordt gevoelig uitgebreid. Hierbij worden de haltes op gewestwegen versneld toegankelijk gemaakt voor personen met een motorische of visuele beperking. Ook wordt er proactief samengewerkt met lokale besturen om de haltes op hun wegen toegankelijk te maken en hiervoor de nodige incentives te voorzien (Beleidsnota Mobiliteit en Openbare Werken 2019-2024)



Innovatief & welvarend

Wat wordt bedoeld met de ambitie 'Innovatief & welvarend'?

Onderstaande strategische doelstellingen beschrijven waar we naar willen streven.

- De transitie van voertuigbezit naar voertuiggebruik is ingezet. Het gebruik van deelmobiliteit neemt sterk toe. De vrijgekomen ruimte gebruiken we om onze steden en dorpen aangenamer te maken.
- Slimme gebruikersapplicaties en andere technologieën stimuleren en faciliteren combi- en deelmobiliteit. Duurzame verplaatsingen worden zo eenvoudiger en efficiënter.
- Nieuwe vormen van mobiliteit verduurzamen ons verplaatsingsgedrag. De automatisering van voertuigen leidt tot een slimmere, aangenamere, veiligere én duurzamere mobiliteit.
- Mobiliteit versterkt onze economie op een duurzame manier. Onze economie groeit op duurzaam bereikbare locaties.
- Onze goederenstromen zijn georganiseerd op maat van elke locatie. In dichtbebouwde gebieden betekent dat kleinschalige, duurzame distributienetwerken.



VLAAMSE DOELEN EN TARGETS

Deze doelstellingen en targets vanuit de Vlaamse Overheid kunnen we linken aan onze ambitie 'Innovatief & welvarend':

- Meer dan 60% van de tewerkstellingsplaatsen ligt op goed bereikbare locaties (Vlaams Energie- en Klimaatplan)
- Organiseren van bijkomende economische activiteiten rond locaties met een hoge knooppuntwaarde (Beleidsplan Ruimte Vlaanderen)
- De logistieke stromen worden op een duurzame manier georganiseerd (Vlaams Energie- en Klimaatplan)
- In de verschillende zeehavens wordt sterk ingezet op het gebruik van duurzame modi. Het aandeel van deze modi (spoor, binnenvaart en estuaire vaart) neemt ten opzichte van het totaal toe met 5 tot 10% (t.o.v. 2013) (Vlaams Energie- en Klimaatplan)



Partnerschap

Wat wordt bedoeld met de ambitie 'Partnerschap'?

Onderstaande strategische doelstellingen beschrijven waar we naar willen streven.

- Interne samenwerking binnen én buiten de vervoerregio maken onze ambities waar.
- Een integraal beleid, met maatregelen op korte en lange termijn, dragen bij tot onze toekomstvisie.
- De leden van de vervoerregio nemen een voorbeeldrol in duurzame mobiliteit op. Zo inspireren we inwoners, bedrijven en organisaties.
- We werken co-creatief en participatief met alle belanghebbenden en inwoners aan een breed gedragen regionale visie op onze mobiliteit.
- Wanneer ingrepen worden genomen binnen de ene gemeente of groep gemeenten, of wanneer projecten worden opgestart met mobiliteitsinvloed op een andere gemeente worden alle getroffen gemeenten betrokken in het proces.



VLAAMSE DOELEN EN TARGETS

Deze doelstellingen en targets vanuit de Vlaamse Overheid kunnen we linken aan onze ambitie 'Partnerschap':

- De basisbereikbaarheid vergt samenwerking. Een geïntegreerde aanpak van vervoer, infrastructuur en ruimtelijke ontwikkelingen is noodzakelijk, dit zowel op het gebied van de planning, de investeringen als op het vlak van exploitatie en service (Vlaams Energie- en Klimaatplan)
- We stimuleren samen met sectororganisaties, bedrijven en verenigingen acties die erop gericht zijn om burgers en bedrijven over te laten schakelen van de auto naar alternatieven en om ze vlot te laten schakelen tussen verschillende vervoersmiddelen en zo het aantal kilometers over de weg verminderen. We treden hiervoor ook in overleg met de federale overheid en de andere gewesten (Vlaams Energie- en Klimaatplan)
- Voor vrachtvervoer stimuleren we sectororganisaties en bedrijven ook om in te zetten op een verdere optimalisatie van de belading (Vlaams Energie- en Klimaatplan)



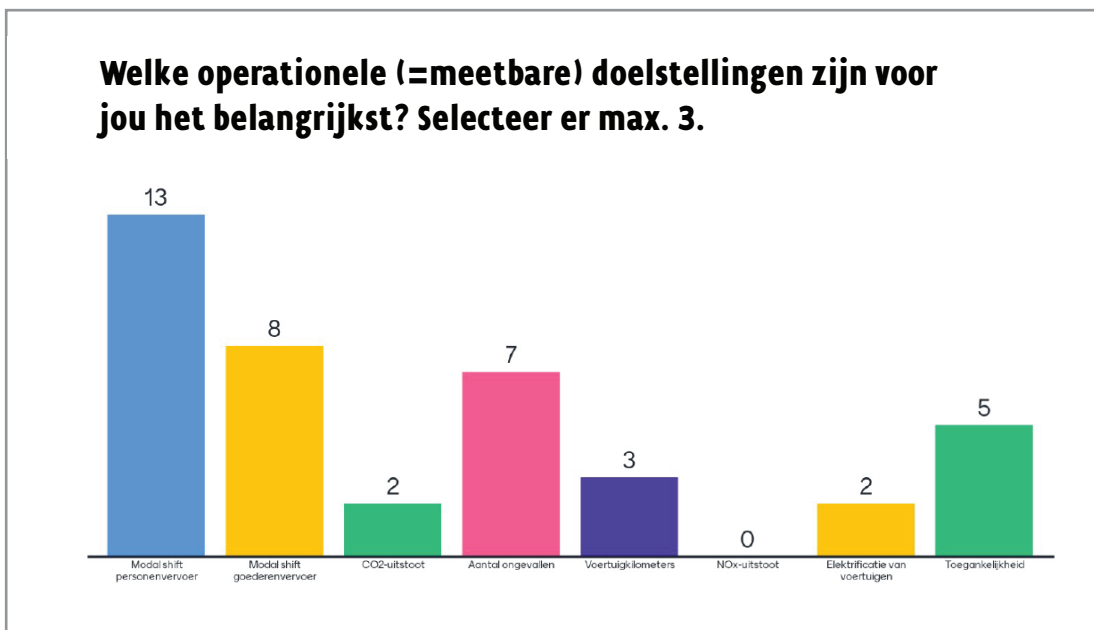
3.3 OPERATIONELE DOELSTELLINGEN

Van strategische naar operationele doelstellingen

Aan elke ambitie worden hierboven verschillende strategische doelstellingen gekoppeld. Ook kunnen we verschillende targets van het Vlaams beleidsniveau koppelen aan onze ambities. Om ons toekomstig beleid daarnaast ook te kunnen monitoren en evalueren, willen we deze ambities en strategische doelstellingen eveneens vertalen naar enkele operationele doelstellingen.

De strategische doelstellingen zijn stuk voor stuk relevant en belangrijk, maar ze zijn niet allen even meetbaar en daarom moeilijk te vertalen naar operationele doelstellingen. Daarom kiezen we ervoor om te focussen op een beperkt aantal goed onderbouwde operationele doelstellingen. Dat betekent uiteraard niet dat de moeilijk meetbare ambities of doelstellingen minder belangrijk zijn en niet even zeer moeten worden nagestreefd of bewaakt.

De operationele doelstellingen voor Vervoerregio Gent worden gevoed door doelstellingen op hogere niveaus (zie de Vlaamse doelen en targets hierboven) en doelstellingen op het lokaal niveau (bv. gemeentelijke klimaatplannen). De vervoerregio is immers mee verantwoordelijk in het behalen van deze doelstellingen van andere beleidsniveaus. De operationele doelstellingen kunnen, eens het regionaal mobiliteitsplan in voege is, opgevolgd worden met een monitoringprogramma. Zo kunnen ze zorgen voor een geloofwaardig en coherent overheidsbeleid. Een belangrijke opgave is het effectief meten van deze indicatoren op vervoerregioniveau, vandaag en in de toekomst.



Een poll onder de aanwezigen van de Vervoerregioraad op 28/10/2020 (35 deelnemers) toont het belang van het opstellen van operationele doelstellingen voor de modal split (zowel personen- als goederenvervoer) en het aantal verkeersongevallen.

Veel strategische doelstellingen kunnen (expliciet of impliciet) gerelateerd worden aan de 'modal shift' (de wijziging van de vervoerswijzekeuze). Een modal shift naar meer duurzame vervoerswijzen werd bovendien tijdens de werkgroepen en vervoerregioraden steevast naar voren geschoven als dé belangrijkste doelstelling

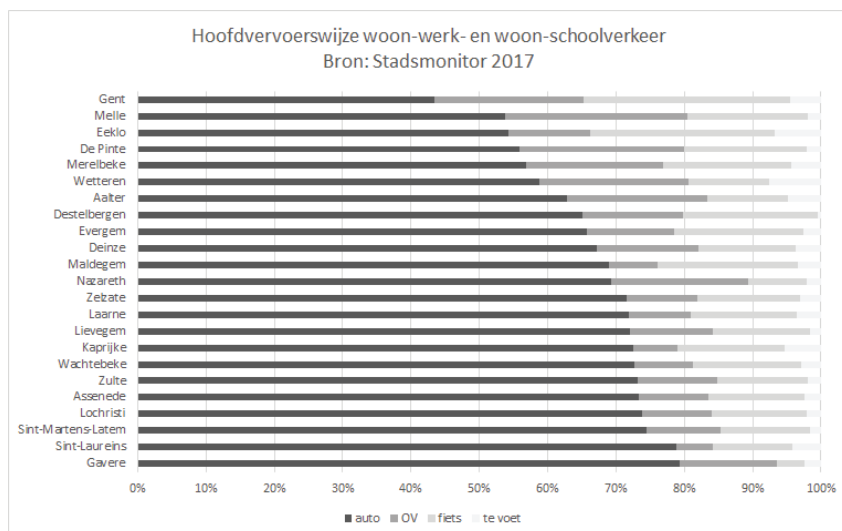
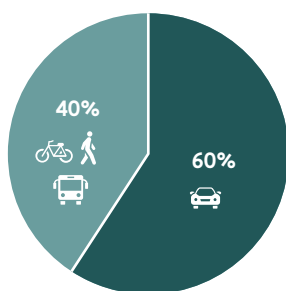
voor onze vervoerregio. Daarom wordt de modal shift ook hier als de belangrijkste operationele doelstelling gezien, zowel voor personenvervoer als voor logistiek vervoer. Een derde belangrijke operationele doelstelling is het reduceren van de verkeersdoden en -gewonden in de regio.

Eén | Modal shift personenvervoer

Modal split vandaag

Het auto-aandeel van het totaal aantal verplaatsingen in onze vervoerregio vandaag bedraagt 60%. Dit cijfer is gebaseerd op data afkomstig uit het Vlaams Verkeersmodel. Resultaten van bevestigingen over de vervoerswijzekeuze voor woon-werk- en woon-schoolverkeer (Stadsmonitor, 2017) leren ons dat het auto-aandeel in onze vervoerregio voor die motieven 57% bedraagt. Om tot dit cijfer te komen, aggregereerden we gemeentelijke cijfers in verhouding tot het aantal inwoners per gemeente. Hoewel het woon-werk- en

woon-schoolverkeer niet de meerderheid van alle verplaatsingen omvatten, en het in vergelijking met de algemene modal split voor alle motieven samen een lichte onderschatting van het algemene auto-aandeel betekent, zijn deze cijfers de enige gemeentelijke gegevens over de vervoerswijzekeuze en vormen zij de basis voor het formuleren van onze operationele 'modal shift' doelstellingen en het vertalen van die doelstelling naar gemeenteniveau.

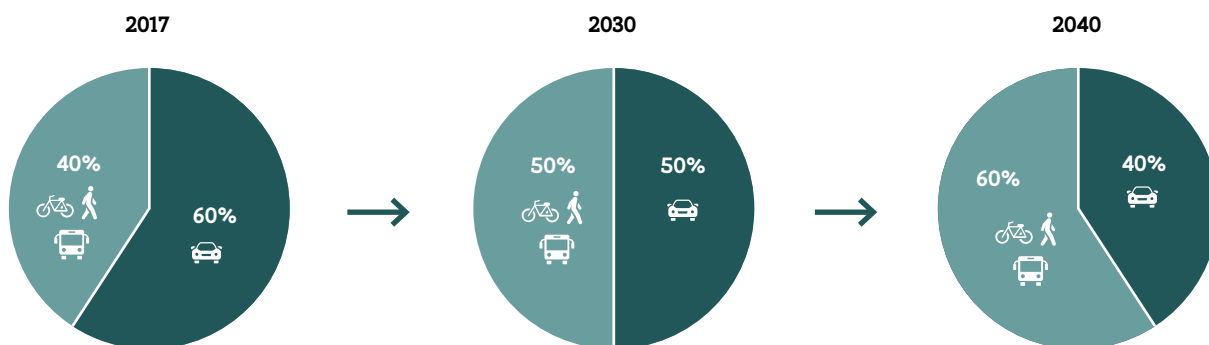


Een inschatting van de huidige modal split in onze vervoerregio. Links: cijfers gebaseerd op data uit het Vlaams Verkeersmodel. Rechts: cijfers afkomstig uit Stadsmonitor (2017).

Doelstelling voor Vervoerregio Gent

We spreken de ambitie uit om het auto-aandeel tegen 2030 van 60% naar 50% terug te brengen en het aandeel duurzame modi te verhogen naar 50%. Tegen 2040 is het onze ambitie om het auto-aandeel in de vervoerregio verder te laten dalen tot 40% (en dus 60%

duurzame modi). Er worden (voorlopig) geen expliciete doelstellingen geformuleerd voor de aandelen binnen de 'duurzame modi' (te voet, fiets, openbaar vervoer), noch voor het aandeel deelwagens of collectief autobezit.

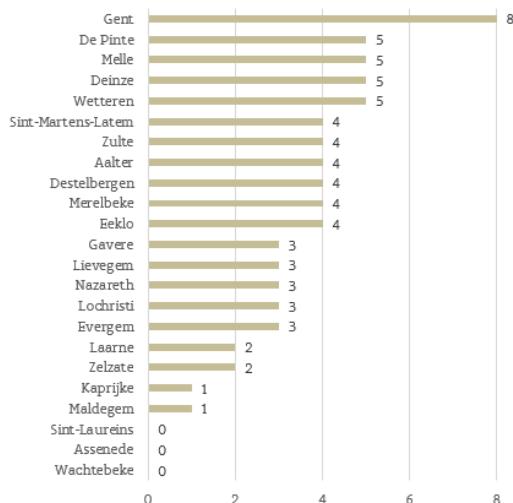


Doelstelling per gemeente

In de grafieken hieronder worden de modal shift doelstellingen op vervoerregioniveau vertaald naar het gemeenteniveau. Deze cijfers laten zien welke inspanning in elke gemeente nodig is om de globale modal shift-doelstellingen te behalen. Het is een informatieve vertaling naar het gemeentelijk niveau, zonder dat de afzonderlijke doelstellingen afdwingbaar zijn.

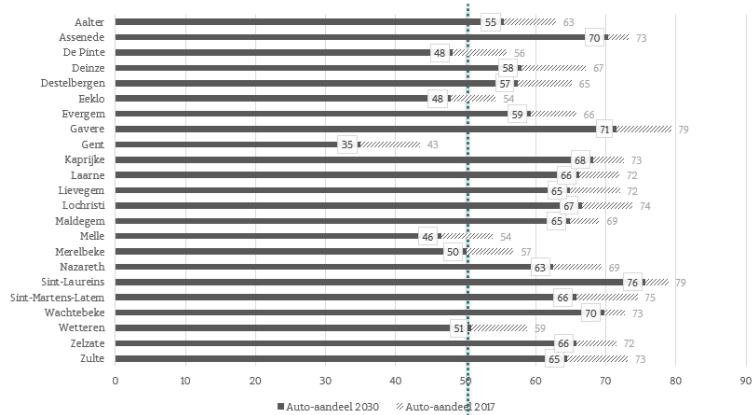
Bij de omzetting van de doelstellingen van vervoerregioniveau naar gemeentelijk niveau, wordt het 'potentieel tot modal shift' per gemeente in acht genomen. Niet elke gemeente heeft immers dezelfde intrinsieke mogelijkheden om een modal shift te realiseren. Dit hangt sterk af van de positie binnen de ruimtelijke structuur van de regio en de huidige bereikbaarheid met duurzame vervoerswijzen. Om dat potentieel op een objectieve manier uit te drukken, worden de knooppuntwaarden voor openbaar vervoer en fiets gebruikt. Deze waarden werden in 2020 voor elke gemeente berekend in een studie van Provincie Oost-Vlaanderen. Meer info over de herkomst van de data op www.meermensenmeertoekomst.be. De grafiek hiernaast toont de knooppuntwaarde voor OV en fiets voor de situatie in 2020 voor elke gemeente.

Som knooppuntwaarden voor OV en fiets (=potentieel tot modal shift)

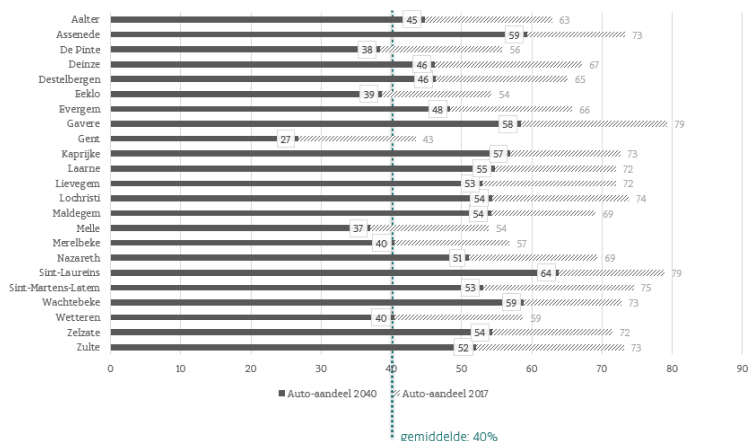


De knooppuntwaarden zijn een objectieve maatstaf voor het "potentieel tot modal shift" voor elke gemeente. De waarden zijn gebaseerd op een studie van Provincie Oost-Vlaanderen, voor de situatie in 2020.

Ambitie modal split 2030 (50/50)



Ambitie modal split 2040 (60/40)



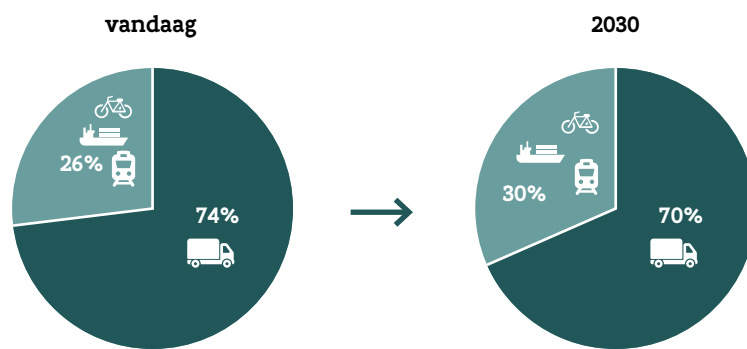
De grafieken links tonen de vertaling van de modal shift doelstellingen op vervoerregioniveau naar het gemeenteniveau, en dit voor 2030 en 2040. Deze lokale doelstellingen zijn louter informatief.

Twee | Modal shift logistiek vervoer

Er zijn geen cijfers op niveau van de vervoerregio's die de huidige modal split van het logistiek vervoer weergeven. North Sea Port stelt in haar strategisch plan de doelstelling om te streven naar 25% wegverkeer in de modal split van het logistiek havenvervoer. Het is echter onmogelijk om vervoerregiospecifieke doelstellingen op te stellen voor een logistieke modal split.

De doelstelling op Vlaams niveau voor de modal shift van het logistiek vervoer wordt daarom hier overgenomen voor Vervoerregio Gent. In het Vlaams Energie- en Klimaatplan wordt volgende doelstelling

geformuleerd: "het aandeel spoor en binnenvaart in de modale verdeling van het logistieke transport neemt toe tot 30%". Vandaag is de modale verdeling van spoor en binnenvaart 26%. Gezien de verwachting dat logistieke mobiliteit de komende jaren blijvend sterk zal toenemen, is dit een niet te onderschatten doelstelling. Onze vervoerregio en gemeenten onderschrijven deze doelstelling en wensen via het regionaal mobiliteitsplan bij te dragen aan het behalen van deze doelstelling, en wensen niet alleen de spoor en binnenvaart te stimuleren, maar ook het aandeel logistieke verplaatsingen per fiets of andere kleine elektrische voertuigen te verhogen.



Drie | Verkeersdoden en -gewonden

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, zoals geformuleerd in het Vlaams Verkeersveiligheidsplan. Er worden geen tussentijdse doelstellingen opgesteld, we wensen immers zo snel mogelijk het streefcijfer van nul verkeersdoden te bereiken.

Doelstellingen leefomgevingskwaliteit

Het verbeteren van de leefomgeving beslaat verschillende aspecten. Het gaat o.a. om de kwaliteit van publieke ruimte verhogen, ontharding van stedelijke omgevingen voor het klimaat (groen, wateroverlast, droogte, hittegolven), weg- en spoorweglawaaï aanpakken en luchtkwaliteit verbeteren.

Departement Omgeving heeft voor de vervoerregio's enkele indicatoren voor de thema's ruimte, leefomgevingskwaliteit, klimaat en lucht voorgesteld. Deze indicatoren kunnen als inspiratie en houvast dienen voor het opstellen van vervoerregiospecifieke doelstellingen. Er zijn geen specifieke doelstellingen voor vervoerregio Gent beschikbaar.

Vervoerregio Gent streeft naar het verbeteren van de leefkwaliteit. In functie van beschikbaarheid van data

zullen deze indicatoren op niveau van de Vervoerregio gedefinieerd worden.

Vervoerregio Gent wil de balans tussen verharding, groen en water verbeteren.

Daarnaast focust de regio zich eerst op omgevingslawaaï rondom drukke wegen, en later op spoorwegen.

Verder beoogt de regio om meer rustige woon- en leefstraten te creëren.

Tot slot dient het aantal mensen dat woont op een locatie met slechte luchtkwaliteit gereduceerd te worden, door in te zetten op het verbeteren van de luchtkwaliteit en op slimme locatiekeuze voor nieuwe ontwikkelingen.

4

LEIDENDE PRINCIPES

De ambitieuze doelstellingen die de vervoerregio zichzelf stelt, vragen om een integrale aanpak. Daarbij horen 3 grote pijlers: het mobiliteitsaanbod verbeteren, gedragsverandering actief ondersteunen, en ruimte en mobiliteit beter op elkaar afstemmen.

Vervoerregio Gent zet evenwaardig in op deze drie pijlers om zo de broodnodige mobiliteitstransitie te realiseren. Werken aan zowel de aanbodzijde (mobiliteitsaanbod) als aan de vraagzijde (gedrag en ruimte) zal immers de grootste modal shift opleveren.

4.1 WERKEN OP HET MOBILITEITSAANBOD

Via een gelaagd vervoerssysteem en combimobiliteit

Het vervoerssysteem van vervoerregio Gent is opgebouwd uit **5 schaalniveaus of 5 lagen**: het internationale/Vlaamse, het interregionale, het regionale, het lokale en het buurtniveau.

Daarbij heeft elk schaalniveau een eigen netwerklogica in relatie met de bijhorende verplaatsingsafstand en -snelheid. Elke laag vereist een eigen specifiek beleid, op maat van de verplaatsingen die op dat niveau plaats vinden. Zo zullen de netwerkopbouw en de kwaliteitseisen voor de infrastructuur van elke laag grondig van elkaar verschillen.

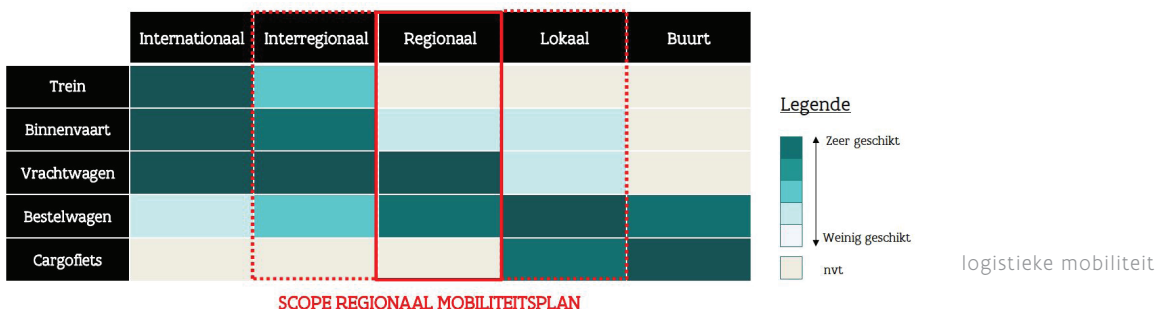
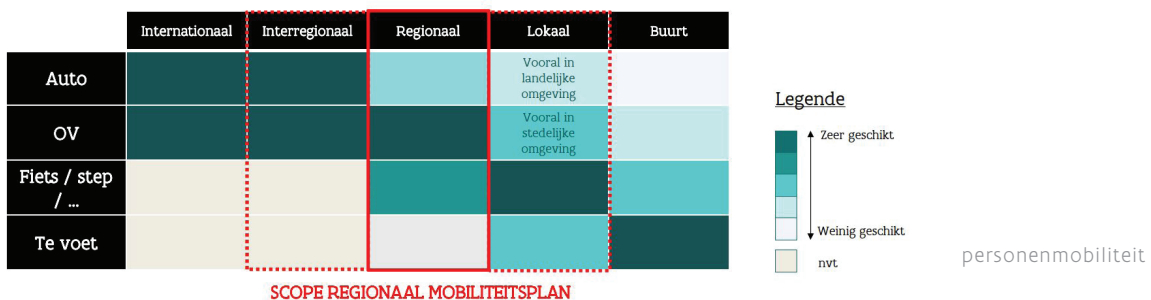
Voor elk schaalniveau of elke laag in dit vervoersmodel zijn één of meerdere vervoersmodi geschikt om de bijhorende verplaatsingsafstanden mee af te leggen en -snelheden te halen. In de matrix hieronder wordt dit aangeduid voor zowel personenvervoer als goederenvervoer.

Schakelen tussenin de verschillende lagen van het vervoerssysteem kan ter hoogte van uitgebouwde vervoersknooppunten. Zo stappen personen aan **hoppins** over naar een hoger of lager schaalniveau in het vervoerssysteem voor personenvervoer, en worden goederen in **logistieke hubs** overgeladen naar een andere laag in het systeem voor goederenvervoer.

Ter hoogte van die vervoersknooppunten kan niet enkel vlot geschakeld worden naar een ander schaalniveau, maar kan ook makkelijk gewisseld worden van vervoersmiddel. Zo kunnen reizigers en goederen verschillende op elkaar afgestemde vervoersmogelijkheden gecombineerd gebruiken om van punt A naar punt B te gaan, en steeds een meest geschikt vervoersmiddel gebruiken op maat van het schaalniveau waarop ze zich bevinden. Dat principe noemen we voor personenvervoer **combimobiliteit**, en voor goederenvervoer **synchromodaliteit**.

Reizigers en goederen zullen zo, nog meer dan vandaag, verschillende vervoersmiddelen combineren om op hun bestemming te geraken. Goed uitgeruste hoppinpunten en performante hubs moeten een vlotte overstap en overslag van het ene naar het andere vervoersmiddel vergemakkelijken. Zo kan een reiziger een trein- of busrit makkelijk combineren met een voor- of natraject met een (deel)fiets, (deel)auto of taxi. [En kan een pakketje vanop een binnenvaartschip of een vrachtwagen makkelijk zijn tocht verderzetten met een cargofiets tot op haar afzetplaats middenin de stad.](#)

WELKE VERVOERSWIJZE IS GESCHIKT VOOR WELKE LAAG?



Vanuit het gebruikersperspectief

Het mobiliteitsaanbod dient niet enkel vanuit een netwerklogica benaderd te worden, gericht op het huidige en toekomstige vervoerspotentieel, maar moet ook maximaal vanuit het **perspectief van de eindgebruikers** bekeken worden. Zo is het voor deze gebruikers steeds van belang wat het nieuwe mobiliteitssysteem precies voor hen in dit toekomst zal betekenen, hoe dit in de realiteit er zal uitzien, en op welke manier ze dit zullen kunnen gebruiken.

Vervoerregio Gent zet in op een hoogkwalitatief aanbod dat van deur-tot-deur **aantrekkelijk** en **comfortabel** is, maar ook **toegankelijk** is voor iedereen. Door het vervoerssysteem altijd en overal te ontwerpen op maat van jongeren en ouderen en met aandacht voor kwetsbaren, wordt het bruikbaar voor iedereen en kan iedereen gelijkwaardig deelnemen aan de mobiliteit in onze regio. Bovendien bieden we voor verschillende types gebruikers verschillende keuzemogelijkheden aan. Zo hebben fietsers in onze regio bijvoorbeeld steeds de keuze of ze de kortste route naar hun bestemming volgen via veilige fietsinfrastructuur langs een drukke verkeersas of ze liever langsheen een alternatieve autoluwe kwaliteitsfietsroute daarnaartoe fietsen.

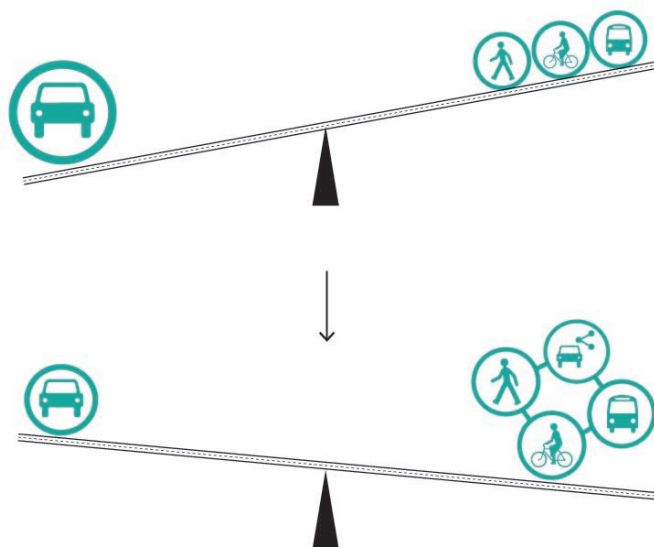
Verder beperkt de vervoerregio ook stelsmatig de negatieve impact van haar verkeer op de luchtkwaliteit en het geluidsklimaat, en richt ze de ruimte die ingenomen wordt door onze mobiliteit zoveel mogelijk in als aangename **verblijfs- en ontmoetingsruimtes** waarin bewoners en bezoekers graag vertoeven én bewegen. Op die manier kiest vervoerregio Gent ervoor om in haar beleid niet de auto of vrachtwagen, maar de mens centraal te stellen.

Thematische benadering

Om grip te krijgen op de complexiteit van het mobiliteitsaanbod in onze regio, benaderen we dit vanuit **vijf thema's**:

- Openbaar vervoer
- Fiets (+ andere actieve vervoerswijzen)
- Auto
- Hoppins
- Logistiek

Voor elk van die thema's (net zoals voor de thema's gedrag en ruimte, zie hoofdstukken 8.6 en 8.7), werken we in deel III, hoofdstuk 8 van deze nota een strategie uit die beschrijft hoe en op welke manier de vervoerregio haar ambities en doelstellingen waar zal maken. Deze thematische strategieën kunnen echter niet los van elkaar begrepen worden. Ze zijn sterk met elkaar afgetoetst en op elkaar afgestemd, grijpen op elkaar in en versterken elkaar. Dat wordt nog meer duidelijk in de geïntegreerde visie in deel II hoofdstuk 6, die de netwerkstructuren en elementen van de verschillende thema's samen verbeeldt en de onderlinge relaties tussenin deze thema's aanduidt.



4.2 WERKEN AAN HET GEDRAG VAN MENSEN

Werken aan het mobiliteitsaanbod alleen, is uiteraard niet voldoende om een ware modal shift te bekomen. Mobiliteit gaat over mensen. En die hebben vaak sterk ingesleten gewoonten. Een modal shift in zowel personen- als goederenvervoer vereist daarom ook een verandering in het gedrag van deze mensen, een 'mental shift'. Dit betekent dat we gewoonten van mensen in vraag durven stellen en ons openstellen voor een nieuwe mobiliteitscultuur. Een cultuur die mensen en bedrijven minder afhankelijk maakt van (vracht)autobezit en -gebruik. Op heel wat plaatsen in onze regio is deze gewenste gedragsverandering al duidelijk zichtbaar. Met dit regionaal mobiliteitsplan wil de vervoerregio deze maatschappelijke transitie nog verder versterken en versnellen.

De vervoerregio wil haar bewoners en bezoekers prikkelen, aanmoedigen en ondersteunen in deze mental shift. Dat vereist in de eerste plaats inzicht en een openheid om alternatieven uit te proberen. Eénmalig testgedrag is echter niet voldoende. Om het gedrag structureel te veranderen is het van belang om mensen op verschillende manieren herhaaldelijk te prikkelen, en om met hun feedback aan de slag te gaan om oplossingen stelselmatig te verbeteren. We willen iedereen mee in deze transitie, van de 'early adopters', over de 'early & late majority' tot en met de laatste groepen.

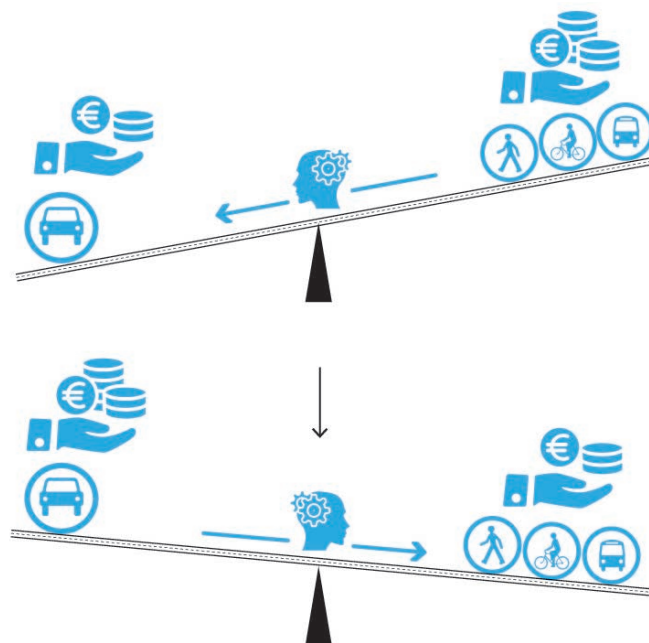
Daarom tracht de vervoerregio steeds te vertrekken vanuit de behoeften en de leefwereld van de gebruikers van haar mobiliteitssysteem. Om een duurzame

gedragsverandering te bereiken, moeten we de intrinsieke motivaties van reizigers en vervoerders aanspreken. Uit marktonderzoek weten we dat die motivaties niet voor iedereen gelijk zijn. Daarom maakt de vervoerregio werk van een doelgroepgerichte aanpak: ze zet verschillende acties uit voor scholieren/studenten, werkgevers/werknemers, shoppers, ouders en senioren.

Vervoerregio Gent tracht het gedrag van deze doelgroepen te beïnvloeden door ze te informeren, sensibiliseren, motiveren, faciliteren en te handhaven. Dat doet ze met een gericht mobiliteitsmanagement, een slim verkeersmanagement, een gecoördineerd parkeerbeleid en met regelgeving en fiscaliteit.

Het regionaal mobiliteitsplan geeft de richting weer, maar is echter geen blauwdruk die alle gedragsprojecten en -maatregelen bevat voor de komende 10 jaar. Flexibiliteit en ruimte voor experimenten die nadien, al dan niet bijgestuurd, verder kunnen opgeschaald worden, is essentieel.

Samenwerking tussen de stakeholders in de vervoerregio en al doende leren en verbeteren is de sleutel tot succes.



4.3 WERKEN AAN DE RUIMTE

Het mobiliteitssysteem en de ruimtelijke structuur van onze regio hangen sterk met elkaar samen. Om de leefkwaliteit in de vervoerregio te verbeteren is het nodig dat het beleid van mobiliteit en ruimte goed op elkaar zijn afgestemd. Er is meer sturing nodig, zodat ruimtelijke ontwikkelingen beter worden afgestemd op een multimodaal mobiliteitsaanbod en vice versa.

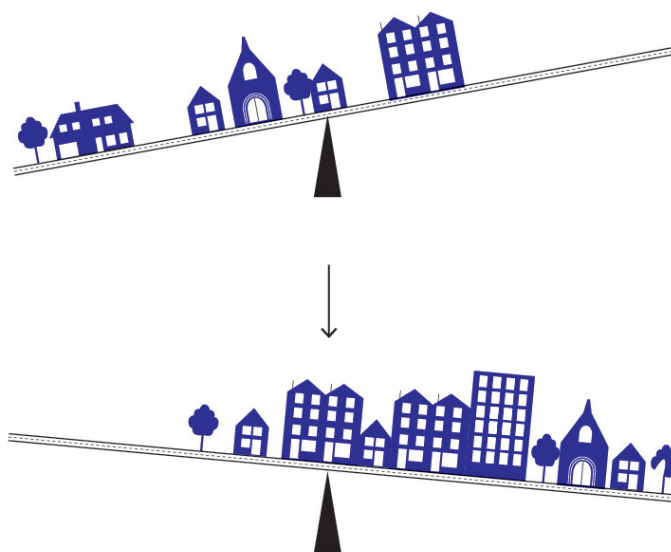
Vervoerregio Gent sluit haar regionaal mobiliteitsplan aan op de ruimtelijke beleidsplannen van Vlaanderen en Provincie Oost-Vlaanderen, en tracht een duurzame ruimtelijke omslag in de regio mee te ondersteunen door nabijheid als sleutelwoord naar voor te schuiven. De voorbije eeuw werd gekenmerkt door een sterke 'urban sprawl' en forse investeringen in weginfrastructuur. Dat genereerde meer en langere verplaatsingen, die op hun beurt - wanneer wegen begonnen dicht te slibben - nog extra investeringen in infrastructuur vroegen. Die extra infrastructuur zorgde opnieuw voor meer en langere verplaatsingen, waardoor investeringen in bereikbaarheid in een vicieuze cirkel terecht kwamen.

Die vicieuze cirkel wil de vervoerregio verbreken door in te zetten op meer nabijheid. Ze versterkt haar kernen door er de dichtheid én de diversiteit te verhogen. Verschillende functies worden veel meer in kernen geconcentreerd en gemengd, waardoor de nabijheid tussenin die functies vergroot en de verplaatsingsafstanden bijgevolg verkorten. Daardoor is er minder extra infrastructuur nodig en kunnen actieve en meer duurzame vervoersmodi worden gebruikt. De vervoerregio richt de straten en publieke ruimtes van haar kernen bovendien in op maat én op het ritme van fietsers en wandelaars. Daardoor wordt het makkelijker én veel aangenamer om met de fiets of te voet doorheen

een wijk of kern rond te bewegen en te verplaatsen. Dat biedt kansen om deze wijken en kernen in te richten als aangename verblijfsruimtes en ontmoetingsplekken, waar bewoners en bezoekers graag vertoeven, bewegen, spelen en ontspannen.

Daarnaast zet vervoerregio Gent ook actief in op 'transit oriented development': ze concentreert gericht nieuwe ontwikkelingen en verdichting in de directe omgeving van mobiliteitsknopen, nabij OV-haltes en voorzieningen. Zo kan het openbaar vervoersysteem efficiënter worden gemaakt en combimobiliteit sterker worden uitgebouwd. Daarbij is een zorgvuldig locatiebeleid, vooral voor (inter)regionale functies en voorzieningen, essentieel. De vestiging van logistieke attractoren stuurt de vervoerregio dan weer maximaal nabij multimodaal ontsloten locaties (kaaimuur, binnenvaartterminal, spoorterminal, ...). Dat biedt immers mogelijkheden om logistieke stromen meer te bundelen, te consolideren en over te slaan naar duurzame vervoersmodi. Bovendien houdt dit de voor- en natransporten over de weg kort, wat de overlast voor de omgeving zoveel mogelijk beperkt.

Ten slotte tracht de vervoerregio ontwikkelingen op slecht bereikbare plaatsen een halt toe te roepen. Deze ondergraven immers het efficiënt en duurzaam functioneren van het mobiliteitssysteem en maken de regio meer auto- en vrachtwagenafhankelijk. Dit betekent het stoppen van verdere verlinting, baanwinkelontwikkelingen, de ontwikkeling van nieuwe bedrijventerreinen op slecht bereikbare plekken, ... Deze plekken bieden veel eerder kansen voor een aantrekkelijke landschapsbeleving en versterken van ecosystemen. Door sluipverkeer hier te weren en recreatieve fietsroutes uit te bouwen, kan de aantrekkelijkheid en beleving van deze gebieden worden vergroot en hun troeven sterker worden uitgespeeld.



5

VERTREKBASIS

Onze mobiliteitsvisie gaat verder dan het louter bevestigen van de huidige netwerken. Tegelijk vertrekken we niet van een wit blad, en houden we rekening met wat er vandaag is.

De oriëntatienota beschrijft in detail de huidige situatie in onze regio. Dit biedt een solide vertrekbasis voor de visie.

Hieronder beschrijven we - beknopt - de huidige ruimtelijke structuur en vervoersvraag, de bestaande infrastructuur, en de lopende plannen en projecten. Voor een uitgebreide kijk op de huidige situatie, verwijzen we naar de oriëntatienota.

5.1 HUIDIGE VERVOERSVRAAG EN RUIMTELIJKE STRUCTUUR

Onze huidige ruimtelijke structuur bepaalt sterk de vervoerspatronen in onze regio. Voor een uitgebreide beschrijving van beide aspecten (en de link ertussen) verwijzen we naar de oriëntatienota. Op deze pagina's wordt dit beknopt herhaald en beschreven hoe dit gebruikt werd in de totstandkoming van de visie.

Eigen onderzoek (kaarten 'Mobiliteitsmagneten' en 'Verplaatsingsrelaties') en een uitgebreide externe studie naar de verplaatsingsstromen in onze regio (kaart 'Dragende structuren') tonen in welke mate locaties vandaag verplaatsingen genereren. Ook krijgen we inzicht in de sterkte van de relaties tussen verschillende locaties. De kaarten tonen vooral radiaal georiënteerde patronen richting het stedelijk gebied van Gent. Daarnaast trekken andere, kleinere steden in beperktere mate verplaatsingen aan: Maldegem, Eeklo, Zelzate, Aalter, Deinze en Wetteren. In het grootstedelijk gebied van Gent zien we een (lichte) vorm van polycentrisme: verschillende centrale locaties, zowel in het stadscentrum als in de stadsrand, creëren een polycentrisch verplaatsingspatroon.

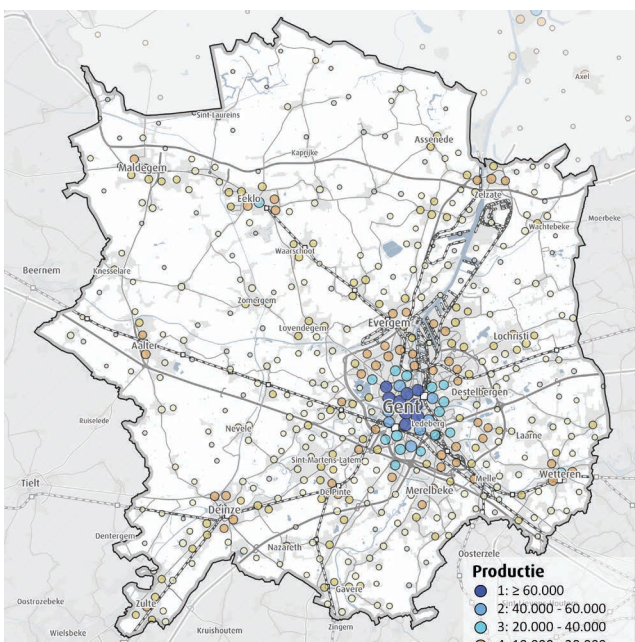
De vervoerspatronen kunnen duidelijk gelinkt worden aan de kernen, de voorzieningen en de tewerkstellingsgebieden. Hoewel 'open ruimte en landschap' niet zo zeer verplaatsingen genereert, is het hier wel een belangrijke onderlegger. De ecosysteemdiensten die geleverd worden door deze gebieden, zijn immers van

onschatbare waarde en worden daarom best gevrijwaard van verdere ontwikkelingen.

Voor de mobiliteitsvisie in de voorliggende visienota werd vertrokken van de huidige ruimtelijke structuur en de huidige vervoersvraag. Zeker op korte en middellange termijn is dit dé vertrekbasis om ons mobiliteitsnetwerk op te enten. Uiteraard is onze ruimtelijke structuur en vervoersvraag geen vast en onveranderlijk gegeven. Ze veranderen voortdurend. Voor de mobiliteitsvisie op lange termijn houden we idealiter ook rekening met een gewenste ruimtelijke structuur (en bijhorende vervoersvraag). Op vandaag is er echter geen (recent) politiek gevalideerd toekomstbeeld voor de ruimtelijke structuur dat als 'onderlegger' voor onze netwerken op lange termijn kan gebruikt worden. De concepten uit de nota 'Maak Ruimte voor Oost-Vlaanderen' en de inzichten uit de studies uitgevoerd in functie van de opmaak van het beleidsplan ruimte Oost-Vlaanderen bieden een eerste kijk op de richting die we uit willen gaan met onze ruimte. Deze inzichten worden dan ook bij de opmaak van het regionaal mobiliteitsplan meegenomen.

De kaarten onder en rechts tonen enkele relevante aspecten van de vervoersvraag en ruimtelijke structuur. Voor details en legendes verwijzen we naar Bijlage A.

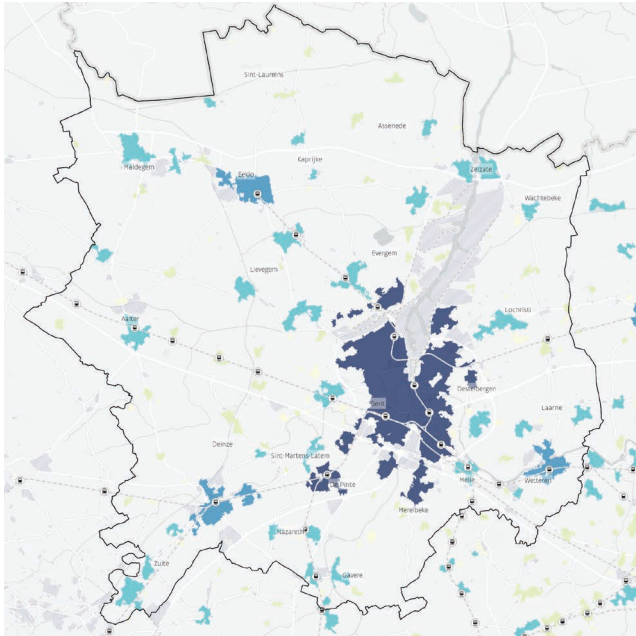
MOBILITEITSMAGNETEN (EIGEN ANALYSE)



OPEN RUIMTE EN LANDSCHAP (EIGEN KAART)



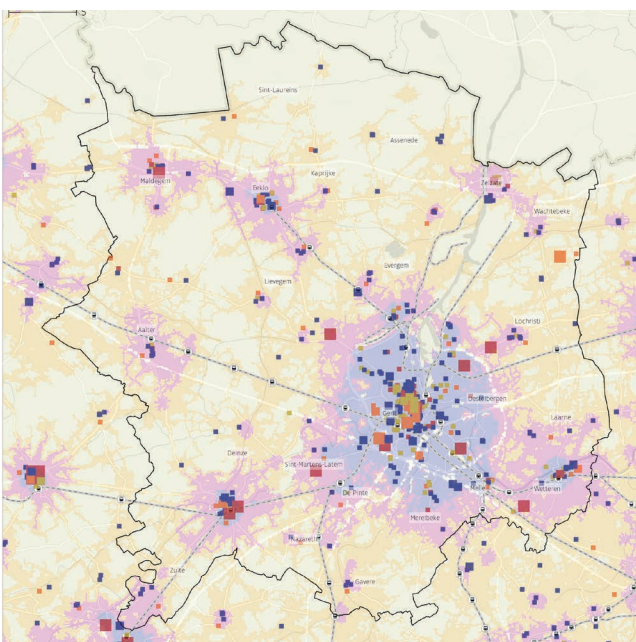
KERNEN (EIGEN KAART)



DRAGENDE STRUCTUREN (DEP OMG)



VOORZIENINGEN IN COMBINATIE MET KNOOP- EN PLAATSWAARDE (EIGEN KAART)



VERPLAATSINGSRELATIES (EIGEN KAART)



Verschillende studies beschrijven de huidige vervoersvraag in onze regio. Om een begrijpbaar beeld te schetsen van deze complexe stromen, worden de vervoerspatronen hieronder uitgesplitst per vervoerniveau en vertaald naar vereenvoudigde stromenkaarten. Het concept van deze vijf vervoerniveaus werd eerder beschreven bij de leidende principes en zal verder terugkomen bij de visie. Op deze pagina's krijgen we zicht op de belangrijkste vervoersrelaties op elk vervoerniveau.

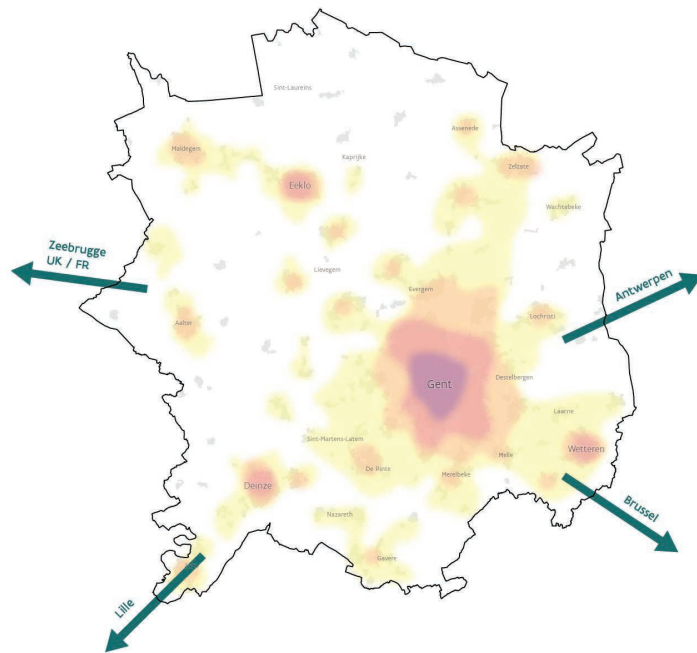
Internationaal

Personen

- Geen luchthavens of HST-stations in Vervoerregio Gent
- Connectie met Brussel, Antwerpen en Lille voor internationale verplaatsingen

Logistiek

- North Sea Port: internationale logistieke hub
- Logistieke connecties met havens wereldwijd



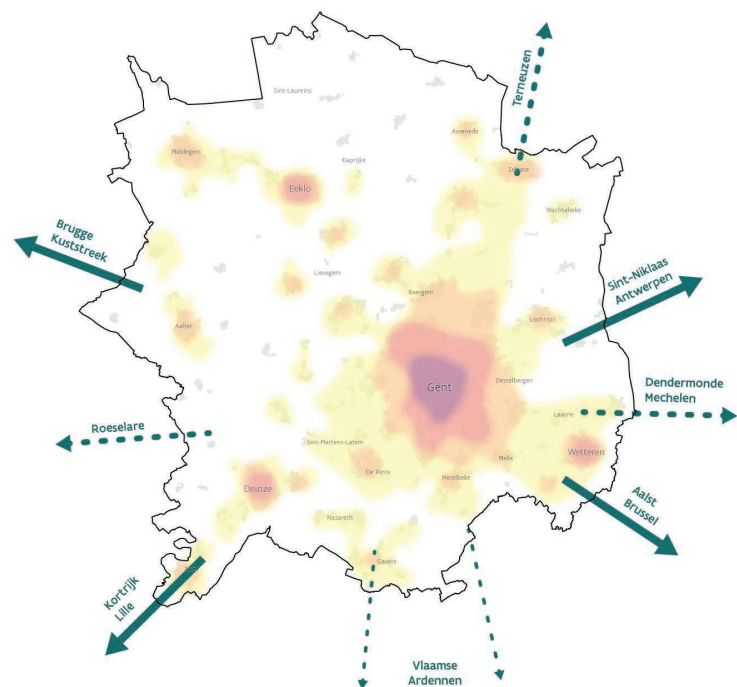
Interregionaal

Personen

- Belangrijke interregionale relaties met Antwerpen, Brussel, Kortrijk/Lille en Brugge/kuststreek
- Kleinere interregionale relaties met Mechelen, Vlaamse Ardennen, Roeselare en Zeeland

Logistiek

- North Sea Port als belangrijkste logistieke aantrekkingspool (connectie met industrie en haven in Zeeland)
- Connectie met havens van Zeebrugge en Antwerpen
- Andere belangrijke logistieke aantrekkingspolen: Woestijne, De Prijckels, Zuidelijke Mozaïek (Gent)



5.2 BESTAANDE INFRASTRUCTUUR

In de oriëntatienota worden de bestaande netwerken en infrastructuur voor elke vervoerswijze uitvoerig beschreven.

Het spreekt voor zich dat het regionaal mobiliteitsplan rekening houdt met de aanwezige vervoersinfrastructuur. We bouwen verder op de bestaande wegen, fietspaden, spoorlijnen, waterwegen, etc.

Om onze doelstellingen te behalen, zullen we creatief moeten omspringen met de bestaande infrastructuur. Om het ruimtebeslag en de verhardingsgraad te beperken, hergebruiken we in eerste instantie bestaande infrastructuur op een andere manier, of voor een andere vervoerswijze, om onze mobiliteit duurzamer en efficiënter te organiseren.

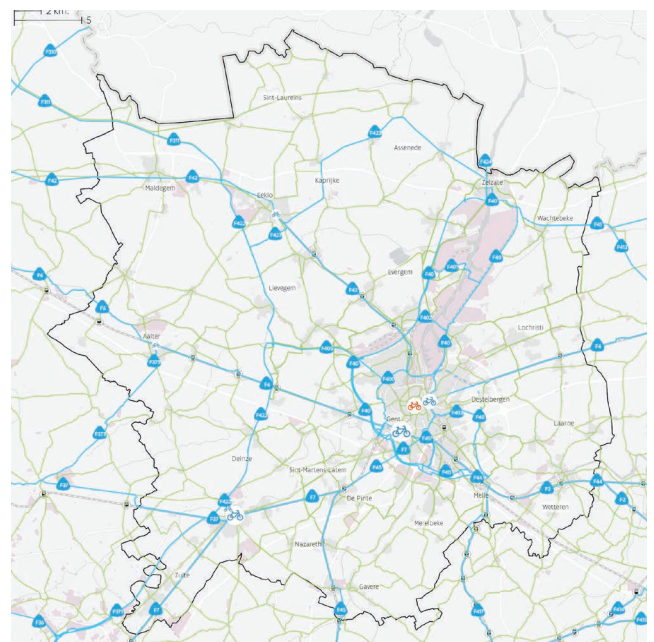
De kaarten onder en rechts tonen de bestaande infrastructuur.

Voor details en legendes verwijzen we naar Bijlage A.

LOGISTIEKE INFRASTRUCTUUR OVER WEG, WATER EN SPOOR



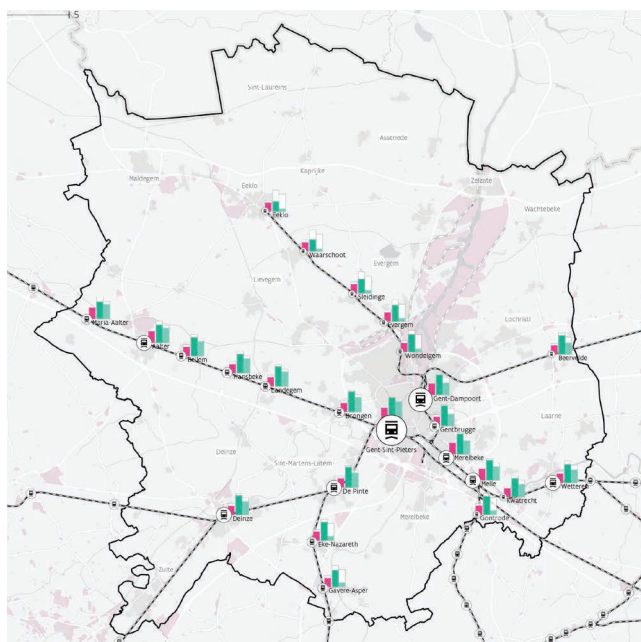
FIETSINFRASTRUCTUUR



TRAM- EN BUSLIJNEN (KORTE TERMIJN OV-PLAN)



SPOORINFRASTRUCTUUR



WEGENNET



5.3 LOPENDE PLANNEN EN PROJECTEN

De oriëntatienota beschreef uitvoerig de plannings- en beleidscontext waarbinnen dit regionaal mobiliteitsplan haar vorm krijgt. Deze wordt hier niet opnieuw in detail beschreven. We verwijzen naar de oriëntatienota voor uitgebreide tekst en duiding met betrekking tot de bestaande situatie (zoals bekend in 2019).

Wel staan we hier even stil bij een aantal meer concrete dossiers die spelen in de Vervoerregio Gent omdat het belangrijk is te duiden hoe we hier wel/niet mee omgaan bij de opmaak van de visie:

Type 1

Dit zijn concrete projecten waarvoor het studiewerk werd afgerond en de uitkomst is gekend. Deze projecten wachten enkel nog op hun uitvoering of zijn ondertussen in uitvoering.

Bij uitwerking van de visie en strategieën geldt als vertrekbasis de realisatie van deze projecten, dus eens de uitvoering van het plan is voltooid. Voorbeelden hiervan zijn:

- Omleidingsweg Eeklo
- Realisatie Verapazbrug
- Ombouw R4 West en Oost
- Vertramming lijn 7 Sint-Denijs-Westrem - Gent-Sint-Pieters - Dampoort
- Verlenging tramlijn 4 Dampoort - Neuseplein
- Ondertunneling Dampoort
- Ondertunneling Heuvelpoort
- Ombouw N49/E34 (R4 West tot grens met West-Vlaanderen)
- ...

Type 2

Dit zijn dossiers met een mogelijk regionale impact waar onderzoek voor loopt of reeds een planinitiatief voor is opgestart, maar waarvan de concrete uitkomst nog niet gekend is.

Bij de uitwerking van de visie en strategieën werken we met de bestaande toestand als onderlegger. In dit regionaal mobiliteitsplan willen we geen uitspraken doen over de uitkomst van deze studies, of een voorkeursscenario aanreiken. Deze studies behouden hun eigen procedure. Verdere vorderingen worden mee opgenomen in het regionaal mobiliteitsplan van de vervoerregio. Voorbeelden hiervan zijn:

- Studie voor nieuwe brug over de Schelde te Wetteren
- Complex project viaduct E17 Gentbrugge (verkenningsfase afgerond in maart 2021)
- Stadsboulevard (kleine ring) van Deinze
- Studies in kader van de tijdelijke zuidelijke havenring

- Studies in kader van de B401
- Ombouw N49/E34 (complex Kaprijke in combinatie met oplossing voor Lembeke)
- Rail Ghent Terneuzen
- Spooruitbreiding spoorlijn L59 naar Antwerpen
- Opwaardering spoorlijn L58 Gent-Eeklo-Maldegem
- Haalbaarheidstudie personenvervoer spoorlijn 204
- Haalbaarheidstudie personenvervoer spoorlijn 55
- Heraanleg op- en afrittencomplex E40 Drogen
- Herziening Pegasusplan
- Fietssnelweg F42 Gent-Eeklo op grondgebied van Eeklo
- Binnenvaartproject Seine Schelde Vlaanderen
- ...

Type 3

Dit zijn geen dossiers, wel knelpunten of vragen die al jaren gekend zijn maar waar tot op heden geen onderzoek voor werd geïnitieerd.

We duiden deze knelpunten aan, maar werken bij de opmaak van de visie en strategieën wel met de bestaande toestand als onderlegger. Afhankelijk van de richting die het beleidsscenario uitgaat, kunnen deze knelpunten een plek krijgen in het actieplan onder de vorm van 'onderzoek op te starten'. Voorbeelden hiervan zijn:

- Verdeelweg Merelbeke
- Sifferverbinding
- Realisatie fietssnelwegen (zoals F40, F42, ...)
- Knooppunt N9 x R4 incl. realisatie fietsbrug Brugsevaart tussen N9 en Trekweg
- Spoorwegverbinding Antwerpen-Zeebrugge via de E34
- ...

Niettemin zijn we er ons van bewust dat deze lijst nooit volledig kan zijn. Er zullen immers nieuwe studies door verschillende lokale en bovenlokale actoren worden opgestart of nieuwe vragen en visies opduiken.



DEEL II – GEÏNTEGREERDE VISIE

6

MEER-EN-MINDER-AANPAK

Vervoerregio Gent wil meer én minder.

Aan de ene kant schakelen we een versnelling hoger en bereiken reizigers en goederen vlotter, stipter en duurzamer hun bestemming.

Aan de andere kant nemen we bewust gas terug en toveren we onze stadswijken, dorpskernen en omliggende landschappen om tot aangename omgevingen waar de mens centraal staat.

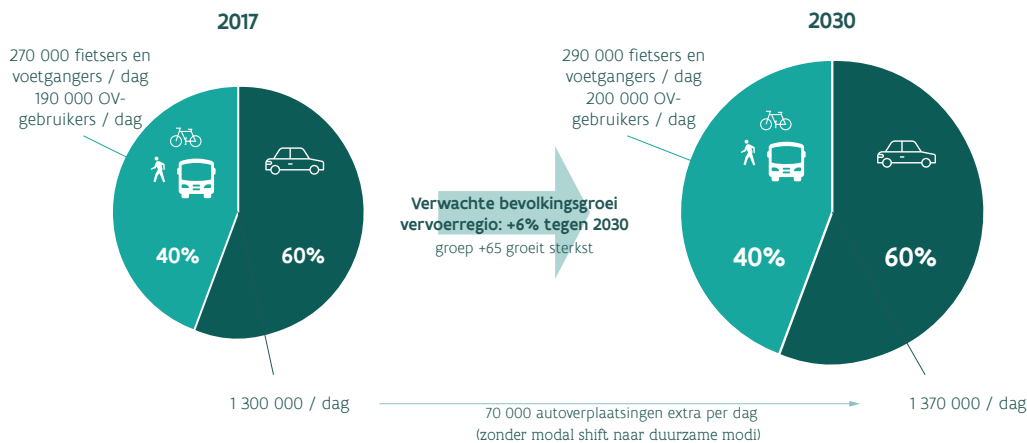
6.1 DE ONTBREKENDE SCHAKEL

Wat komt er op ons af?

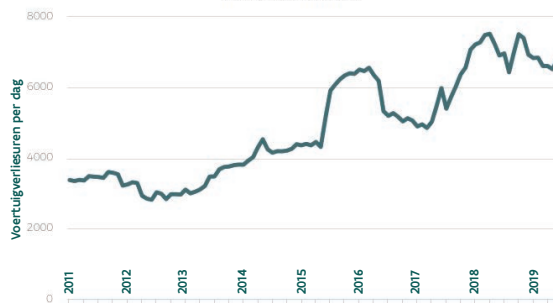
De uitdaging voor onze Vervoerregio is niet min. Ten opzichte van 2017 zal de bevolking tegen 2030 met 6% zijn toegenomen. Maar wat betekent dat eigenlijk voor onze mobiliteit? In 2017 gebeurde 60% van de verplaatsingen nog steeds met de auto. In absolute aantallen gaat het over 1.300.000 autoverplaatsingen 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 moeten 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 deelwagens.



Als we niets doen, dan staan we tegen 2030 met meer mensen in langere files



De vervoerregio maakt goede voornemens en schuwt de grote woorden niet

We schuwen als vervoerregio de grote woorden niet. Bij de start besliste onze vervoerregio dat een aantal ambities voorop moesten staan bij het uitdenken van een regionale mobiliteitsvisie: de vervoerregio moet **bereikbaar** zijn, **klimaatgezond** en **attractief**, ook **gezond** en **veilig**. De vervoerregio stelt dat de mobiliteitsvisie tevens **inclusief** moet zijn, **innovatief** en **welvarend** en dat dit alles via **partnerschap** moet bereikt worden. Mooie ambities dus en een goede basis voor een krachtig beleid.

De vervoerregio maakt het ook heel concreet: tegen 2040 moet 60% van de verplaatsingen met duurzame modi gebeuren. Er mogen ook geen verkeersslachtoffers zijn.



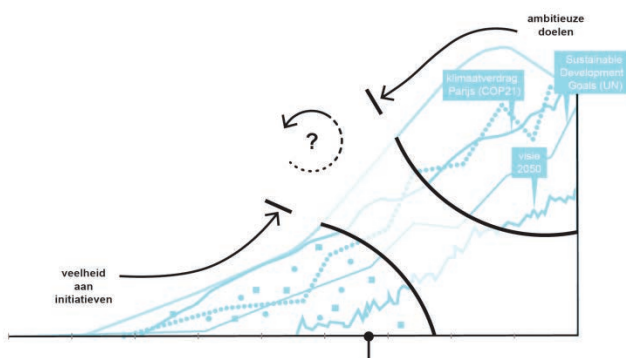
De vervoerregio gelooft in bottom-up initiatieven

De vervoerregio haalt ook hoop uit de vele beloftevolle initiatieven die intussen hun weg vinden: apps die overstappen tussen modi gemakkelijk moeten maken, systemen als deelfietsen en deelauto's,... Ze bestaan in onze regio en de vervoerregio zal deze initiatieven mee kenbaar maken.



Maar! Met grote ambities en bottom-up initiatieven alleen komen we er niet

Maar daarmee zullen we er niet komen, willen we die noodzakelijke modal shift écht haalbaar maken. Het regionaal mobiliteitsplan formuleert daarom strategieën die de missing link tussen ambitieuze doelen en de vele initiatieven moeten wegwerken. De transitie zal immers niet uit zichzelf 'gebeuren'.



The Missing Link between the wealth of initiatives and the ambitious objectives, 2017. bron: IABR.nl

Een regionaal mobiliteitsplan is de ontbrekende schakel tussen de grote objectieven en de vele beloftevolle initiatieven

**De vervoerregio laat de dingen niet op hun beloop.
De noodzakelijke omslag komt er niet vanzelf.**

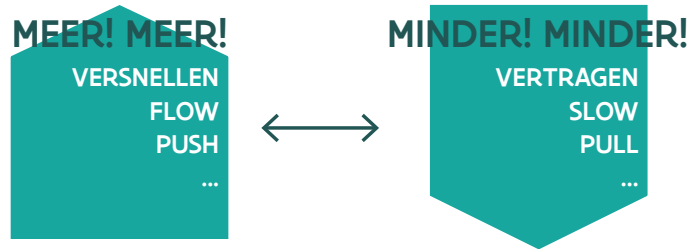
Met onze visie en strategieën in dit regionaal mobiliteitsplan willen we de kloof tussen onze ambities en de vele initiatieven dichten.

6.2 EEN VALSE TEGENSTELLING

Heeft de vervoerregio keuze?

Hoe kunnen we de vooropgestelde doelen nu bereiken? Er lijkt een keuze te zijn: zet je in op méér of kies je voor minder?.

Het is verleidelijk te denken dat je kan kiezen voor enkel de linkerkolom: het stimuleren en investeren in duurzame modi zonder ook maatregelen te nemen rond het vertragen en reduceren van niet-duurzame modi. Dit klinkt eenvoudiger en dus aantrekkelijk. Het is echter een valse tegenstelling. We kunnen helemaal niet kiezen voor slechts één van de twee kanten.



Ook in de media is er aandacht voor de valse tegenstelling: kiezen we voor steeds méér of mag het ook minder zijn?

Het mobiliteitsbeleid is doorspekt van termen als efficiëntie, doorstroming en snelheid. Ook in het fietsbeleid is dat de dominante focus geworden, met snelle elektrische fietsen en fietssnelwegen als aanjager. Impliciet krijgen we voortdurend de boodschap mee dat we 'snel' moeten zijn. Wie traag is, voldoet niet aan die norm en rijdt dus 'in' de weg – en niet gewoon 'op' de weg. Zelfs 'actieve weggebruikers', de noemer om fietsers en voetgangers te duiden, leidt tot dat verwachtingspatroon. Misschien willen sommigen liever luie weggebruikers zijn. Traag wandelen. Stilstaan. Wat rondhangen. Spelen. En willen ze dat ongestoord doen, zonder dwingend fietsbelgerinkel.

"Is er nog plaats voor de luie weggebruiker?"
destandaard.be

Volgens mij is het dit: als fietsers niet keurig hun eigen baantje toegewezen krijgen, dan lijkt het, daar waar het fietspad ophoudt, al snel alsof ze 'in de weg' rijden van mensen die met de auto zijn.

Als er iemand moet wachten, is dat niet goed voor de mobiliteit en de economie, zeggen ze

Dit is een consequentie van de deal die we sloten aan de lobbytafels: Elkaar Niet Hinderen. De fietsers krijgen hun eigen baantje, zodat de automobilisten óók kunnen blijven doorrijden. En raakt de snelweg alsnog verstopt, dan leggen we er een fietssnelweg bij. Zodat we elk jaar met zijn allen méér kilometers kunnen afleggen op de weg. Zodat onze mobiliteit en onze economie kunnen blijven groeien.

Niet treuzelen op het fietspad. En niet als kind midden op de weg voor school gaan stilstaan, dus.

"bericht uit de fietshemel; het is hier niet fantastisch".
decorrespondent.nl

Enkel kiezen voor minder kan niet.

... want dat is onrechtvaardig

Het afbouwen van niet-duurzame verplaatsingen kan niet op een rechtvaardige manier gebeuren als er niet tegelijk wordt ingezet op investeringen in de alternatieven. Niet elke inwoner van de vervoerregio heeft de middelen om de omschakeling zonder meer te maken. Enkel het ontraden van autoverplaatsingen zal dus niet volstaan. Investeren in méér en comfortabelere verplaatsingen met duurzame vervoerswijzen is cruciaal.

... want dat is nefast voor het draagvlak

Maatregelen die auto- en vrachtverkeer ontraden, worden vaak onthaald als 'negatieve' maatregelen. Willen we het draagvlak voor de transitie naar duurzame mobiliteit bij de bevolking behouden én versterken, moeten er goede en betrouwbare alternatieven beschikbaar zijn. Investeren in méér fiets en openbaar vervoer zijn daarom cruciaal voor het behalen van onze doelstellingen.

Enkel kiezen voor méér kan evenmin.

... want dat leidt tot een vicieuze cirkel

We willen géén oneindige investering in de bereikbaarheid binnen Vervoerregio Gent. Waar wegen zijn, is verkeer. **Meer wegen leiden al snel tot meer auto's en vrachtwagens.** Op termijn vult elke strook extra asfalt zich opnieuw met auto's. Het resultaat is meer ruimtebeslag en hogere kosten om al die infrastructuur te onderhouden.

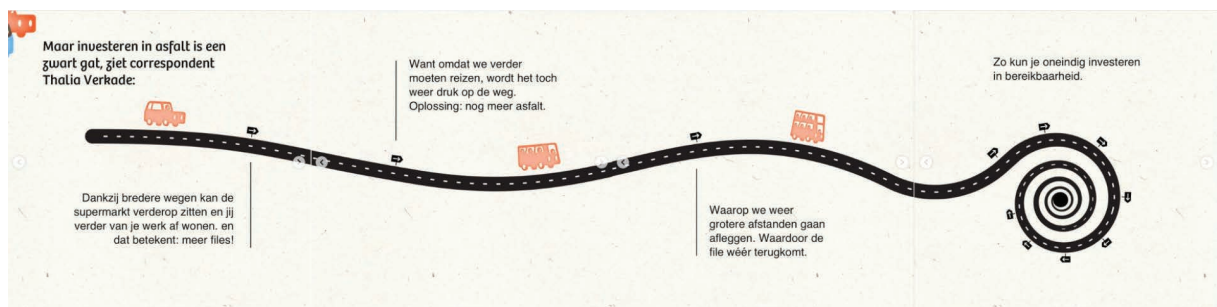
... en dat is nefast voor het draagvlak

Enkel investeren in méér, betekent veel tijd en middelen investeren, om daarna vast te stellen dat de doelstellingen moeilijk te behalen zijn. Als de transitie naar duurzame mobiliteit te traag gaat én te veel geld kost, is dat nefast voor het draagvlak onder de bevolking.

... want dat is haalbaar noch betaalbaar

Het aanleggen van nieuwe infrastructuur (voor alle vervoersmodi) gaat steeds gepaard met lange planprocessen en procedurele onzekerheden. En dit is nu net wat we ons niet kunnen permitteren. Onze doelstellingen laten niet toe om eerst **veel tijd en budget te verliezen** aan lange planprocessen.

Zetten we enkel in op het vernieuwen van infrastructuur, dan verliezen we veel tijd en middelen.



De oneindige investering in bereikbaarheid. bron: "Het recht van de snelste"

Enkel investeren in méér fietsinfrastructuur en méér openbaar vervoer betekent niet automatisch minder autoverplaatsingen. De keuze om te voet, met de fiets of met het openbaar vervoer te gaan, moet ontegensprekelijk interessanter worden dan de wagen. Door enkel méér en betere fiets- en OV-infrastructuur aan te leggen, zal de doelstelling van '60% duurzame verplaatsingen' niet worden gehaald. Ook **maatregelen die zorgen voor minder autoverkeer**, zijn noodzakelijk.

Er is vandaag al zoveel bruikbare infrastructuur in onze vervoerregio. De vraag is eenvoudig: aan welke modus wijzen we ze toe? **De rol van onze infrastructuur herdenken**, kan ons veel tijd en middelen besparen en ervoor zorgen dat het regionaal mobiliteitsplan snel tastbaar is op het terrein. Het voorbeeld van "de bus in de autofile" maakt het concreet. Aantrekkelijk en goed openbaar vervoer vereist een gegarandeerde doorstroming. Willen we dat ons openbaar vervoer niet meer mee in de autofile staat, dan zal de huidige auto-infrastructuur ingezet moeten worden om ons openbaar vervoer beter te maken. Zo'n maatregel is een win-win voor onze doelstelling.

De vervoerregio kiest zowel voor méér (duurzame modi), als voor minder (niet-duurzame modi).

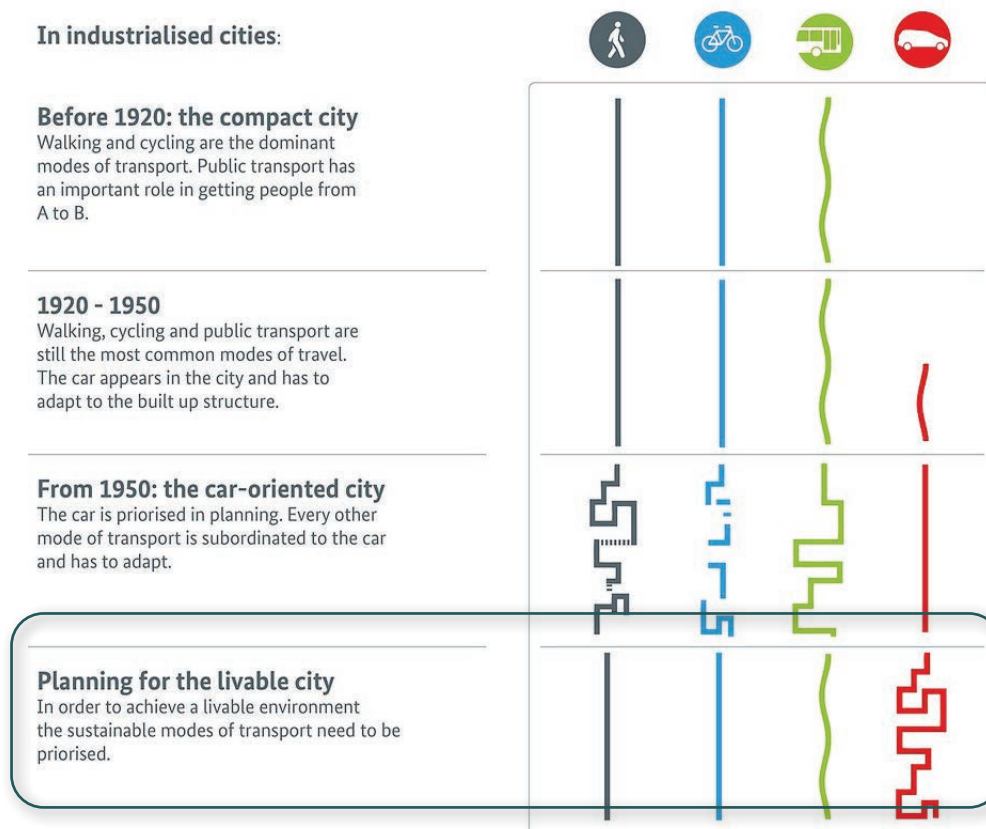
Het ene kan niet zonder het andere.

6.3 NAAR EEN CONCRETE AANPAK

De vervoerregio zet een visie op de gewenste mobiliteit uit en koppelt hieraan netwerken voor OV, fiets, auto, hoppins en vracht/logistiek. Hoe ontwerpen we die netwerken, zodat onze visie ook op het terrein werkelijkheid wordt? Gelukkig begint de vervoerregio hier niet van een wit blad.

Netwerken ontwerpen volgens het model van Kopenhagen

Het basisprincipe is zeer eenvoudig: om een aangename, aantrekkelijke omgeving te bekommen, krijgen duurzame modi voorrang. De voetganger en de fietser bewegen zich zo kort, vlot en veilig mogelijk van A naar B. Ook het openbaar vervoer bereikt zijn bestemming vlot. De wagen bereikt zijn bestemming eveneens, maar niet via de kortst mogelijke weg.



A short history of traffic engineering. Illustration based on: Colville-Andersen (2018, p.148), Copenhagenize - The Definitive Guide to Global Bicycle Urbanism, Washington DC. Island Press.

De vervoerregio wil méér...

... méér keuze voor de fietsers

Het fietsnetwerk vertrekt vanuit het gebruikersperspectief. Fietsers moeten kunnen kiezen hoe en waar ze fietsen. Het resultaat is een **meerlagig fietsnetwerk** met drie belangrijke lagen. De focus in onze visie voor het fietsnetwerk gaat niet enkel uit naar snelheid en doorstroming. Ook langzame fietsers die veiligheid, comfort en rust wensen, worden bediend. Deze lagen staan niet op zichzelf, maar interageren en versterken elkaar zelfs.

- Een laag die focust op **snelheid** over grotere afstanden;
- Een laag die fietsers vooral via de **kortste weg** veilig wil verbinden met omliggende kernen en attractoren;
- Een laag die fietsers de mogelijkheid biedt om veilig via de **meest aangename route** te rijden.

In alle lagen heeft de veiligheid van de fietser prioriteit.

... méér en vlotter openbaar vervoer

Een performante, betrouwbare ruggengraat van hoogwaardig openbaar vervoer – trein, lightrail, tram of bus – vervoert reizigers op een **vlotte manier**, op **frequente en stipte tijdstippen** en met opperbest **comfort** doorheen de regio. In aangename, goed uitgeruste knooppunten stappen ze makkelijk en vlot over op een tram, bus, shuttle of deelfiets waarmee ze in een mum van tijd de last mile tot aan de deur van hun bestemming overbruggen. Hoogwaardig openbaar vervoer als het middel bij uitstek voor onze regionale verplaatsingen.

... vlottere doorstroming op de hoofdwegen

De vervoerregio onderschrijft dat een vlottere doorstroming op de hoofdwegen voor het **auto- en vrachtverkeer** noodzakelijk is om sluiproutes doorheen autoluwe mazen minder aantrekkelijk te maken.

... méér duurzame transportmodi

Niet alleen reizigers, maar ook goederen worden vlotter, sneller én duurzamer vervoerd. Aan **efficiënte logistieke hubs** bundelt de vervoerregio de vrachtstromen van haar florerende bedrijven en industrie. Op deze hubs komen spoor, waterweg en snelweg samen, zodat overslag naar duurzame vervoerswijzen eenvoudiger en efficiënter wordt. Een sterk netwerk van **sporen en binnenvaart** biedt een waaier van mogelijkheden voor logistiek vervoer doorheen de regio en het land.

De vervoerregio wil minder...

... minder autoverplaatsingen

Om onze doelstellingen te realiseren, stelt de vervoerregio een autonetwerk voor waarbij de autobestuurder zijn of haar bestemming nog steeds **overal kan bereiken**, maar wel zal moeten **omrijden** en/of de **snelheid verlagen**, als het vertrekpunt of de bestemming in een autoluwe maas ligt.

Zo wordt het voor de gebruiker interessanter om te kiezen voor de fiets of het openbaar vervoer.

... minder doorgaand auto- en vrachtverkeer in de kernen

Doorgaand auto- en vrachtverkeer wordt **langs de verbindingswegen** van het hoofd- en dragend wegennet geleid. Die vormen samen robuuste rasters in de regio waar auto's en vrachtwagens op een logische manier hun weg kunnen vinden, met een minimum aan overlast voor woonomgevingen. Binnen die rasters van verbindingswegen ontstaan 'interlokale mazen', waar we het doorgaand verkeer willen beperken. De **mazen worden autoluwe gebieden**, waar wegen en pleinen niet op maat van de auto, maar op maat van de mens worden ingericht. Het is in die mazen dat we collectief vertragen en onszelf terug centraal plaatsen.

Gerichte maatregelen ontraden het doorgaand verkeer in autoluwe woonomgevingen, zonder daarbij lokaal verkeer te bannen. Zo creëren we vrijheid en kansen voor **langzame én actieve verplaatsingen**. Voetgangers zijn de maatstaf in onze kernen en woonbuurten. Zij verplaatsen zich veilig en comfortabel. Fietsers bewegen zich vrij doorheen de maas van kern tot kern via veilige fietspaden langs lokale wegen of via autoluwe kwaliteitsfietsroutes. Die vormen samen een fijnmazig en divers fietsnetwerk langsheen comfortabele trajecten en aantrekkelijke landschappen.

... minder aandeel voor auto en vracht bij infrastructuurinvesteringen

Wanneer in de toekomst investeringsbudgetten voor infrastructuur worden vrijgemaakt, gaat daarvan (ten opzichte van vandaag) een groter aandeel naar openbaar vervoer en fiets. Het budget voor investeringen in duurzame modi is vandaag te laag om de doelstellingen te behalen.

De meer-en-minder-aanpak wordt verder vertaald in het mazenverhaal. Dat vormt op haar beurt de basis voor de strategieën en netwerken in het regionaal mobiliteitsplan.

7

MAZENVERHAAL

In vervoerregio Gent willen we samen bouwen aan vlotte, aangename en duurzame mobiliteit. Om dit te realiseren, hebben we een duidelijk en geïntegreerd concept voor ogen: het ‘mazenverhaal’.

In de grote mazen van het autonetwerk creëren we ruimte voor voetgangers, fietsers en openbaar vervoer, en zetten we in op ontmoeting en beleving.

Dit is samen met de meer-en-minder-aanpak de basisfilosofie voor mobiliteit in onze regio. De strategieën in Deel III bouwen hier op verder.

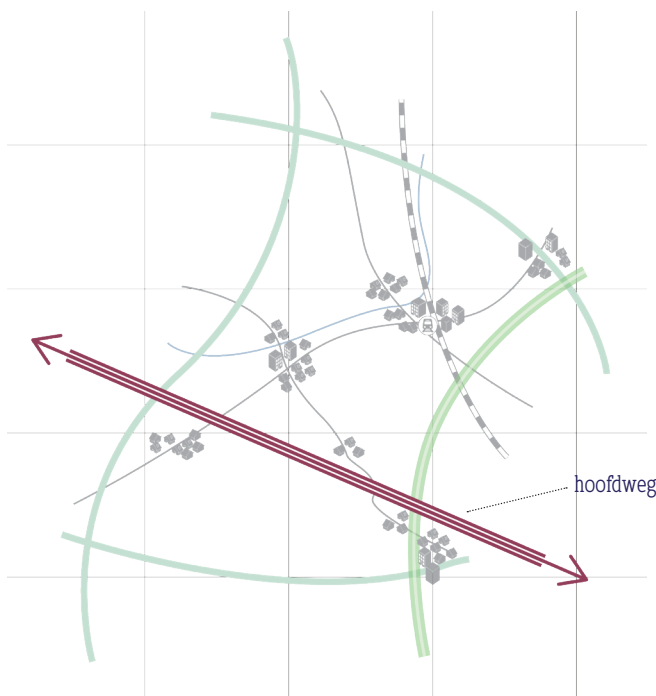
7.1 MAZEN IN HET NET VAN VERBINDENDE WEGEN

Om onze meer-en-minder-aanpak te realiseren op het terrein, wensen we een robuust wegennet voor bovenlokaal verkeer uit te bouwen, ruimte te creëren op de locaties waar we wonen, werken, naar school gaan, ... Kortom, we willen aangename ruimte creëren om te leven.

Deze twee aspecten, het robuust wegennet en het vrijmaken van ruimte op mensenmaat, komen samen in het 'mazenverhaal'. In dit overkoepelend kader komen

mobiliteit en ruimte samen en worden de verschillende strategieën gecombineerd (zie verder, Deel III).

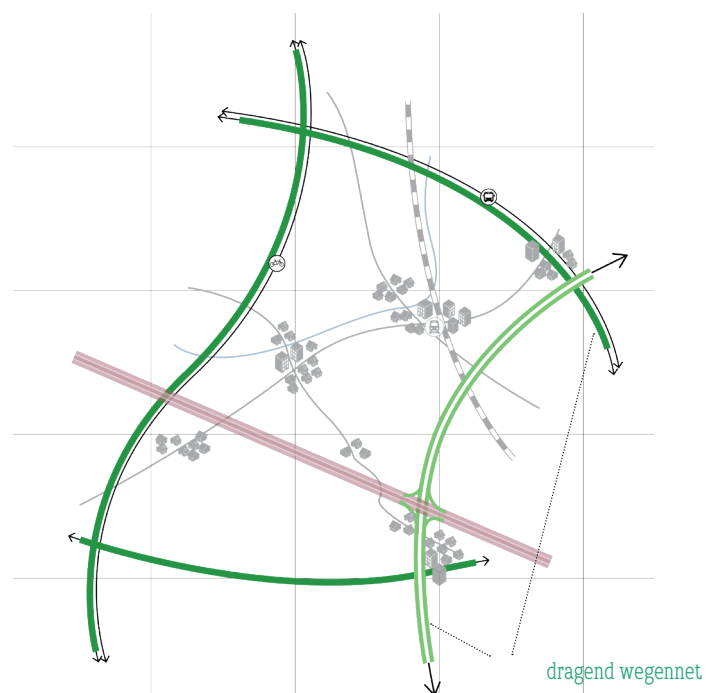
Een robuust wegennet voor bovenlokaal verkeer



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.

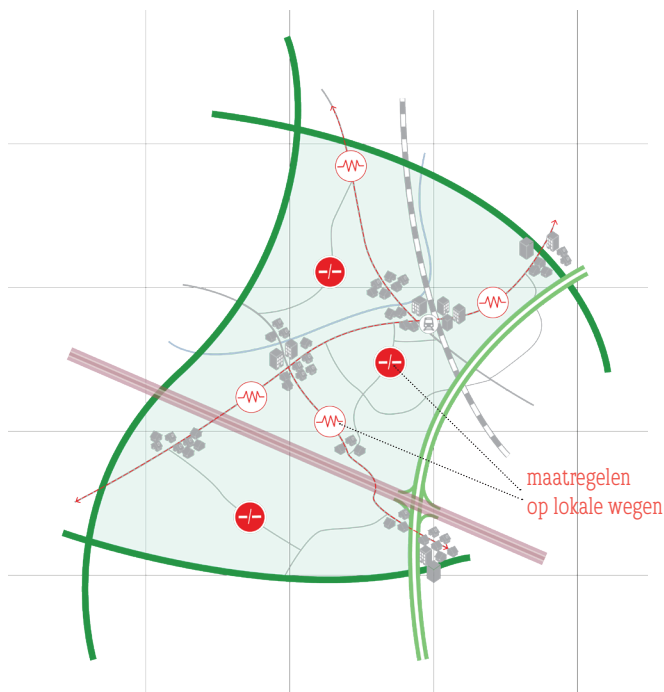
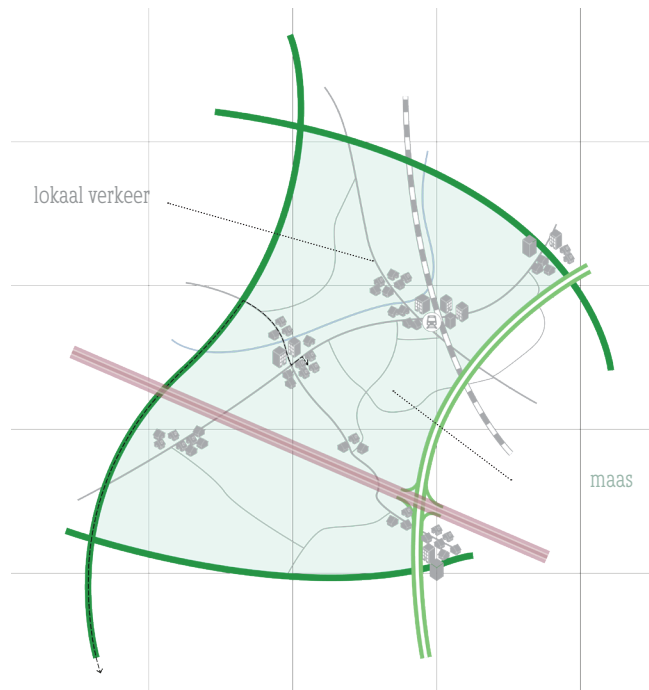
We kanaliseren het (inter)nationaal en interregionaal verkeer op de hoofdwegen.



Enkel lokaal verkeer in de mazen van het wegennet

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.



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.

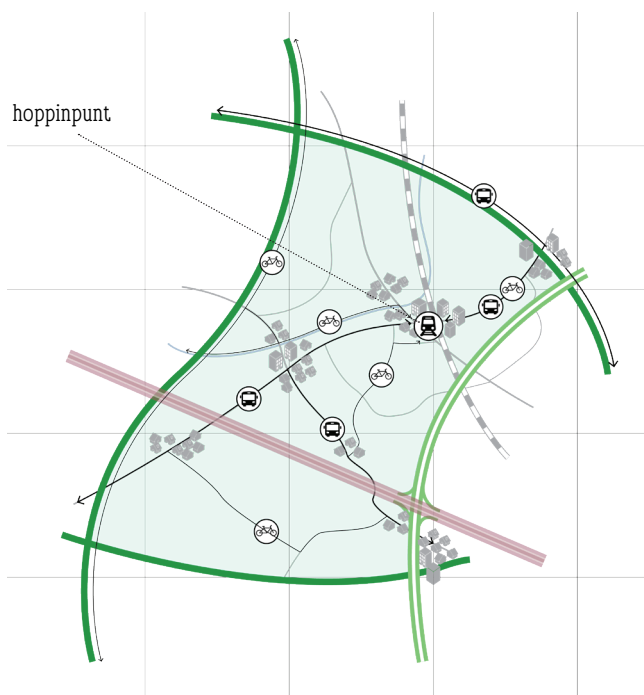
Aan de rand van de maas **kunnen** (micro)hubs duurzame beleving van kernen en wijken mogelijk maken.

We creëren een robuust wegennet voor bovenlokaal auto- en vrachtverkeer. Enkel lokaal verkeer gebruikt de wegen in de mazen.

We laten onveilig en hinderlijk sluipverkeer niet meer door de mazen van het net glippen.

7.2 MAZEN OP MENSENMAAT

Meer ruimte voor duurzame verplaatsingen, ontmoeting en beleving



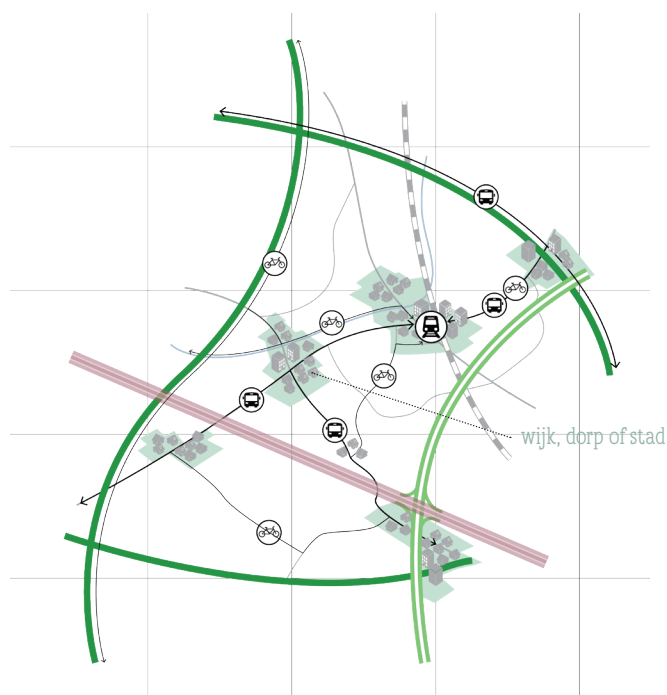
Het doorgaand verkeer houden we buiten de maas. Zo komt binnen de maas een zee aan ruimte vrij.

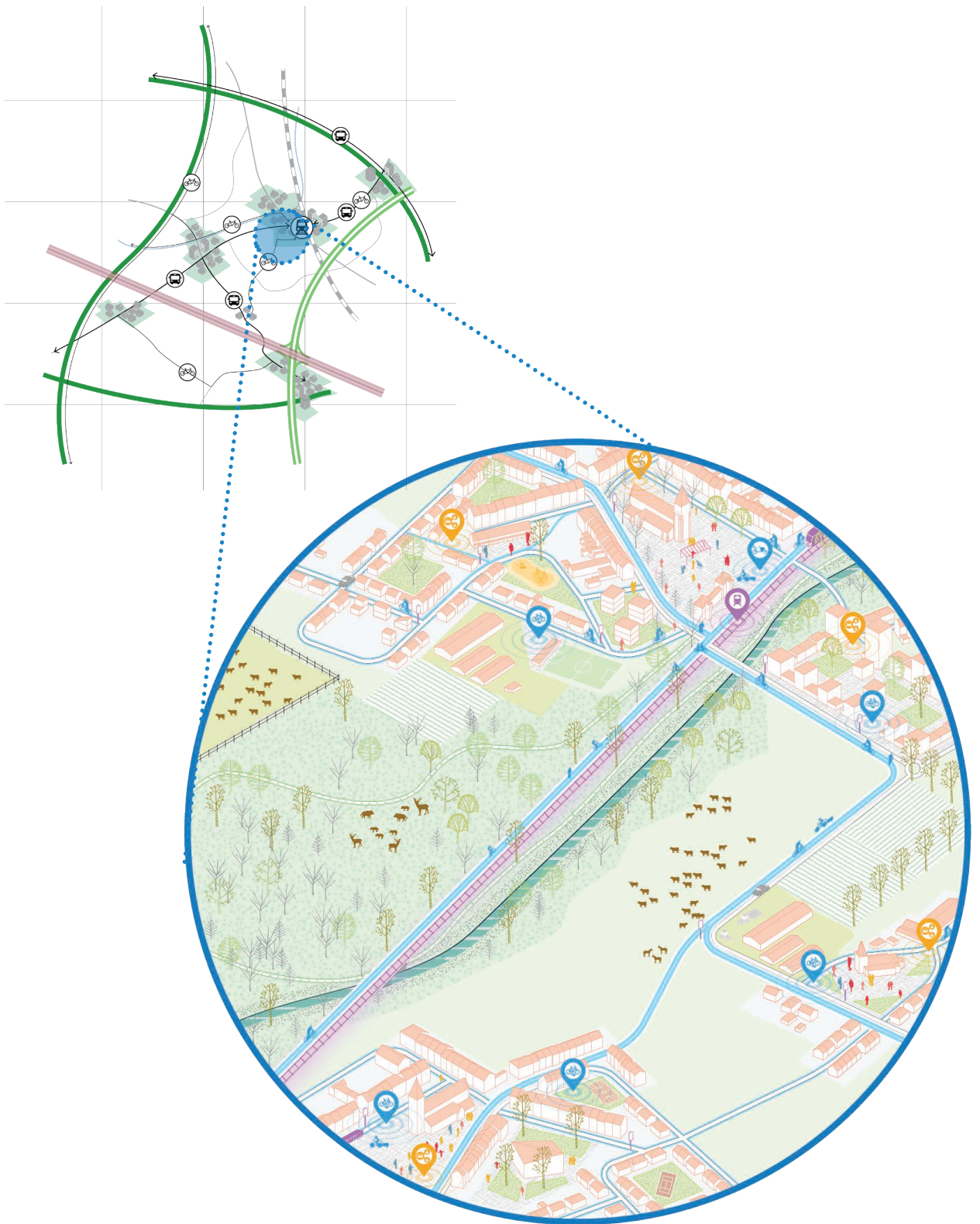
Korte verplaatsingen te voet of met de fiets worden veiliger en eenvoudiger.

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

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.**

"Stel, we zijn 2030 en u bent Minister van Mobiliteit. U mag een prijs uitreiken aan vervoerregio Gent. Hoe zou uw speech klinken?"

Zo luidde één van de opdrachten voor de bewoners die deelnamen aan de mobiliteitscafés. Op deze pagina's leest u een compilatie van hun creativiteit.

Beste medeburgers,

Ik ben zeer blij om iedereen hier van harte te verwelkomen.

We zetten ons met z'n allen in voor duurzame mobiliteit in onze regio. Wij zijn van onze kant heel erg fier dat de opgelegde ambities die we indertijd hebben besproken - weten jullie nog in 2022 - dat die meer dan behaald zijn. Stel u voor mensen, wij haalden nipt zelfs nu al onze ambities voor 2050.

Met ons nieuwe mobiliteitsplan gebaseerd op het mazenverhaal, realiseren we eigenlijk waren we al decennialang van dromen. Minder verkeer binnen de mazen zorgt voor meer veilige ruimte om te bewegen.

We maken er écht opnieuw een leefbare regio van.

Waar zachte weggebruikers, kinderen en ouderen de ruimte krijgen die ze verdienen.

De verminderde verkeersdruk binnen de maas zorgt logischerwijze voor een gezondere leefomgeving. Het weren van de het doorgaand verkeer zorgt niet voor een grotere congestie op de hoofdwegen.

Waarom?

Omdat we volop inzetten op het stimuleren van de fiets, te voet

en het openbaar vervoer, gekoppeld aan lokale hubs. Maar ook het logistiek vervoer per spoor en over het water, gecombineerd met lokale elektrische bestelwagens zorgen voor een ongezien verbetering van de luchtkwaliteit en verkeersveiligheid binnen de maas.

We zorgen voor een inclusieve mobiliteit, dus voor Iedereen. Ook bijvoorbeeld voor de minder mobiele. Zij kunnen van een vlotte mobiliteit blijven genieten door de specifieke regelingen die we getroffen hebben voor diensten die speciaal zijn afgestemd en die dus binnen de mazen kunnen blijven opereren, zoals voordien. We richten bovendien de ruimte zo in dat het laten staan van de auto een vanzelfsprekendheid is geworden.

Ik sta hier vooral om jullie te bedanken, burgers. Beste mensen, ik denk dat jullie het allemaal met mij eens zijn. Wij hebben met het regionaal mobiliteitsplan zeer goed werk geleverd en wij zijn erin geslaagd om een prachtig resultaat te verwezenlijken.

Beste inwoners van vervoerregio Gent, van harte proficiat met jullie welverdiende prijs.

DEEL III – BELEIDSSCENARIO

8

STRATEGIEËN

In dit hoofdstuk wordt de geïntegreerde visie (de meer-en-minder-aanpak en het mazenverhaal) verder uitgewerkt. Er zijn zes thematische strategieën: openbaar vervoer, fiets, knopen, auto, logistiek en ruimte.

Omdat het een en-en-verhaal is, focust een zevende, minstens even cruciale, strategie op enkele horizontale thema's zoals gedrag, parkeren, verkeersveiligheid en innovatie.



8.1 OV | OPENBAAR VERVOER ALS RUGGENGRAAT VAN ONZE REGIO

Het openbaar vervoernetwerk vormt de regionale ruggengraat van de vervoerregio en omvat een dragend regionaal samenhangend vervoerssysteem met vlotte, betrouwbare en comfortabele verbindingen geënt op sterke (inter)regionale en lokale knopen. Het OV-netwerk is samengesteld uit verschillende lagen, die binnen dezelfde netwerklogica elk hun eigen functie hebben. Het toekomstig OV-netwerk bouwt verder op het Nieuw Openbaarvervoerplan 2021, bestaande uit kernnet (KN), aanvullend net(AN) en Vervoer op Maat.

Op internationaal en interregionaal niveau zorgen de IC-verbindingen voor snelle en directe verbindingen met internationale en interregionale knopen en garanderen ze snelle relaties met grote en kleine steden. Op regionaal niveau is het OV-netwerk opgebouwd uit drie pijlers. De eerste pijler betreft het uitbouwen van het openbaar vervoer daar waar de grootste verplaatsingstromen zijn en waar er een hoge OV potentie is (via spoor en kernnet A). Dit omvat:

- Het opwaarderen en uitbreiden van het S-net, het gewestelijk voorstadstreinnet.
- Naast het S-net zijn er interstedelijke verbindingen met belangrijk potentieel waarvoor een interstedelijk HOV naar voor geschoven wordt. Een HOV betekent hoogwaardig openbaar vervoer met een hoge frequentie en vlotte doorstroming.
- Tot slot wordt er een HOV-stadsnetwerk uitgebouwd. Dit omvat zowel het verlengen van tramlijnen als het realiseren van nieuwe HOV lijnen tot in de randgemeenten rond Gent met de focus op een hogere frequentie en vlotte doorstroming.

Als tweede en derde pijler ligt de focus op het verbinden van de economische polen met regionale knooppunten enerzijds en het verbinden van grote kernen en attractiepolen met nabijgelegen knooppunten anderzijds. Dit om een optimale ontsluiting met het openbaar vervoer te garanderen.

8.1.1 Uitgangspunten

Enkel door een concurrentieel openbaar vervoer uit te bouwen ten opzichte van de wagen, in termen van snelheid, betrouwbaarheid en comfort, kunnen we onze ambitie van een duurzame modal split van 60% tegen 2040 waarmaken. Een daling van het aantal autoverplaatsingen komt daarbij ook de verkeersveiligheid en omgevingskwaliteit ten goede.

Een complementair gelaagd OV-netwerk is daarbij structurerend voor de ruimtelijke invulling.

Het gelaagd openbaar vervoernetwerk in de Vervoerregio Gent bestaat uit 4 schaalniveau's met elk een eigen netwerklogica in relatie met de bijhorende verplaatsingsafstand en -snelheid.



Het **internationaal netwerk** omvat de verbinding van VVR Gent via het spoor met Noord-West Europa.



Het **interregionaal netwerk** zorgt voor directe intergewestelijke en interregionale verbindingen tussen interregionale knopen via het **spoor**.



Het **regionaal netwerk** verbindt de groot- en klein stedelijke gebieden en attractiepolen en regionale knopen binnen de VVR.

- > voorstedelijke spoornet: S-net
- > interstedelijk HOV-netwerk
- > stedelijk HOV-netwerk
- > Basis OV-netwerk - KN A



Het **lokaal netwerk** ontsluit middelgrote en kleinere kernen en voorzieningen binnen de VVR naar het regionale netwerk.

- > Basis OV-netwerk - KN-AN-FN
- > Vervoer op Maat

Internationaal netwerk - trein

Het station Gent-Sint-Pieters vormt het internationale knooppunt binnen de Vervoerregio Gent. Hier halteren (snelle en) directe treinen naar Antwerpen Centraal, Brussel Zuid, Brussels Airport en Lille.

Via Antwerpen Centraal zijn er snelle, internationale verbindingen naar Amsterdam, Rotterdam en Schiphol. Via Brussel-Zuid zijn er ook snelle, internationale verbindingen met diverse steden in Duitsland en Frankrijk, naar Luxemburg in het Groothertogdom en naar Londen.

Via Lille zijn er internationale verbindingen met diverse steden in Frankrijk en naar Londen.

Met de hogesnelheidstrein kan er bovendien snel, comfortabel en milieuvriendelijk gereisd worden.

Inzetten op het verhogen van frequenties en verbeteren van bestaande aansluitingen is nodig. Zo leidt een snellere treinverbinding van Gent naar Antwerpen tot een snellere reisroute vanuit Gent richting Amsterdam of Schiphol. Daarnaast is er voor de treinverbinding Gent – Lille een rechtstreekse verbinding wenselijk aan een hogere snelheid. Ook het verbeteren van de aansluitingen op vliegvelden in o.m. Brussels Airport en Charleroi is voor de internationale verbindingen van groot belang.

Globaal streeft de vervoerregio naar het verbeteren van zowel de directheid en frequentie als van de amplitude op de directe verbindingen tussen internationale knooppunten. Verdere afstemming met andere vervoerregio's en de federale overheid is hier nodig.

Interregionaal netwerk - trein

Binnen het interregionaal netwerk zijn eveneens de snelle en directe treinverbindingen met de grootstedelijke gebieden Antwerpen en Brussel van belang. Om de reistijd naar Antwerpen te verkleinen, zal een aanpassing van de infrastructuur noodzakelijk zijn.

Daarnaast zijn snelle en directe treinverbindingen met de regionaalstedelijke gebieden Brugge, Kortrijk, Mechelen, Aalst en Sint-Niklaas van belang. Het regionaalstedelijke gebied Roeselare heeft een indirecte treinverbinding via Lichtervelde, Brugge of Kortrijk.

Op de spoorcorridors 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 is voor de interregionale treinen van en naar de vervoerregio een frequentie van 2x tot 4x per uur gewenst. Het aantal interregionale treinen is mede afhankelijk van de afstemming met regionale treinen. De frequenties worden steeds bekeken in functie van de vraag en de rijpadcapaciteiten die voorhanden zijn.

Globaal streeft de vervoerregio naar het verbeteren van zowel de directheid en frequentie als van de amplitude op de interregionale treinverbindingen. Verdere afstemming met andere vervoerregio's en de federale overheid is hier nodig.



Foto: Jeroen Willems

Regionaal netwerk

Binnen de Vervoerregio is een kwaliteitssprong van het regionale OV-netwerk absoluut noodzakelijk om de doelstellingen te realiseren. De Vervoerregio Gent zet daarom in op de ontwikkeling van een dragend regionaal samenhangend vervoersysteem met snelle, frequente en comfortabele openbaar vervoerverbindingen. Dit kwaliteitsnetwerk biedt de reiziger garanties in termen van snelheid, betrouwbaarheid, aansluitingen en aanvullende diensten op knooppunten. Dit omvat ook een duidelijk en leesbaar vervoersysteem, bijvoorbeeld via herkenbare voertuigen.

Centraal daarbij staan drie pijlers:

1. het uitbouwen van een regionale ruggengraat om een hoge mobiliteitsproductie & OV-potentie op te vangen. Dit omvat een structurerend interstedelijk netwerk bestaande uit
 - a. een **regionaal voorstedelijk spoornet: S-net**
 - b. een **interstedelijk HOV-netwerk**
 - c. een **HOV stadsnet**
2. het **verbinden van economische polen en (inter)regionale knopen** om de multimodale bereikbaarheid te faciliteren van tewerkstellingsplekken ikv woon-werkverkeer
 - a. grootschalig openbaar vervoer naar bedrijventerreinen waar het autogebruik ontmoedigd wordt
 - b. beperktere bediening met openbaar of collectief vervoer naar autogerichte bedrijventerreinen voor werknemers zonder auto
3. het fijnmazig bundelen van stromen ter **ontsluiting van de grootste kernen** met de meest nabije (inter)regionale OV-knoop binnen de regio

“Stiptheid en betrouwbaarheid zijn heel belangrijk, maar eenmaal je met een hogere frequentie zit, wordt dat minder belangrijk. Dan ga je gewoon naar de halte en neemt de eerstvolgende bus of tram...”

- Mobiliteitscafés april-mei 2022

a. Uitbouw van regionaal voorstedelijk spoornet: S-net

De vervoerregio wil, samen met NMBS, inzetten op het verder uitbouwen van het voorstadsnetwerk rond Gent en het versterken van regionale treinverbindingen tot circa 30 km rond de stad.

Op de corridors naar Aalter, Eeklo, Lokeren, Dendermonde, Aalst, Zottegem-Geraardsbergen, Oudenaarde, Deinze en Zelzate zijn frequenties van 2x per uur in dal en 4x per uur in de spits op termijn wenselijk, in functie van de vraag en de rijpadcapaciteiten die voorhanden zijn. Waar de capaciteit onvoldoende is, is onderzoek nodig naar het verhogen ervan.

Naast deze voorstadsverbindingen maken ook interregionale verbindingen deel uit van het totaal aanbod. Een goede afstemming per corridor tussen de verschillende niveaus van dit aanbod en met de naburige vervoerregio's is nodig.

Voor de verbinding Gent - Zelzate - Terneuzen is een haalbaarheidsstudie lopende waarbij personenvervoer via spoor (L204 of L55) of via HOV onderzocht worden. Alsook voor de opwaardering van spoorlijn 58 en een mogelijke verlenging van station Eeklo tot station Maldegem via spoor of via HOV is een externe studie lopende. Binnen beide studies worden de mogelijkheden tot het (her)openen van stations bekeken.

Naast de nieuwe treinverbindingen, het verhogen van de capaciteit op alle verbindingen en het opwaarderen van de betreffende stationsomgevingen wordt de mogelijkheid tot het (her)openen van bijkomende stations langs bestaande spoorlijnen onderzocht.

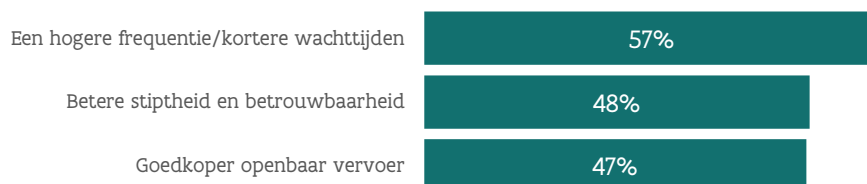
Uit de doorrekeningen blijken volgende stations in eerste instantie potentieel te hebben en is verder onderzoek aangewezen met betrekking tot haalbaarheid:

- station Olsene
- station Muide
- station Oostakker/Destelbergen
- station The Loop

Station Gent-Sint-Pieters en station Gent Dampoort vormen de hoofdknopen in dit voorstadsnetwerk.

Burgerbevraging januari 2022:

Welke beleidskeuzes zouden de meeste impact hebben om voor het openbaar vervoer als vervoersmiddel te kiezen? Duid hieronder uw top 3 aan.



b. Uitbouw van regionaal interstedelijk HOV-net

Waar de vervoervraag lager is en om belangrijke kernen met elkaar te verbinden, worden HOV-verbindingen aangeboden.

Naast de radiale verbindingen zijn er een aantal tangentiële relaties waar de haalbaarheid van een

*Hoogwaardig openbaar vervoer, afgekort HOV, streeft naar hoge eisen op het gebied van doorstroming (snelheid, betrouwbaarheid en efficiëntie). Andere kenmerken zijn hoge frequentie, comfortvoorziening en reisinformatie bij zowel de haltes als in het voertuig. Bij HOV wordt ook de uitstraling erg belangrijk gevonden om de herkenbaarheid van het totale vervoersconcept voor de reiziger duidelijk te maken.
HOV kan zowel per spoor als via de weg.*

HOV-as nader dient onderzocht te worden. Voor een aantal is dit een relatie die significant is maar waar het openbaar vervoer heden een laag aandeel heeft. Een HOV-verbinding kan hierbij de sleutel zijn om in concurrentie te gaan met de wagen. Een HOV corridor zorgt voor directere verbindingen tussen kernen met kortere reistijden op deze relaties.

Eenzijds zijn er de regionale tangentiële relaties: Zelzate – Eeklo, Eeklo – Maldegem en Maldegem – Aalter in het westen en Wachtebeke - Beervelde - Laarne - Wetteren in het oosten. Anderzijds zijn er een aantal tangentiële relaties op grootstedelijk niveau zoals de R4 met in het bijzonder de Zuidelijke mozaïek ten zuiden van Gent en op niveau van de haven: Lovendegem - Evergem - Zelzate, Zelzate - Evergem - Gent (westzijde kanaal).

Uit de doorrekeningen blijken 2 interstedelijke HOV-assen duidelijk potentieel aan te trekken en is verder onderzoek aangewezen met betrekking tot haalbaarheid:

- HOV-as Zelzate - Eeklo
- HOV-as Zelzate - Beervelde station - Wetteren
- De HOV-as Gent - Zelzate - Terneuzen, via weg of spoor (zie hoger) heeft ook potentieel en maakt reeds onderdeel uit van een haalbaarheidsstudie.
- Ook voor de verbinding Maldegem - Eeklo is er potentieel maar wordt dit in een haalbaarheidsstudie bestudeerd.
- De verbinding Maldegem - Aalter wordt niet weerhouden als interstedelijk HOV maar dient wel geoptimaliseerd te worden binnen het basis OV-netwerk tot een reguliere lijn (KN of AN).

- De verbinding Zomergem - Gent centrum wordt niet weerhouden als interstedelijk HOV maar dient wel geoptimaliseerd te worden binnen het basis OV-netwerk in termen van extra haltes en doorstroming.

Streeffrequentie van de HOV-verbindingen is afhankelijk van de vervoersvraag, die op zijn beurt weer in belangrijke mate door de grootte van kernen en aanwezige attractoren wordt bepaald. Er wordt gestreefd naar minimaal een frequentie van 4x per uur in de spits. Voor de snelheid is de concurrentiepositie van het HOV met de wagen belangrijk: het HOV moet een snellere bediening aanbieden dan met de wagen (binnen de geldende snelheidslimiet). Er wordt gestreefd naar commerciële snelheden van 20 km/u in centrumzones en 40 km/u daarbuiten, of 75% van de snelheidslimiet.

Daarnaast is hoge mate van betrouwbaarheid en efficiëntie van de bus cruciaal voor een aantrekkelijke dienstverlening. Betrouwbaarheid¹ is de bepalende maat voor stiptheid. Hoe hoger de score, hoe minder fluctuatie in rijtijden. Efficiëntie¹ bepaalt hoe goed de best mogelijke rijtijd wordt benaderd, rekening houdend met omgevingsfactoren. Hoe hoger die score, hoe efficiënter de middelen ingezet worden. Conform het uitvoeringsbesluit kernnet en aanvullend net is de streefwaarde voor betrouwbaarheid en efficiëntie 85% binnen de steden en 90% buiten de steden.

Essentieel is hierbij ook de kwaliteit van de overstappen tussen een frequente HOV-verbinding (tram of bus) op minder frequente buslijnen.

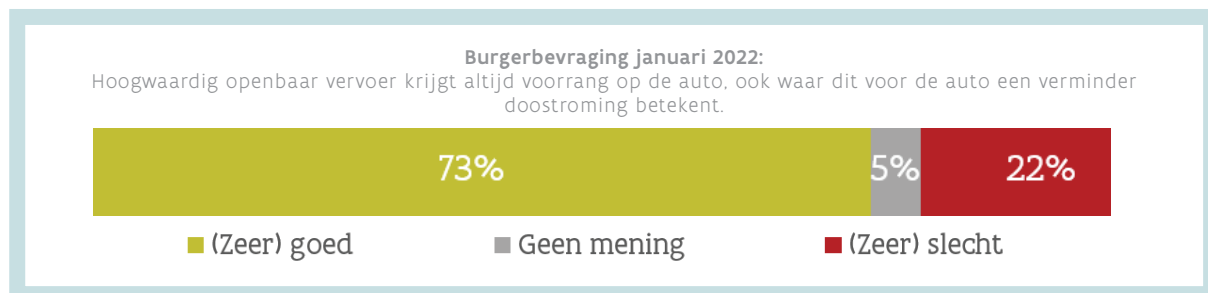
¹ Definities van betrouwbaarheid en efficiëntie (bron: Besluit Vlaamse Regering):

De betrouwbaarheid (%) is de gemiddelde rijtijd binnen een spitsstijdblok gedeeld door het 90-percentiel van de rijtijden binnen dat spitsstijdblok. Deze worden berekend aan de hand van de doorkomsttijden van voertuigen aan de haltes.

De efficiëntie (%) is de gemiddelde rijtijd tijdens het beste tijdblok, in casu het tijdblok met de laagste gemiddelde rijtijd, gedeeld door de gemiddelde rijtijd per spitsstijdblok. Deze worden berekend aan de hand van de doorkomsttijden van voertuigen aan de haltes.

De spitsstijdblokken zijn de volgende: van 7 uur tot 9 uur en van 15.30 uur tot 18 uur. De overige tijdsblokken zijn de volgende: van 0 uur tot 7 uur, van 9 uur tot 15.30u, van 18 uur tot 19.30 uur en van 19.30 uur tot 24 uur.

De meetperiode om de betrouwbaarheid en de efficiëntie te berekenen bedraagt twee maanden tijdens een schoolperiode.



c. Stedelijk HOV-net

Aanvullend op het interstedelijk netwerk wordt er binnen de vervoerregio ingezet op een stedelijk HOV-net bestaande uit tramassen met mogelijke verlengingen en een aantal nieuwe HOV-corridors. Daarbij worden de randgemeenten snel en direct verbonden met knooppunten in en aan de rand van de stad.

In de randgemeenten vormen de 'eindhalthes' waar mogelijk een overstapknoop met aansluiting op het basis streeknet en Vervoer op Maat. Langsheen de HOV-corridors worden P&R-locaties geïntegreerd, in bijzonder nabij op- en afritten van hoofdwegen.

Het stedelijk HOV-net beslaat minimaal het grootstedelijk gebied. Het gaat om volgende corridors tot een randgemeente die heden gekenmerkt worden door een streeklijn en/of stadlijn (niet-limitatieve lijst):

- 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

Elk van deze corridors sluit aan op een centraal knooppunt Gent Korenmarkt, Gent Dampoort, Gent Zuid of Gent Sint-Pieters.

De corridor Kortrijksesteenweg Sint-Denijs-Westrem is reeds vervat binnen de studie vertramming van lijn 7.

Binnen de studie 'Update Pegasus' worden de overige stedelijke HOV-corridors nader onderzocht. Voor deze stedelijke corridors, die heden KN A zijn,

wordt de HOV-verlenging vanuit het RMP gevraagd als aandachtspunt mee te nemen in deze studie (niet-limitatieve lijst):

- verlenging tram (KN A) Melle Leeuw - Melle station
- verlenging HOV Technologiepark - carpoolparking E17
- verlenging HOV Merelbeke - Gent-Zuid
- verlenging HOV Merelbeke - Gent-Sint-Pieters
- verlenging HOV Sint-Denijs-Westrem - Sint-Martens-Latem (hoppin De Vierschaar)

De gewenste frequenties op de stedelijke corridors is 6 tot 8 per uur. Voor de snelheid is de concurrentiepositie van het HOV met de wagen belangrijk: het HOV moet een snellere bediening aanbieden dan met de wagen (binnen de geldende snelheidslimiet). Er wordt gestreefd naar commerciële snelheden, ook tijdens de spits, van 20 km/u in centrumzones en 40 km/u daarbuiten (of 75% van de snelheidslimiet).

Daarnaast is hoge mate van betrouwbaarheid en efficiëntie van de bus cruciaal voor een aantrekkelijke dienstverlening. Betrouwbaarheid is de bepalende maat voor stiptheid. Hoe hoger de score, hoe minder fluctuatie in rijtijden. Efficiëntie bepaalt hoe goed de best mogelijke rijtijd wordt benaderd, rekening houdend met omgevingsfactoren. Hoe hoger die score, hoe efficiënter de middelen ingezet worden. Conform het uitvoeringsbesluit kernnet en aanvullend net is de streefwaarde voor betrouwbaarheid en efficiëntie 85% binnen de steden en 90% buiten de steden.

Om de gewenste commerciële snelheid, betrouwbaarheid en efficiëntie te halen is een gegarandeerde doorstroming noodzakelijk op de HOV-corridors. Dit uit zich in absolute prioriteit ter hoogte van kruispunten en meer ongelijkvloerse oplossingen en korte halteertijden.

Ook de halte-afstand is bepalend. Deze is echter mede-afhankelijk van de ligging van attractiepolen, de kruispunt dichtheid en verknopingen met onderliggende knopen.



Figuur: Type basis streek - stad (Bron: Groningen)

Lokaal netwerk

a. Basis OV-netwerk

Het basis-OV-netwerk is opgebouwd uit het kernnet (KN), het aanvullend net (AN) en Vervoer op Maat (VoM), met de netwerken zoals bepaald in het regionaal OV-plan (2021).

Het basis OV-netwerk zorgt via kernnetlijnen voor vlotte en betrouwbare verbindingen met het regionale netwerk. Dit omvat

- het verbinden van economische polen met (inter) regionale knopen om de multimodale bereikbaarheid van economische polen en tewerkstellingsplekken te faciliteren.
- het verbinden van de (grootste) kernen met de meest interessante en meest nabije (inter)regionale OV-knoop door het fijnmazige bundelen van stromen binnen de regio

In (kleinere) kernen die niet rechtstreeks aangesloten zijn op het regionaal netwerk (met name kernen in landelijk gebied) zorgen aanvullend netlijnen voor een vlotte en betrouwbare verbinding met het regionaal netwerk. Deze AN-lijnen vormen vaak tangenten en verbinden nabijgelegen kernen met elkaar en hebben een uitdrukkelijke feederfunctie.

Voor het basis-OV-netwerk blijven de ontwerpprincipes volgens basisbereikbaarheid zoals toegepast in het Nieuw Openbaar Vervoerplan 2021 van kracht. Evenals de regionale principes en criteria die als leidraad dienden, zoals geen concurrentie met NMBS of HOV-lijnen, vlotte doorstroming, efficiënte reisroute, gegarandeerd aansluiting aan treinstations, doordachte ontsluiting van bedrijven en attractiepolen, ruime amplitude avondbediening en verbinden van deelvallen, blijven belangrijk in het OV-plan 2030.

Tijdens de opmaak van het Nieuw Openbaar Vervoerplan 2021, werd gewerkt vanuit een budgetneutraal kader. Enkele verbindingen toonden dan wel potentieel, andere vormden een missing link in het OV-netwerk, maar konden telkens niet weerhouden worden.

Daarom dienen deze verbindingen binnen het OV-plan 2030 opgenomen te worden in relatie tot het versterken van het S-net, het interstedelijke en stedelijk HOV.

Het betreft in het algemeen:

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

Het betreft in het bijzonder (niet-limitatieve lijst):

- een frequentieverhoging op KN 50 Gent - Brugge
- een frequentieverhoging op KN 34 Wetteren - Gent
- een frequentieverhoging verbinding Evergem - Gent centrum
- een betere verbinding Sint-Laureins - Maldegem
- een betere verbinding Zevegem - eindhalte tram 2 in Zwijnaarde
- een betere verbinding Deinze centrum met

deelvallen Nevele/Landegem

- een betere verbinding noordkant station De Pinte naar de Stationsstraat
- een betere verbinding Lievegem - Landegem en/ of Aalter
- onderzoek potentieel lijn Aalter - Zomergem ikv leerlingen middelbaar onderwijs vanuit o.m. Bellem

Een gedetailleerd en toekomst robuust basis-OVnetwerk zal steeds uitgewerkt moeten worden in functie van en relatie tot de keuzes op hogere netwerken.

“Hogere frequentie en kortere wachttijden: niet alleen voor bussen, maar ook voor deelfietsen of deelwagens, zodat je kan overstappen van het ene op het andere vervoersmiddel en die elkaar vlot opvolgen om zich op die manier makkelijker in de regio te verplaatsen.”

- Mobiliteitscafés april-mei 2022

b. Vervoer op Maat

Het vervoer op maat (VOM) vormt de onderste volwaardige laag van het OV-systeem en kent zijn sterkte in de complementariteit met de hogere lagen. VOM kent een grote verscheidenheid variërend van vaste shuttlebus-lijnen tot een zeer flexibel, op vraag gestuurd aanbod en deelfietsen.

Deze systemen liggen aan de basis voor de bediening van minder ontsloten gebieden, volgend uit het landelijk karakter en lagere densiteit. Ook de ontsluiting van bedrijventerreinen naar regional of lokale knooppunten in de regio kunnen opgevangen worden door VOM.

In kader van het Nieuw Openbaar Vervoerplan 2021 werd een aanbod VOM uitgewerkt, dat in hoofdlijnen geënt is op de leidende principes VoM en complementair is aan het hogere net. De gebruikte methodologie, verfijnd op basis van de evaluaties van het gebruik, zal toegepast worden voor de optimalisatie van VOM in afstemming met het hogere OV-netwerk 2030 met als streefdoel een volwaardig en uitgebouwd OV-aanbod in 2030.

Naast de optimalisatie van het VOM aanbod uit het Nieuw Openbaar Vervoerplan 2021 is verder onderzoek nodig (niet-limitatieve lijst):

- onderzoek naar de **implementatie van deelwagens**

Binnen de vervoerregio bestaat reeds een ruim aanbod aan deelwagens. Dit uit zich ook in verschillende platformen, met een eigen abonnement en tarieven. Daarbij is er verschil in het aanbod en gebruik van deelwagens in landelijke dan wel in stedelijke gebieden. Deelwagens worden als een prominente pijler van het VOM meegenomen.

Het uitgangspunt is tegen 2030 voldoende aanbod in deelwagens te realiseren in de hele Vervoerregio (landelijk en stedelijk gebied), zonder dat er een overaanbod wordt gecreëerd. Deelsystemen kunnen op zeer flexibele manieren vervoersnoden op maat invullen en dienen bijgevolg complementair te zijn binnen het OV-netwerk.

- onderzoek naar **duurzame collectieve mobiliteitsoplossingen voor woon-werkverkeer**.

Door op grotere (regionale) schaal naar oplossingen te zoeken, kunnen sneller systemen en oplossingen geïmplementeerd worden die individuele bedrijven en/of bedrijvzones (met een te lage individuele vervoersvraag) niet alleen kunnen dragen. Door samen te werken kunnen de nodige middelen efficiënter ingezet worden en kan expertise gedeeld worden zodat win-winsituaties ontstaan. Anderzijds kunnen ook bedrijven en/of bedrijvzones zelf bijdragen door bv het aanbieden van deelfietsen aan werknemers.

Het uitgangspunt is opschalen van goede praktijkvoorbeelden zodat de werking actief wordt op niveau van de vervoerregio en waarbij de reeds opgedane expertise maximaal aangewend wordt. de (cfr Max Mobiel, mobiliteitscentrale SPITS, of een gelijkaardig systeem).



Figuur: Max Mobiel brengt mensen samen naar het werk (Bron: Max-mobiel.be)

- stimuleren van het **uittesten en opzetten van innovatieve technologieën** via proefprojecten bv introductie van zelfrijdend collectief vervoer

Sinds 2017 onderzoekt De Lijn de mogelijkheid voor het uitbouwen van een systeem van zelfrijdende shuttlebussen op verschillende locaties. Zo is er een proefproject samen met Brussels Airport Company uitgewerkt waarbij de shuttlebus een verbinding vormt tussen verder gelegen park&rides en de terminal van de luchthaven zelf.

Daarnaast zijn er private proefprojecten in Gent op de site AZ Maria Middelaars waarbij een elektrische zelfrijdende shuttle pendelt tussen de tramhalte en de ingang van het ziekenhuis. Alsook in Mechelen is er een proefproject in de industriezone Mechelen-Noord waarbij een elektrische zelfrijdende shuttle rond het terrein rijdt.

Dit zijn interessante initiatieven om kennis en expertise op te doen en verder op te schalen binnen het OV-netwerk. Vervoerregio Gent wil dergelijke initiatieven stimuleren door hier een kader voor te creëren om binnen de vervoerregio proefprojecten op te zetten.



Figuur: zelfrijdende shuttle De Lijn (Bron: Belga)

VOM is een steeds evoluerend systeem waarbij de lessen uit de eerste implementaties input geven voor het plan op lange termijn.

Openbaar vervoer via waterwegen

Vandaag is het openbaar vervoer via waterwegen in Vervoerregio Gent beperkt tot enkele veerboten. Er is een studie lopende die de haalbaarheid van de verdere uitbouw van openbaar vervoer via water (de 'waterbus') in de haven onderzoekt. De vervoerregio ondersteunt ook deze vervoerswijze voor openbaar vervoer.

8.1.2 Principes en kwaliteitseisen

Een gelaagd OV-netwerk wordt gekenmerkt door een aantal kwaliteitseisen per schaalniveau gelinkt aan exploitatie.

Interregionaal en regionaal OV-aanbod vraagt volgende kwaliteitseisen:

- snelheid: hoe vlotter hoe beter
- betrouwbaarheid: verschil gerealiseerde rijtijd versus geplande rijtijd
- efficiëntie: verschil tussen spitsrit en dalrit is minimaal
- frequentie: hoe frequenter hoe beter

Met name voor de regionale netwerken worden specifieke eisen opgesteld. Daarnaast zijn er verschillende elementen die van belang zijn voor het gehele OV-netwerk, ongeacht het niveau. De uitvoeringsbesluiten voor kernnet en aanvullend net leggen een aantal kwaliteitseisen vast. Deze eisen zijn voor Vervoerregio Gent de basis voor onderstaande tabel, aangevuld met eigen klemtonen en verwachtingen.

Commerciële snelheid en frequentie	<p>S-net</p> <ul style="list-style-type: none">• minimale frequentie van 2/u uur in dal en 4/u in spits per spoorlijn in relatie tot de vervoervraag• maximaal gebruik maken van de mogelijkheden van de spoorinfrastructuur i.k.v. commerciële snelheid met streefsnelheid > 50km/u <p>interstedelijk HOV</p> <ul style="list-style-type: none">• minimale frequentie is 2/u in dal en 4/u in spits• commerciële snelheid: sneller dan de wagen (binnen de geldende snelheidslimiet). Er wordt gestreefd naar 20 km/u in centrumzones en 40 km/u daarbuiten (of 75% van de snelheidslimiet) <p>stedelijk HOV</p> <ul style="list-style-type: none">• minimale frequentie is 4/u in dal tot 8/u in spits• commerciële snelheid: sneller dan de wagen (binnen de geldende snelheidslimiet). Er wordt gestreefd naar 20 km/u in centrumzones en 40 km/u daarbuiten (of 75% van de snelheidslimiet) <p>basis OV-netwerk</p> <ul style="list-style-type: none">• KN A, B en C: minimale frequentie is respectievelijk 4/u, 2/u en 1/u in dal• versterken efficiëntie op KN en AN <p>voor alle netwerken</p> <ul style="list-style-type: none">• streefwaarde voor betrouwbaarheid en efficiëntie 85% binnen de steden en 90% buiten de steden
Betrouwbaarheid	<p>S-net</p> <p>Hoge betrouwbaarheid, zowel tijdens dal als spits: 95% van de ritten vertrekt niet meer dan 2 minuten te laat aan een halte en er zijn minder dan 2% afgeschafte ritten.</p> <p>interstedelijk en stedelijk HOV</p> <p>performante HOV-corridors uitbouwen door maximaal te ontvlechten waar mogelijk. Zoniet gerichte infrastructurele ingrepen nemen in functie van gegarandeerde doorstroming.</p>
Exploitatieperiode	<p>Voor HOV en kernnet A-lijnen is de exploitatieperiode gegarandeerd tussen 6u en 23u. Voor de kernnet B lijnen is de exploitatieperiode gegarandeerd tussen 6u en 21u en kernnet C-lijnen tussen 6u en 19u. Afhankelijk van de vervoerslaag wordt er tussen 4u en 6u en na 21u tot 24u in de week en tot 2u tijdens het weekend ook een vast aanbod voorzien. De frequenties kunnen dan lager liggen.</p>
Aansluitingen	<p>Om een coherent openbaar vervoernetwerk uit te bouwen dienen de overstappen op de knooppunten naadloos te verlopen. Dit betekent:</p> <ul style="list-style-type: none">• Een gegarandeerde aansluiting• Bij een overstap dient de overstaptijd minimaal te zijn.• Op knooppunten en in de voertuigen van het S-net, HOV en KN wordt actuele informatie over tijdstip en locatie van aansluitingen aangeboden.• Overstap in verschillende richtingen mogelijk, om dubbele overstap te vermijden. <p>Aantrekkelijke en goed functionerende knooppunten vormen een cruciale schakel in het OV-netwerk. De hoppinpunten worden dan ook gecombineerd met een aangepaste inrichting van de publieke ruimte. Zie verder.</p>

Comfort

Zowel de halte-infrastructuur als het materieel dient comfortabel en kwalitatief te zijn zowel qua toegankelijke uitrusting (met minimale lichamelijke inspanning) als qua reisinformatie en informatiedragers (gemakkelijk voor iedereen raadpleegbaar).

De vervoerregio streeft ernaar om met alle voertuigen te voldoen aan de eisen qua toegankelijkheid (zie ook Masterplan Toegankelijkheid van de Vlaamse Overheid). Om combimobiliteit te stimuleren, kunnen voertuigen uitgerust worden zodat (vouw)fietsen of andere vormen van micromobiliteit comfortabel meegenomen kunnen worden.

Uitstraling

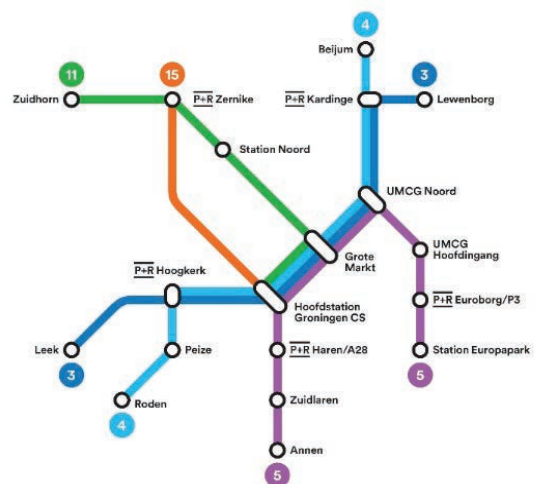
Een duidelijk, herkenbaar en complementair OV netwerk uitbouwen betekent een zo simpel mogelijk netwerk maken bestaande uit:

- een regionaal voorstedelijk spoornet: S-net
- een interstedelijk HOV-netwerk
- een stedelijk HOV-net
- een basis OV-netwerk

Alle elementen (reisinformatie, marketing,...) en materieel van S-net, HOV-net en basisnet zijn daarbij eenduidig herkenbaar aan de halte, op het voertuig en op de netplannen. Het HOV draagt door zijn verschijning, materieel en kleuren bij aan de beleving en duurzaamheidsambities van de regio.



HOV: jouw lijn, jouw kleur (Bron: Qliner Groningen)



Ticketing en tariefintegratie

De vervoerregio bevordert verdere stappen in een doorgedreven ticket- en tariefintegratie tussen de betrokken mobiliteitsaanbieders. Het streefdoel daarbij is dat de gebruiker de volledige verplaatsing kan maken met één vervoerbewijs, ongeacht het aantal modi of het aantal verschillende aanbieders van vervoer- of deelsystemen er gebruikt worden bij de verplaatsing.

7.1.3 Gefaseerde transitie

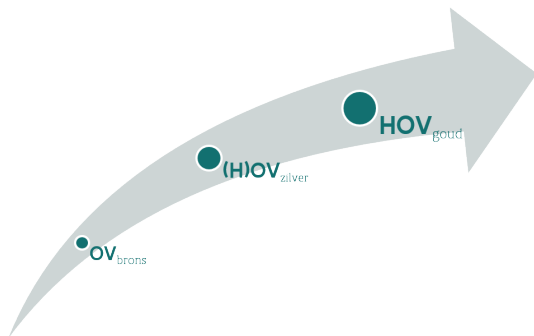
De transitie van OV naar HOV kan stapsgewijs gebeuren.

Een eerste vereiste is de aanwezigheid van voldoende vervoerspotentieel om een bepaalde bedieningskwaliteit te rechtvaardigen wat betreft gemiddelde commerciële snelheid, frequentie en gemiddelde halteafstanden.

Een tweede vereiste is de ruimtelijke inpassing in termen van een gegarandeerde doorstroming. Daar waar er een vlotte verkeersafwikkeling is, is geen aparte HOV-infrastructuur (aparte bedding of maatregelen op kruispuntniveau) noodzakelijk. Daar waar er zich wel doorstromingsproblemen voordoen dient aparte HOV-infrastructuur voorzien te worden. Langs HOV-corridors is het van belang voldoende maatregelen te nemen die de prioriteit in doorstroming van het HOV boven die van het privaat vervoer bewerkstelligen.

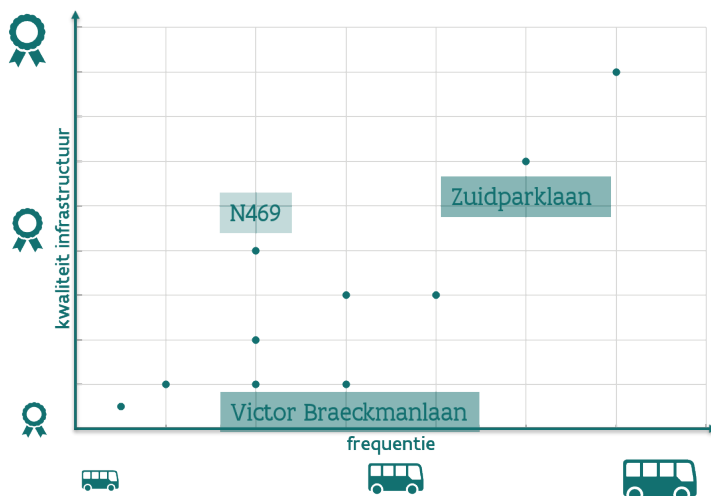
Een derde vereiste is een hoge frequentie die leidt tot minder wachttijd.

Een vierde en laatste vereiste is de kwaliteit van het materiaal en de halte-infrastructuur.



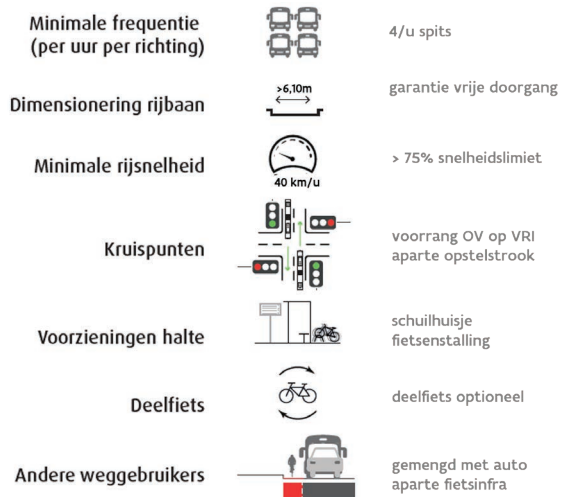
FIGUUR: GEFASEERDE TRANSITIE

Concreet betekent dit dat elke locatie/ OV-lijn op basis van de kwaliteit van de infrastructuur en frequentie van het aanbod zich in een bepaalde fase bevindt, dit met als doel te streven naar een beter (H)OV.

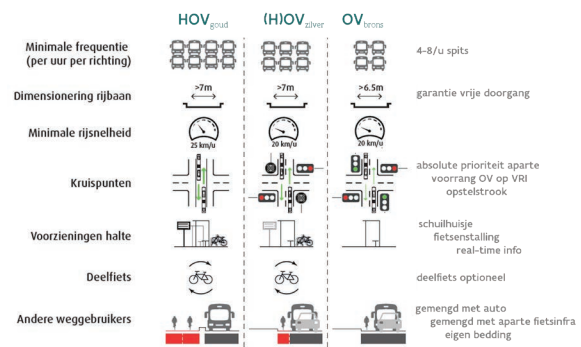


FIGUUR: PER LOCATIE ANDERE KWALITEIT

Per type HOV worden een aantal kwaliteitseisen naar voren geschoven om een gefaseerde transitie waar te maken zoals in onderstaande figuren weergegeven.



FIGUUR: KWALITEITSEISEN INTERSTEDELIJK HOV



FIGUUR: KWALITEITSEISEN HOV STADSNET





OPENBAAR VERVOER

Enkel door een concurrentieel openbaar vervoer uit te bouwen ten opzichte van de wagen, in termen van snelheid, betrouwbaarheid en comfort, kunnen we onze ambitie van een duurzame modal split van 60% tegen 2040 waarmaken. Het gelaagd openbaar vervoernetwerk in de Vervoerregio Gent bestaat uit 4 schaalniveau's met voor elk niveau volgende concrete elementen:

INTERNATIONAAL

Vanuit station Gent-Sint-Pieters zijn er, via Antwerpen Centraal, Brussel Zuid, Brussels Airport of Lille, internationale treinverbindingen naar verschillende steden in Noordwest-Europa. Vervoerregio Gent streeft naar het verbeteren van zowel de directheid en frequentie als van de amplitude op de directe verbindingen tussen internationale knooppunten.

INTERREGIONAAL

Het interregionaal netwerk zorgt voor directe intergemeentelijke en interregionale verbindingen tussen interregionale knopen via het spoor. Vervoerregio Gent streeft naar het verbeteren van zowel de directheid en frequentie als van de amplitude op de interregionale treinverbindingen.

REGIONAAL

Het regionaal netwerk verbindt de groot- en kleinstedelijke gebieden en attractiepolen en regionale knopen binnen de VVR.

Voorstedelijke spoornet: S-net

- verhogen frequentie van 2/u in dal en 4/u in spits, in functie van de vraag op de corridors naar Aalter, Lokeren, Dendermonde, Aalst, Zottegem-Geraardsbergen, Oudenaarde en Deinze met betere bediening en opwaardering van de huidige stations
- uitbreiding S-net via spoor of HOV: externe studie lopende
- onderzoek naar haalbaarheid heropenen stations: station Olsene, station Muide, station Oostakker en station The Loop

Interstedelijk HOV-net

- HOV-as Zelzate - Eeklo
- HOV-as Zelzate - Beervelde station - Wetteren
- HOV-as Gent - Zelzate - Terneuzen, via weg of spoor: externe studie lopende
- HOV-as Maldegem - Eeklo, via weg of spoor: externe studie lopende

Stedelijk HOV-netwerk

Binnen de studie 'Update Pegasus' worden de stedelijke HOV-corridors onderzocht.

Vervoerregio Gent formuleert voor 5 stedelijke corridors aanvullende onderzoeksvragen:

- doortrekking tram Melle Leeuw - Melle station
- doortrekking HOV Technologiepark - carpoolparking E17
- doortrekking HOV Merelbeke - Gent-Zuid
- doortrekking HOV Merelbeke - Gent-Sint-Pieters
- doortrekking HOV Sint-Denijs-Westrem - Sint-Mar-

tens-Latem (hoppin De Vierschaar)

LOKAAL

Het lokaal netwerk ontsluit middelgrote en kleinere kernen en voorzieningen binnen de VVR naar het regionale netwerk.

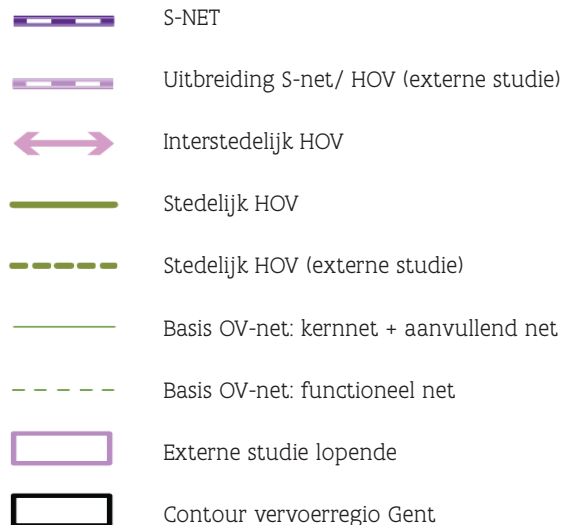
Basis OV-netwerk (niet-limitatief)

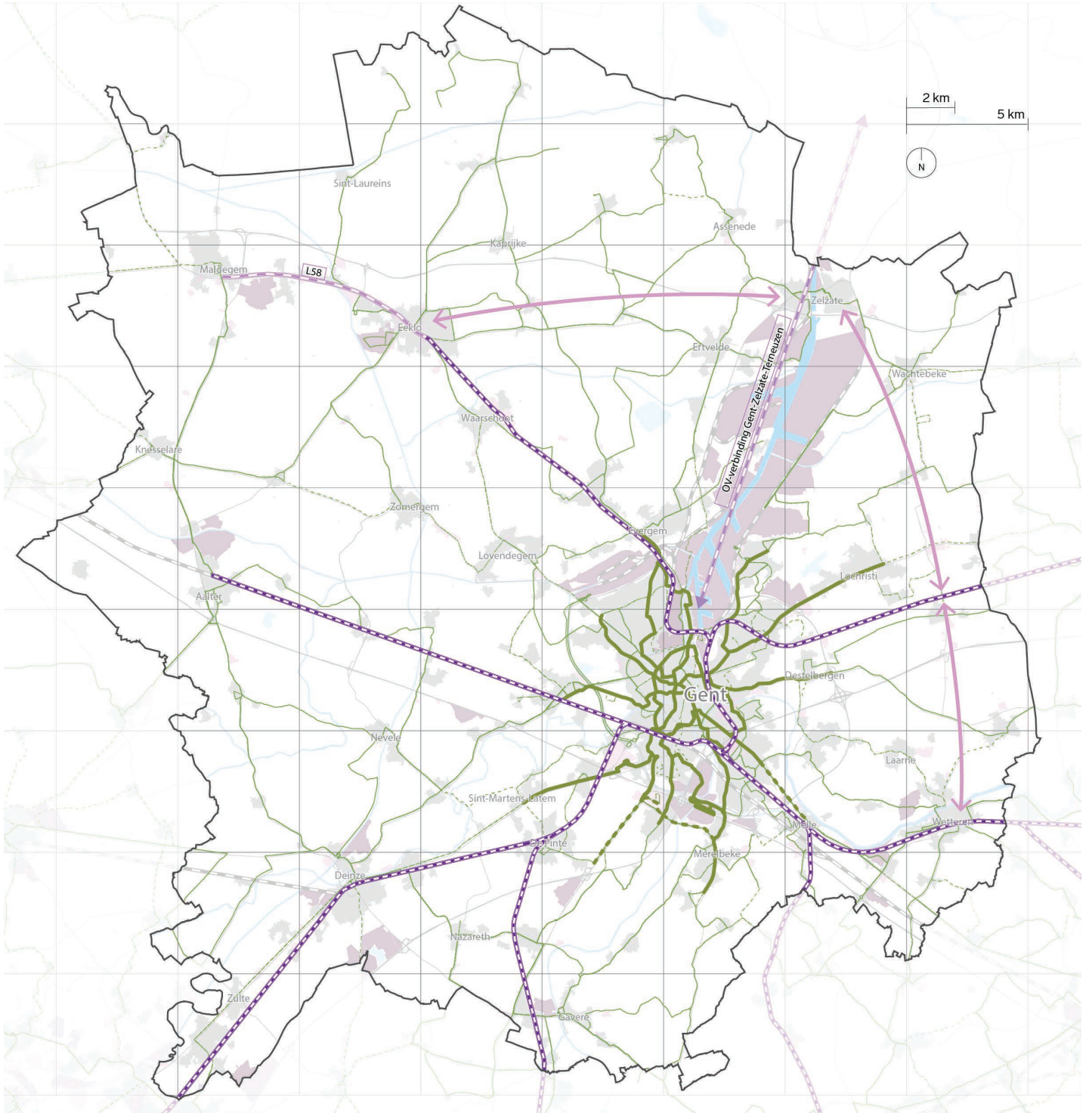
- optimalisatie ikv ontsluiting kleine kernen, ontsluiting van tewerkstellingspolen, feeding van lokale hoppinpunten en behoud en versterken laat avondbediening
- frequentieverhoging op KN 50 Gent - Brugge, KN 34 Wetteren - Gent en verbinding Evergem - Gent centrum (in afwachting van HOV)
- onderzoek naar de verbinding Sint-Laureins - Maldegem, Zevegem - eindhalte tram 2 in Zwijnaarde, Deinze centrum met dekkernen Nevele/Landegem, noordkant station De Pinte - Stationsstraat, Lievegem - Landegem en/ of Aalter
- onderzoek potentieel lijn Aalter - Zomergem ikv leerlingen middelbaar onderwijs vanuit o.m. Bellem

Vervoer op Maat

Vervoer op maat is een volwaardig en uitgebouwd OV-aanbod in 2030. Dit omvat aanvullend aan het VOM aanbod uit het Nieuw Openbaar Vervoerplan 2021:

- implementatie van deelwagens
- duurzame collectieve mobiliteitsoplossingen voor woon-werkverkeer
- het uittesten en opzetten van innovatieve technologieën via proefprojecten







8.2 FIETS | FIJNMAZIG EN DIVERS FIETSNETWERK

Om fietsers¹ in onze regio extra te steunen en stimuleren, maken we op lange termijn werk van een fijnmazig en divers fietsnetwerk waarmee telkens rekening gehouden is met verschillende types gebruikers. Met drie complementaire systemen willen we beantwoorden aan de verschillende behoeften van de fietsers. Een eerste bestaat uit fietssnelwegen. Die begeleiden je op een supersnelle en aangename manier naar de grootste steden en economische poorten binnen en buiten onze regio.

Ten tweede willen we langs belangrijke verkeersassen voor auto's in onze regio veilige fietsinfrastructuur aanleggen. Zowel langs drukke steenwegen als langs lokale wegen die een belangrijke rol in het autonetwerk spelen voorzien we veilige fietsinfrastructuur.

Als alternatief voor de fietsinfrastructuur langs drukke wegen, duiden we ten slotte ook autoluwe kwaliteitsfietsroutes aan. Ze bestaan in kernen uit fietsstraten en in buitengebied uit autoluwe landelijke wegen.

Met deze drie systemen wil de vervoerregio de veiligheid voor de fietser garanderen door het voorzien van veilige fietsinfrastructuur langs drukke verkeersassen enerzijds, en het actief weren van auto's langs de kwaliteitsfietsroutes anderzijds. De autoluwe kwaliteitsfietsroutes vormen vanuit de visie op fiets de hefboom om een modal shift te realiseren waarbij we minder wagens willen toelaten op het lokale wegennet en meer voorrang willen geven aan de veiligheid en het comfort van de fietsers.

8.2.1 Uitgangspunten

Het toekomstig fietsnetwerk in de vervoerregio Gent is er één die is samengesteld uit verschillende lagen, die elk op een verschillend **schaalniveau** functioneren en elk een eigen netwerklogica hebben in relatie met de bijhorende verplaatsingsafstand en -snelheid. Zo definiëren we vijf lagen in het toekomstig fietsnetwerk:

- Interregionaal en regionaal niveau:
 1. Fietssnelwegen
- Regionaal en interlokaal niveau:
 2. Veilige fietsinfrastructuur langs verkeersassen
 3. Autoluwe kwaliteitsfietsroutes
- Lokaal niveau:
 4. Lokale fietsroutes die het netwerk verfijnen
- Buurtniveau:
 5. Fietsdoorwaadbaarheid in autoluwe wijken

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 (fietssnelwegen, fietsinfrastructuur langs verkeersassen en autoluwe fietsroutes) bevinden zich boven het lokale niveau en worden dus opgenomen in het RMP. De fietssnelwegen zijn Vlaamse bevoegdheid, hierover kan de vervoerregio enkel een advies uitbrengen. Deze drie lagen hebben elk een eigen **functie**:

- Fietssnelwegen maken verbindingen tussen groot- en kleinstedelijke gebieden, naar economische poorten en interregionale en regionale hoppins (bv. Station Aalter).
- Veilige fietsinfrastructuur langs verkeersassen, net als autoluwe kwaliteitsfietsroutes, verbinden nabijgelegen kernen met elkaar en connecteren die met omliggende bovenlokale bedrijventerreinen en voorzieningen en met lokale hoppins en distributiehubs, ze ontsluiten ook alle adressen langs de weg.

Deze netwerken zijn niet enkel gelaagd opgebouwd qua schaalniveau en verbindingfunctie, maar bieden ook een zekere **diversiteit** aan fietsers qua trajectkeuze en type fietsroute. Dat wil zeggen dat het telkens een gepast antwoord biedt op de verschillende behoeften van verschillende types fietsers:

- Fietssnelwegen bieden directe verbindingen waarop fietsers op een supersnelle en aangename manier kunnen rijden naar een beperkt aantal bestemmingen (stedelijke gebieden en economische poorten)
- Veilige fietsinfrastructuur langs verkeersassen bieden vaak de kortste routes naar heel wat grote en kleine attractiepolen en functies - weliswaar langsheen wat minder aantrekkelijke landschappen

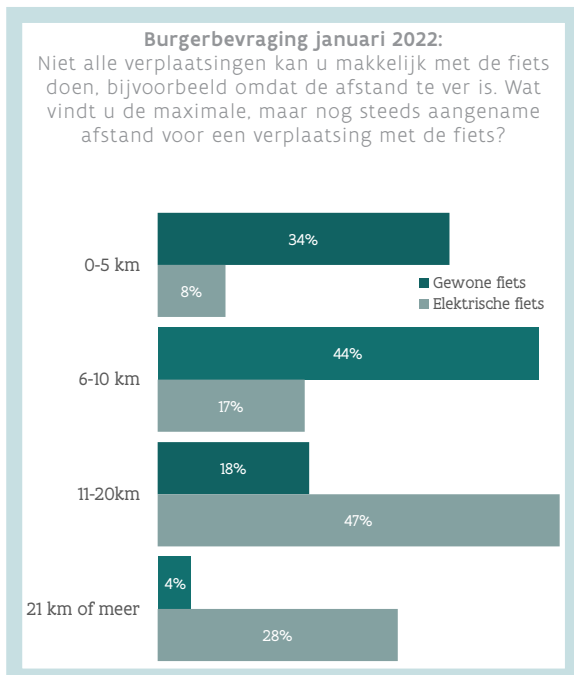
¹ Met fietsers worden in deze nota de actieve fietsers benoemd, namelijk de gebruikers van de gewone fiets, elektrische fiets of speedpedelec. De bromfietsen klasse A en B moeten ook gebruik maken van het fietspad (klasse B mag ook op de rijbaan wanneer de maximumsnelheid lager is dan 50 km/u) maar het is in het RMP niet de bedoeling om het gebruik van bromfietsen te stimuleren.

en omgevingen. De route kent een grotere verkeersdrukke.

- 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 verkeersdrukke en is ten opzichte van de vorige routes meer comfortabel om trager of in groep te fietsen.

Zo speelt het netwerk in op de verscheidene voorkeuren van verschillende types fietsers voor verschillende verplaatsingen en afstanden: een werknemer uit Wetteren kan in de ochtendspits zorgeloos met zijn/haar speedpedelec aan een hoge snelheid via een fietssnelweg op haar werkplek in North Sea Port geraken, een fietskoerier uit Lochristi kan via de Antwerpsesteenweg op een veilige manier de kortste weg volgen tot in het centrum van Gent, en een groep scholieren uit Sint-Laureins kan in het Meetjesland via autoluwe landelijke wegen tot op zijn school in Maldegem geraken.

Vervoerregio Gent stelt met dit RMP voor om de discussie over de 5 lagen in heel Vlaanderen aan te kaarten.



8.2.2 Principes en kwaliteitseisen

Infrastructuur

Laag 2 en 3 vormen geen eigenstandig netwerk op zichzelf. Ze vullen elkaar aan. Niet voor elk traject kan dus volwaardig voor bijvoorbeeld enkel autoluwe kwaliteitsfietsroutes gekozen worden. Soms moeten we drukke verkeersassen volgen om tot een sluitend netwerk te komen. De autoluwe fietsroutes zijn vaak tracés waar kansen liggen voor herinrichting van de bestaande wegenis voor fiets. Dit zal gekaderd worden binnen de visie op ruimtebeslag. De vervoerregio wilt stimuleren om na te denken over andere opties zonder bijkomende

verharding. Kwaliteit en veiligheid blijven echter absoluut belangrijk.

“Ik dacht meer een verkeerssituatie op zich te benaderen, eerder dan een fietsspad. Daarin is eigenlijk de veiligheid het meest belangrijke. Om dat te garanderen is duidelijkheid in het verkeer nodig. [...] De plaats bepaalt wat er nodig is.”

- Mobiliteitscafés april-mei 2022

De drie lagen van het bovenlokaal fietsnetwerk verschillen grondig van elkaar in de keuze van welk **tracé** ze volgen en hun **type fietsinfrastructuur**:



Voorbeeld van een fietssnelweg

- Fietssnelwegen zijn volledig autovrije en brede fietswegen, veelal langsheen spoorwegen en waterwegen of parallel aan belangrijke hoofdwegen
- Veilige fietsinfrastructuur ligt langs alle belangrijke verbindingswegen voor doorgaand autoverkeer ('regionale wegen' en 'interlokale wegen'; zie hoofdstuk 7.3) daar waar geen parallelle veilige fietsverbindingen de rol van de verbinding kunnen overnemen, maar ook sommige drukke lokale steenwegen die een interlokale verbinding voor fietsers bieden tussenin kernen en bovenlokale attractiepolen dienen voorzien te worden van veilige fietsinfrastructuur



Voorbeeld van veilige fietsinfrastructuur langs een steenweg

- Autoluwe kwaliteitsfietsroutes zijn ook fietsroutes met veilige fietsinfrastructuur die in de kernen eerder voorkomen in de vorm van fietsstraten, fietsen in gemengd verkeer; ... en zijn in buitengebied verkeersluwe landelijke wegen en trage wegen waar de fietsers veilig gemengd rijden



Voorbeeld van een autoluwe route

Het is de vervoerregio die in nauw overleg met de gemeenten en alle actoren deze drie lagen van het bovenlokaal fietsnetwerk aanduidt. Op **lokaal niveau** is het vervolgens de opdracht van de gemeenten zelf om in hun lokaal mobiliteitsplan dit bovenlokaal netwerk verder aan te vullen met lokale fietsroutes. Die routes 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. Deze lokale fietsroutes kunnen zowel veilige fietspaden langs lokale verkeersassen zijn, als verkeersluwe fietsstraten of landelijke wegen en trage wegen.



Voorbeeld van een verkeersluwe fietsstraat

Ten slotte is het ook de verantwoordelijkheid van de gemeenten om op **buurtniveau** in woonwijken en dorpskernen werk te maken van de lokale fietsdoorwaadbaarheid. Zogenaamde autoluwe 'mix-wijken' worden afgebakend door verkeersassen en weren met behulp van circulatiemaatregelen doorgaand autoverkeer uit de wijk, zonder daarbij lokaal bestemmingsverkeer te bannen. 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. Op die manier kunnen deze wijken ingericht worden als levendige verblijfsruimtes waar het voor hun bewoners aangenaam vertoeven, spelen en bewegen is.



Uitgangspunten van autoluwe 'mix'-wijken (volgens 'Fix the mix' van Fietsberaad Vlaanderen)

Ontwerpprincipes

De kwalitatieve inrichting van de fietsinfrastructuur van elk van de vijf lagen van het fietsnetwerk in de vervoerregio volgt de principes en richtlijnen uit het **vernieuwde fietsvadecum** als basis voor de verschillende types fietstrajecten in hun eigen specifieke ruimtelijke context (fietsssnelwegen, fietsinfrastructuur langs verkeersassen, fietsstraten, verkeersluwe landelijke wegen, ...) en voor verschillende types fietsinfrastructuur (gescheiden verkeer, gemengd verkeer, gelijkgrondse kruisingen, ongelijkgrondse kruisingen, stallingen, ...). Het fietsvadecum vormt zo een handboek met ontwerpprincipes en kwaliteitsrichtlijnen over geschikte breedtes, verhardingen, kruisingen, snelheidsregimes en bewegwijzering waarnaar gestreefd dient te worden bij het ontwerp en de uitvoering van fietsinfrastructuur en -voorzieningen.

De drie absolute uitgangspunten zijn dat alle fietsinfrastructuur steeds de **veiligheid** van de fietsers en andere weggebruikers verzekert, dat ze **vlot en comfortabel** fietsverkeer mogelijk maakt en dat ze **op maat van elk type fietser** is vormgegeven.

Volgende tabel geeft een beknopt overzicht van de ontwerpprincipes voor veilige fietsroutes. Deze principes hangen nauw samen met de kwaliteitseisen waaraan de verschillende routes in het netwerk moeten voldoen.

Categorie	Ontwerpprincipes
Fietssnelwegen	<ul style="list-style-type: none"> - Ontwerpsnelheid 45 km/u - Max auto- en conflictvrij (fietsbruggen/tunnels) - In voorrang
Veilige fietsinfrastructuur langs verkeersassen	<ul style="list-style-type: none"> - Maximaal vrijliggend of aanliggend verhoogd - Veilige maximaal conflictvrije oversteken en veilige toegangen tot functies langs de weg
Autoluwe kwaliteitsfietsroutes	<ul style="list-style-type: none"> - Maximaal fietsen in gemengd verkeer - Maximaal autoluw - Aangepaste snelheidsregimes voor auto's waar nodig - Veilige kruisingen met verkeersassen

De voorrang is een uitgangspunt bij fietssnelwegen maar waar mogelijk en veilig kunnen de fietsroutes langs drukke verkeersassen en autoluwe kwaliteitsfietsroutes in voorrang gestoken worden (bv. fietsstraten in kernen en stedelijke context).

We bevelen aan dat de verschillende bestaande **bewegwijzeringssystemen** op elkaar afgestemd worden, verder uitgebouwd worden volgens het toekomstig fietsnetwerk en een bijhorend digitaal routingssysteem wordt uitgewerkt. Zo'n systeem kan op Vlaams niveau uniform voor alle regio's worden uitgewerkt waardoor de diversiteit van het fietsnetwerk voor fietsers eenduidig leesbaar en bruikbaar wordt. Binnen vervoerregio Gent kan dit systeem extra accenten krijgen. Hiervoor is afstemming nodig met de verschillende organisaties die op vandaag reeds gebruik maken van een bewegwijzeringssysteem.

Naast de inrichting van de infrastructuur van het fietsnetwerk, zijn uiteraard ook het ontwerp en de diensten van heel wat andere **fietsvoorzieningen** van groot belang: fietsenstallingen, deelfietsssystemen, oplaadpunten, herstelplaatsen, ... aan hoppins en op andere belangrijke locaties in kernen en attractiepolen. Ook hiervoor verwijzen we naar de richtlijnen uit het vernieuwde fietsvademeccum, alsook naar de Beleidsvisie Mobipunten van de Vlaamse overheid. Daarnaast kan de Vervoerregio hier ook extra kaders voor ontwikkelen en acties voor opnemen.



Kwaliteitseisen

De lagen in het divers fietsnetwerk worden gekenmerkt door verschillende kwaliteitseisen. Om te kunnen inspelen op de verscheidene voorkeuren van verschillende types fietsers voor verschillende verplaatsingen en afstanden, heeft de ene laag meer aandacht voor de ene kwaliteitseis dan de andere (zie bijlage C3 voor de weergave hiervan in rozengrafieken).

De drie bovenlokale lagen in het toekomstig fietsroutenetwerk vragen aandacht voor de volgende kwaliteitseisen:

Samenhang



- **Fietssnelwegen:** Een volledig samenhangend geheel zonder onderbrekingen, de fietssnelwegen kruisen elkaar niet per se in een kern maar vaak aan de rand van een stedelijk gebied
- **Veilige fietsinfrastructuur langs verkeersassen:** De laag fietsinfrastructuur langs verkeersassen vormt niet per definitie een eigenstandig netwerk. Een deel van de verbinding kan via autoluwe kwaliteitsfietsroutes lopen. Deze laag in het netwerk zal dus slechts onderdeel zijn van een volledig fietstraject tussen herkomst en bestemming. Een goede verknoping met andere steenwegen, lokale fietsroutes,... zal dus nodig zijn.
- **Autoluwe kwaliteitsfietsroutes:** Het bovenstaande geldt ook voor autoluwe kwaliteitsfietsroutes

Directheid



- **Fietssnelwegen:** De fietssnelwegen volgen niet per definitie de kortste verbinding maar wel de snelste verbinding tussen de verschillende groot- en kleinstedelijke gebieden, economische poorten en knopen, omwegen worden zoveel mogelijk vermeden maar zolang een fietser onbelemmerd en comfortabel kan doorfietsen, is hij/zij bereid om beperkt om te rijden, een langere route kan zo de voorkeur krijgen op een route met veel stop-and-go's bij verkeerslichten (zoals bij veilige fietsinfrastructuur langs verkeersassen het geval is)
- **Veilige fietsinfrastructuur langs verkeersassen:** Fietsinfrastructuur langs verkeersassen zijn vaker de kortste verbindingen tussen kernen aangezien de verkeersassen ook een directe verbinding zijn voor het gemotoriseerde verkeer
- **Autoluwe kwaliteitsfietsroutes:** De kwaliteitsfietsroutes hebben vaker wel een grotere omrijfactor ten opzichte van de verkeersassen maar kunnen ook een lagere reistijd hebben omwille van het vermijden van verkeerslichten (bv. in stedelijke context)

Doorstromings-snelheid



- **Fietssnelwegen:** De fietssnelwegen garanderen een vlotte doorstroming van het fietsverkeer met weinig oponthoud door voldoende brede fietsinfrastructuur en vlotte kruising met andere infrastructuur
- **Veilige fietsinfrastructuur langs verkeersassen:** De veilige fietsinfrastructuur zorgt voor een vlotte doorstroming door voldoende brede fietsinfrastructuur
- **Autoluwe kwaliteitsfietsroutes:** Doorstromingsnelheid is geen prioritaire kwaliteit voor autoluwe kwaliteitsfietsroutes

Veiligheid



- **Fietssnelwegen:** De voorzieningen waarborgen de veiligheid van de fietsers rekening houdend met verschillende types fietsers en hun snelheden (speedpedelec, elektrische fiets, koersfiets, ...), naast verkeersveiligheid gaat het hier ook om sociale veiligheid
- **Veilige fietsinfrastructuur langs verkeersassen:** De voorzieningen waarborgen de veiligheid van de fietsers en de overige weggebruikers, er is aandacht voor veilige kruisingen van de verkeersas zowel aan kruispunten als in functie van het bereiken van bestemmingen aan de overkant van de weg
- **Autoluwe kwaliteitsfietsroutes:** De voorzieningen waarborgen de veiligheid van de fietsers en de overige weggebruikers, er is ook aandacht voor de sociale veiligheid

Comfort



- **Fietssnelwegen:** De voorzieningen maken vlot en comfortabel fietsverkeer mogelijk rekening houdend met verschillende types fietsers en hun snelheden (speedpedelec, elektrische fiets, koersfiets, ...), fietssnelwegen zijn steeds verhard
- **Veilige fietsinfrastructuur langs verkeersassen:** De voorzieningen zorgen voor een maximaal comfort binnen de bestaande ruimtelijke context en verkeerssituatie
- **Autoluwe kwaliteitsfietsroutes:** De voorzieningen zorgen voor een maximaal comfort op de bestaande infrastructuur, de vervoerregio wenst de discussie aan te gaan met instanties zoals Onroerend Erfgoed en ANB over het gebruik van halfverharding op functionele fietsroutes

Ruimtelijke integratie



- **Fietssnelwegen:** De voorzieningen zijn zodanig vormgegeven en in de omgeving ingepast dat ze een betekenisvol onderdeel vormen van de omgevende ruimte
- **Veilige fietsinfrastructuur langs verkeersassen:** Bij de verkeersassen in stedelijke context met reeds een grote ruimte-inname door verkeersinfrastructuur, moeten de voorzieningen zo optimaal mogelijk binnen de bestaande verkeersinfrastructuur worden ingepast, ook in landelijke omgevingen willen we extra ruimte-inname door verkeersinfrastructuur beperken
- **Autoluwe kwaliteitsfietsroutes:** De voorzieningen zijn zodanig vormgegeven en in de omgeving ingepast dat ze een betekenisvol onderdeel vormen van de omgevende ruimte, waar reeds verkeersinfrastructuur aanwezig is willen we extra ruimte-inname beperken

Beleving



- **Fietssnelwegen:** De voorzieningen zijn zodanig ontworpen en geïntegreerd in het omgevend landschap dat het aantrekkelijk en belevingsvol wordt om te gaan fietsen
- **Veilige fietsinfrastructuur langs verkeersassen:** Deze routes lopen veelal door dichtbebouwde omgevingen met reeds een grote ruimte-inname door verkeersinfrastructuur, de focus op de voorzieningen voor fietsers is eerder functioneel
- **Autoluwe kwaliteitsfietsroutes:** De voorzieningen zijn zodanig ontworpen en geïntegreerd in het omgevend landschap dat het aantrekkelijk en belevingsvol wordt om te gaan fietsen

Socio-economische waarde



- **Fietssnelwegen:** Het stelsel van deze fietsvoorzieningen maakt geen directe verbindingen naar verscheidene functies en attractiepolen, de bestemming wordt meestal via andere fietsroutes bereikt
- **Veilige fietsinfrastructuur langs verkeersassen:** Het stelsel van deze fietsvoorzieningen maakt verbindingen naar verscheidene functies en attractiepolen en biedt zo een belangrijke socio-economische waarde voor de maatschappij, het geeft dus aansluiting op locaties waar fietsers hun herkomst of bestemming hebben
- **Autoluwe kwaliteitsfietsroutes:** Het stelsel van deze fietsvoorzieningen maakt verbindingen naar verscheidene functies en attractiepolen en biedt zo een belangrijke socio-economische waarde voor de maatschappij, het geeft dus aansluiting op locaties waar fietsers hun herkomst of bestemming hebben

8.2.3 Doorgroeiscenario

In dit regionaal mobiliteitsplan worden nog geen selecties vastgelegd voor routes met veilige fietsinfrastructuur langs drukke verkeersassen of autoluwe kwaliteitsfietsroutes. Het huidige BFF is een gedragen netwerk, de selectie ervan heeft een uitgebreid traject afgelegd. Het vormt dus een goede start voor de latere selectie van deze routes. Het RMP stelt een doorgroeiscenario op waarbij we gefaseerd het nieuwe netwerk introduceren.

In het RMP worden wel reeds enkele wijzigingen in het BFF voorgesteld. We hebben de routes langs steenwegen toegevoegd die geen gewestwegen zijn als voorstel voor het BFF. Immers langs de gewestwegen is het aan de Vlaamse overheid zelf om te voorzien in veilige fietsvoorzieningen. Als niet kan voorzien worden in veilige fietsvoorzieningen dan wordt gezocht naar parallele routes. Dit kan bijvoorbeeld door de opmaak van streefbeelden, dit is al gebeurd voor de N60 en N44.

Plaatselijk worden er missing links toegevoegd aan het netwerk zoals bijvoorbeeld een brug over de Schelde om de autoluwe verbinding tussen De Pinte en Merelbeke waar te kunnen maken. In het noorden van de regio wilt de vervoerregio ook een nieuw tracé voor de fietssnelweg tussen Eeklo en Zelzate langs de E34 onderzoeken. Immers wie zich moet verplaatsen tussen de kernen Eeklo en Zelzate is meer gebaat met een rechtstrekersere verbinding dan deze die op vandaag is ingetekend. Vanuit het verkeersmodel blijkt er weldegelijk potentieel te zijn voor een rechtstreekse verbinding. De huidige F423 die Eeklo met Zelzate verbindt over Assenede kan op dat moment onderdeel worden van het BFF, dit blijft een belangrijke route om de tussenliggende kernen met Eeklo of Zelzate te verbinden.

Korte termijn (2030)

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 fietssnelwegen en toevoeging van veilige fietsinfrastructuur langs het

dragend wegennet (dat niet op gewestwegen ligt) 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).

Wensbeeld op lange termijn (2050)

Volgende figuur is een theoretische verbeelding van de verschillende fietsnetwerken en hoe die zich tot elkaar en het overkoepelende principe van de maas verhouden.

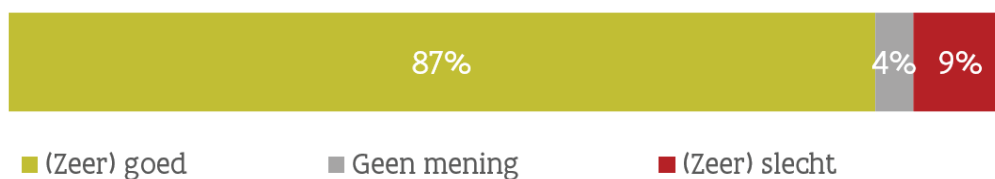
Hoe zetten we stappen richting het wensbeeld op lange termijn?

1. We definiëren in het RMP de verschillende **principes en kwaliteitseisen** die we voor de verschillende netwerken willen bereiken (zie 8.2.2)
2. **Wijzigingen aan BFF en fietssnelwegen** worden doorgevoerd na goedkeuring van het RMP
3. Er moet onderzoek gebeuren naar mogelijke **subsidiëringsmechanismen** voor autoluwe kwaliteitsfietsroutes¹
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

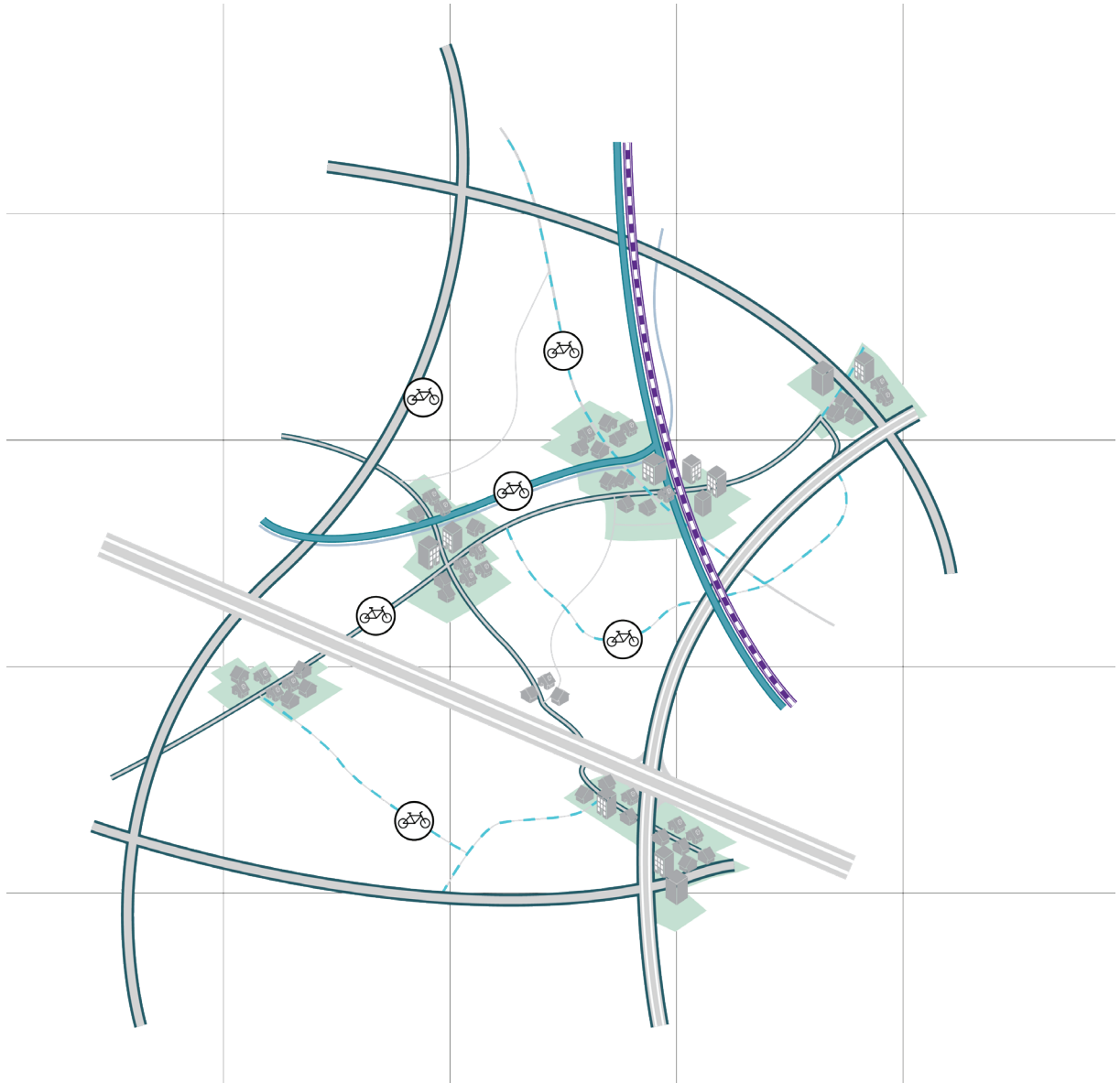
¹ Momenteel bestaan er een 7-tal subsidiekanalen voor fietsinfrastructuur vanuit Europa, Vlaanderen, Vlaanderen/Provincie en de Provincie. Deze hebben allen hun eigen voorwaarden. Een extra subsidiëringsmechanisme hier bovenop toevoegen lijkt niet aangewezen. Er zou ook onderzocht moeten worden of deze subsidiemechanismen tot op zekere hoogte geüniformiseerd kunnen worden.








Burgerbevraging januari 2022:

We voorzien zowel veilige fietspaden langs verkeersassen als autoluwe kwaliteitsfietsroutes als aangename en aantrekkelijke alternatieven voor fietspaden langs drukke verkeersassen. Zo hebben fietsers steeds de keuze welk tracé (fietspad langs verkeersas of autoluwe alternatief) ze volgen.



Wensbeeld



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

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 huidig bovenlokaal functioneel fietsnetwerk als één netwerk voor alle bovenlokale functionele verplaatsingen los om meer in te kunnen zetten op de diversiteit van fietsers.

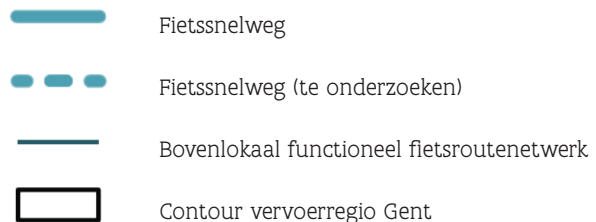
- **Fietssnelwegen** bieden directe verbindingen waarop fietsers op een supersnelle en aangename manier kunnen rijden naar een beperkt aantal bestemmingen (stedelijke gebieden en economische poorten)
- **Veilige fietsinfrastructuur langs verkeersassen** bieden vaak de kortste routes naar heel wat grote en kleine attractiepolen en functies - weliswaar langsheen wat minder aantrekkelijke landschappen en omgevingen. De route kent een grotere verkeersdrukke.
- **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 verkeersdrukke en is ten opzichte van de vorige routes meer comfortabel om trager of in groep te fietsen.

De visie in dit RMP kan al een basis zijn voor keuzes die gemaakt worden in nieuwe uitvoeringsprojecten.

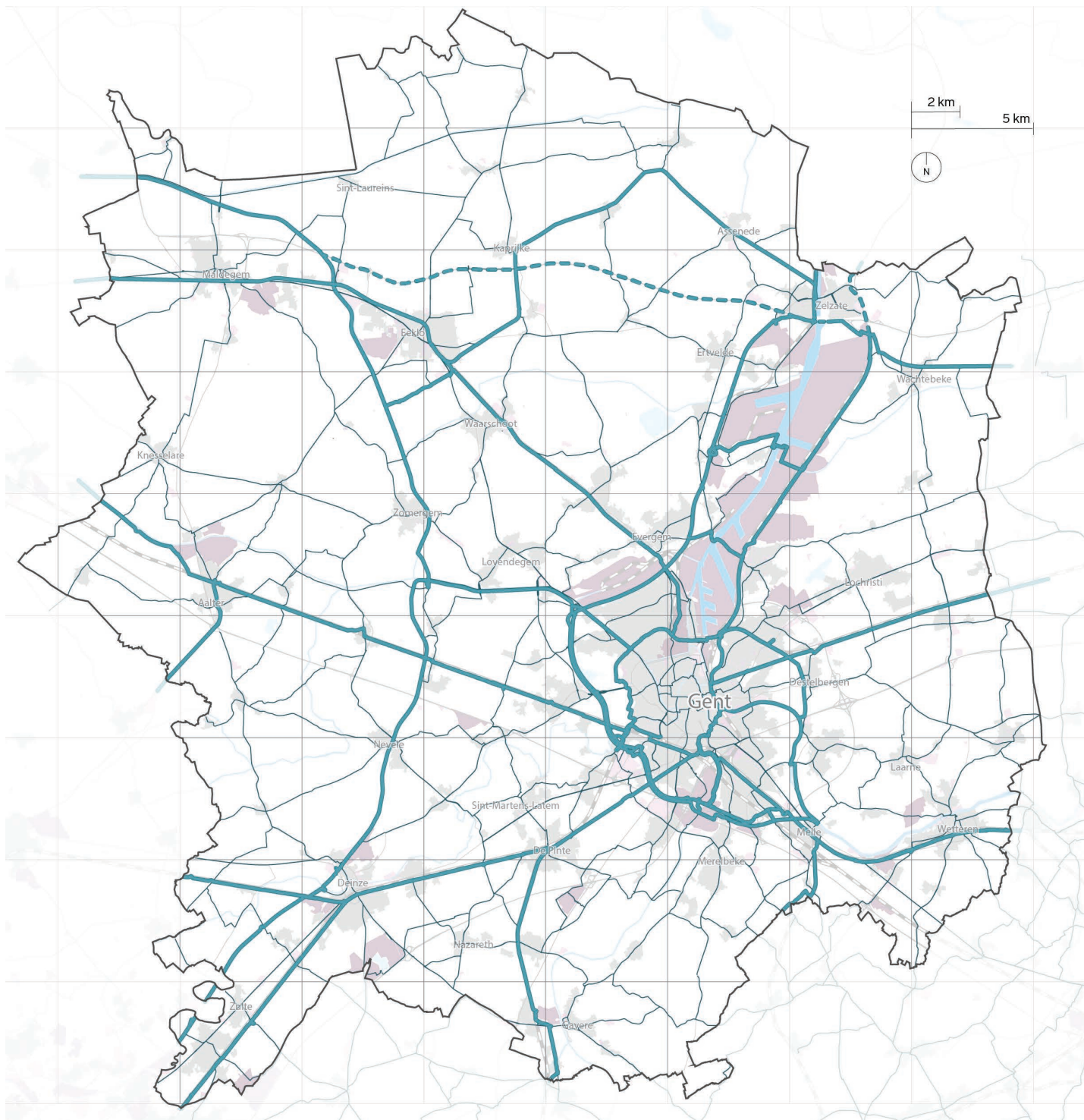
Deze kaart toont het netwerk waar we op korte termijn met geplande en lopende studies aan willen verderwerken. Het bestaat uit twee lagen:

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

De kaart bevat zowel de huidige fietssnelwegen 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 fietssnelwegen is die tussen Eeklo en Zelzate.



Noot: De gemeente Nazareth stelt enkele aanpassingen aan het BFF voor. Ze worden verder besproken op de wijzigingscommissie.





8.3 AUTO | 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 opzet van de nieuwe wegencategorisering ondersteunt de ambitieuze visie 'Vervoerregio Gent versnelt en vertraagt'.

De vervoerregio wilt het gebruik van duurzame alternatieven stimuleren door te focussen op snelle regionale verbindingen met de IC-treinen, het S-net, HOV en fietssnelwegen. Ook voor korte afstanden moet het openbaar vervoer en de fiets aantrekkelijker worden. Dit kan enkel gerealiseerd worden mits deze visie ook vanuit het beleid voor autoverkeer ondersteund wordt. Autogebruik voor korte afstanden moet ontraden worden en de noodzakelijke verplaatsingen met de wagen moeten gebundeld worden (op het hoofd- en dragend wegenet). Daarnaast dienen ook deelwagens aan belang te winnen. Dit betekent dat we minder wagens op het lokale wegenet toelaten, daarenboven willen we actief auto's weren op lokale wegen die geselecteerd zijn als autoluwe kwaliteitsfietsroutes (zie visie fiets). Zo minimaliseren we conflicten met zwakke weggebruikers door circulatiemaatregelen of snelheidsmilderende maatregelen. Samen met de veilige uitbouw van het dragend wegenet moet dit bijdragen aan de doelstelling omtrent verkeersveiligheid.

De autogebruiker kan dus overal geraken, al moet hij soms rondrijden of trager rijden om meer ruimte vrij te maken voor duurzame modi en kwalitatieve en leefbare publieke ruimtes in de woonomgevingen. Enkel zo kunnen de duurzame modi concurreren met de wagen en kan een modal shift waargemaakt worden.

8.3.1 Opmaak nieuwe wegencategorisering

Het voorstel voor de nieuwe wegencategorisering is uitgewerkt in de studie "Naar een slim, veilig en robuust wegenet als onderdeel van een geïntegreerde visie op mobiliteit en ruimtelijke ontwikkeling", uitgevoerd door de Onderzoeksgroep voor Stadsontwikkeling van de Universiteit Antwerpen, in samenwerking met MINT en Patrick Maes. De Vlaamse overheid en de vervoerregio's analyseren de studie en zetten deze om in concrete voorstellen in samenspraak met alle belanghebbenden op het terrein. Als vervoerregio mogen we advies uitbrengen over de hoofdwegen, de belangrijkste verbindingen op internationaal en interregionaal niveau. De vervoerregio is verantwoordelijk voor het voorstel van selectie voor de verbindingen op regionaal niveau, namelijk het dragend wegenet.

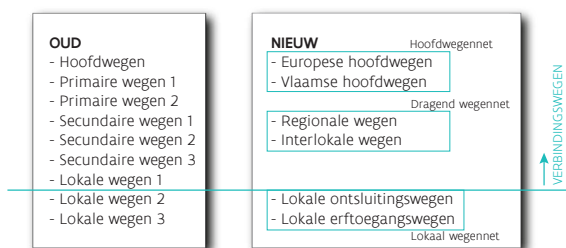
Op 7 oktober 2020 werd het verzameldecreet goedgekeurd door het Vlaams parlement met daarin onder andere de algemene principes van de nieuwe wegencategorisering en de zes nieuwe categorieën. Op 15 juli 2022 keurde de Vlaamse Regering de ontwerpselectie van het hoofdwegenet goed. Binnen de krijtlijnen van het RMP formuleren de vervoerregio's vervolgens een voorstel voor selectie van het dragend wegenet. Echter kunnen de regio's wel aanbevelingen doen over de selectie van hoofdwegen. De definitieve selectie zal dan door de Vlaamse overheid vastgelegd worden in een Besluit, waardoor de oude categorisering definitief opgeheven zal zijn.

8.3.2 Doel nieuwe wegencategorisering

De nieuwe wegencategorisering zoals uitgewerkt in bovenstaande studie heeft als doel een robuust wegenet voor vlot en veilig verkeer te realiseren.

Definitie begrip **robuustheid**: "Onder robuustheid verstaan we het vermogen om de geplande functie waarvoor het verkeers- en vervoersnetwerk ontworpen is te blijven vervullen, ondanks verstoringen."

Robuustheid vormt het leidend principe in de gehele studie. Een robuust netwerk streeft naar een algemene



betrouwbaarheid van verbinding, capaciteit en reistijd zowel in reguliere als in afwijkende omstandigheden en moet leiden tot:

- een verbeterde doorstroming
- efficiënte afwikkeling van de verschillende vervoersstromen
- verkeersveilig gebruik
- kwalitatieve inbedding in de ruimtelijke omgeving

Indien calamiteiten of wegenwerken voor vertraging zorgen, treedt de **robuustheidscascade** in werking. Dit nieuwe wegennet laat toe om bij onderbrekingen de hoofdwegen te ontwijken door het toepassen van re-routing van het autoverkeer via het onderliggende netwerk niveau. Elke bestuurder kan dan een vlottere route opzoeken volgens de hiërarchie van de wegencategorisering maar mag daarbij geen gebruik maken van lokale wegen. Het doel is om bij overbelasting op het hoofdwegennet (of andere verstoringen) de verkeersdruk te kanaliseren naar andere verbindingswegen en daarbij kwetsbare omgevingen te ontzien. Deze re-routing dient echter gezien te worden als een laatste optie. Echter dienen structurele files in de spits afgevlakt te worden door andere maatregelen waarin bewustere keuze van vervoerswijze en verplaatsingsmoment een belangrijke rol spelen. Het dragend wegennet mag niet belast worden door de re-routing van deze structurele files op het hoofdwegennet. Interregionaal en nationaal verkeer hoort op het hoofdwegennet te blijven. In de robuustheidscascade wordt een onderscheid gemaakt tussen permanente strategieën die erop gericht zijn tot structurele vermindering te komen van (piek) verkeersbelastingen op kritische onderdelen van het wegennetwerk en tactische maatregelen die tot een tijdelijke verlichting van de verkeersdruk kunnen leiden.

Volgende maatregelen om een te hoge verkeersbelasting tegen te gaan zijn beleidsaanbevelingen afkomstig uit de studie. Deze hebben niet allemaal een concrete uitwerking:

Permanente maatregelen zijn gericht op aangepaste gedragspatronen van (auto-)mobilisten, bij de tactische maatregelen is het de bedoeling dat ze hun gedrag tijdelijk aanpassen.

Een eerste reeks permanente maatregelen is gericht op modal shift of time shift. Modal shift kan bestaan uit het omschakelen naar alternatieve vervoersvormen (fiets of te voet gaan voor korte verplaatsingen), carpool maar ook het overgaan tot alternatieve vormen van interactie tussen activiteitenplaatsen, t.t.z. telewerken, teleconferentie e.d.. Time shift bestaat erin later of vroeger te vertrekken om de spitsperiode te vermijden. Maatregelen om de modal shift te bevorderen vergen ontwikkeling van kwaliteitsvolle alternatieven (o.a. verdere aanleg van fietssnelwegen) en het minder aantrekkelijk maken van het autogebruik, minstens op de piekmomenten in de congestiegebieden. Invoering van slimme kilometerheffing is er een voorbeeld van.

Ook het bevorderen van combi-mobiliteit kan bijdragen tot het verlichten van de overbelaste wegsecties. Het gaat om Park and Ride, Park and Bike en aanbod van deelmobiliteit in hoppinpunten die zodanig gesitueerd zijn dat ze een aantrekkelijk alternatief vormen voor automobilisten vooraleer ze in een congestiezone terecht

komen.

Ook aanpassingen in het netwerk zijn te overwegen: het gaat daarbij om de realisatie van missing links of het aanpassen van wegcapaciteit op onderdelen van het wegennetwerk die moeten resulteren in een grotere robuustheid. Een voorbeeld van een robuuste aanpassing van de netwerkcapaciteit is de ombouw van de N49 tot hoofdweg tussen Zelzate en de A11 naar Brugge in Westkapelle. We moeten voorzichtig omspringen met het aanpassen van de wegcapaciteit: een strategie die puur volgend is op (de trendmatige) evolutie van het autoverkeer is te vermijden.

Ook tactische maatregelen zijn nodig. Via informatie (radioberichten, online verkeersinformatie, mobiliteits-apps) kan actuele verkeersinformatie vergezeld gaan van aanbevelingen en informatie voor modal shift of time shift (bv. aanbeveling om later te vertrekken wegens een file).

Vervolgens zijn ook verkeersmanagement maatregelen in te zetten: bij een verstoring op een sectie van een hoofdweg kan een re-routing aangegeven worden via een alternatieve route op de hoofdwegen (op diverse manieren zowel langs de weg als via communicatie in de wagen). Tenslotte kan ook een re-routing via het onderliggend dragend wegennet aangegeven worden.

8.3.3 Principes en kwaliteitseisen van de categorisering

Hoofdwegennet

Het hoofdwegennet 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 wegennet.

Onder de hoofdwegen verstaan we twee categorieën, namelijk de Europese en de Vlaamse hoofdwegen. De Europese hoofdwegen (ook wel afgekort als EHW) zijn de drager van het internationaal verkeer, ze verbinden onze zeehavens, luchthavens en steden van 1^e orde met het buitenland en behoren tevens tot het Europees TEN-T netwerk.

De Vlaamse hoofdwegen (ook wel afgekort als VHW) zijn verbindingen tussen de Europese hoofdwegen en ontsluiten daarnaast ook internationale knooppunten met de Europese hoofdwegen. Ze verbinden steden van de 2^e orde onderling en met steden van 1^e orde. Ten slotte kunnen ook deze hoofdwegen deel uitmaken van het Europees TEN-T netwerk.

Selectie:

De selectie van het hoofdwegennet is op Vlaams niveau georganiseerd, echter kunnen de vervoerregio's wel advies uitbrengen op de selectie. De vervoerregio Gent onderschrijft het Vlaamse voorstel bijna volledig rekening houdend met onderstaande aandachtspunten. Enkel voor de N37 tussen Aalter en Roeselare wilt de regio een ander voorstel doen.

• **N37 - Aalter**

De visie op de N37 van vervoerregio Gent wijkt af van het voorstel van Europese en Vlaamse hoofdwegen. Slechts een klein deel van de N37 ligt op grondgebied van vervoerregio Gent, meerbepaald in Aalter. Sinds de aanleg van de rotondes aan de op- en afritten van de E40 in Aalter is het verkeer op de N37 sterk toegenomen. Bovendien kent dit stuk weg een zeer slechte verkeersveiligheid, zowel op de kruispunten met lokale wegen als ter hoogte van de lintbebouwing. De gemeente Aalter onderzoekt reeds verschillende maatregelen om de verkeersveiligheid te verbeteren zoals rechtsin rechtsuit op de kruispunten en de aanleg van ventwegen ter hoogte van de lintbebouwing. De vervoerregio onderschrijft de dringende nood aan het verhogen van de verkeersveiligheid op de N37 maar ziet geen noodzaak in het sturen van het doorgaand verkeer tussen Gent en Roeselare over de N37 in plaats van de snelwegen die vandaag voor deze verplaatsingen gebruikt worden, namelijk de E40-E403 en de E17-E403. Wel moet de N37 een belangrijke rol opnemen in de vlotte en veilige afwikkeling van het vrachtverkeer van de bedrijventerreinen in de omgeving van Tielt. Daarom adviseert vervoerregio Gent de selectie van de N37 als regionale weg en wilt de regio prioritair inzetten op het verbeteren van de verkeersveiligheid op deze as. Echter het grootste deel van de N37 ligt op grondgebied van de vervoerregio Midwest, vanuit vervoerregio Gent zullen we de keuze van de vervoerregio Midwest hierin dan ook respecteren en volgen. Op dit moment is nog geen finaal advies op het hoofdwegenet geformuleerd in de vervoerregio Midwest.

• **E34 - Kaprijke**

De vervoerregio onderschrijft in dit mobiliteitsplan het realiseren van een op- en afrittencomplex in Kaprijke in kader van de ombouw van de N49 tot autosnelweg E34. Het soort complex en aantal op- en afritten die nodig zijn, moeten verdere studies uitwijzen. Hier dient zeker aandacht te zijn voor het [internationaal toeristisch](#) sluipverkeer via de N49 - N456 richting Nederland.

• **E17 - Viaduct Gentbrugge**

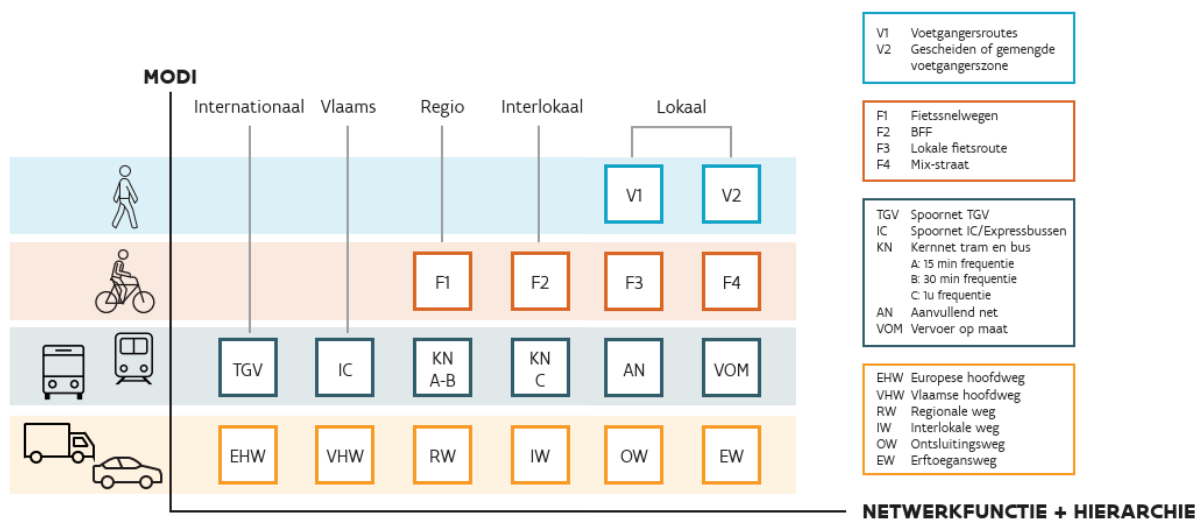
Gelijktijdig met de opmaak van dit regionaal mobiliteitsplan loopt de studie Complex Project Viaduct Gentbrugge. De vervoerregio zal geen voorafname doen aan de uitkomst van het complex project in deze fase. Alle betrokken actoren uit de vervoerregioraad zijn ook vertegenwoordigd in het complex project en zijn dus nauw betrokken in dat besluitvormingsproces.

• **Sifferverbinding**

De vervoerregio wilt zijn schouders zetten onder het sluiten van de R4 tussen Oostakker en Evergem. Deze verbinding (als Vlaamse hoofdweg) zal niet gerealiseerd kunnen worden binnen de plantermijn van dit mobiliteitsplan. Binnen de plantermijn dienen hiervoor wel stappen gezet te worden. Momenteel verzorgt de N456 en N424 tussen de R4 deze verbinding. Deze moet deels verlegd worden naar de Porth Arthurlaan (realisatie tijdelijke zuidelijke havenring). Na de realisatie van de sifferverbinding (buiten plantermijn van dit mobiliteitsplan) zal de wegencategorisering herzien moeten worden en moet de tijdelijke zuidelijke havenring gedowngraded worden naar een lokale weg.

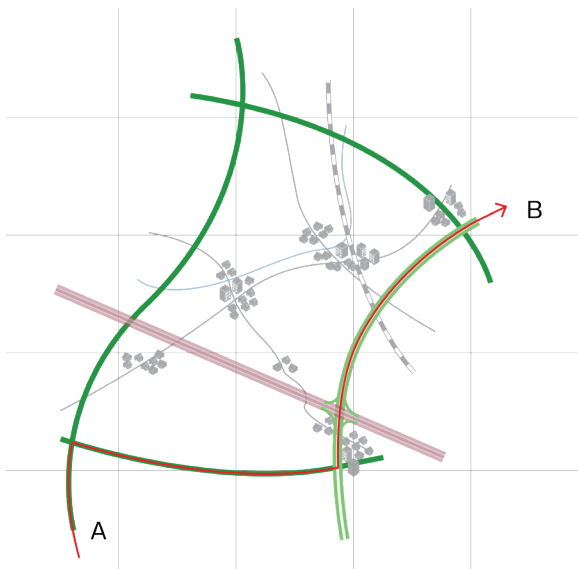
• **R4 West - R4 Oost**

De vervoerregio stemt in om zowel de R4 West, als de R4 Oost op te nemen als Vlaamse hoofdweg. Doch, de vervoerregio wenst het huidig onderscheid in hiërarchie tussen R4 West en R4 Oost te bevestigen, zoals deze ook in het Europees "comprehensive TEN-T network" is aangeduid.

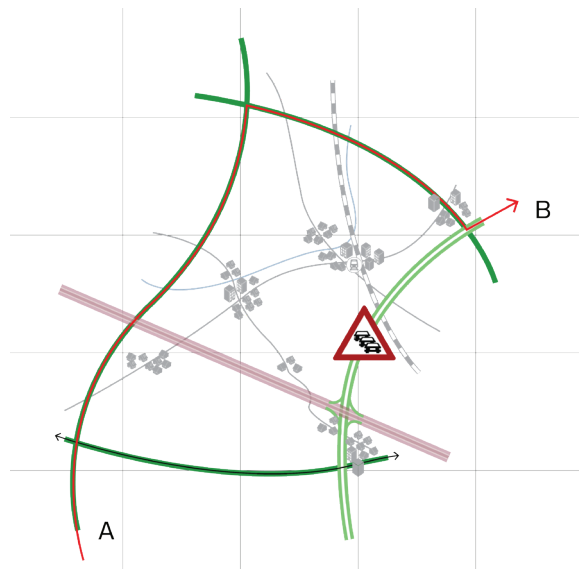


Afweging doorstromingsprioriteit en voorrang volgens het STOP-principe uit de inrichtingsprincipes voor regionale en interlokale wegen - [Hiërarchische wegindeling in relatie tot de functie in het vervoersnetwerk](#) (Bron: Basisprincipes inrichting robuust wegennet RW en IW)

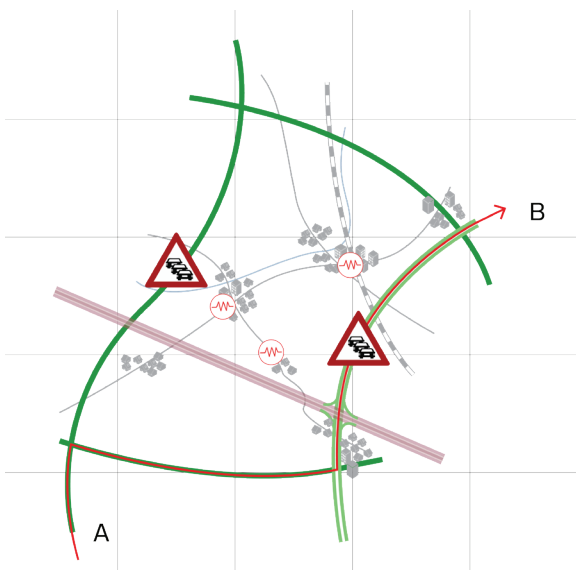
Werking van het dragend wegennet



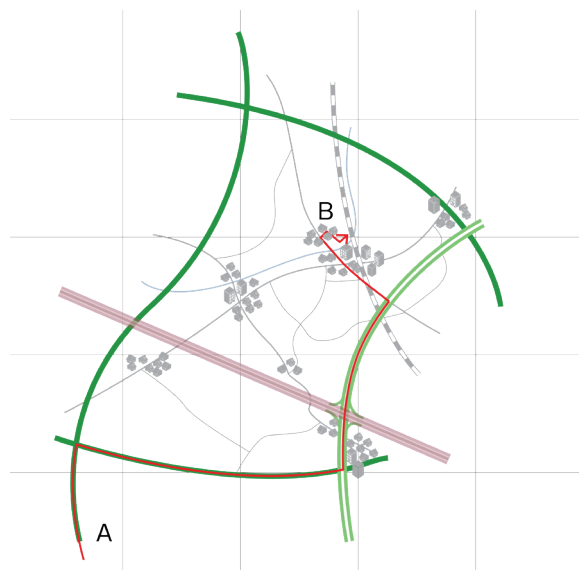
Wil een gebruiker zich verplaatsen binnen de regio van A naar B en is de omrijfactor via hoofdwegen te groot dan kan de gebruiker zijn reis afleggen via het dragend wegennet.






Is er 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

Dragend wegennet

Het hoofdwegennet wordt ondersteund door een dragend wegennet van verbindingswegen. **Het dragend wegennet zorgt voor een vlotte afwikkeling van het regionaal doorgaand verkeer** en kan ingeschakeld worden bij verstoringen of onderbrekingen op het hoofdwegennet. Het dragend wegennet vormt dus niet louter een alternatief voor het hoofdwegennet. Het is dan ook belangrijk dat de doorstroming op het dragend wegennet voor gemotoriseerd verkeer lager is dan op de hoofdwegen zodanig dat het niet kan concurreren met het hoofdwegennet. Wel belangrijk is de aandacht voor veiligheid, comfort en doorstroming van de fietsers en het openbaar vervoer. Het dragend wegennet vormt samen met het hoofdwegennet een rasterstructuur.

Het dragend wegennet bestaat uit twee categorieën, namelijk de regionale en de interlokale wegen.

De regionale wegen (ook wel afgekort als RW) vormen verbindingen tussen de grootste gemeenten onderling (waarbij een verbinding via enkel het hoofdwegennet een te grote omrijfactor heeft), alsook tussen die gemeenten en het hoofdwegennet en tussen het hoofdwegennet en regionale logistieke knopen. Op regionale wegen ligt de doorstromingsprioriteit bij het kernnet A en B en de fietssnelwegen (zie figuur 'Afweging doorstromingsprioriteit en voorrang volgens het STOP-principe uit de inrichtingsprincipes voor regionale en interlokale wegen').

De interlokale wegen (ook wel afgekort als IW) verbinden niet-aanpalende gemeenten en ontsluiten belangrijke recreatieve en economische attractiepolen. Ze kunnen als laagste niveau van verbindingswegen ingeschakeld worden om problemen op het hoofdwegennet op te vangen. De prioriteiten voor doorstroming liggen hier bij het kernnet C en de Bovenlokale Functionele Fietsroutes (zie figuur 'Afweging doorstromingsprioriteit en voorrang volgens het STOP-principe uit de inrichtingsprincipes voor regionale en interlokale wegen').

Selectie:

De gehanteerde selectiemethodiek voor de wegencategorisering staat beschreven in het onderzoeksrapport in de bijlage 'C3 Onderbouwing netwerk strategieën'. De argumenten om bepaalde wegen niet te selecteren die wel uit de selectiemethodiek naar boven kwamen, zijn ook in het onderzoeksrapport geformuleerd.

Het voorkeurscenario is opgesteld op basis van de huidige wegstructuur. Bij deze selectie is rekening gehouden met volgende streefbeelden:

- N44 en N44a
- N60 De Pinte - Ronse
- E34/N49 Zelzate - Westkapelle

Volgende wegen worden geselecteerd als **regionale weg**:

- R43: E34/R43 Eeklo - R43/N9 ten zuiden van de kern van Eeklo
- N9: N9/R43 Zuid Eeklo - R4 West/N9 Gent
- N9: N9/N498 Maldegem - Brugge
- N498 - ventweg E34: N9/N498 Maldegem - E34/N410

op- en afrit Aardenburgkalseide Maldegem

- N35: N60/N35 Gavere - N35/N37 Tielt
- N37: E40/N37 aansluiting 10 Aalter - E403/R32 Ardoeie
- N42: E40/N42 aansluiting 17 Wetteren - Geraardsbergen
- Tijdelijke zuidelijke havenring: R4 West/N456 - Port Arthurlaan - R4 Oost/N424 Gent
- N466 (E40/N466 aansluiting 13 Drongen - R4/N466 Gent

Volgende wegen worden geselecteerd als **interlokale weg**:

- N9: N9/N498 Maldegem - N9/N43 Noord Eeklo
- N9: N9/R43 Zuid - N9/Oostveldstraat Eeklo
- N456: R4 West/N456 Gent - Nederland
- ~~N458 Ovaal van Wippelgem Evergem - N448/N458 Ertvelde~~
- N410: E34/N410 op- en afrit Aardenburgkalseide Maldegem - Nederland
- N44a: N9/N44a - N44/N44a Maldegem
- N337: N44/N337 Knesselare - Brugge
- N461: N44/N461 Knesselare - N437/Julius Nieuwlandweg Hansbeke
- N437: N437a/Julius Nieuwlandweg Hansebeke - N437/N466 Sint-Martens-Leerne
- N499: N499/N461 Ursel - R43/N499 Eeklo
- N466: E40/N466 aansluiting 13 Drongen - N35/N466 Deinze
- N43: E40/N43 aansluiting 14 Sint-Denijs-Westrem - Kortrijk
- N409: E40/N409 aansluiting 10 Aalter - N35/N409 Deinze
- N459: E17/N459 aansluiting Kruisem - Dentergem
- N60: R4 Zuid/N60 Gent - E17/N60 aansluiting 8 De Pinte
- N444: R4 Zuid/ N444 Merelbeke - N444/N415 Gavere
- N9: R4 Zuid/N9 Melle - Aalst
- N42: E40/N42 aansluiting 17 Wetteren - N9/N42 Wetteren
- N417: N9/N417 - nieuwe Scheldebrug (lopend project) Wetteren
- N416: N417/N416 Wetteren - Dendermonde
- N407: Nieuwe Scheldebrug (lopend project) Wetteren - Colmanstraat Laarne
- Colmanstraat: Laarne
- N449: N445/N449 Laarne - R4 Oost/N407 Wachtebeke
- N445: R4 West/N445 Destelbergen - Zele
- N70: R4 West/N70 Gent - Lokeren
- Havenontsluitingsweg: R4/Zonneweg (complex Rieme Noord) Evergem - R4/N474 (Ovaal van Wippelgem) Evergem - N456/N458 Gent (de havenontsluitingsweg moet aansluiten op de siferverbinding wanneer die gerealiseerd wordt, alles ten zuiden van de siferverbinding zal dan samen met de tijdelijke zuidelijke havenring gedowngraded worden tot lokale weg)
- Ventweg E34: E34/R4 aansluiting 14 Zelzate - E34/N456 Kaprijke
- Eeklostraat Kaprijke - Oostveldstraat Eeklo OF Ventweg E34: E34/N456 Kaprijke - E34/R43 Eeklo (te onderzoeken)
- Ventweg E34: N498/ventweg E34 - Damme

Tussen Kaprijke en Eeklo is de selectie van de wegencategorisering nog verder te onderzoeken. Er moet onderzocht worden of het wenselijk en mogelijk is om de voorgestelde ventweg langs de E34 tussen Zelzate

en Kaprijke door te trekken tot aan het complex in Eeklo. Zo nee dan wordt de parallelle verbinding via de Oostveldstraat en Eeklostraat geselecteerd.

De ventweg langs de E34 tussen Zelzate en Kaprijke, mogelijks tot aan Eeklo, biedt ook potentie voor de realisatie van een fietssnelweg of HOV-as.

De selectie van het dragend wegennet op de grens met de vervoerregio Brugge, meer bepaald op de grens tussen Beernem met Aalter/Maldegem, is momenteel niet op elkaar afgestemd. De selectie van de N368 tussen Beernem en Knesselare moet verder onderzocht worden.

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.

Het doorgaand verkeer dient maximaal gebundeld te worden op de N60 (Vlaamse hoofdweg) en N42 (regionale weg). Echter blijft de N444 in Merelbeke een belangrijke verbindingfunctie opnemen voor verkeer vanuit de noordelijke gemeenten van vervoerregio Vlaamse Ardennen. De kern van Gavere laat het niet toe om het verkeer hier af te wikkelen naar de N60. In de **kern van Merelbeke** komt het doorgaand verkeer samen met heel wat lokale verkeersstromen, ten nadele van de verkeersleefbaarheid in de kern. Er is dringend nood aan maatregelen in Merelbeke om de verkeersleefbaarheid in de kern te verbeteren.

De **kern van Deinze** wordt doorsneden door drie verbindingswegen, de N35, de N466 en de N43. Ook hier dringt de nood aan maatregelen ter ontlasting van de kern. Het voorstel is om de N43 voor doorgaand verkeer te knippen in de kern en via een nieuwe verbinding ten zuiden van **de N43** het verkeer naar de N35 te leiden

(een stadsboulevard van de Gentssteenweg naar de Gaverssteenweg).

Lokaal wegennet

De lokale wegen hebben in tegenstelling tot de vorige twee netwerken geen verbindingfunctie. **De kwaliteit van de leefomgeving staat voorop.** Er dient bijgevolg actief ingezet te worden op het vrijwaren van de lokale wegen van regionaal doorgaand verkeer en het herinrichten op maat van zachte weggebruikers. Dit kan door de reistijd sterk te verlagen of de doortocht onmogelijk te maken.

Het lokale wegennet ontsluit de kernen binnen het raster van regionale en interlokale wegen en zo ook aanpalende gemeenten naar elkaar. Lokale wegen zijn opgedeeld in twee categorieën, de ontsluitingswegen en erftoegangswegen. In tegenstelling tot de vorige twee netwerken vormen de lokale wegen boomstructuren.

Selectie:

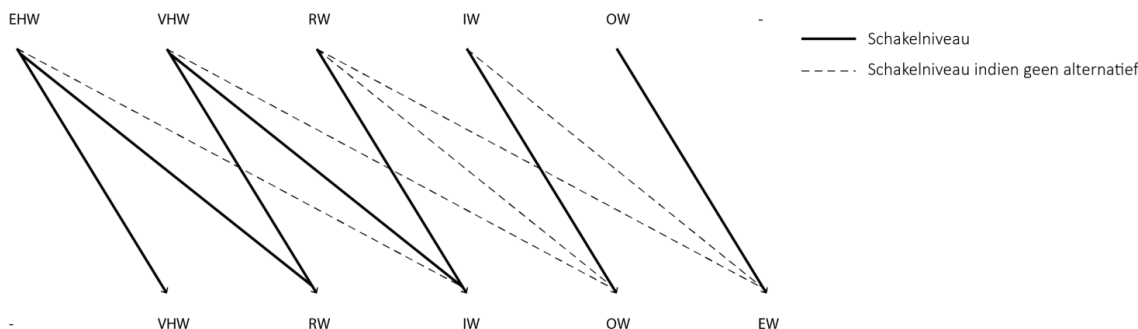
Alle wegen die niet geselecteerd zijn in het hoofd- of dragend wegennet zijn lokale wegen. De selectie voor de subcategorieën gebeurt door de lokale overheden. Een lokale weg kan aantakken op het op- en afrittencomplex van een hoofdweg.

Communicerende vaten

De drie netwerken in de wegcategorisering zijn communicerende vaten. Daarom is het belangrijk dat

“Ik denk dat om de groep auto-gebruikers te verminderen dat er een heel maatregelenpakket nodig is die de autobestuurder de wegenhiërarchie doet volgen van A naar B, waardoor dat die weg net iets langer wordt en het interessant wordt om andere modi te gebruiken. Daardoor kunnen we ook onze sluiproutes aanpakken en woonkernen ontzien van autoverkeer dat daar niet hoort.”

- Mobiliteitscafés april-mei 2022



Schakelpunten uit de studie “Naar een slim, veilig en robuust wegennet als onderdeel van een geïntegreerde visie op mobiliteit en ruimtelijke ontwikkeling”

vanuit alle niveaus de nodige inspanningen geleverd worden voor de realisatie van deze visie.

Op Vlaams niveau is het belangrijk om in te zetten op de **doorstroming van het hoofdwegennet** om het verkeer maximaal van het dragend en lokaal wegennet te houden.

Op regionaal niveau zijn de maatregelen die genomen moeten worden op het dragend wegennet niet eenduidig te bepalen. Enerzijds mag de doorstroming niet hoger liggen dan het hoofdwegennet. Dit is voorzien in de lagere snelheden maar ook door prioritering van openbaar vervoer kunnen vaak al voldoende weerstanden ingebouwd worden op het dragend wegennet. Anderzijds is het ook belangrijk om te streven naar een **vlotte afwikkeling op het dragend wegennet daar waar de doorstromingsproblemen gekend zijn** waardoor de gebruiker het lokale wegennet als sluiproute gebruikt. Het is dus belangrijk om gebiedsgericht te gaan evalueren welke soort maatregelen nodig zijn. Ook op het lokale wegennet moet geëvalueerd worden of maatregelen genomen moeten worden om sluipverkeer te weren.

Ook de **maatregelen op lokaal niveau** zijn essentieel in de operationalisering van deze visie. Het gebruik van de lokale wegen voor regionaal en interlokaal doorgaand verkeer mag niet mogelijk of interessant zijn. De soort maatregel die genomen moet worden, is afhankelijk van de lokale situatie. Voorbeelden van maatregelen zijn:

- Snelheidsverlaging/zone 30 (rekening houdend met kernnetlijnen)
- Knippen
- Enkelrichtingsverkeer
- Uitzonderlijk plaatselijk verkeer
- Selectieve doorgang (verzinkbare paaltjes)
- Snelheidsmilderende maatregelen zoals asverschuivingen en materiaalkeuze
- Camera's (nummerplaattherkenning in de spits voor plaatselijk verkeer)
- Tractortracés en tractorsluizen op landelijke wegen
- Bussluizen
- ...

Inrichtingsprincipes

Voor de hoofdwegen en het dragend wegennet zijn inrichtingsprincipes geformuleerd door AWW. Deze inrichtingsprincipes zijn algemene richtlijnen die eerder op niveau van een visietekst geformuleerd zijn in tegenstelling tot de vademeca en dienstorders. Op projectniveau kunnen de inrichtingsprincipes steeds ontwerpmatig aangepast worden.

De ontwerpsnelheid op de Europese hoofdwegen bedraagt 120 km/u, op Vlaamse hoofdwegen is dit 90 km/u. Er kan eventueel gekozen worden om een Vlaamse hoofdweg in te richten als een Europese hoofdweg. De filekans op beide hoofdwegen hoort beperkt te zijn. Er zijn ook inrichtingsprincipes voor het dragende netwerk (nl. regionale en interlokale wegen). Er is geen verschil tussen de inrichtingsprincipes voor de regionale wegen en interlokale wegen, enkel wordt gesteld dat bij regionale wegen het aantal aansluitingen met lokale wegen beperkt

moet zijn. Dit komt overeen met de schakelniveau's uit de studie van de wegcategorisering (zie figuur 'Schakelpunten uit de studie "Naar een slim, veilig en robuust wegennet als onderdeel van een geïntegreerde visie op mobiliteit en ruimtelijke ontwikkeling"). Een regionale weg mag enkel uitzonderlijk kruisen met een lokale weg wanneer er geen alternatief via een interlokale weg mogelijk is.

Samengevat zijn dit de **inrichtingsprincipes voor de regionale en interlokale wegen**:

- RW's en IW's zijn verkeersveilig ontworpen voor alle verkeersdeelnemers
- De ontwerpsnelheid voor gemotoriseerd verkeer bedraagt 70 km/h (BUBEKO) en 50 km/h (BIBEKO)
- Kruispunten met andere RW's of IW's zijn verkeerslichtengeregeld of ontworpen als een rotonde, kruispunten met lokale wegen kunnen ook voorrangsgeregeld zijn (niet door voorrang van rechts)
- Langs RW's en IW's wordt buiten de bebouwde kom een bouwvrije strook voorzien.
- RW's en IW's worden ingericht als een 1x2 weg zonder fysiek gescheiden rijrichtingen.

De **ambities voor de regionale en interlokale wegen** zijn de volgende:

- Er wordt selectief omgegaan met het aantal rechtstreekse toegangen
- RW's en IW's worden ontworpen rekening houdend met de kwaliteit van de omgeving
- Een vlotte doorstroming wordt nagestreefd en het aantal aansluitingen blijft beperkt
- De filekans voor auto- en vrachtverkeer is beperkt

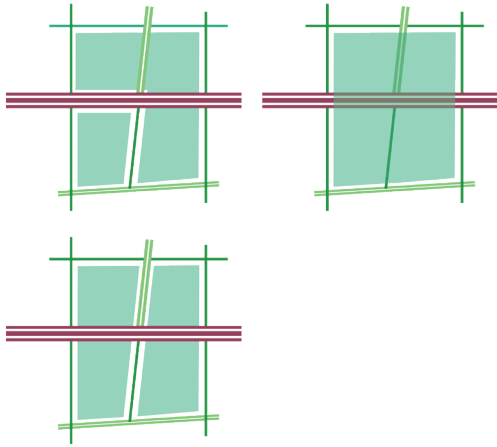
Naast deze richtlijnen dienen de verbindingswegen telkens ontworpen te worden op maat van de omgeving. Het ontwerp voor een interlokale weg in landelijk gebied zal er anders uit zien dan die in stedelijk gebied. De stromen van voetgangers en fietsers zijn anders, de verkeersleefbaarheid voor de omwonenden speelt een belangrijke rol, ...

8.3.4 Principes en kwaliteitseisen van de interlokale maas

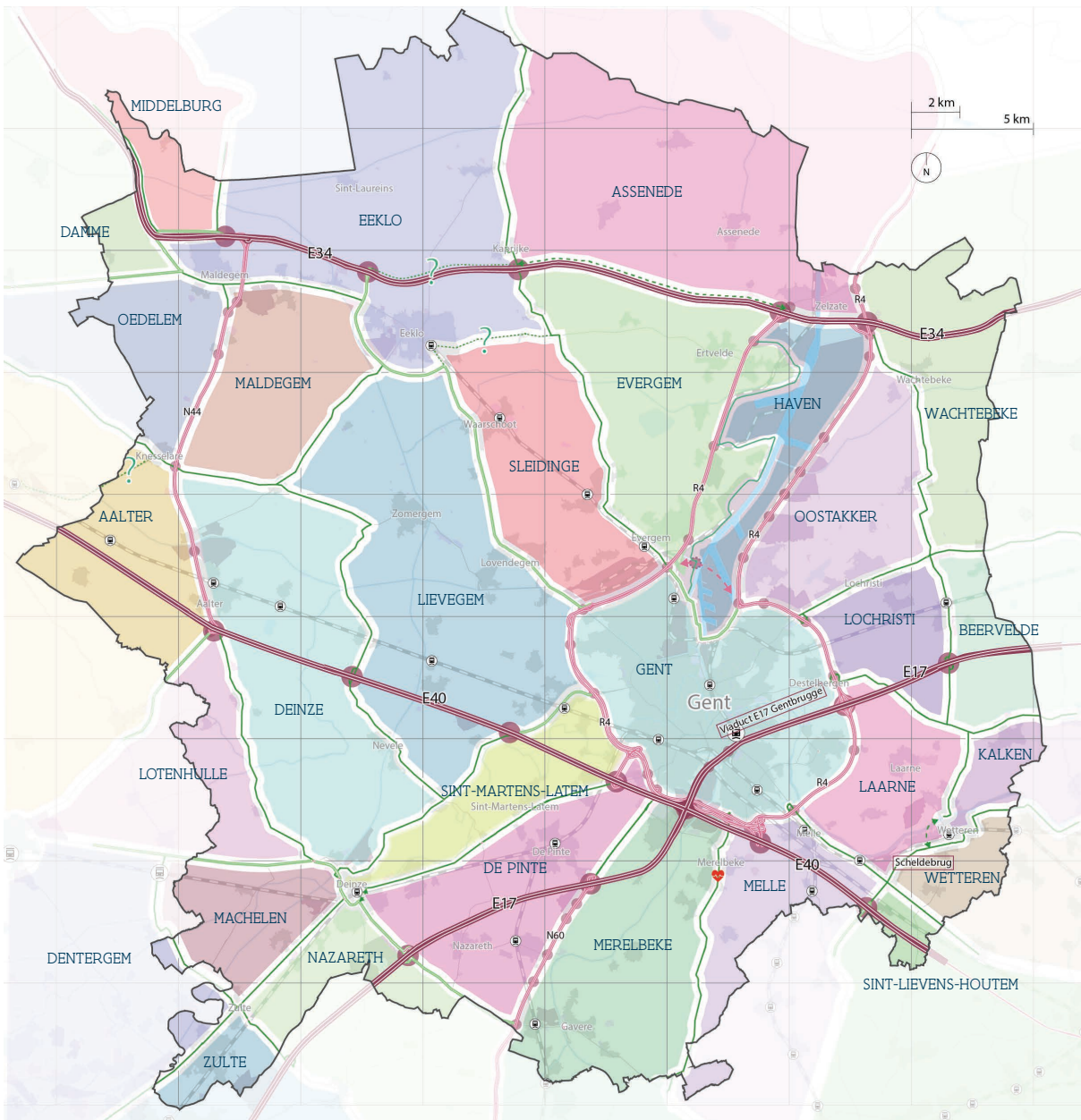
De interlokale maas is een belangrijk begrip in de visie op regionaal doorgaand verkeer. De interlokale maas wordt in theorie begrensd door regionale en interlokale wegen, het dragend wegennet. In praktijk is het ook nodig om Vlaamse of uitzonderlijk Europese hoofdwegen aan te duiden als rand van de maas.

Afbakening van de interlokale maas

De interlokale maas bestaat als gevolg van de opbouw van de verschillende netwerken. De Europese hoofdwegen vormen een grofmazig raster en eigenstandig netwerk. De Vlaamse hoofdwegen vormen samen met de Europese hoofdwegen eveneens een grofmazig raster, op zich vormen ze geen eigenstandig raster. Hetzelfde geldt voor de regionale wegen. De rasters die ze samen met de



Figuur: Schema mogelijkheden afbakening interlokale maas



Figuur: Interlokale mazen in vervoerregio Gent

Vlaamse en Europese hoofdwegen vormen kunnen ook regionale rasters genoemd worden. De interlokale mazen zijn de volgende in rij en vormen een relatief fijnmazig raster, dat ten dele eigenstandig is. De fijnmazigheid van het raster van interlokale wegen kan verschillen van vervoerregio tot vervoerregio, maar ook in de vervoerregio zelf is een verschil mogelijk en zelfs nodig tussen de meer verstedelijkte en de landelijke gebieden.

Volgens de studie van de nieuwe wegencategorisering wordt de interlokale maas louter afgebakend door de regionale en interlokale wegen (het dragend wegennet). Dit omdat het hoofdwegennet op interregionaal en internationaal niveau zit en slechts op een beperkt aantal plaatsen toegankelijk is. Echter vormt het dragend wegennet geen gesloten raster op zichzelf. Het dragend wegennet kan verkeer verbinden met de hoofdwegen, maar er is geen eis dat deze verbinding in dezelfde categorisering over of onder de hoofdweg door moet lopen. Zo kan een regionale weg aantakken op een Europese hoofdweg en kan deze weg langs de andere kant van het complex doorlopen als een Vlaamse hoofdweg (bv complex E40 in Aalter). Het schema op de volgende pagina toont deze moeilijkheid.

In zo'n situatie zijn er twee mogelijkheden om de interlokale maas af te bakenen. In de twee linkervoorbeelden wordt een stukje van de hoofdweg als grens voor de interlokale maas gebruikt. In het rechtervoorbeeld vormt de interlokale weg die de verbinding met het hoofdwegennet vormt geen onderdeel van de interlokale maas. Waar nodig kunnen de Europese en Vlaamse hoofdwegen randen van de maas zijn.

Om deze reden is het moeilijk om eenduidig de interlokale mazen op kaart te definiëren. De vervoerregio Gent heeft daarom 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. Indien blijkt dat de mazen te groot zijn om maatregelen te nemen, kan dit nog bijgestuurd worden bij de voortgangsrapportage van het RMP.

Interlokale maas

De interlokale maas wordt begrensd door regionale en interlokale wegen, het dragend wegennet. 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 wegennet.

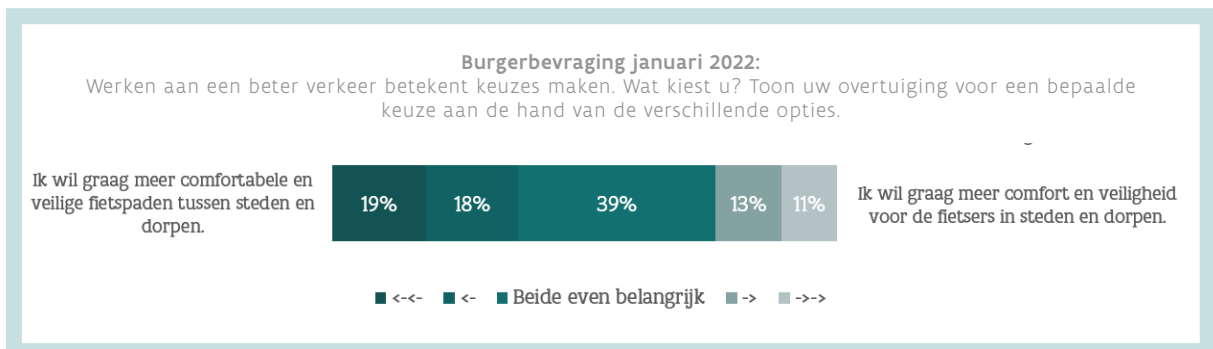
De interlokale maas heeft dus geen ruimtelijke consequenties of is niet ruimtelijk structurerend. Een gemeente of dorpskern wordt niet in twee gesplitst door de selectie van verbindingswegen op regionaal niveau. Het dragend wegennet mag geen harde barrière vormen en moet op voldoende plaatsen veilig oversteekbaar zijn, net zoals ook de hoofdwegen via bruggen en tunnels oversteekbaar zijn op plaatsen waar dit nodig is. 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.

Voor de interlokale maas 'Gent' is de ruimtelijke context verschillend van de meeste andere interlokale mazen in de regio: het ruimtelijk weefsel is er stedelijk, het lokale wegennetwerk is dens, en de maas wordt hoofdzakelijk omringd door een hoofdweg (R4) in plaats van dragend wegennet. Om de specifieke context van deze maas en de gevolgen ervan verder te bestuderen, is het belangrijk dat een gezamenlijk mobiliteitsonderzoek wordt uitgevoerd.

Vervoerregio Gent ambieert om selectief te zijn in de keuze van interlokale en regionale wegen om zoveel mogelijk kernen te ontlasten van regionaal doorgaand verkeer. Op deze manier worden grote verkeersstromen meer gebundeld. Dit is positief voor onder andere de geluidsoverlast in de kernen die ontlast worden van regionaal doorgaand verkeer. Wel moet er in alle projecten met betrekking tot het dragend wegennet aandacht zijn voor het remediëren van geluidshinder op deze assen.

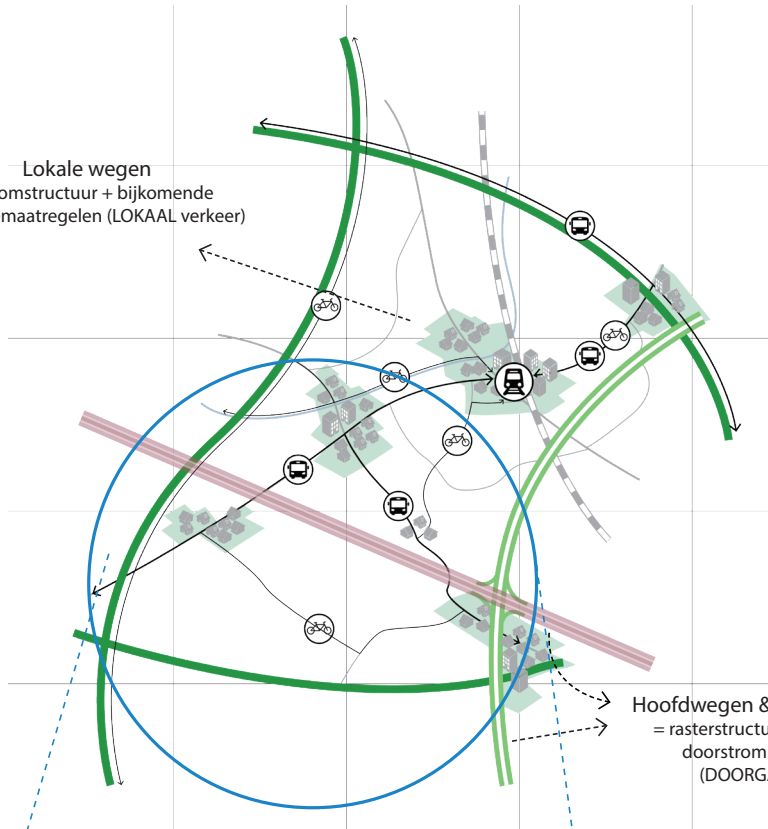
Dit maakt dat de mazen eerder groot zijn en dus een moeilijk werkbaar schaal bieden aan lokale besturen om maatregelen te treffen tegen regionaal doorgaand verkeer op de lokale wegen. De vervoerregio stelt dan ook voor dat de gemeenten aan de slag gaan met een kleinere schaal van mazen, namelijk de mobiliteitskamers.

In bijlage C3.3 staat per maas opgelijst welke gemeenten betrokken zijn.



Interlokale maas

Lokale wegen
= boomstructuur + bijkomende
circulatiemaatregelen (LOKAAL verkeer)



Hoofdwegen & verbindingswegen
= rasterstructuur + indien gewenst
doorstromingsmaatregelen
(DOORGAAND verkeer)

Mobiliteitskamer



Openruimte kamers

Mobiliteitskamers

De interlokale wegen verbinden de kernen van grotere niet-aanpalende gemeenten. Een kleinere maas kan gezocht worden in het lokale wegennet, namelijk afgebakend door wegen die een belangrijke rol opnemen in het verbinden van naburige kernen met elkaar die in dezelfde maas of in een aangrenzende maas liggen. Dit zijn de mobiliteitskamers. De grenzen van de mobiliteitskamers zijn lokale wegen, dit wilt zeggen dat deze wegen niet gebruikt mogen worden door regionaal doorgaand verkeer (ook niet bij calamiteiten op het hoger wegennet).

De mobiliteitskamer is net zoals de interlokale maas gemeentegrenzenoverschrijdend. Bijgevolg is het van belang dat de lokale besturen gebiedsgericht samenwerken om de mobiliteitskamers af te bakenen en maatregelen daarbinnen te formuleren. Vanaf de nieuwe wegencategorisering ingevoerd is kan de vervoerregio initiatiefnemer zijn om bepaalde aangrenzende gemeenten samen te zetten voor de aanpak van het lokaal sluipverkeer in een specifieke regio.

De mobiliteitskamer staat los van de interlokale maas en kan dus over de grenzen van een interlokale maas heen gaan. Dat betekent dat er een regionale of interlokale weg doorheen de mobiliteitskamer kan lopen. Dit doet zich bijvoorbeeld voor in Waarschoot, waar de N9 (regionale weg) de kern van Waarschoot niet ontsluit. Waarschoot wordt ontsloten door de Kerkstraat (vanuit Zomergem) en Schoolstraat (vanuit Oostwinkel), deze maken bijgevolg deel uit van de grenzen van de mobiliteitskamer.

Fix the mix in de woonwijken

Binnen de mobiliteitskamers kunnen we twee soorten ruimtes onderscheiden, namelijk de woonbuurten en de open ruimte. Fietsberaad Vlaanderen heeft een concept uitgewerkt om te beantwoorden aan de vraag naar veilige fietsroutes, vooral op korte afstanden binnen de kernen van steden en gemeenten. Dit is het fix the mix principe (zie ook visie fiets). Dit is hetzelfde principe als de interlokale maas maar dan op lokaal niveau. Het lokale autoverkeer wordt gebundeld op drukke verkeerswegen die een veilige afwikkeling van de verkeersstromen voorziet. Voor fietsers zijn hier fietspaden noodzakelijk. In de woonbuurten zijn die niet altijd haalbaar en zeker niet altijd nodig, fietsen in gemengd verkeer is hier wenselijk. Dit vraagt weinig en traag gemotoriseerd verkeer, niet enkel voor de veiligheid van de fietsers en voetgangers maar ook voor de leefbaarheid van de woonbuurten en gezondheid van de bewoners. De hele wijk blijft wel bereikbaar voor lokaal bestemmingsverkeer, al zal het langer duren.

Openruimte kamers

De openruimte kamers anderzijds worden gekarakteriseerd door straten met lintbebouwing en landbouwwegen. De juiste circulatie- en snelheidsmilderende maatregelen moeten het gebruik van deze wegen voor regionaal doorgaand verkeer onmogelijk en op z'n minst oninteressant maken.



Figuur: Kernmaatregelen van een Mix-wijk. Fietsberaad

WEGENNETWERK

Het wegennetwerk wordt gestructureerd aan de hand van de Vlaamse wegencategorisering. Het **hoofdwegennet** zorgt voor een **vlotte doorstroming van doorgaand verkeer en is de drager van doorgaand vrachtverkeer**. Onder de hoofdwegen verstaan we twee categorieën, namelijk de Europese en de Vlaamse hoofdwegen.

Het hoofdwegennet wordt ondersteund door een **dragend wegennet** van verbindingswegen dat ingeschakeld kan worden bij calamiteiten of onderbrekingen in het hoofdwegennet. Het dragend wegennet zorgt daarbij ook voor de **vlotte afwikkeling van het regionaal doorgaand verkeer** en bestaat bijgevolg uit regionale en interlokale wegen. Samen met het hoofdwegennet vormen ze een rasterstructuur van verbindingswegen.

Alle andere wegen (niet aangeduid op deze kaart) zijn **lokale wegen**. Zij hebben geen verbindingfunctie en worden maximaal gevrijwaard van regionaal doorgaand verkeer. Ze ontsluiten de mazen binnen het raster van het dragend wegennet en geven er toegang tot de woningen en functies. De lokale wegen en de publieke ruimte worden ingericht voor **duurzame verplaatsingen en aangename leefomgevingen**.

Het voorkeurscenario voor de wegencategorisering toont louter het netwerkgedeelte van

-  Europese hoofdweg
-  Vlaamse hoofdweg
-  Missing link Vlaamse hoofdweg
-  Regionale weg
-  Interlokale weg
-  Missing link interlokale weg
-  Interlokale weg te onderzoeken






de strategie auto. Binnen deze strategie horen ook heel wat **flankerende maatregelen** (cfr. robuustheidscascade in 8.3.2). Die zijn nodig om de gewenste modal shift te realiseren.

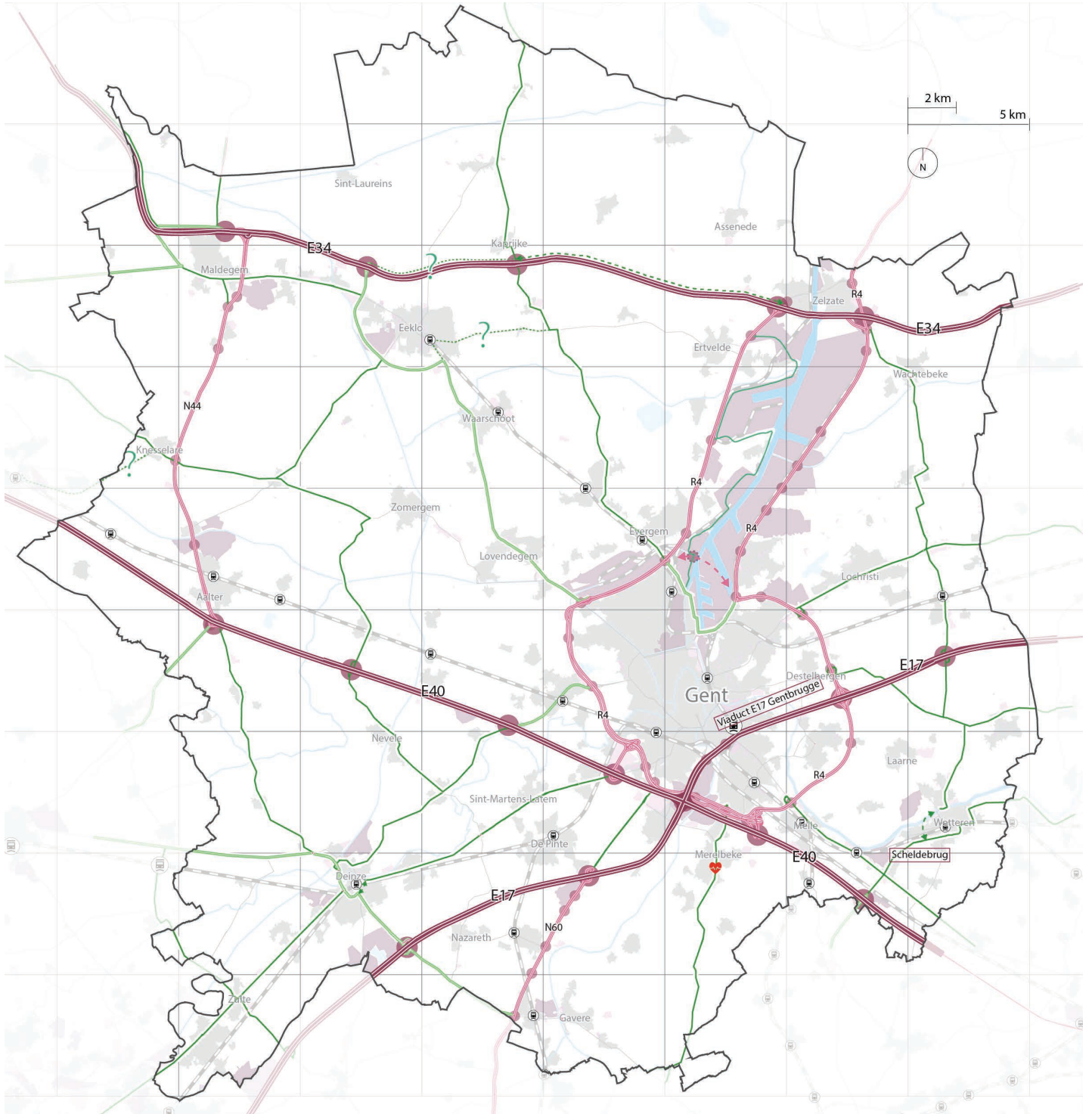
Het voorkeurscenario is opgesteld op basis van de huidige wegstructuur. Bij deze selectie is rekening gehouden met volgende bestaande streefbeelden: N44 en N44a, N60 De Pinte - Ronse en N49 Zelzate - Westkapelle.

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 (cfr. 5.3 Lopende plannen en projecten).

Tussen Kaprijke en Eeklo is de selectie van de wegencategorisering nog verder te onderzoeken. Er moet onderzocht worden of het wenselijk en mogelijk is om de voorgestelde ventweg langs de E34 tussen Zelzate en Kaprijke door te trekken tot aan het complex in Eeklo. Zo nee 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.

Mogelijks moet de wegencategorisering na vaststelling nog herzien worden afhankelijk van de uitkomst van de verschillende lopende en toekomstige studies.

-  Op- en afrit Europese hoofdweg
-  Op- en afrit of kruispunt Vlaamse hoofdweg
-  Onderzoek maatregelen ter ontlasting kern
-  Externe studie lopende
-  Contour vervoerregio Gent





8.4 KNOPEN | VLOT OVERSTAPPEN AAN HOPPINPUNTEN

Hoppinpunten, ook wel mobipunten genoemd, zijn plekken waar diverse vormen van mobiliteit samenkomen. Dit worden knooppunten van duurzame mobiliteit, waar we vlot van de ene vervoerswijze naar de andere kunnen overstappen. In het regionaal mobiliteitsplan worden de hoppinpunten in vervoerregio Gent geselecteerd.

De hoogste categorie zijn de interregionale hoppinpunten. Dat zijn de belangrijkste treinstations in onze regio. De regionale hoppinpunten vormen de volgende categorie. Zij zijn cruciaal in het functioneren van onze regionale mobiliteit. Dit zijn treinstations of busknooppunten waarin verschillende regionale lijnen samenkomen. De lokale hoppinpunten zijn de derde categorie. Zij vormen voor een kleiner gebied het centrale knooppunt waar men kan beroep doen op verschillende soorten van mobiliteit. Zo vinden we in elke kern en nabij belangrijke tewerkstellingsgebieden of andere attractiepolen minstens één hoppinpunt terug. De laatste categorie zijn de buurthoppinpunten. Zij worden bediend door functionele lijnen van het aanvullend net of door flexvervoer. Daarnaast vormt deelmobiliteit, zoals deelauto's en deelfietsen, hier de basis van het mobiliteitsaanbod.

8.4.1 Algemeen

Wat is een hoppinpunt?

Een hoppinpunt is een herkenbare plek met een aanbod aan diverse, op elkaar afgestemde vervoermogelijkheden. Aan een hoppinpunt is het eenvoudig en comfortabel om van de ene op de andere vervoerswijze over te stappen. Met een sterk aanbod aan mobiliteit en andere voorzieningen, zal het voor- en natransport makkelijker zijn en kunnen we onze verplaatsing beter combineren met andere doeleinden. Zo zullen we sneller kiezen voor openbaar vervoer. Hoppinpunten kunnen ook dienst doen als micro-overslaghubs voor goederen en als locatie voor opslaaninfrastructuur voor elektrische voertuigen.

Eenvoudig en vlot overstappen is cruciaal in het openbaar vervoer van morgen.

De voorgestelde concepten in deze nota komen voort uit de **thematische sessies** die over het thema 'knooppunten' gehouden werden. Voor de kwaliteitseisen die aan elke categorie van hoppinpunt worden gesteld, verwijzen we naar de [Vlaamse Beleidsvisie Mobipunten](#) en de [Ontwerpwijzer Hoppinpunten](#). In de thematische sessies werden de principes in deze visies aanvaard om een hoppin op het terrein in te richten en uit te bouwen.

Er wordt in deze nota geen uitspraak gedaan over de **exacte locatie** van de hoppinpunten (op straatniveau). Voor sommige zal er weinig discussie bestaan over de locatie (bv. stations). Voor andere (vooral lokale) is de locatie minder eenduidig, en zal het een afweging zijn tussen centraliteit binnen de ruimtelijke structuur en de knooppuntfunctie binnen het vervoersnetwerk.

Korte en lange termijn

In tegenstelling tot het fiets- of autonetwerk bijvoorbeeld, is er geen 'huidige selectie' van hoppinpunten. In het 'Korte termijn OV-plan' werden reeds een aantal hoppinpunten aangeduid en uitgewerkt. We bouwen verder op deze aanzet, maar pinnen ons niet noodzakelijk vast op de locaties en categorisering in het OV-plan. Het regionaal mobiliteitsplan is immers het beleidsplan waar een duidelijke, afgelijnde selectie wordt gemaakt van mobiliteitsknooppunten. Het is noodzakelijk dat die selectie grondig en doordacht gebeurt. Om meteen aan de slag te kunnen met de uitbouw van de locaties, wordt een selectie **'op korte termijn'** gebaseerd op de huidige mobiliteitssituatie en ruimtelijke structuur.

Tegelijk beschrijft het regionaal mobiliteitsplan de visie op mobiliteit op lange termijn. Sommige hoppinpunten zijn dan ook gerelateerd aan die visie **op lange termijn**, en zullen op korte termijn nog niet als hoppinpunt (van die categorie) geselecteerd kunnen worden. Welke locaties op langere termijn geselecteerd worden, of een andere categorie toebedeeld worden, hangt voornamelijk af van de **visie op openbaar vervoer**. In die visie worden enkele lijnen op termijn sterk uitgebouwd. Dit resulteert in een betere bediening van bepaalde OV-haltes, die zo een belangrijkere knooppuntfunctie in het netwerk kunnen opnemen.

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).

8.4.2 Selectie en categorisering

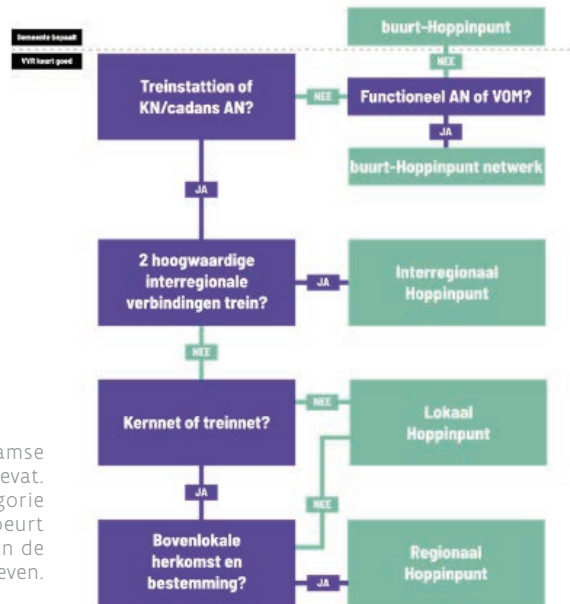
De Vlaamse Overheid onderscheidt **vier niveaus** van hoppinpunten: interregionaal, regionaal, lokaal en buurt. Om een locatie aan te duiden als een hoppinpunt van een bepaald niveau, moet het voldoen aan een aantal eisen. De beslissingsboom hieronder geeft de essentie weer van de eisen die aan de verschillende categorieën gesteld worden. Meer info kan je vinden in het [Besluit Vlaamse Regering Mobipunten \(BVR\)](#).

We stellen voor om in onze vervoerregio op korte termijn in totaal **191 hoppins** te selecteren. De kaart op de volgende pagina en de lijst in bijlage A bevatten een overzicht van alle hoppinpunten en hun categorie.

De [Vlaamse Beleidsvisie Mobipunten](#) en de [Ontwerpwijzer Hoppinpunten](#) geven een meer gedetailleerde visie van de Vlaamse Overheid op de hoppinpunten. Het concept van hoppinpunten wordt verder uitgewerkt en

De principes van categorisering uit het Besluit Vlaamse Regering worden in de beslissingsboom samengevat. Op basis van deze beslissingsboom kan de categorie van een hoppin bepaald worden. De selectie gebeurt **niet** op basis van hiervan, maar wel op basis van de principes op deze pagina's beschreven.

er worden prestatie-eisen aan elke categorie gekoppeld. De prestatie-eisen zijn bovendien ook afhankelijk van de ruimtelijke context.



Interregionaal

Een interregionaal hoppinpunt heeft volgens het BVR een ruim mobiliteitsaanbod van frequente interregionale, regionale en lokale verbindingen, van waaruit verplaatsingen tussen verschillende vervoerregio's mogelijk zijn, en bevat minstens enkele hoogwaardige interregionale treinlijnen. We stellen voor om in onze vervoerregio **vijf stations** te selecteren: Gent-Sint-Pieters, Gent-Dampoort, Deinze, Wetteren en Aalter.

In Gent-Sint-Pieters en Gent-Dampoort is er vandaag reeds voldoende mobiliteitsaanbod. Ze functioneren als volwaardige interregionale hoppins.

Deinze en Wetteren liggen op knooppunten van spoorlijnen en hebben zo een aantrekkelijk treinaanbod. Aalter ligt niet op een knooppunt, maar heeft wel een aantrekkelijk interregionaal treinaanbod. Ze hebben bovendien een groter verzorgingsgebied dan een doorsnee station in onze regio. Het overig mobiliteitsaanbod bij deze drie stations (deelmobiliteit, buslijnen, fietsbereikbaarheid en -stallingen, etc.) is echter kleiner dan in Gent-Sint-Pieters en Gent-Dampoort. Een verruiming van dit aanbod is daarom cruciaal, willen we van deze stations goed uitgebouwde interregionale hoppins maken.

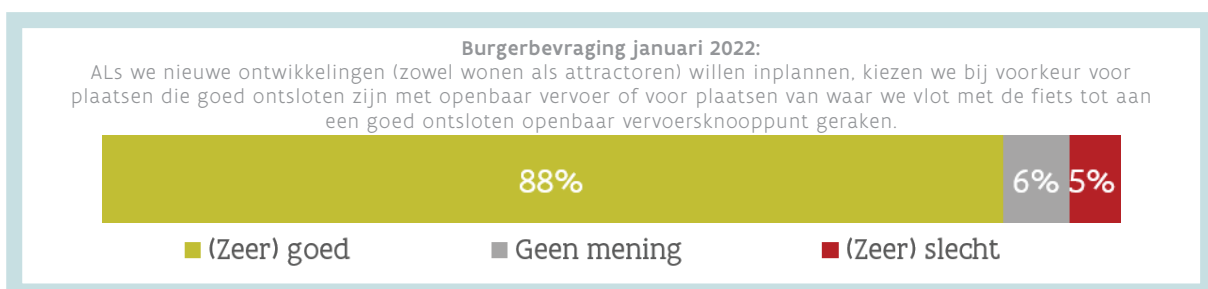
Regionaal

Een regionale hoppin bevat frequente regionale verbindingen van het kernnet of treinet. Ze zijn gericht op gebruikers met een bovenlokale herkomst en bestemming. We stellen voor om op korte termijn **vier trein- en busstations en zes park-and-rides** te selecteren in onze regio:

- treinstations Eeklo, De Pinte
- busstations Zelzate, Gent-Zuid
- park-and-rides Ledeborg, Weba, Watersportbaan, Arsenaal/Gentbrugge, The Loop, Oostakker/Lochristi

Op **lange termijn** zijn er een aantal andere locaties die in aanmerking komen als regionale hoppin (afhankelijk van de realisatie van de openbaar vervoersvisie):

- 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 Arsenalsite (Gent)
- park-and-rides aan R4 x N70 (Oostakker), R4 x N9 (Mariakerke), R4 x N9 (Melle), E17 x N60 (De Pinte)



Lokaal

Lokale hoppinpunten worden minstens bediend door een cadanslijn binnen het aanvullend net en richten zich vooral op gebruikers van wie de herkomst of bestemming dichtbij ligt. In totaal selecteren we 129 lokale hoppinpunten in Vervoerregio Gent.

We stellen voor om op korte termijn **per kern minstens één hoppinpunt** te selecteren. De selectie van kernen uit het Ruimterapport Vlaanderen 2021.¹ wordt hiervoor gebruikt. In de kernen met een treinverbinding is het station de uitgelezen locatie voor het lokale hoppinpunt (als het station nog niet als interregionale of regionale geselecteerd is). In kernen zonder treinverbinding, wordt een belangrijke bushalte (waar idealiter verschillende lijnen samenkomen) geselecteerd met een duidelijk potentieel voor overstap tussen vervoerswijzen. Het lokaal hoppinpunt heeft bovendien steeds een **centrale functie** in de kern, met aangename publieke ruimte en heeft diverse voorzieningen nabij. Grotere kernen, waar het aanbod aan openbaar vervoer divers en verspreid is, kunnen meerdere (lokale) hoppinpunten bevatten. Het aantal hoppinpunten per kern is evenredig met de mobiliteitsproductie in de kern. De vervoerregio heeft de taak om het evenwicht tussen aantal hoppinpunten per kern te bewaken.

Ook buiten de kernen worden lokale hoppinpunten geselecteerd. Aan **grote tewerkstellingsgebieden, attractiepolen, kleinere park-and-rides en enkele carpoolparkings** worden locaties geselecteerd waar verschillende vormen van transport samenkomen. Het mobiliteitsaanbod op deze locaties zal vooral gericht zijn op natransport.

¹ <https://omgeving.vlaanderen.be/nl/ruimterapport-2021>

8.4.3 De rol van een hoppin

Om de functie van een hoppin in ons mobiliteitsnetwerk beter te kunnen duiden, werden aan elke hoppin **één of meerdere 'rollen'** gekoppeld. Deze rollen zijn aanvullend op de vier categorieën (interregionaal, regionaal, lokaal en buurt). Deze indeling werd specifiek voor Vervoerregio Gent opgemaakt.

Er zijn vijf rollen die een hoppin kan opnemen. Een hoppin kan meerdere rollen opnemen. De rollen zijn gebaseerd op de vervoerswijzen die voor het **voor- en natransport** gebruikt worden. Onderstaande tabel geeft een overzicht van de vijf rollen en welke vervoerswijzen er bij elke rol voornamelijk gebruikt worden.

Rol	Voortransport			Natransport		
	Fiets/te voet	OV	Auto	Fiets/te voet	OV	Auto
OV-knoop		X			X	
Vertrekhoppin	X		X		X	
Bestemmingshoppin		X		X		X
P&R + P&B	X		X	X	X	
Carpoolparking	X	X	X			X

Buurt

Buurthoppinpunten worden alleen bediend door functionele lijnen van het aanvullend of door het vervoer op maat. Ook buurthoppinpunten waar deelvoertuigen de basis van het vervoeraanbod vormen, zijn mogelijk. De wervingsradius beperkt zich tot de onmiddellijke omgeving en tot reizigers die dichtbij wonen. Buurthoppinpunten zijn een belangrijk instrument om deelauto's als alternatief voor de eigen (tweede) wagen te stimuleren. Gezien het zeer lokale karakter, worden in deze fase een beperkt aantal in de vervoerregio geselecteerd. Voorstellen voor buurthoppinpunten kunnen steeds meegenomen worden in het definitieve regionaal mobiliteitsplan. Zowel de vervoerregio als de gemeenten kunnen, ook buiten het regionaal mobiliteitsplan, buurthoppinpunten aanduiden.

Hoppins worden meer dan ooit cruciale schakels in onze mobiliteit en ruimte.



Hoppin (bron: Mobipunt vzw)

In de tabel in bijlage wordt een overzicht gegeven van de hoppins, de categorie en de rollen die ze opnemen. Er wordt in het overzicht een onderscheid gemaakt tussen korte en lange termijn, aangezien een hoppin in de toekomst andere rollen kan opnemen (conform de visie op de mobiliteitsnetwerken).

De rollen die een hoppin opneemt, zullen (samen met de categorie en de ruimtelijke context) bepalend zijn voor de gewenste voorzieningen en programma op die locatie. Dankzij het toekennen van de juiste rollen kunnen acties op het terrein om de hoppins te versterken onderbouwd en gericht genomen worden.

HOPPINPUNTEN

Hoppinpunten zijn plekken waar verschillende vormen van mobiliteit samenkomen. We kunnen er vlot van de ene vervoerswijze naar de andere overstappen. We onderscheiden vier categorieën.

INTERREGIONAAL

De belangrijkste treinstations in onze regio zijn geselecteerd als interregionaal hoppinpunt: Gent-Sint-Pieters, Gent-Dampoort, Deinze, Wetteren en Aalter. In die stations vind je verschillende hoogwaardige treinlijnen en een uitgebreid mobiliteitsaanbod.

REGIONAAL

De regionale hoppinpunten zijn treinstations, busknooppunten waar verschillende regionale lijnen samenkomen of grote park-and-rides. Veel gebruikers hebben er een bovenlokale herkomst of bestemming.

- treinstations Eeklo, De Pinte
- busstations Zelzate, Gent-Zuid
- park-and-rides Ledeborg, Weba, Watersportbaan, Arsenaal/Gentbrugge, The Loop, Oostakker/Lochristi

LOKAAL

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 cadanslijn van het aanvullend net. In elke kern en nabij belangrijke tewerkstellingsgebieden of attractiepolen is er minstens één lokale hoppin.

BUURT

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 wervingsradius 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 B.

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



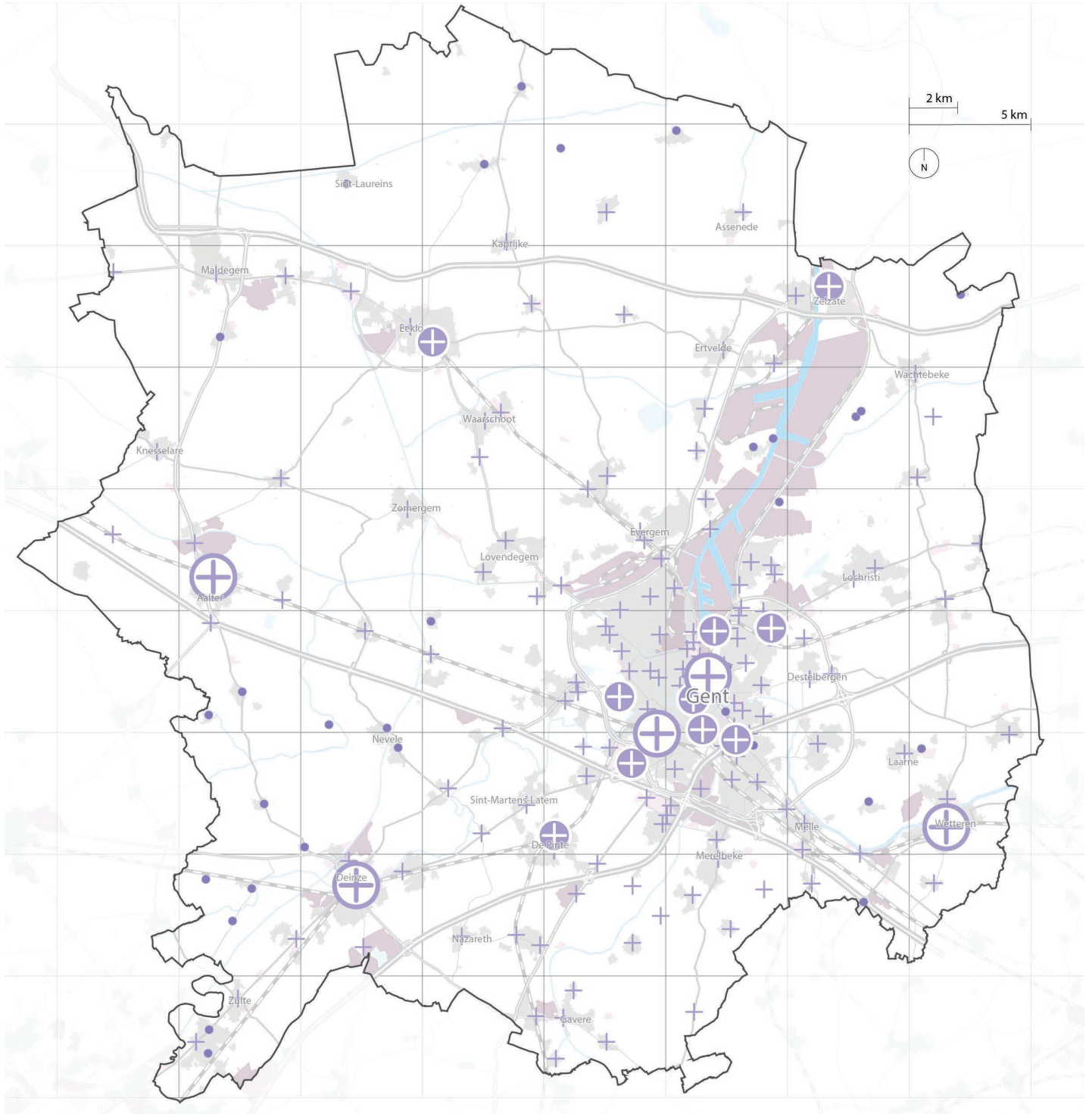
Lokaal hoppinpunt



Buurt hoppinpunt



Contour Vervoerregio Gent





8.5 LOGISTIEK EN VRACHT | 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.

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. We houden ze maximaal uit woonkernen, maar zorgen wel dat de regio bereikbaar blijft.

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.

8.5.1 Algemeen

Sterke netwerken en multimodale knopen

De aanwezigheid van de zeehaven typeert onze vervoerregio. Deze belangrijke economische motor voor de regio trekt natuurlijk ook grote vrachtstromen aan. Een reeks lopende of geplande maatregelen (vb. nieuwe sluis Terneuzen, wegwerken bottlenecks in de spoorontsluiting) maken dat de haven zich verder kan ontwikkelen en vrachtstromen duurzaam kan afwikkelen.

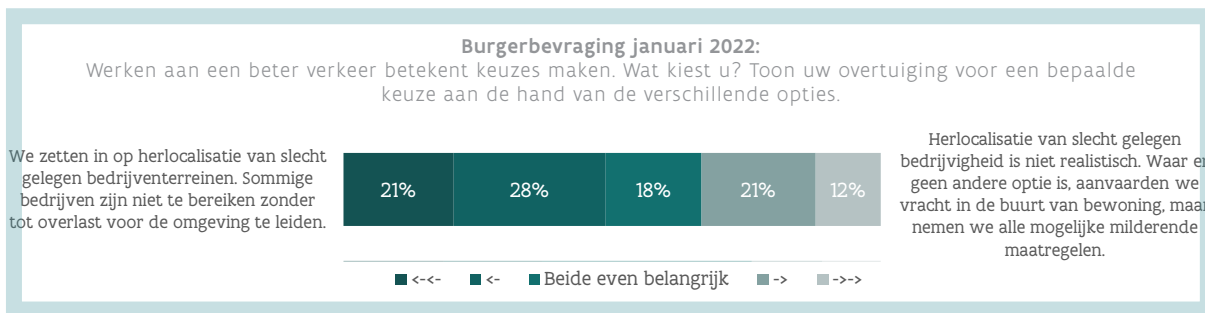
Haar centrale ligging tussen Zeebrugge en Antwerpen en samenwerking met de Nederlandse havens binnen North Sea Port district, maakt van de multimodale ontsluiting van de Gentse haven een onderwerp dat de vervoerregio overstijgt. Om overbodige wegtransporten te voorkomen, dringt de vervoerregio er wel op aan om voldoende capaciteit voor goederen op het spoornetwerk te voorzien en de binnenvaartrelatie met Zeebrugge te onderhouden. Zij het via het Schipdonkkanaal, het kanaal Gent-Brugge of door middel van estuaire vaart. Ook pijpleidingen tussen de havens onderling kunnen massale stromen van de weg houden.

Ook buiten de zeehaven is er potentieel om in te zetten op een modal shift. Om die mogelijk te maken, moet men over voldoende toegangspunten tot het multimodale netwerk beschikken.

Daarbij staat de markt van duurzame lastmile voertuigen niet stil. LEVV (licht elektrische vrachtvoertuigen) zijn aangepast aan stadsomgevingen. Ze zijn kleiner, wendbaarder, veiliger en vormen een tussenoplossing voor grote vracht- en/of bestelwagens en fietscargo die voor veel goederenvervoer te beperkt is.

Selectie van multimodale knopen

Als vervoerregio zijn we ons bewust van de wisselwerking tussen ruimtelijke ordening en mobiliteit. We gaan de dialoog met elkaar en de relevante stakeholders aan om de impact van vrachtstromen meer te laten doorwegen in ons locatie- en vergunningsbeleid. Aan Vlaanderen vragen we om regio-overstijgende hulpmiddelen te voorzien (vb. vrachtscore van bedrijventerrein, rollend fonds of aanleg portefeuille ruilpercelen om herlocalisatie op lange



termijn mogelijk te maken). Op haar beurt ondersteunt de vervoerregio individuele steden of gemeenten bij de toepassing van dit principe in de praktijk.

Om multimodaliteit alle kansen te geven en overblijvende vrachtstromen over de weg waar mogelijk te bundelen, vrijwaren we de potentievolle locaties voor (multimodale) logistieke knooppunten. Aanvullend onderzoeken we onder welke voorwaarden deze knopen (verder) ontwikkeld kunnen worden, rekening houdend met hun plaats binnen het grotere logistieke netwerk.

De vervoerregio identificeerde in samenspraak met de provincie Oost-Vlaanderen en de logistieke stakeholders 4 potentieel interessante locaties om een multimodaal logistieke knooppunt te realiseren:

- Aalter (omgeving Woestijne)
- Omgeving Eiland Zwijnaarde
- Wetteren
- Deinze (omgeving De Prijckels)

Hierbij is geredeneerd vanuit de vervoerregio zelf.

Aalter (Woestijne): de Vlaamse Waterweg ontwikkelt hier een regionaal overslagcentrum (met op termijn eventueel de overslag van containers).

Omgeving Eiland Zwijnaarde: deze site is reeds grotendeels ingevuld, onder andere met watergebonden activiteiten in de bouwsector. Voor deze site kan via bijkomend onderzoek nagegaan worden in welke mate de bestaande invulling te combineren is met stadsdistributie of (watergebonden) afvoeren van (afval)stromen uit de binnenstad.

Wetteren: deze locatie is aangeduid vanuit de ruimtelijke methodiek, maar diepgaander onderzoek naar de potenties en randvoorwaarden voor watergebonden ontwikkeling van de site (en wisselwerking met de bestaande bedrijvigheid) is nodig.

Deinze (De Prijckels): deze site is enkel via de weg ontsloten, maar haar ligging langs de E17 en de reeds aanwezige bedrijvigheid op het terrein zelf en in de brede omgeving (vb langs de N43, ook in vervoerregio Kortrijk) maken het tot een mogelijke testlocatie voor een consolidatiepunt. Consolidatiepunten zijn punten waar stromen samenkomen. Door verschillende kleinere transporten (halflege vrachtwagens) te bundelen tot 1 transport (volgeladen vrachtwagens) beperken we het aantal vrachtwagens op de weg en het aantal voertuigkilometers. In principe is een modal shift hier mogelijk als er ook een link met het spoor of de binnenvaart is. Bijkomend onderzoek is nodig om het

potentieel voor consolidatie verder in te schatten en de randvoorwaarden te bepalen.

Naast de vernoemde locaties is er ook een algemeen potentieel voor de ontwikkeling van stadshubs in de omgeving rond de R4, aan de zuidzijde van de Gentse haven of zelfs langs de Gentse waterlopen. Stad Gent en De Vlaamse Waterweg bekijken reeds vandaag concrete mogelijkheden hiervoor. Gezien de mogelijke impact op de mobiliteit in de rand rond Gent, ondersteunt de vervoerregio hen graag waar mogelijk. In de omgeving van deze stadshubs is er extra aandacht voor ontvlochten routes voor zachte weggebruikers. Een zoekzone voor distributiehubs is niet wenselijk in het havengebied, niettemin verleent North Sea Port zijn medewerking aan het onderzoek inzake de ontwikkeling van distributiehubs in de omschreven gebieden.

De oefeningen voor het identificeren van logistieke knooppunten is vertrokken vanuit een ruimtelijke logica. Het is aan te bevelen om in een volgende stap te kijken naar de mogelijke rol van elk punt binnen het bredere logistieke netwerk.

In de haven zijn reeds 4 multimodale logistieke knooppunten aanwezig en in gebruik, van noord naar zuid zijn dit de All Weather terminal, Kluisendok met oa. bundel Zandeken en Interface Terminal Gent, de omgeving Mercatordok en de omgeving Ringvaart - Industrierweg met recente vernieuwing van de kaaisporen door Infrabel.

Typologieën voor de knopen

Immers niet elke knoop heeft eenzelfde rol te vervullen. Sommige types knopen geven – zoals eerder vermeld – toegang tot het multimodale netwerk, andere consolideren diffuse stromen. Ten slotte onderscheiden we nog hubs gericht op stadsbeleving. Een logistieke knooppunt dient enkel verder uitgebouwd te worden indien het zowel een geschikte locatie kan combineren met een positieve wisselwerking met de andere knooppunten binnen het netwerk. Wanneer nieuwe knopen door de nabijheid van een bestaande knoop er niet in slagen om een gunstig business model op te zetten of het business model van de bestaande knoop in gevaar brengt, dient het opzet bijgestuurd te worden of – in extremis – de knoop niet gerealiseerd te worden.

In het doorlopen proces zijn volgende typologieën voor (multimodale) logistieke knopen onderscheiden. Elk van de typologieën heeft andere kwaliteitseisen inzake:

Ontsluiting: via welk(e) netwerk(en) is het knooppunt ontsloten? (spoor, binnenvaart, weg)

Goederendragers: welke goederen worden er overgeslagen (bulk, palletten, containers)

Verzorgingsgebied: het gebied waarbinnen goederen via de knoop worden overgeslagen. Dit kunnen we uitdrukken in een buffer rond de knoop of vertalen naar een bepaald type afnemers (vb. bedrijven rond een consolidatiepunt of lokale handelaars en inwoners van een bepaalde stad in het geval van een hub voor stadsdistributie)

Logistieke functie binnen netwerk: welke rol vervult de knoop binnen het netwerk? Mogelijke functies zijn:

- Collectie en distributie: voorzien in vaste afzetten oppikpunten zodat efficiënt een vaste ronde opgezet kan worden (vb. beleving apotheken)
- Herpositioneren: zorgt ervoor dat bedrijven hun goederen dicht bij de afzetmarkt kunnen plaatsen (vb. bouwhub waar aannemers van verschillende werven zich bevoorraden)
- Ontsluiten van een hiërarchisch hogere knoop (vb. terminal in Willebroek verbindt de regio met Antwerpse en Rotterdamse haven)
- Verbinden van diverse knopen van eenzelfde orde. Het linken van verschillende (binnenvaart) corridors (vb. terminal in Aalter of omgeving Eiland Zwijnaarde kan de regio met bedrijvigheid in Willebroek verbinden)

Fijnmazigheid: dit aspect bespreekt de aard van de verzamelende functie. Ook hierin zijn verschillen te onderscheiden:

- Diffuse stromen uit een groter gebied komen samen in de knoop van waar ze hun reis als gebundelde stroom verderzetten, bijvoorbeeld richting zeehaven (fijn -> grof) (vb. terminal langs exportzijde)
- Gebundelde stromen komen aan in de knoop (bijvoorbeeld vanuit de zeehaven) en worden er verdeeld over een regio (grof -> fijn) (vb. terminal langs importzijde)
- Diffuse stromen worden samengebracht in de

knoop, herverdeeld en vervolgens opnieuw als diffuse stromen verdeeld (fijn -> fijn) (vb. hub stadsdistributie)

Footprint: het ruimtebeslag van de logistieke knoop

Gelet op hun verzorgingsgebied en functie binnen het netwerk is een onderscheid te maken volgens de hiërarchie binnen het logistieke netwerk. Containerterminals en regionale overslagcentra bieden toegang tot het multimodale netwerk en vormen het hoogste niveau binnen de scope van de oefening, onder (zee)havens. Dergelijke knopen vormen een netwerk op Vlaamse/ (inter)nationale schaal.

Consolidatiepunten en transferia zijn eerder gericht op het voorkomen van extra vrachtkilometers over de weg. Ze fungeren eerder op een regionale schaal. Binnen de vervoerregio werden geen potentiële locaties voor transferia aangeduid.

Stadshubs en micro-hubs zijn gericht op lokale distributie. De locatie van een stadshub kan wel een weerslag hebben op regionale vervoersstromen. Individuele kaaimuren hebben ook een eerder lokale tot regionale impact op mobiliteit, maar het kaaimurenbeleid wordt door De Vlaamse Waterweg wel op Vlaamse schaal vorm gegeven.

Het juiste bedrijf op de juiste plaats

Om het multimodale potentieel ten volle aan te spreken is het zaak om de beperkt beschikbare percelen langs waterwegen of met een spooraanluiting maximaal voor te behouden voor bedrijven die effectief gebruik kunnen maken van het spoor of de binnenvaart.

Clustering van bedrijven zorgt er daarnaast voor dat kleinere, diffuse stromen samengebracht kunnen worden tot volledige ladingen. Die gebundelde stromen kunnen dan bijdragen aan de kritische massa, nodig om een

Type	Containerterminal	Consolidatiepunt	Regionaal overslagpunt	Transferium	Hub stadsdistributie	
Locatie	Strategisch binnen netwerk	In nabijheid bedrijventerreinen of langs vrachtas	Site bedrijf	Strategisch binnen netwerk	Rand van de stad	
Ontsluiting	Weg Water of spoor	Unimodaal	Weg Water/spoor	Weg Water	Weg Water/spoor Fiets	
Goederendrager	Containers	Containers / LCL	Bulk/ palletten	Bulk/ palletten	Diverse verpakte goederen	
Bedieningsgebied	30km	???	max. 5 km	20km	Haven of containerterminal in filegebied max. 5 km	
B2B / B2C	B2B	B2B	B2B	B2B	B2B / B2C	
Footprint (inschatting opp.)	2 – 5 ha	1,5 – 2 ha	Min. 1 ha (?)	Min. 2 ha	1-2 ha	500 – 2.500m ²

modal shift te creëren of met minder voertuigkilometers over de weg getransporteerd worden. Bovendien is nabijheid de beste manier om verplaatsingen tot een absoluut minimum te beperken. Wanneer leverancier en afnemer fysiek dicht bij elkaar liggen, is hun impact op de mobiliteit minimaal.

Om verschillende – praktische, maar vaak ook historische – redenen liggen bedrijven echter vaak verspreid. De onderlinge ligging van bedrijvigheid, woongebieden en de netwerken is daarbij niet altijd logisch vanuit een mobiliteitsstandpunt.

De vervoerregio en haar betrokken partners erkennen de wisselwerking tussen ruimtelijke ordening en mobiliteit. In nauwe samenwerking met de bevoegde overheden streeft de vervoerregio dan ook naar een lange termijn locatiebeleid dat de nood aan transport (over de weg) beperkt, de bundeling van stromen in de hand werkt en ook zorgt dat doorgaand logistiek transport niet meer door woonkernen moet.

8.5.2 Vrachtwagens daar waar het gepast is

Op individuele kaaimuren na gaat de overslag van goederen via een (multimodaal) logistiek knooppunt gepaard met een voor- of natraject per vrachtwagen. Deze knopen dienen dus niet alleen goed aan te sluiten op het binnenvaart- (of spoor)netwerk¹, ze moeten ook vlot en veilig ontsloten zijn via de weg. Ook andere bedrijven en handelszaken moeten bevoorrad worden of hun goederen kunnen afvoeren.

In het verleden hebben een aantal lokale overheden rond de haven – in samenspraak met de haven- aanrijroutes naar de haven vastgelegd. De opmaak van het regionaal mobiliteitsplan is het moment om een soortgelijke oefening te doen op schaal van de hele vervoerregio.

De categorisering van de waterlopen en goederenspooren valt niet onder de rol van de vervoerregio Gent, dit gebeurt op het Vlaamse niveau. Er lopen wel een aantal belangrijke projecten in onze vervoerregio zoals het binnenvaartproject Seine Schelde, Rail Ghent Terneuzen en de spoorverbinding Antwerpen-Zeebrugge.

Vrachtroutenetwerk - principes en kwaliteitseisen

Het vastleggen van een vrachtgeleidingsnetwerk heeft tot doel vracht te faciliteren. Het netwerk duidt aan via welke wegen we vracht willen verzamelen en ontsluiten richting het hogere netwerk. Daarbij is het de bedoeling om bedrijvigheid bereikbaar te maken, zonder overlast voor de omgeving. Langs de vrachtroutes wordt gestreefd naar een ontvlechting van vrachtverkeer en zachte weggebruikers.

Net zoals in de nieuwe wegencategorisering erkent MOW verschillende niveaus binnen een vrachtroutenetwerk:

¹ Geen van de geïdentificeerde potentiële locaties voor een multimodale logistieke knoop is ontsloten via het spoornetwerk. Op de locatie in Deinze na liggen ze wel aan een bevaarbare waterweg.

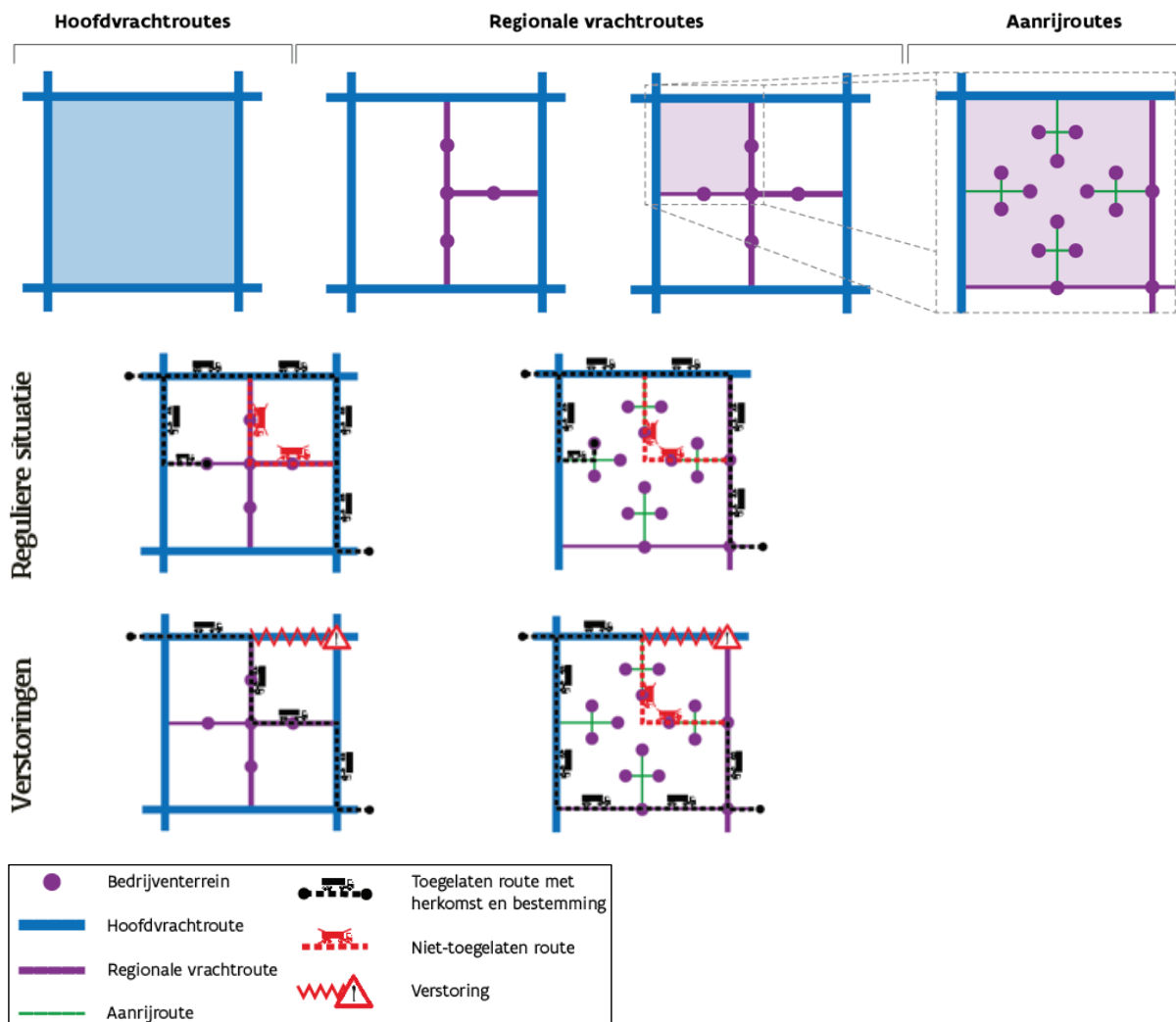
- **Hoofdvrachtroutenetwerk**
- De Europese en Vlaamse hoofdwegen vormen een raster van autosnelwegen met vlotte doorstroming (zie figuur op volgende pagina)
- Deze basisstructuur verbindt economische polen en (inter)nationale poorten met elkaar.
- **Regionaal vrachtroutenetwerk**
- Deze laag binnen het netwerk zorgt voor een vlotte afwikkeling van regionaal doorgaand verkeer in functie van de bereikbaarheid van regionale bedrijventerreinen² en regionale multimodale knopen vanaf het hoofdnetwerk.
- Het regionaal vrachtroutenetwerk verfijnt de mazen van het hoofdvrachtroutenetwerk (zie figuur op volgende pagina)
- **Interlokaal netwerk van aanrijroutes**
- In de nieuwe wegencategorisering betekent de categorisering van een interlokale weg onder meer dat het tijdelijk de rol van hogere wegen overneemt in het geval van calamiteiten.
- Noodzakelijk daarvoor is dat in de wegencategorisering interlokale wegen de randen van mazen met elkaar verbinden.
- In het vrachtroutenetwerk hebben interlokale vrachtroutes (aanrijroutes) een verzamelende en ontsluitende rol voor het vrachtverkeer van en naar regionale en grote clusters van lokale bedrijventerreinen die veel vrachtverkeer genereren.
- Om overlast in de buurt van woonomgevingen te voorkomen, willen we geen doorgaande verbindingen selecteren, maar een boomstructuur hanteren. Op de aanrijroutes mag derhalve geen doorgaand vrachtverkeer rijden (zie figuur op volgende pagina)
- De invulling van het 'interlokale' in de wegencategorisering en het vrachtgeleidingsnetwerk staan daardoor haaks op elkaar. Deze discrepantie wordt verder uitgeklaard in de tabel op de volgende pagina.
- **Lokaal netwerk**
- De bedrijventerreinen die niet als regionaal bestempeld worden, worden ontsloten via dit netwerk.

Niet-selectie van een weg binnen één van deze netwerken, betekent niet automatisch dat vracht er geweerd wordt. Herkomst- of bestemmingsverkeer is er toegelaten, maar het is niet de bedoeling er doorgaand vrachtverkeer te faciliteren. Doorgaand verkeer wordt hierbij gezien als verkeer dat zowel herkomst als bestemming buiten de maas van het hoofd- en regionaal vrachtroutenetwerk heeft, maar toch door de maas passeert. Binnen de niet geselecteerde wegen kunnen de lokale overheden hun lokale vrachtroutes aanduiden.

Belangrijkste principes voor de selectie van **lokale vrachtroutes**:

- Het lokaal vrachtwegenetwerk moet afgestemd worden op de aanrijroutes waar het vrachtverkeer gebundeld wordt richting de hoofdvrachtroutes

² Bedrijventerreinen met een grootte van minstens 50ha of 30ha met een logistieke invulling.



Figuur: Structuur vrachtrouten netwerk

	Dragend netwerk <i>Bevoegdheid bij VVR</i>	Lokaal netwerk <i>Bevoegdheid bij lokale overheden</i>
Wel geselecteerd binnen VRN als regionale vrachtroute <i>Bevoegdheid bij VVR</i>	Doorgaand vrachtverkeer en doorgaand personenverkeer is toegestaan	Doorgaand vrachtverkeer is toegestaan <i>Flankerende maatregelen tegen doorgaand personenverkeer te onderzoeken (haven van Gent)</i>
Wel geselecteerd binnen VRN als aanrijroute <i>Bevoegdheid bij VVR</i>	Vrachtverkeer met bestemming binnen de maas en doorgaand personenverkeer is toegestaan	Vrachtverkeer met bestemming binnen de maas is toegestaan, doorgaand verkeer (zowel vracht als personen) niet <i>Aalter, Deinze, Zelzate</i>
Niet geselecteerd binnen VRN	Er kunnen maatregelen genomen worden tegen vrachtverkeer, beslist door de VVR, op voorwaarde dat alle plaatsen die vracht genereren bereikbaar blijven <i>Bv. vrachtwerende maatregelen of circulatiemaatregelen voor vrachtwagens</i>	De wegbeheerder kan maatregelen nemen tegen vracht- en personenverkeer, op voorwaarde dat alle plaatsen die vracht genereren bereikbaar blijven <i>Bv. vrachtwerende maatregelen of circulatiemaatregelen voor vrachtwagens</i>

Tabel: Confrontatie wegenetwerk en vrachtrouten netwerk

- (boomstructuur vanaf hoger vrachtroutenetwerk)
- Vrachtverkeer mag niet naar de buurgemeenten gestuurd worden
- Verkeersleefbaarheid en veiligheid zijn bepalend voor de routekeuzes en staan bovenop omrijfactoren

Belangrijkste principes voor **vrachtgerelateerde maatregelen**:

- **Vrachtmilderende maatregelen**: doorgaand vrachtverkeer ontraden en vertragen. Herkomst- en bestemmingsverkeer moet nog wel kunnen passeren (bv. asverschuivingen)
- **Vrachtwerende maatregelen**: harde knip, herkomst- en bestemmingsverkeer dient een alternatieve route te nemen (vb. volledig vrachtverbod)
- **Selectief vrachtwerend**: doorgaand vrachtverkeer wordt met een harde maatregel geweerd, herkomst- en bestemmingsverkeer wordt ontzien (bv. ANPR-camera's)

Binnen de vervoerregio vindt overleg plaats tussen de betrokken (lokale) actoren rond de te nemen vrachtwerende en -milderende maatregelen.

Specifiek voor landbouwverkeer op lokale wegen verwijzen we naar de nieuwe aanpak voor landelijke wegen dat uitgewerkt is door de VLM, namelijk de opmaak van functietoekenningssystemen. Dit plan moet het beheer en gebruik van de landelijke wegen veiliger en efficiënter maken. Dit kan opgemaakt worden per interlokale maas of voor meerdere mazen tezamen. Landbouwvoertuigen voor interlokaal transport moeten zich houden aan het vrachtroutenetwerk. Dit is echter niet overal toegestaan, problemen met reglementering daarrond is een Vlaamse problematiek.

Vrachtroutenetwerk - selectie

Vlaanderen selecteert het hoofdvrachtroutenetwerk en bestendigt de regionale en interlokale verbindingen die de vervoerregio voordraagt. Het lokale netwerk wordt vorm gegeven door de steden en gemeenten. Zij kunnen eveneens vrachtmilderende of -werende maatregelen (vb. tonnageverbod, venstertijden,...) opleggen. Om erover te waken dat bedrijvigheid over gemeentegrenzen heen bereikbaar blijft, neemt de vervoerregio hierin een coördinerende rol op.

De selectie in het RMP houdt net zoals de wegcategorisering rekening met lopende plannen en projecten alsook missing links in het huidige netwerk. Zo doen we geen uitspraken over het viaduct van Gentbrugge (E17), wordt de ring rond Eeklo meegenomen als beslist beleid, nemen we akte van de studie voor de nieuwe Scheldebrug in Wetteren en onderschrijven we de visie op het ontlasten van de kern van Deinze.

De **selectie van de aanrijroutes** is zo gekozen dat doorgaand verkeer niet gefaciliteerd wordt (herkomst- of bestemmingsverkeer in het verlengde van de aanrijroutes blijft evenwel mogelijk). Hierdoor voorkomen we maasverkleiningen (vb. N449, N456) of oneigenlijk gebruik (vb. doorgaand verkeer op N43 in plaats van op E17).

Dit wordt extra benadrukt door de knips op de kaart. Ter hoogte van de stippellijnen zit minder tot geen vrachtgenererende bedrijvigheid waardoor op die as een harde knip mogelijk zou zijn. De N9 Eeklo-Gent maakt wel een verbinding tussen wegen van een hogere orde omdat hier zeer verspreid bedrijvigheid aanwezig is. Ook op deze as mag geen doorgaand verkeer gefaciliteerd worden.

We erkennen de problematische kruising van het kanaal Gent-Terneuzen in de kern van Zelzate voor vracht en dringen aan op een oplossing waarbij ADR-vrachtwagens veilig gebruik kunnen maken van een tunnel in plaats van door de kern van Zelzate te rijden. De Kanaalstraat is deels geselecteerd als aanrijroute in functie van de regionale bedrijvigheid op grondgebied van Zelzate, de selectie faciliteert dus geen doorgaand vrachtverkeer.

Volgende wegen zijn geselecteerd als **regionale vrachtroute**:

- N35: N60/N35 Gavere - E17/N35 aansluiting 7 Deinze
- N37: E40/N37 aansluiting 10 Aalter - E403/R32 Ardoos
- **Zonneweg**: R4 West/Zonneweg - Zonneweg/Assenedestraat Evergem
- **Assenedestraat**: Zonneweg/Assenedestraat - Assenedestraat/Bombardementstraat Evergem
- **Bombardementstraat**: Assenedestraat/Bombardementstraat - N474/Bombardementstraat Evergem
- N474: N474/Bombardementstraat - N474/N458 Gent
- N458: N474/N458 - N458/N456 Gent
- **Tijdelijke zuidelijke havenring**: R4 West/N456 - Port Arthurlaan - R4 Oost/N424 Gent

Volgende wegen zijn geselecteerd als **interlokale aanrijroute**:

- N43: E40/N43 aansluiting 14 Sint-Denijs-Westrem - Roeselare
- R43: E34/R43 Eeklo - R43/N9 ten zuiden van de kern van Eeklo
- N9: N9/R43 Zuid Eeklo - R4 West/N9 Gent
- N456: R4 West/N456 Gent - E34/N456 Kaprijke
- N35: N60/N35 Gavere - N35/Legen Heirweg Gavere
- N35: E17/N35 aansluiting 7 Deinze - N35/Stadionlaan Deinze
- N499: N44/N499 - N449/Venecolaan Aalter
- Venecolaan: Aalter
- N42: E40/N42 aansluiting 17 Wetteren - N9/N42 Wetteren
- N9: N9/N42 - N9/N400 Wetteren
- N417: N9/N417 - N417/nieuwe Scheldebrug Wetteren
- **Nieuwe Scheldebrug (lopend project)**
- **Kanaalstraat**: R4/N423 - R4/Kerkstraat Zelzate
- N466 (E40/N466 aansluiting 13 Drongen - R4/N466 Gent)

Vrachtstromen stoppen niet aan de grenzen van onze vervoerregio. Afstemming van het voorgestelde vrachtroutenetwerk van vervoerregio Gent en de voorstellen van de omliggende vervoerregio's is dan ook nog noodzakelijk. Vervoerregio Gent is in gesprek gegaan met vervoerregio Midwest over de selectie van de N37 in de wegcategorisering. In het voorkeursscenario van vervoerregio Gent is dit een regionale weg. Indien dit bekrachtigd wordt in de andere regio vervalt ook in het

“Het weren van de transitverkeerstromen zorgt niet voor een grotere congestie op de hoofdwegen. Waarom? Omdat we inzetten op het aanzwengelen van het vervoer per spoor en over het water, lokale hubs gekoppeld aan de spoorweg, gecombineerd met lokale elektrische bestelwagens zorgen dus ook niet voor een verslechtering van de luchtkwaliteit binnen de maas.”

- Uit de speech van de minister in 2030, Mobiliteitscafés april-mei 2022

vrachtroutenetwerk de selectie als Vlaamse vrachtroute en neemt de N37 zijn rol op in het netwerk als een regionale vrachtroute.

Bij de selectie regionaal netwerk en de aanrijroutes worden volgende kwaliteitseisen gehanteerd.

Kwaliteitseisen	Regionaal netwerk	Aanrijroutes
Woonzones ontzien	X	X
Waar mogelijk ontvlechten	X	X
Knopen en bedrijventerreinen zsm naar hoger wegennet ontsluiten	X	X
Bedrijventerreinen naar multimodale logistieke knopen ontsluiten	X	
Minimaliseren omrijfactoren	X	X
Maasverkleiningen (binnen hoger niveau) voorkomen	X	X
Geluidswerende infrastructuur waar nodig	X	X

Voor de inrichtingsprincipes van de weg verwijzen we naar de inrichtingsprincipes van de bijhorende wegencategorisering. De hoofdvrachtroutes volgen de inrichtingsprincipes van de hoofdwegen (EHW en VHW), de regionale vrachtroutes en aanrijroutes volgen de inrichtingsprincipes van het dragend wegennet (RW en IW) of lokale wegennet.

Vrachtwagenleiding is veel meer dan het selecteren van routes

Het gevoerde proces heeft bovendien tot het inzicht geleid dat het geleiden van vrachtwagens veel meer inhoudt dan een zuivere selectie van wegsegmenten. Volgende figuur geeft schematisch de samenhang

weer van de verschillende subthema's verbonden aan routing. Uit het schema blijkt dat een beleid rond het sturen van vracht veel verder dient te gaan dan zuiver de selectie van een netwerk. Het gedrag moet gestuurd worden door een combinatie aan maatregelen.

Gedragssturing: Het einddoel van een vrachtroutenetwerk is gewenst gedrag te bekomen. We willen de regio's bereikbaar, maar ook verkeersveilig en -leefbaar houden door wegen aan te duiden waar we vracht willen faciliteren.

LT-Kader: De selectie van een netwerk geeft een lange termijnkader:

- Aan overheden om hun beperkte middelen gericht te kunnen investeren in aangepaste weginfrastructuur en om een draagvlak te creëren bij omwonenden;
- Aan bedrijven en transporteurs om hun organisatie op in te stellen;
- Om de wisselwerking tussen ruimtelijke ordening en mobiliteit te sturen.

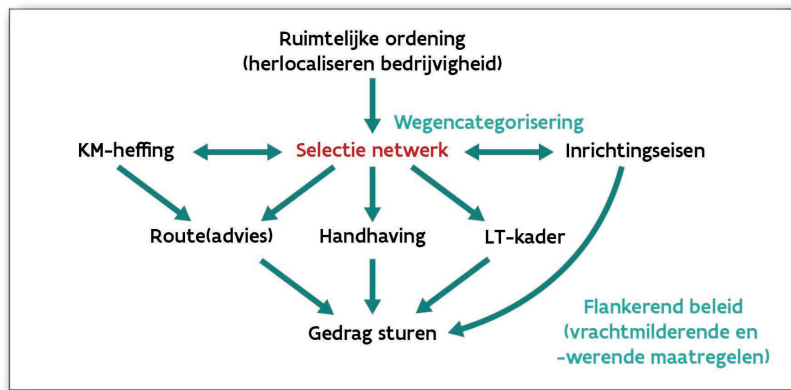
Een **ruimtelijk beleid** rond clustering van bedrijvigheid leidt op lange termijn tot een gericht vrachtroutenetwerk. Waar bedrijvigheid verspreid aanwezig is, kan overwogen worden om bedrijven te herlocaliseren zodat een minimaal en efficiënt geheel van wegen geselecteerd kan worden. Deze locaties zijn vlot bereikbaar met het openbaar vervoer en de fiets.

Eens een **selectie** van wegen gemaakt, dienen deze wegen passend ingericht te worden om vracht te faciliteren (vb. voldoende wegbreedte, traject in de voorrang, minimum aan verkeerslichten, gescheiden fietspaden,...).

Een slimme combinatie met de **kilometerheffing** ondersteunt het geselecteerde netwerk en helpt doorgaand verkeer buiten het vrachtroutenetwerk te voorkomen. Daarbij valt op te merken dat de personeelskost van de chauffeur en dus de reistijd langs het traject bepalender is voor de routebepaling van vrachtwagens dan de kilometerheffing zelf en dat doorstroming en robuustheid op en van de geselecteerde vrachtroutes dus evenzeer belangrijke onderwerpen zijn.

Chauffeurs volgen vaak de instructies van hun GPS. Om ervoor te zorgen dat het vrachtroutenetwerk ook effectief gevolgd wordt, is het dus belangrijk dat het geselecteerde netwerk ook in het gebruikte kaartmateriaal vertaald wordt om zo tot een correct **routeadvies** te komen. Op het terrein kan dit nog ondersteund worden door aangepaste bewegwijzering. Digitalisatie van (veranderende) regelgeving (vb. snelheidsregime, venstertijden, vrachtverboden) zorgt ervoor dat deze regels correct vertaald worden in de routeringssoftware van GPS-systemen.

Daar waar vracht echt niet thuishoort kunnen **vrachtmilderende of -werende maatregelen** genomen worden. Afstemming met **de betrokken gemeenten binnen de interlokale maas of binnen de betreffende politiezone**, is daarbij erg belangrijk, zodat de bevoorrading van handelszaken in de regio niet in het gedrang komt. Het is aan de lokale besturen om hierover – onder coördinatie van de vervoerregio – tot onderlinge afstemming te komen. Niet alleen in het bepalen van de regels, maar ook in de **handhaving** ervan.



Vrachtwagenparkeren

Het thema van vrachtwagengeleiding gaat hand in hand met vrachtwagenparkeren. Lokale besturen worden geconfronteerd met (fout) geparkeerde vrachtwagens op plaatsen die daar niet voor geschikt zijn. Dit leidt tot gevaarlijke situaties en overlast voor de omwonenden. Aan de oorzaak van de problematiek ligt een tekort aan parkeerplaatsen. Hiervoor zijn verschillende verklaringen gaande van een structureel tekort aan parkings langs Europese (hoofd)wegen tot bedrijven die onvoldoende plaats voorzien om de eigen vrachtwagens op privéterrein te stallen.

Vlaanderen erkent hierin **4 niveaus** van parkeerproblematieken:

- Langs autosnelwegen en hoofdwegen
- In economische en logistieke knooppunten en bedrijventerreinen
- Langs N-wegen
- In woonwijken

Waar Vlaanderen zich best ontfermt over het parkeerbeleid langs autosnelwegen en hoofdwegen en lokale overheden over parkeren in woonwijken, liggen er kansen voor de vervoerregio om een parkeerbeleid vorm te geven voor de twee tussenliggende niveaus.

Omwille van het eerder genoemde structurele tekort aan parkeerplaatsen vindt er wel een cascade-effect plaats. Vrachtwagens op doortocht door Vlaanderen gaan ook op lagere niveaus binnen het netwerk op zoek naar een parkeerplaats. Samenwerking tussen Vlaanderen, de vervoerregio en de lokale overheden zal dus nodig zijn om een omvattend en doeltreffend beleid vorm te kunnen geven.

Europa werkt aan een nieuwe richtlijn inzake vrachtwagenparkeren die onder andere de kwaliteitseisen voor vrachtwagenparkings op verschillende niveaus binnen het netwerk opleggen. Ook Vlaanderen werkt momenteel aan een beleidskader rond dit onderwerp.

De vervoerregio beseft dat het een kleine radertje is in het Europese wegnennet maar neemt dit onderwerp in de toekomst verder op en vormt een beleid dat zowel aansluit bij het hogere (Europese en Vlaamse) kader als voorziet in de noden van de regio.

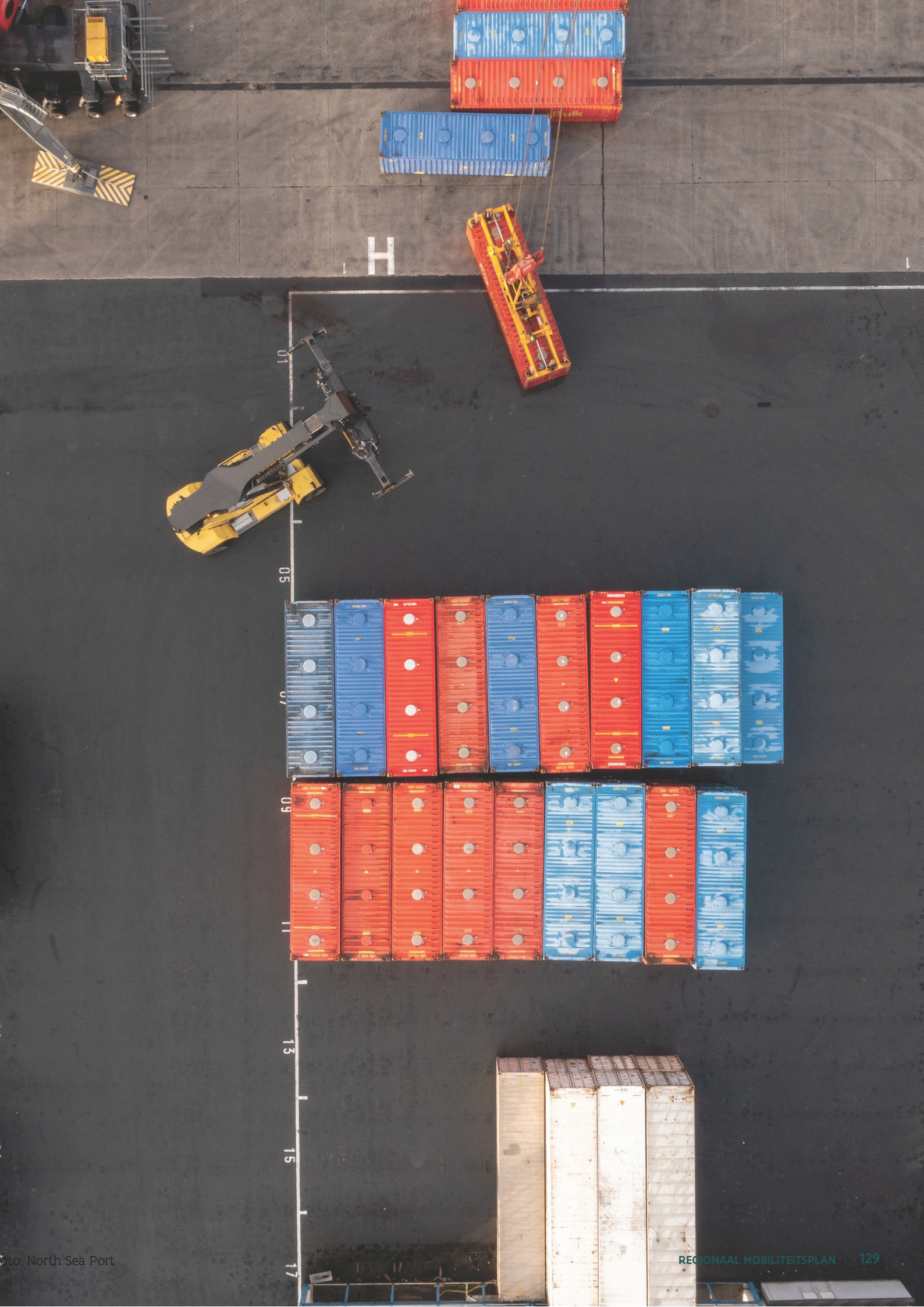
Het beleid steunt op 3 pijlers:

- Alle betrokken stakeholders (overheden, maar ook bedrijven en gebruikers) worden gesensibiliseerd om hun verantwoordelijkheid te nemen. We werken samen aan oplossingen in plaats van onze verantwoordelijkheden af te schuiven op anderen.
- Waar mogelijk minimaliseren we de nood aan bijkomende parkings: via (handhaving van) een vergunningenbeleid zien we erop toe dat bedrijven op privéterrein voldoende plaats voorzien voor de eigen vrachtwagens of in opdracht van, zowel voor, tijdens en na de uitvoering. Bij (her)ontwikkeling van bedrijventerreinen wordt voldoende aandacht besteed aan parking. De beschikbare ruimte wordt niet exclusief voorbehouden voor bedrijfsruimte. Ook de mogelijkheden van dubbelgebruik van (bestaande) parkings wordt onderzocht.
- Waar nodig voorzien we centrale vrachtwagenparkings op maat van de lokale/regionale noden.

We voorzien hiervoor grote, goed uitgeruste en onderhouden parkings in (de buurt van) regionale bedrijventerreinen in ondersteuning van de snelwegparkings.

Door hun ligging in de nabijheid van het hoger vrachtroutenetwerk, wordt de overlast voor de omgeving tot een minimum beperkt. Maximale ruimte-efficiëntie wordt nagestreefd om het bijkomend ruimtebeslag door vrachtwagenparkings te beperken. Binnen het lokale netwerk voorzien gemeenten eveneens parkings voor lokale chauffeurs om overlast in woonwijken te vermijden. Wanneer problematieken aan specifieke bedrijven kunnen worden toegeschreven, gaan lokale besturen de dialoog met hen aan om tot een gedragen oplossing te komen. De publieke en private sectoren werken samen en dragen ook samen de lasten. Om toekomstbestendig te zijn, bekijken we of en hoe laadinfrastructuur voor nieuwe aandrijvingsvormen van vrachtwagens (vb. elektrische laadpalen, waterstof,...) geïntegreerd kan worden in deze strategie.

De vervoerregio zal een algemeen kader uitwerken omtrent waar vrachtwagens wel en niet mogen parkeren (tenzij de hogere kaders voldoende blijken). Dit kader kan in de randvoorwaarden meegenomen worden wanneer er gericht gezocht wordt naar mogelijke locaties voor vrachtwagenparkings.



VRACHTNETWERK

Met het vrachtnetwerk willen we de bereikbaarheid van de bedrijventerreinen garanderen. Tegelijk willen we overlast en onveilige situaties voorkomen door vrachtwagens maximaal uit kwetsbare woonkernen te weren. Het netwerk duidt aan via welke wegen we vrachtverkeer willen verzamelen en ontsluiten richting het hogere netwerk. Het vrachtnetwerk onderscheidt verschillende niveaus:

- Het **hoofdnetwerk** is de basisstructuur en verbindt economische polen en (inter) nationale poorten met elkaar.
- Het **regionaal netwerk** zorgt 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.

De multimodale ontsluiting van de Gentse haven is een onderwerp dat de vervoerregio overstijgt. Om overbodige wegtransporten te voorkomen, dringt de vervoerregio er wel op aan om voldoende capaciteit voor goederen op het spoornetwerk te voorzien, Rail Ghent Terneuzen te realiseren en de binnenvaartrelatie met Zeebrugge te onderhouden. Ook pijpleidingen tussen de havens onderling kunnen massale stromen van de weg houden.

De vervoerregio identificeert 4 potentieel interessante locaties om een **multimodaal logistiek knooppunt** te realiseren: Aalter (omgeving Woestijne), omgeving Eiland Zwijnaarde, Wetteren, Deinze (omgeving De Prijckels). De haven zelf is reeds een belangrijk en groot multimodaal logistiek knooppunt.



Hoofdvrachtroute



Missing link hoofdvrachtroute



Regionale vrachtroute



Interlokale aanrijroute



Missing link interlokale aanrijroute



Filter tussen aanrijroutes



Knelpunt te onderzoeken



Externe studie lopende



Potentiële locaties voor stadsdistributie



Potentieel multimodaal logistiek knooppunt



Multimodaal logistiek knooppunt haven



Op- en afrit of kruispunt naar hoofdvrachtroute



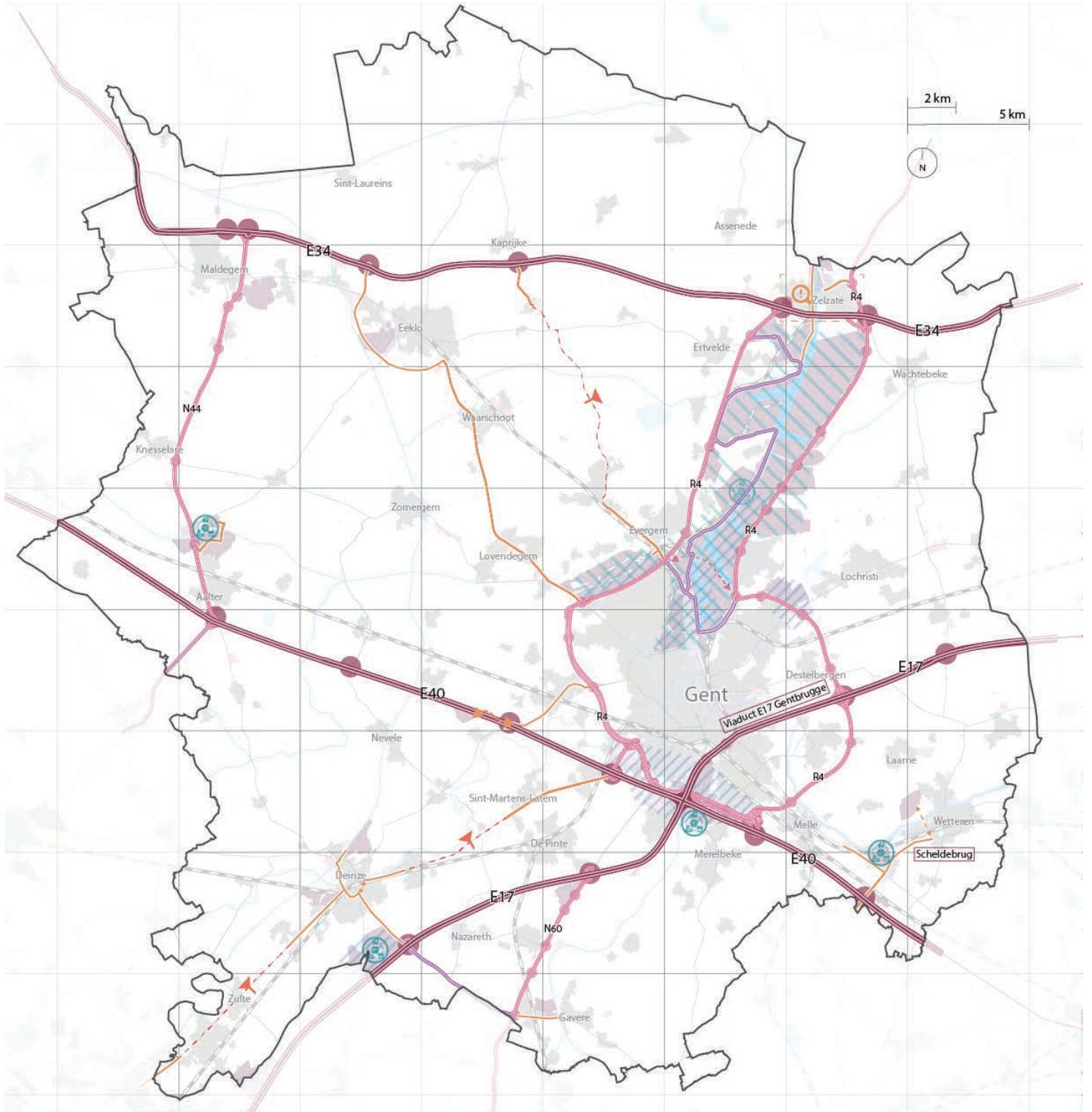
Lokaal bedrijventerrein



Regionaal bedrijventerrein



Contour vervoerregio Gent





8.6 RUIMTE | SLIM RUIMTEGEBRUIK STIMULEERT DUURZAME MOBILITEIT

Hoe leggen we linken tussen het regionale mobiliteitsplan en onze ruimte? Ons verplaatsingsgedrag en de locaties waar we wonen, werken, winkelen en onze vrije tijd doorbrengen, hangen onlosmakelijk met elkaar samen. 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.

7.8.1 Algemeen

Het thema ruimte heeft een wat aparte plaats in dit regionaal mobiliteitsplan. In tegenstelling tot de thema's openbaar vervoer, fiets, auto of logistiek, heeft een mobiliteitsplan immers niet de taak om een volwaardige visie met actieplan uit te werken voor het thema ruimte. Evenwel kunnen ruimte en mobiliteit niet los van elkaar worden gezien.

“Dankzij concentratie en functiemenging creëren we nabijheid en meer duurzame mobiliteit.”

Het regionaal mobiliteitsplan in de (ruimtelijke) beleidsplanning

De opmaak van het regionaal mobiliteitsplan verloopt parallel met de opmaak van het provinciaal beleidsplan ruimte en met heel wat lokale ruimtelijke beleidsplannen. Sleutelwoord is **wisselwerking**: er is geen plan dat als eerste komt en dicteert wat er in de andere plannen hoort te staan. Afstemming tussen beide is noodzakelijk, vandaag en in de toekomst.

Wat het regionaal mobiliteitsplan wel expliciet wil doen, is op basis van de concepten en netwerken die er worden uitgedacht, een aantal **sterke conceptuele uitspraken vanuit mobiliteit** meegeven aan ruimtelijk beleid. Uiteraard moeten er ook andere perspectieven (energie, woonbehoefte, erfgoed, ...) meegenomen worden in het ruimtelijk beleid. In het mobiliteitsplan worden geen uitspraken gedaan over die andere perspectieven.

Het sleutelwoord in ons locatiebeleid: nabijheid

Hoe doorbreken we de vicieuze cirkel: meer en betere infrastructuur leidt tot verdere verplaatsingen (vooral met de auto), wat opnieuw om meer infrastructuur vraagt? Willen we naar een duurzame mobiliteit, dan hebben we vooral **minder en/of kortere verplaatsingen** nodig. Via onze ruimtelijke ordening, kunnen we meer nabijheid creëren. Zo worden verplaatsingen korter en duurzamer.

Nabijheid bepaalt sterk ons verplaatsingsgedrag. Als de bakker of frituur dichtbij is, dan gaan we sneller te voet of met de fiets. Wonen en werken we vlakbij een halte met goed openbaar vervoer, dan is de drempel om met het openbaar vervoer naar het werk te gaan veel minder groot. Zo zijn er tal van voorbeelden die aantonen hoe nabijheid een buitengewoon grote rol speelt in de manier waarop we ons verplaatsen.

We kunnen meer nabijheid creëren door op de juiste locatie onze ruimte op een kwalitatieve manier te **verdichten**. Ook meer en betere **verweving** van de verschillende functies (wonen, werken, winkelen, recreatie,...) in hetzelfde gebied draagt bij tot meer nabijheid en dus tot meer duurzame mobiliteit.

Maar wat is dan **'de juiste locatie'**? Waar willen we meer verdichting? En waar willen we meer verweving van functies? In de volgende paragrafen worden enkele principes geschetst waar we het locatiebeleid mogelijk op kunnen baseren. We onderscheiden drie soorten programma's: wonen, personenattractoren en logistieke attractoren. In het ruimtelijk beleid speelt ook het parkeeraanbod een belangrijke rol; dit wordt besproken in strategie 7 (p. 141).

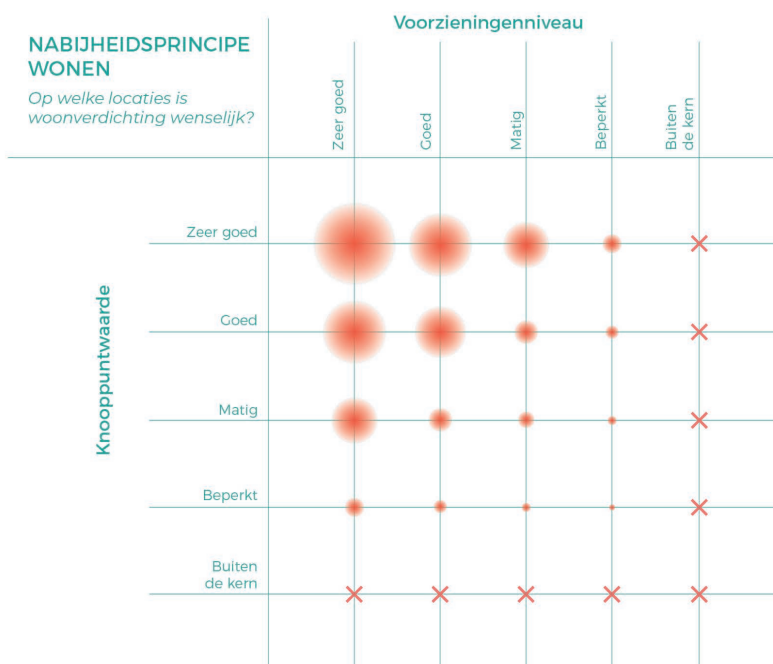
8.6.2 Woonverdichting: in de kernen met goed OV-aanbod

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 **voorzieningsniveau** zijn doorgaans minder geschikt om de woonbehoefte op te vangen, ook al worden ze door sterk openbaar vervoer bediend. In sommige gevallen kan het zinvol zijn om duurzaam bereikbare locaties te verdichten, wat aanleiding kan geven tot een hoger voorzieningsniveau. Kernen die **centraal in een autoluwe maas** liggen en kernen die **enkel een lokale hoppin** bevatten, zijn bovendien ook minder geschikt voor woonverdichting.

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



“Woningen bouwen we best dicht bij openbaar vervoer en dagelijkse voorzieningen.”

Globaal principe voor de toepassing van het nabijheidsprincipe op wonen. Hoe groter de cirkel, hoe geschikter de locatie voor woonverdichting.

De meest recente kaarten met knooppuntwaarde en voorzieningsniveau vind je in [een studie van Provincie Oost-Vlaanderen](#). Let op: in deze studie wordt geen rekening gehouden met de mobiliteitsvisie zoals in dit document voorgesteld.

zijn ontwikkelingen best heel dichtbij gelegen, terwijl dit bij interregionale hoppinpunten ook op iets verdere afstand aanvaardbaar is. Bij lokale hoppinpunten zal ontwikkeling/ verdichting eveneens enkel in combinatie met een hoge voorzieningswaarde wenselijk zijn.

8.6.3 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 (zie strategie 'Efficiënte logistieke met minimale impact').

Bedrijventerreinen die **goed ontsloten zijn via het vrachtroutenetwerk** (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.

woonaanbod niet verder uitgebreid, en op lange termijn afgebouwd.

8.6.4 Attractoren voor personen: aan knooppunten van openbaar vervoer

Attractoren vestigen aan mobiliteitsknooppunten

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.

Het verzorgingsgebied van de attractor mag de openbaar vervoerbediening van het hoppinpunt niet overstijgen

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.

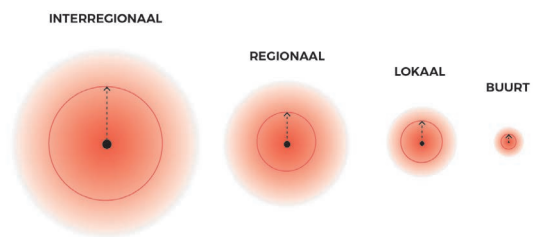
Niet aan hoppinpunten met enkel P+R functie

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

“Functies die veel personen aantrekken, worden aan onze belangrijkste knooppunten van openbaar vervoer gevestigd.”

Globaal principe voor toepassing van het nabijheidsprincipe op personenattractoren. Het kader weegt af op welke locaties attractoren wenselijk zijn op basis van enerzijds het verzorgingsgebied van de attractor en anderzijds het vervoerniveau van het hoppinpunt. De tabel kan in beide richtingen worden gehanteerd.

		Verzorgingsgebied van de attractor		
		Nationaal / regionaal	Interlokaal	Lokaal
Vervoerniveau van het hoppinpunt	Interregionaal	●	●	●
	Regionaal excl. P+R	●	●	●
	Lokaal	✗	●	●
	Buurt (of andere plekken in de kern)	✗	●	●
	Buiten de kern	✗	✗	✗



Hoe hoger het niveau van het hoppinpunt, hoe groter de potentiële ontwikkelingsradius.

Attractor met logistieke verplaatsingen

Als een personenattractor ook een groot aantal logistieke bewegingen genereert (bv. bedrijven), zullen ook andere criteria van toepassing zijn (zie logistieke attractoren).

Ontwikkelingsradius

De bereidheid om het openbaar vervoer te gebruiken neemt af wanneer de bestemming verder van het openbaar vervoer zal liggen. Tegelijk zal de bereidheid om een bepaalde afstand naar het openbaar vervoer af te leggen, toenemen naargelang het niveau van het OV-aanbod. Daarom is het aangewezen om de ontwikkelingsradius beperkter te houden op locaties met een beperkter OV-aanbod. Aan lokale hoppinpunten

8.7 SAMEN BOUWEN AAN SLIMME MOBILITEIT

De ambitie van onze vervoerregio is een modal split van 60 procent duurzame verplaatsingen tegen 2040. Daarbij is een veilige aantrekkelijke en comfortabele infrastructuur voor o.m. openbaar vervoer en fiets noodzakelijk om concurrentieel te zijn met de wagen. Doch de infrastructuur, het pad, is slechts één element.

Mobiliteit gaat over mensen. Deze hebben vaak sterk ingesleten gewoonten. Modal shift zowel in personenvervoer als goederenvervoer vereist gedragsverandering. Het sturen van gebruik is dan ook het tweede element. 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. Dit regionaal mobiliteitsplan wil deze maatschappelijke transitie verder versterken en bovenal versnellen!

Via mobiliteitsmanagement wordt vanuit de verplaatsingsmotieven en doelgroepen ingezet op het sensibiliseren en stimuleren van duurzame modi. Daarbij wordt ingespeeld op bestaande initiatieven van lokale en bovenlokale actoren. Voor korte ritten rond de kleine en grote kernen en in nabijheid van economische en attractiepolen ligt de focus op de fiets. Voor grotere afstanden biedt openbaar vervoer en combimobiliteit een oplossing.

Met verkeersmanagement alsook met regelgeving en fiscaliteit kan gedrag effectief worden beïnvloed. Ook op deze terreinen ontstaan door nieuwe technologie nieuwe mogelijkheden.

Op elk van deze punten wil de vervoerregio inspelen.

8.7.1 Principes

Uitgangspunten

Bij mobiliteit draait het om mensen. Deze hebben vaak sterk ingesleten gewoonten, ook in hun mobiliteitsgedrag. De uitdaging is dat een deel van de huidige automobilisten hun keuze verandert, maar vooral ook dat de nieuwe generatie andere keuzes kan maken. Naast het verbeteren van de kwaliteit van OV en fiets en het verbeteren van de mogelijkheden voor combimobiliteit zijn zeker ook gedragsbeïnvloedende maatregelen noodzakelijk om de ambities ten aanzien van de modal split te bereiken.

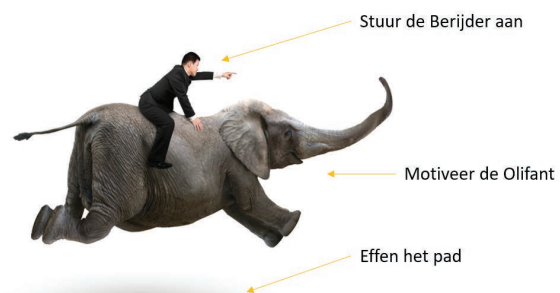
Mental shift

Om succesvol gedrag te veranderen, is er aandacht nodig voor drie belangrijke invloeden zoals de metafoor van de berijder en de olifant dit goed verbeeldt.

- De berijder staat voor de ratio en kan beslissingen nemen en is de bestuurder op weg naar zijn bestemming. De berijder kan vooruit kijken, plannen,...
- De olifant staat voor de emotionele reactie en als de olifant besluit de andere kant op te gaan door schrik of luiheid,... dan wint de olifant altijd. Maar de olifant is ook loyaal en sympathiek,...
- En tot slot ook het pad, de richting, de bestemming, het doel..

Om iets te veranderen zijn beide nodig: de berijder geeft de planning en de richting, de olifant, geeft energie.

De Berijder en de Olifant



De olifant, de berijder en het pad (Jonathan Haidt, Amerikaans psycholoog)

Gebruikers dienen te worden geprikkeld, aangemoedigd en ondersteund in deze gedragsverandering. Ze dienen de olifant te motiveren. Dit vereist in de eerste plaats inzicht en een openheid om alternatieven uit te proberen. Eénmalig testgedrag is daarbij niet voldoende. Om het gedrag structureel te veranderen is het van belang om mensen herhaaldelijk te prikkelen en met hun feedback aan de slag te gaan om oplossingen stelselmatig verder te verbeteren.



7E Model (Fran Bambust)

Het 7E model (Fran Bambust) vormt daarbij de leidraad om iedereen mee te krijgen in deze transitie, van de early adopters, over de early & late majority tot en met de laatste groepen.

Het 7E model wordt voorgesteld als een ladder met zeven treden. Deze zeven treden stellen de verschillende houding tov bepaald gedrag voor:

- **onwetendheid:** mensen zijn onwetend, hebben geen kennis van het onderwerp dat je aanbrengt
- **bewustzijn:** mensen weten iets van het onderwerp dat je aanbrengt, maar ze zijn er niet bij betrokken. Ze zijn vooral gericht op hun eigen situatie en zijn niet bezig met de impact van hun gedrag op anderen.
- **bezorgdheid:** mensen ervaren een situatie wel als problematisch, maar weten niet hoe zij een deel van de oplossing kunnen zijn of ze ervaren conflicterende waarden
- **inzicht:** mensen hebben inzicht in de situatie en willen wel een bijdrage leveren, maar hebben geen tijd, geld, ruimte,...
- **intentie:** mensen nemen zich voor een bijdrage te leveren, maar moeten hun gewoontes veranderen en dat is moeilijk
- **tast** gedrag (aftastend gedrag): mensen stellen het gewenste gedrag soms wel en soms niet
- **vast gedrag:** mensen vertonen het gewenste gedrag

Kortom eerst is er de mental shift richting gedragsverandering, dan pas de modal shift!

Afhankelijk van de verschillende stadia kunnen verschillende hefboomen voor gedragsverandering onderscheiden worden. Deze kunnen een leidraad vormen wanneer er wordt nagedacht over mogelijke acties om gedragsverandering te ondersteunen op vlak van mobiliteit en wat de regio daarin kan doen.

- **Enthuse:** acties gericht op enthousiasmeren, goesting geven
- **Encourage:** acties gericht op aanmoedigen, duwtje in de rug, incentives, financiële stimuli
- **Exemplify:** Acties gericht op voorbeeldgedrag, vertrouwen, influencers
- **Enlighten:** acties gericht op informeren, wat/waarom, helder, concreet, aantrekkelijk
- **Engage:** acties gericht op samen met anderen deel te nemen aan gewenste gedrag
- **Enable:** acties gericht op faciliteren, mogelijk/toegankelijk maken, wenselijk gedrag bevorderen en onwenselijk gedrag ontmoedigen/ontraden
- **Experience:** acties gericht op positieve beleving, goede ervaring met het mobiliteitsaanbod

Voornaamste reismotief

	woon-school	woon-werk	recreatief	winkelen	zorg
Doelgroep	jongeren (<18 jr)	1. scholieren / studenten	X	X	
	jong volwassenen (18-29 jr)	X	2. werknemers	X	3. shoppers-recreatief
	volwassenen (30-65 jr)		X	X	
	babyboomers/senioren (65+)		X	X	4. Vergrijzende bevolking

Vertrekken vanuit de behoeften en leefwereld van gebruikers

De mobiliteitswereld verandert in snel tempo, onder invloed van belangrijke maatschappelijke veranderingen op vlak van energie en klimaat en tal van technologische ontwikkelingen. Kwaliteit van de verplaatsing van deur tot deur staat voorop. Elke schakel in de verplaatsingsketen is even belangrijk en moet voldoende comfort en kwaliteit bieden. Om een duurzame gedragsverandering te bereiken, moet de intrinsieke motivatie van reizigers aangesproken worden. Dit betekent dat we behoeften van gebruikers vooraan zetten. Uit marktonderzoek weten we bovendien dat deze behoeften en motivaties niet voor iedereen gelijk zijn.

Om te komen tot gedragsverandering is er nood aan respect, empathie en tijd ten aanzien van de verschillende gebruikers. Via een doelgroepgerichte aanpak of 'nudging' wordt hierop gericht ingespeeld.

Jong geleerd is oud gedaan// De jeugd is de motor voor de maatschappelijke verandering. Jongeren hebben vaak nog duurzame gewoontes: ze fietsen meer dan gemiddeld en reizen vaak met het openbaar vervoer. Daarmee is een basis aanwezig om duurzaam mobiliteitsgedrag structureel te verankeren. Maar negatieve ervaringen tijdens de jeugd (bv problemen met stiptheid van OV, slechte fietsinfrastructuur, ...), veranderende gezinssituatie, nieuwe werksituatie (met bedrijfswagen) zorgen ervoor dat ze eens ze volwassen zijn, vaak naar de auto zullen grijpen.

Samenwerken met bedrijven// Voor heel wat bedrijven is het belangrijk dat klanten, werknemers en goederen vlot hun bedrijf kunnen bereiken. In Vlaanderen bevindt meer dan de helft van de tewerkstelling zich in de steden en kernen: de ondernemingen en zelfstandigen die hier gevestigd zijn, kunnen profiteren van de inspanningen om de bereikbaarheid en attractiviteit van de steden en kernen te verhogen. Het zijn natuurlijke partners die via gericht mobiliteitsmanagement op bedrijfsniveau de overgang naar een aangepast gedrag kunnen versterken. Om bedrijven die gevestigd zijn op meer perifeer gelegen bedrijventerreinen beter bereikbaar te maken, wordt ingezet op last mile oplossingen zoals deelfietsen en

shuttles zodat 'grotere' afstanden naar nabijgelegen Hoppin-punten gemakkelijk kunnen worden overwonnen. Van alle verplaatsingen is een derde van de verplaatsingen werkgerelateerd. Werkgevers zijn dan ook dé ambassadeurs om te sensibiliseren om voor woon-werkverkeer in te zetten op duurzame modi.

Shopper als beleving// Ook het aandeel recreatieve verplaatsingen samen met het aandeel winkelverplaatsingen is goed voor ruim de helft van alle verplaatsingen en is daardoor ook een belangrijke, doch diverse, doelgroep om mee onder de loep te nemen. Het betreft hier zowel jong en oud, recreanten en shoppers. Voor de 'funshoppers' is winkelen er een dagje samen op uit trekken en staat de beleving centraal. Daartegenover staan de 'runshoppers' voor wie winkelen een noodzaak is en waar dit dus snel en gericht dient te gebeuren. Vanuit mobiliteitsoogpunt vraagt dit dan ook twee verschillende invalshoeken en benaderingen. Ook beleving aan huis, het e-shoppen, heeft zijn impact op de mobiliteit. Door attractiepolen, toeristische trekpleisters, sport en cultuur te verankeren in de verschillende vervoersnetwerken en multimodaal bereikbaar te maken wordt vanuit mobiliteits- en verkeersmanagement hierop geanticipeerd naar bezoekers en recreanten toe. Om de grootte van de logistieke stroom van de B2C pakjeslogistiek in te perken kunnen de bevoegde overheden onderzoeken welke maatregelen kunnen inspelen op het online bestelgedrag van de burger (bv. in prijszetting, bestellingen bundelen, terugzenden betalend maken, ...).

Vitale senioren// Tegen 2035 zal de groep 65+ers toenemen. Een belangrijke doelgroep om rekening te houden met hun specifieke noden en hen mee te nemen in de mobiliteitstransitie.

De vitale senioren herontdekken in grote getallen de fiets. De elektrische ondersteuning en drang om van alles te zien en beleven, geeft hen vaak het extra duwtje in de rug. Comfort en gebruiksgemak van het volledige mobiliteitssysteem, inclusief openbaar vervoer zijn belangrijk. Hiervoor is het niet enkel belangrijk om aandacht te besteden aan fysieke ingrepen en een goed mobiliteitsaanbod, maar ook in vlot toegankelijke informatie en eenvoudige ticketing. Het aandeel hoogbejaarden (80+) zal binnen 10 jaar ook sterk

toenemen, waardoor de zorgbehoefte toeneemt. Nabijheid van voorzieningen en sociale interacties zijn voor deze groep zeer belangrijk. Ook hier zijn fysieke en digitale toegankelijkheid daarbij van belang.

8.7.2 Sturen in gebruik

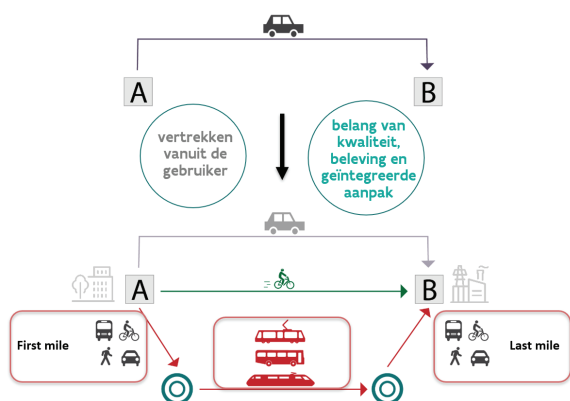
Gedragsverandering lukt enkel als ze gebaseerd is op intrinsieke motivatie van de reiziger. Een motivatie kan niet worden opgelegd maar de vervoerregio wil de hand reiken naar iedereen die hieraan wil meewerken door het aanbieden van bijkomende stimuli en ondersteuning.

Stimuleren combimobiliteit

Uitbouwen van Mobility-as-a-Service-platform

De shift van een autobezit-afhankelijk mobiliteitssysteem naar een combi-mobiliteitssysteem waarin mensen mobiliteit als een dienst gebruiken en afhankelijk van het moment en type verplaatsing de meest optimale keuze maken betekent een volledige omwenteling in de manier waarop we naar mobiliteit kijken en ermee omgaan.

Op vlak van vervoersaanbod duiken naast De Lijn en NMBS ook heel wat private vervoersaanbieders op en vormen zich coöperaties voor deelmobiliteit. Deelfietsen en deelwagens zit in de lift. De markt van aanbieders van MaaS (Mobility-as-a-Service)-aanbieders en -platformen is zich nog volop aan het ontwikkelen. Dit betekent dat de rol van de overheid wijzigt. Zij is in de eerste plaats faciliterend om innovaties vanuit de markt die bijdragen aan de beoogde doelstellingen mogelijk te maken en te stimuleren. Om een wildgroei aan geprivatiseerde systemen te vermijden waardoor gebruikers door de bomen het bos niet meer terugvinden, zal de overheid daarnaast ook een belangrijke kaderstellende rol moeten opnemen. Vervoerregio Gent kan hier een rol opnemen als proeftuin.



Het gebruik van combimobiliteit, om het verbeterde aanbod uit de voorgaande strategieën te ondersteunen, kan bevorderd worden door het aanbieden van één MaaS-platform (Maas).

MaaS staat voor een transitie in mobiliteit, waarbij de reiziger, via een digitaal platform, toegang heeft tot verschillende vervoersdiensten die worden aangeboden door openbare en privé-vervoersbedrijven. De integratie

van vervoersdiensten in mobiliteitsbundels, die specifiek afgestemd zijn op de behoeften van passagiers, is een essentieel kenmerk. De keuze van de reiziger wordt ondersteund door real-time multimodale reisinformatie, een duidelijk betalingssysteem voor alle vervoersdiensten en gecoördineerde vervoersnetwerken en -diensten. Op het platform is niet alleen alle informatie voor deze mobiliteitsdiensten te vinden, maar kunnen deze ook eenvoudig worden gereserveerd, aangevraagd en afgerekend. Er is op deze wijze een breed aanbod van deelsystemen, vraagafhankelijk vervoer, openbaar vervoer en combi-arrangementen.

MaaS staat zo ook voor een verschuiving van de persoonlijke vervoerswijzen naar mobiliteitsoplossingen die worden gebruikt als een dienst.

Het Maas-platform fungeert als een GPS die je via multimodale reiswegen van deur A naar deur B brengt met één geïntegreerd tarief & en ticket.

Een voorbeeld hiervoor is de routeplanner van 'Slim naar Antwerpen' waarbij steeds multimodale reiswegen worden aangegeven.

Departement MOW werkt aan een Vlaamse mobiliteitscentrale, deze centrale vormt de basis voor het MaaS-platform en de geïntegreerde combimobiliteit met VOM en OV.

Uitbouwen van gezamenlijke aanpak voor deelmobiliteit



Een eerste stap naar gezamenlijk aanbod van deelmobiliteit werd opgenomen in het Nieuw Openbaar Vervoerplan 2021, waarbij gewone en elektrische deelfietsen over 43 strategische locaties verspreid worden in de regio. Dit aanbod kan verder uitgebouwd worden, afhankelijk van de vraag, naar locatie en naar type aanbod zoals bv. meer elektrische fietsen of bakfietsen.

Deelauto's werden niet opgenomen in het eerste jaar van implementatie van het Nieuw Openbaar vervoerplan 2021 gezien een aantal knelpunten die de kop op staken. Verder onderzoek is aangewezen om een gezamenlijke aanpak voor deelwagens uit te bouwen, zie hoger Openbaar vervoer.

Mobiliteitsmanagement

Mobiliteitsmanagement is het organiseren van slim reizen. Het gaat om zowel het organiseren van samenwerking tussen overheden, bedrijven, publiekstrekkers en aanbieders van diensten, als het beïnvloeden van reisgedrag van de betreffende doelgroep. Mobiliteitsmanagement is erop gericht om het aantal autoverplaatsingen (voornamelijk tijdens de spits) te beperken door reizigers te verleiden om niet te reizen (bijvoorbeeld door te telewerken), op een ander tijdstip te reizen (spitsmijden) of voor een ander vervoermiddel te kiezen.

Mobiliteitsmanagement moet leiden tot een betere bereikbaarheid, minder milieubelasting en meer verkeersveiligheid.

Mobiliteitsmanagement omvat maatregelen zoals de aanleg van transferia, het stimuleren van telewerken en projecten zoals bijvoorbeeld Spits (stad Gent - mobiliteitsadvies voor werkgevers), Testkaravaan (Provincie Oost-Vlaanderen)... Bij mobiliteitsmanagement staan de eisen en wensen van mensen die zich verplaatsen centraal, en draait het om oplossingen op maat.

Overheden, werkgevers, publiekstrekkers en aanbieders van mobiliteitsdiensten organiseren samen de voorwaarden waarbinnen reizigers slimme keuzes kunnen maken. Ook aanbieders van mobiliteitsdiensten kunnen hiertoe bijdragen, bijvoorbeeld door hun netwerk of diensten leesbaarder en gebruiksvriendelijker te maken.

Het verminderen van het aantal autokilometers leidt mee tot bijvoorbeeld een betere bereikbaarheid, verbeterde leefomgeving en minder milieubelasting. Daarbij gaat het ook om de mobiliteit van bewoners, veilige schoolomgevingen en om mobiliteit rond evenementen.

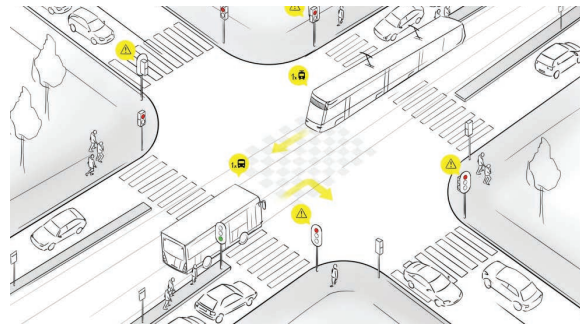


Verkeersmanagement

Circulatiemaatregelen zoals eenrichtingverkeer, het dynamisch sturen van verkeer en werven van doorgaand verkeer (ANPR) kunnen een middel vormen om het gebruik van de wagen te ontraden in interlokale mazen en om te sturen naar meer gebruik van fiets en OV.

Het regionale netwerk voor het openbaar vervoer en de regionale fietscorridors worden meer ontvlochten en krijgen prioriteit bij verkeersregelingen. De verkeersregelingen worden meer ingesteld op het stimuleren van gewenste rijrichtingen en het doseren op ongewenste richtingen. Daarnaast communiceren de regelingen op netwerkniveau onderling zodat gewenste routevorming kan worden gestimuleerd met groene golven.

Dynamische regelingen en slimme detectie (iVRI) zorgen voor minder verliestijden waardoor er meer groentijd per cyclus toebedeeld kan worden. Deze tijds winst draagt prioritair bij aan de verkeersveiligheid door regelingen zo veel mogelijk conflictvrij uit te werken. Verder kan zo de doorstroming voor verschillende modi geoptimaliseerd worden en kan het bijdragen aan minder uitstoot en het werend van regionaal doorgaand verkeer in de mazen.



Slimme verkeerslichten (Bron: Mobilidata iVRI)

Het sturen van verkeer is essentieel voor het verhogen van de verkeersveiligheid. Zo kan een protocol tussen GPS-operatoren en andere partners een sturend middel zijn waardoor locaties met veel fietsers zoals scholen maximaal worden vermeden in de routesuggesties.

Om de multimodale robuustheid bij calamiteiten te versterken, kan geadviseerd worden om de verkeersborden dynamisch in te schakelen. Informatie over alternatieven via een knooppunt met een multimodaal aanbod kan mensen overtuigen om uit de file te stappen.

Verkeersmanagement valt hoofdzakelijk onder de bevoegdheid van de wegbeheerder enerzijds, anderzijds hangt het sturen van verkeer nauw samen met het mobiliteitsplan of circulatieplan op lokaal niveau. De verkeerscirculatie op verschillende niveaus en gemeentes dient op elkaar afgestemd te worden om één samenhangend geheel uit te bouwen.

Transitiegericht parkeerbeleid

Een leesbaar en gebiedsgericht parkeerbeleid kan in sterke mate bijdragen tot het bereiken van de doelen van de vervoerregio.

Parkeerbeleid is bij uitstek een lokale bevoegdheid. De effecten van parkeerbeleid stoppen echter niet aan de gemeentegrenzen, zodat onderlinge afstemming tussen de lokale besturen zich opdringt.

Parkeerbeleid vormt een krachtig instrument om het gebruik van de wagen te ontmoedigen. De mate waarin parkeren duurder of goedkoper is, of er meer of minder beschikbare parkeerplaatsen zijn, is medebepalend voor keuze voor modi van verplaatsingen en waar men parkeert. In het vergunningenbeleid kan bijvoorbeeld lagere parkeermaxima en verplichte plaatsen voor deelwagens op lange termijn bijdragen tot duurzamere verplaatsingen.

Te veel parkeerplaatsen zijn een verspilling van openbare ruimte die een gebied onaantrekkelijk kunnen maken voor fietsers en wandelaars. Daarnaast zal een teveel aan parkeerplaatsen een ongewenst verkeersgenererend effect hebben. Hierbij wil de regio streven naar minder parkeerplaatsen. Dit zal eerder een organisch proces zijn, waarbij alle actoren steeds doordrongen moeten zijn van het uitgangspunt dat het aanbod aan autoparkeerplaatsen vraagsturend moet werken.

Voldoende parkeerplaatsen moeten aanwezig zijn waar wenselijk, maar een overaanbod met negatieve verkeersattractie als gevolg dient te worden vermeden. Zo is er aan knooppunten in landelijk gebied nood aan voldoende parkeerplaatsen in functie van een vlotte overstap van auto naar openbaar vervoer. Anderzijds dient het behoud en de aanleg van elke parkeerplaats goed te worden afgewogen, om te vermijden dat een extra incentive om de wagen te gebruiken en dus toenemende verkeersdruk ontstaat.



Parkeerstrategie hoppinpunten

In de Strategie Knopen zijn de locaties van potentiële P&R's langsheen HOV-assen voorgesteld. Bij de inrichting wordt een vast aantal auto- als fietsparkeerplaatsen voorzien. Bijkomend wordt nagedacht over slim prijsgestuurd parkeerbeleid. Zo dienen de plekken waar parkeren gewenst is, goedkoper of gelijkaardig te zijn ten opzichte van de omliggende woonwijken zodat er hier geen ongewenste druk ontstaat. Ook het afstemmen van een openbaarvervoerticket met een korting op het

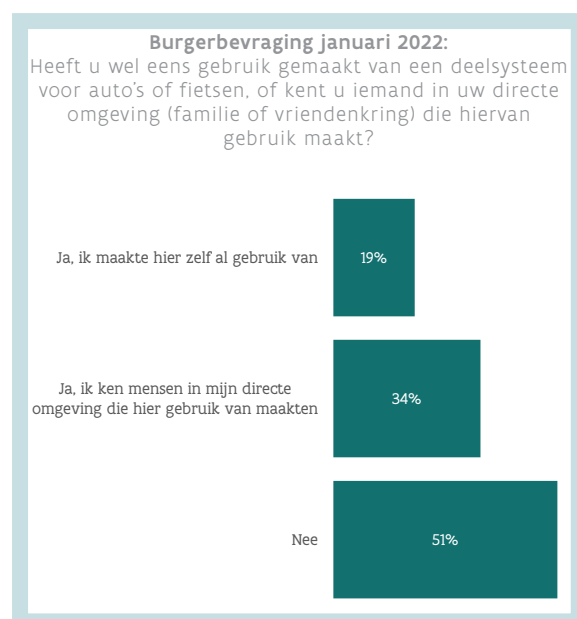
gebruik van een P&R (of visa versa) is cruciaal om een goede werking van P&R's en OV te stimuleren.

Daarnaast is een sterk fietsparkeerbeleid steeds belangrijk. Het gaat hier zowel om het voorzien van voldoende fietsparkeerplaatsen in hoppinpunten alsook aan de eindbestemming zoals ziekenhuizen, bedrijventerreinen, scholen, crèches, sporthallen... Fietsenstallingen dienen maximaal gratis te zijn. De type van stallingen kunnen uitgebreid worden waar nodig conform de categorie of rol van het hoppinpunt: van fietskluizen tot bewaakte fietsenstallingen en dit voor alle soorten en maten van fietsen.

Gecoördineerde parkeervisie ter versterking van lokaal beleid

Elke stad en gemeente in de vervoerregio wordt geconfronteerd met dezelfde uitdagingen in kader van parkeren. Een regionale kennisdeling kan leiden tot een grotere eenheid en afstemming tussen de verschillende gemeenten.

Ook dient het straatparkeren in kernen afgestemd te worden met het gewenste lokale beleid: aantrekken waar gewenst, ontmoedigen waar niet gewenst. Dit laatste vraagt vaak een sterker beleid aan de bestemming dan aan de herkomst. Hierbij gaat het niet alleen om het al dan niet betalend maken, maar ook op het tijdsregime, de clustering van het aanbod of het beleid van de bewonerskaart. Wanneer het autobezit verder afneemt, kan ook de ruimte voor parkeerplaatsen heringericht worden. Dit geeft meer ruimte aan voetgangers, fietsers, vergroening, ontharding of de inrichting als kwalitatieve verblijfsruimte.



Regelgeving en fiscaliteit

Er zijn heel wat regelgevende en fiscale initiatieven die de mobiliteitsalternatieven aantrekkelijker kunnen maken en tegelijkertijd vaak vanuit andere motieven (vb. verkeersleefbaarheid, verkeersveiligheid, geluidshinder, luchtkwaliteit,...) worden ingevoerd. Zoals de elektrificatie van het wagenpark, de invoering van milieuzonering (lage emissiezones – LEZ), het implementeren van het mobiliteitsbudget (waarbij bedrijven hun medewerkers in plaats van een bedrijfswagen een duurzame mobiliteitsoplossing op maat kunnen aanbieden). Het betreffen echter hefboomen die buiten de bevoegdheid van de vervoerregio vallen.

Op Vlaams niveau lag al enkele jaren een slimme kilometerheffing voor autoverkeer op de tafel tot het begin van de legislatuur in 2019. De impact op mobiliteit en fiscaliteit werd al onderzocht maar de uitrol werd niet uitgewerkt of verder bekeken. Vervoerregio Gent is vragende partij om samen met de andere vervoerregio's de mogelijke impact van rekeningrijden op Vlaams niveau, en impliciet op niveau van de vervoerregio, te bestuderen.

Ook kan een slimme combinatie met de kilometerheffing het gebruik van het geselecteerde netwerk ondersteunen en helpen doorgaand verkeer buiten het vrachtroutenetwerk te voorkomen. Daarbij valt op te merken dat de personeelskost van de chauffeur en dus de reistijd langs het traject bepalender is voor de routebepaling van vrachtwagens dan de kilometerheffing zelf en dat doorstroming en robuustheid op en van de geselecteerde vrachtroutes dus evenzeer belangrijke onderwerpen zijn.

Hoewel dit maatregelen zijn die niet behoren tot de bevoegdheid van de vervoerregio, kan de vervoerregio hierrond wel de juiste signalen naar een hoger beslissingsniveau geven en de thema's mee op de agenda helpen zetten. Daarnaast kan een rol worden gespeeld in het verhogen van het draagvlak zowel bij hogere overheden, private actoren (bv. bedrijven, evenementen,...) als intern bij de eigen organisatie.

Ruimte

Ruimtelijke ontwikkeling en mobiliteit zijn nauw met elkaar verbonden. De ambitie is het versterken van het toekomstig gebruik van het mobiliteitssysteem door ruimtelijke ordening strategisch in te zetten, zie hoger.

8.7.3 Inclusiviteit en vervoersarmoede

Binnen de vervoerregio staat een warm en inclusief beleid centraal dat iedereen maximale ontplooiingskansen biedt. Mensen in vervoersarmoede worden elk op een eigen manier beperkt in hun dagelijkse leven en kunnen niet meer op een volwaardige manier aan het maatschappelijk leven deelnemen. Vervoersarmoede is dan ook een belangrijk aandachtspunt.

Uit recent onderzoek blijkt dat er vijf profielen van 'vervoersarmen' bestaan, elk met hun eigen, specifieke kenmerken, gedrag en behoeften:

1. Mobiele ouderen: hoog opgeleide ouderen, beschikken over auto en fiets, maken minder verplaatsingen, referentie voor de andere profielen.
2. Jonge starters: jonger, lage inkomens, stedelijk, beschikken over fiets maar geen auto
3. Stedelijke OV-afhankelijken: gemiddelde leeftijd, laag opgeleid en inkomen, slechte fysieke gezondheid, stedelijk, beschikken niet over fiets of auto
4. Suburbane auto-afhankelijken: ouderen, gemiddeld opgeleid en inkomen, randstedelijk, beschikken over auto maar geen fiets
5. Ouderen op het platteland: ouderen, laag opgeleid en inkomen, ruraal, beschikken over auto en fiets, digitaal minder vaardig

De fiets biedt veel vrijheid en ontplooiingskansen en heeft dan ook een belangrijke rol in de strijd tegen vervoersarmoede. De doorbraak van de elektrische fiets zorgt ervoor dat het bereik van de fiets sterk wordt vergroot, niet enkel in afstand, maar ook in leeftijd wat belangrijk is voor 3 van de 5 type vervoersarmen. Maar ook voor de jonge starters als de stedelijke OV-afhankelijken kan de fiets een oplossing betekenen.

Voor een aantal groepen, zoals de stedelijke OV-afhankelijken en ouderen op het platteland, zal de fiets ontoereikend zijn en zal een extra duwtje in de rug nodig zijn, niet enkel financieel, maar vooral op vlak van vaardigheden en motivatie. Ongeveer een derde van de vervoersarmen is aangewezen op het openbaar vervoer. Naast beschikbaarheid van het aanbod en voor een deel van de vervoersarmen, de prijs, is ook het ontwikkelen van vaardigheden zoals digitale vaardigheden, een aandachtspunt.

De onderzoekers geven aan dat oplossing niet steeds in het aanbieden van meer mobiliteit ligt, maar ook in het nadenken over een slimme ruimtelijke ordening en het faciliteren van basisfuncties in de nabijheid van woonplaatsen.

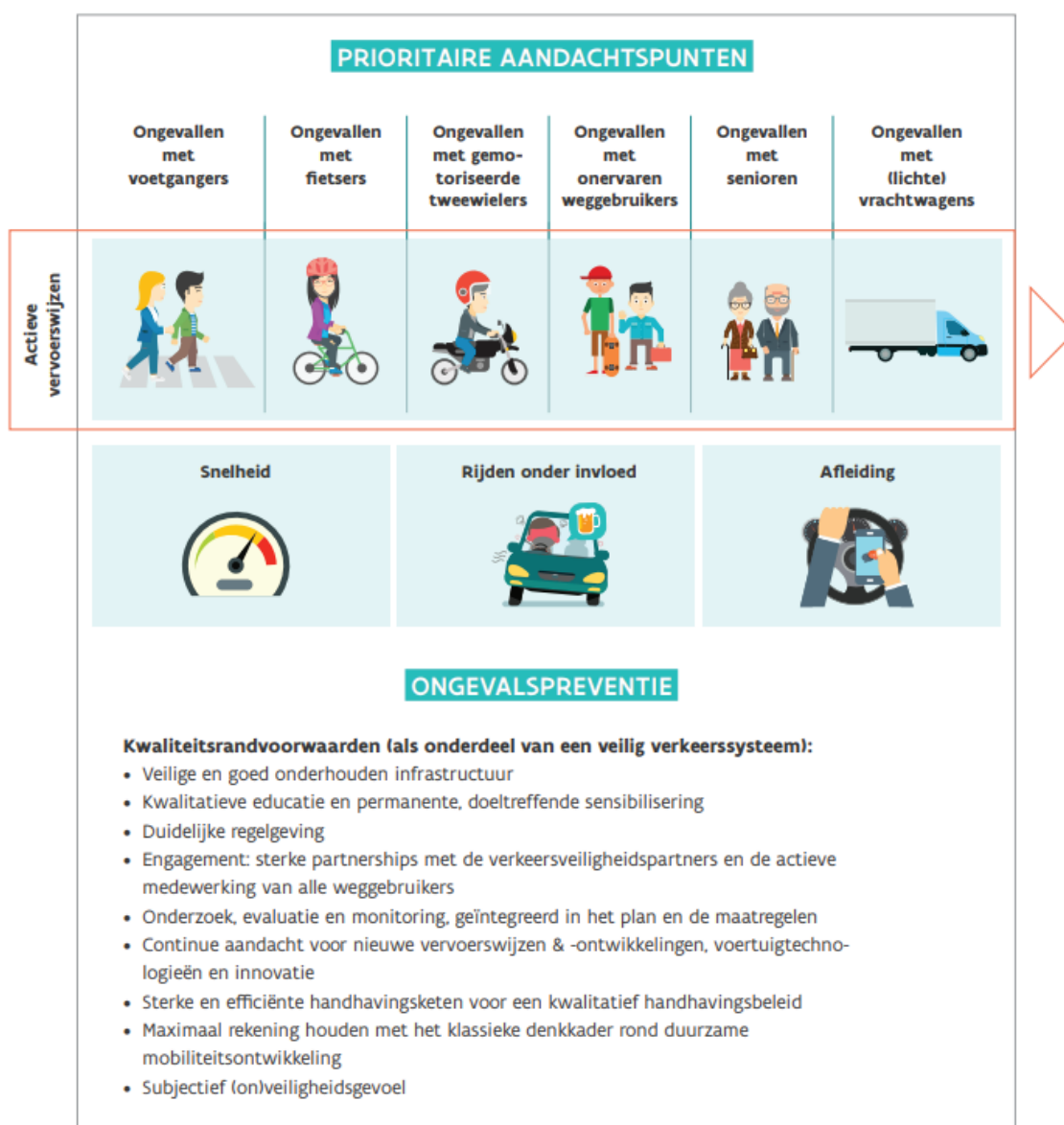
Mobiliteit dient betaalbaar te zijn voor iedereen. Vervoerregio Gent ambieert betaalbare mobiliteit en openbaar vervoer voor iedereen, door onder andere een sociaal tarief of derde- betalerssystemen te voorzien voor inkomenszwakke groepen'

8.7.4 Verkeersveiligheid

Vervoerregio Gent streeft ernaar een zero-regio te zijn op het vlak van verkeersongevallen. Verkeersveiligheid wordt dan ook steeds als eerste uitgangspunt genomen voor de inrichting van de mobiliteitsinfrastructuur. Een veilig verkeerssysteem is gebaseerd op de prioritaire aandachtspunten en de kwaliteitsrandvoorwaarden, Verkeersveiligheidsplan Vlaanderen. Bij een verkeersveilige weginrichting vraagt de positie van de zachte weggebruiker een specifieke benadering. De opbouw van een weginrichting zal een zeer grote invloed hebben op de verkeersveiligheid. Enerzijds omdat bepaalde conflicten onmogelijk worden gemaakt door bijvoorbeeld het scheiden van verkeersstromen, het voorzien van schrikzones,... Anderzijds moet de

weginrichting het gewenste verkeersgedrag weergeven en afdwingen. Een vergevingsgezinde weginrichting zal schade bij ongevallen zo veel mogelijk voorkomen en inperken. We maken overal werk van een veilige inrichting van infrastructuur, en in het bijzonder aan kwetsbare voorzieningen (scholen, zorginstellingen, etc.).

Zich veilig voelen is een basisbehoefte van de mens. Naast de weginrichting is het ook van belang via flankerende maatregelen verkeersveiligheid onder de aandacht te brengen. Bv. stimuleren van sensibiliseringsacties om specifieke doelgroepen te leren hoe ze veilig deelnemen aan het verkeer,...



Prioritaire aandachtspunten en kwaliteitsrandvoorwaarden (Bron: Verkeersveiligheidsplan Vlaanderen 2021-2025)

Niet alleen de verkeersveiligheid is belangrijk, maar ook de sociale veiligheid bv. op het openbaar vervoer, bij P&R- en P&B-faciliteiten, bij hoppinpunten, langs fietsroutes,...

Vervoerregio Gent ondersteunt de continue aandacht en visie-ontwikkeling van de Vlaamse Overheid voor nieuwe vervoerswijzen en -ontwikkelingen, voertuigtechnologieën en innovatie, bvb de uitwerking van projecten in kader van Intelligent Speed Assistent (ISA), realisatie van Coöperatieve Intelligente Transportsystemen (C-ITS),...

[Vervoerregio Gent ondersteunt de continue aandacht en visie-ontwikkeling van de Vlaamse Overheid voor het uitwerken van maatregelen mbt verhogen van de verkeersveiligheid bij kruising of medegebruik van trambanen door fietsers,....](#)

Tot slot dient reeds op korte termijn te worden ingezet in een daling van de verkeersongevallen en verkeersslachtoffers door volop te gaan voor maatregelen zoals verkeerseducatie, infrastructurele aanpassingen die haalbaar zijn op korte termijn, snelheidsmilderende en sensibilisering.

8.7.5 Toegankelijkheid

Vervoerregio Gent zet in op een toegankelijke regio. Toegankelijkheid is voor elke burger, met en zonder handicap, een mensenrecht.

Binnen de vervoerregio omvat toegankelijkheid het toegang garanderen tot enerzijds voetpaden, pleinen en wegen en anderzijds tot vervoer, informatie en communicatie over het mobiliteitsaanbod, die openstaan voor, of verleend worden aan het publiek, zowel in stedelijke als in landelijke gebieden.

Toegankelijkheid mag niet langer als iets vrijblijvends gezien worden maar ook niet louter als een verplichting. Investeren in toegankelijkheid is toekomstgericht en verhoogt zonder meer het comfort en de kwaliteit van de dienstverlening voor alle burgers. Het volgen van de richtlijnen uit Masterplan Toegankelijkheid (actieplan om de halte-infrastructuur van het openbaar vervoer tegen 2030 meer toegankelijk te maken) hoort dan ook een absolute evidentie te zijn.

8.7.6 Corona een gamechanger

Thuiswerken een blijver?

Tijdens corona waren er dan wel minder files in kader van woon-werk verkeer toch bleek het gebruik van de auto doorslaggevend en bleek het gebruik van openbaar vervoer en deelmobiliteit heel wat minder.

Naar de toekomst toe dient gekeken te worden om te evolueren naar hybride werken (mengvorm van op kantoor en van thuis uit werken). Werken is immers ook ontmoeten.

Het momentum voor de fiets

Recreatief hebben meer mensen het fietsen en wandelen ontdekt tijdens de pandemie. Dit is dan ook het momentum om door te zetten en het recreatieve fietsen ook door te trekken naar een toenemend fietsgebruik ikv woon-werkverkeer.

Gebiedsontwikkeling

De focus dient te liggen op toekomstgericht denken. Dat betekent dat vanuit ruimtelijk beleid het gedrag van mensen kan gestuurd worden. Een compacte stad zoals Groningen is daar een voorbeeld van: de verplaatsingsafstanden zijn beperkt waardoor er o.m. 60% fietsaandeel is, dit betreft het aandeel van lokale verplaatsingen binnen de stad die met de fiets worden gedaan.

Tot slot is gedrag, en dus de keuze voor fiets, OV of auto, meestal geautomatiseerd gedrag. Corona als gamechanger heeft dan ook een eerder beperkte impact want er is meer nodig dan corona om vastgeroeste patronen te doorbreken.

8.7.7 Uitbouwen samenwerkingsverbanden en rol van de vervoerregio

De Vervoerregio Gent is meer dan alleen een partnership tussen de lokale besturen en de Vlaamse overheid. Voor het boeken van successen en het halen van de gewenste modal shift dient de vervoerregio samen te werken met andere partners zoals BGTS North Sea Port. Naast de bovenlokale actoren zijn ook andere regionaal georganiseerde groepen zoals VOKA, Unizo, ziekenhuisgroepen, etc. belangrijke spelers om maatregelen zoals hierboven aangehaald tot een succes te brengen.

Een degelijke afstemming met de aanpalende vervoerregio's is eveneens cruciaal en noodzakelijk. [Zo getuigt het van goed partnerschap wanneer ingrepen genomen binnen de ene gemeente of groep gemeenten met invloed op de mobiliteit binnen een andere gemeente telkens in overleg met die andere gemeenten worden genomen.](#)

De rol van de vervoerregio in kader van het nemen van maatregelen mbt slimme mobiliteit is een belangrijk onderdeel. Er zijn verschillende actoren en het is de vraag bij wie initiatief ligt. Daarom is het van belang om bij elk aspect stil te staan bij de rol die de vervoerregio wil vervullen. We maken onderscheid in 5 typen waarbij er steeds een toenemende verantwoordelijkheid van de vervoerregio is.

Rol van de vervoerregio

De vervoerregio kan op een verschillende wijze de gewenste acties opnemen:

- **beslissend:** beleid wordt bepaald door de VVR en de VVR is de drijvende kracht bij uitvoering
- **coördinerend:** beslissingsniveau ligt vaak bij anderen, maar VVR wil graag meesturen en stimuleert de opmaak van kaders
- **adviserend:** beslissingsniveau ligt bij anderen, maar het raakvlak is zodanig groot dat de visie van de VVR van belang is
- **stimulerend:** beslissings- en uitrustingsniveau ligt bij anderen; VVR scheidt een kader
- **geen rol**

De focus van de vervoerregio zal zich voornamelijk situeren op stimuleren, adviseren en coördineren waarbij het wenselijk gedrag pas kan aangemoedigd worden wanneer er ook voldoende alternatieven zijn. Dat is de essentiële taak van de vervoerregio. Daarnaast kan de kracht van de vervoerregio liggen in het activeren van gemeentes om samen te werken zowel ikv bestaande als ikv nieuwe initiatieven maar ook in termen van krachten bundelen.

Gedragsverandering werkt enkel indien intrinsieke motivatie wordt aangesproken. Met andere woorden, dit kan de vervoerregio niet opleggen, maar de vervoerregio kan wel de hand reiken naar iedereen die hieraan wil mee werken.

Bijkomende stimuli en ondersteuning kunnen hierbij worden aangeboden.

STIMULEREN COMBIMOBILITEIT

- gecoördineerde uitbouw van deelsystemen (cfr. VoM)
- stimuleren multimodaal MaaS-platform
- stimuleren tot versterken van samenwerkingen
- stimuleren op kennisdeling & know-how
- stimuleren van communicati om te triggeren ikv combimobiliteit

MOBILITEITSMANAGEMENT

- ondersteunen van informatiecampagnes en sensibiliseringcampagnes
- bestaande initiatieven ikv mobiliteitsmanagement uitbouwen op niveau vervoerregio
- Werken met ambassadeurs, influencers binnen de vervoerregio
- Stimuleren communicatie omtrent mobiliteitsmanagement-maatregelen
- aanpak volgens doelgroep

VERKEERSMANAGEMENT

- stimuleren tot inzet van data en datacaptatie
- stimuleren tot nemen van circulatiemaatregelen
- stimuleren gebruik van intelligente verkeerslichten
- stimuleren tot dynamisch sturen van verkeer

TRANSITIEGERICHT PARKEERBELEID

- Gecoördineerd parkeerbeleid: gebiedsgericht o.m. uitbouw van regionale parkeerstrategie (o.a. P&R en P&B), fietsparkeren ≠ lokaal parkeerbeleid
- stimuleren tot kennisdeling & know-how rond parkeerbeleid
- Gecoördineerd beleid rond vrachtwagenparkeren, zie Logistiek en Vracht

REGELGEVING EN FISCALITEIT

- Stimuleren tot implementatie mobiliteitsbudget
- Coördinerende aanpak milieuzones

INCLUSIVITEIT

- Inzetten op nabijheid en betrokkenheid
- Stimuleren kennisdeling voor verschillende doelgroepen

VERKEERSVEILIGHEID

- Stimuleren toepassen verkeersveiligheidsplan
- Verkeersveiligheid prioriteit 1 bij opmaak actieplan volgens STOP-principe
- Ondersteunen sensibiliseringcampagnes
- Stimuleren tot gebruik van herkenbare uniforme infrastructuur/ weginrichting

TOEGANKELIJKHEID

- Stimuleren kennisdeling en expertise toegankelijkheid
- Gecoördineerd toegankelijkheidsbeleid: toegankelijkseisen ikv infrastructuur, OV, hoppins,... obv bestaande richtlijnen Toegankelijkheid

8.8 VINGER AAN DE POLS

8.8.1 Het regionaal verkeersmodel Gent

Vervoerregio Gent heeft 3 thematische modelpakketten doorgerekend met het Regionaal Verkeersmodel Gent, Bijlage C.2.



Drie thematische modelpakketten betreffen

- **Stimuleren van duurzame modi**
Modellering van de netwerken openbaar vervoer, fiets en knooppunten om duurzame modi maximaal te stimuleren
- **Ontraden auto- en vrachtverkeer**
Modellering van circulatiemaatregelen en snelheidsremmende maatregelen ter ontrading van doorgaand auto- en vrachtverkeer in interlokale mazen
- **Verhogen autokost**
Modellering van het nemen van restrictieve maatregelen (invoeren van een autokost om financieel te triggeren)

De thematische pakketten hebben tot doel om de voorgestelde strategieën uiterst aantrekkelijk te modelleren. De resultaten van deze doorrekeningen dienen daarbij inzicht te geven in welke soort maatregelen het meest effect hebben om onze ambities in de regio waar te maken.

8.8.2 Het resultaat: de verplaatsingen en modal split

Definitie van de modal split

Op basis van de basisgegevens bepaalt het verkeersmodel voor alle motieven (woon-werk, woon-school, recreatief verkeer, zakelijk verkeer, etc.) en alle inwoners ouder dan 6 jaar, de verplaatsingen. M.a.w. het is het aantal verplaatsingen dat in rekening wordt gebracht ter bepaling van de modal split en niet het aantal afgelegde kilometers of de reisduur. Alle modi (ook voetgangersverplaatsingen) van een etmaal werkdag worden meegenomen.

Er wordt gerapporteerd in twee groepen: niet-duurzame (auto-bestuurders) en duurzame verplaatsingswijzen

(voetgangers, fietsers en gebruikers van bus, tram of trein, passagiers in wagen). In de resultaten is de autopassagier (vb. carpool) dus meegerekend als duurzaam alternatief, behalve wanneer de passagier jonger dan 18 jaar is.

De rapportering richt zich op de resultaten voor het personenvervoer (de personenverplaatsingen). De gesimuleerde goederenstromen werden meegenomen in de verkeerssimulaties (en zijn overgenomen uit het strategisch vrachtmodel Vlaanderen versie 4.2.1 en vervolgens gekalibreerd voor het basisjaar 2016/2017). Doch de rapportering doet enkel een uitspraak m.b.t. de modal shift voor personenvervoer.

Volledigheidshalve wordt een modal split 50/50 nagestreefd tegen 2030 voor het volledig grondgebied van vervoerregio Gent in z'n totaliteit.

Het aantal verplaatsingen

In totaal worden, verbonden aan de vervoerregio Gent, ruim 2,17 miljoen verplaatsingen gemaakt in het referentiescenario 2030.

Bij vergelijking van het aantal verplaatsingen per themapakket ten opzichte van het referentiescenario is overal een toename van duurzame verplaatsingen waar te nemen en een afname van niet-duurzame verplaatsingen. De toename en afname is het grootst wanneer er ook getriggerd wordt met restricties. De toename/afname is het kleinst wanneer er enkel maatregelen genomen worden ivk gewijzigde verkeerscirculatie.

Aantal verplaatsingen		
	duurzaam	niet-duurzaam
S1 – stimuleren duurzame modi	55.600	-70.600
S2 – ontraden auto- en vrachtverkeer	43.300	-54.200
S3 – autokost	89.100	-102.300

Tabel: toename en afname aantal verplaatsingen tov referentiescenario 2030

Mobiliteitstransitie richting 50/50 ...

De doorrekening wijst uit dat een mobiliteitstransitie richting een modal splits 50/50 tegen 2030 binnen bereik is voor de volledige vervoerregio Gent doch dat dit afhankelijk is van het pakket aan maatregelen die doorgevoerd worden.

De resultaten tonen enerzijds aan dat in zetten op een betere fietsinfrastructuur in combinatie met een vlotter OV loont, anderzijds is de grootste impact waar te nemen door het nemen van restricties zoals dmv parkeerbeleid.

Aantal verplaatsingen		
	duurzaam	niet-duurzaam
S1 – stimuleren duurzame modi	55.600	-70.600
S2 – ontraden auto- en vrachtverkeer	43.300	-54.200
S3 – autokost	89.100	-102.300

Tabel: evolutie modal split 2030

Daarnaast is duidelijk dat enkel het nemen van maatregelen ter ontraden van (doorgaand) verkeer de minste impact heeft en zelf de doelstelling van 50/50 niet haalt.

Bij de gewenste transitie naar 50/50 is een belangrijk onderscheid te maken tussen de deelgebieden van de vervoerregio. Het verstedelijkt gebied heeft een betere uitgangspositie dan het meer landelijk gebied en het woon-werkverkeer naar de haven. Alleen door de netwerken en knopen als één samenhangend mobiliteitssysteem te benaderen kan de bereikbaarheid en leefbaarheid in de regio gegarandeerd worden.

... mits erkenning belang flankerend beleid

Een belangrijke vaststelling is dat een transitie naar een modale verdeling van 50/50 enkel haalbaar is op voorwaarde dat er ook een bijkomend flankerend beleid wordt gevoerd. Alleen de kwaliteit van fiets, openbaar vervoer en combimobiliteit verbeteren is onvoldoende om de transitie te realiseren.

Een eerste inschatting in de doorrekeningen leert dat het gesimuleerde flankerende beleid (dmv een autokost) een wezenlijk effect teweeg brengt op de modal splitverandering.

... mits initiatief op vlak van doorstroming

De doorrekening gaat uit van een optimale doorstroming van het openbaar vervoer. Een goede doorstroming is snel gesimuleerd in een verkeersmodel, maar niet eenvoudig te realiseren op het terrein. Dat betekent dat er infrastructurele ingrepen op wegvak en kruispuntniveau zullen genomen moeten worden. Een goede doorstroming heeft immers een positief effect op de aantrekkelijkheid van het openbaar vervoer en zal zo ook helpen in het bewerkstellingen van een modal shift naar het openbaar vervoer. Het garanderen van een vlotte doorstroming is dan ook een belangrijke randvoorwaarde voor de implementatie van het OV-netwerk 2030.

Alle strategieën samen

Het voorkeursscenario in deze synthesesnota is een selectie van de maatregelen uit deze thematische pakketten. Immers de uitersten zoals gemodelleerd zijn niet altijd uitvoerbaar binnen de vooropgestelde plantermijn van 2030. Toch is gekozen voor een ambitieuze samenstelling van het pakket maatregelen want de doorkijk streeft immers een modal split van 60/40 na in 2040.

8.9 DOORKIJK 2050

Deze nota bevat de visie op de gewenste mobiliteit in 2030 en koppelt daar thematisch strategieën aan vast. Enig realisme is natuurlijk wel op zijn plaats: de kans is bijzonder klein dat de hele visie in 2030 ook daadwerkelijk zal gerealiseerd zijn. De 'visie 2030' moet dus worden beschouwd als een soort van 'full option' die in de praktijk stapsgewijs zal moeten worden waargemaakt.

Dit is waar het belang van het actieplan en de roadmap duidelijk wordt. In het actieplan zal de 'visie 2030' in de tijd worden uitgezet. Doelstelling is vanzelfsprekend om naar maximale realisatie tegen 2030 te gaan. Er zijn immers operationele doelstellingen geformuleerd voor 2030. We willen deze natuurlijk behalen.

De roadmap zal echter verder kijken dan 2030 en ook een inschatting maken van welke acties nog na 2030 kunnen genomen worden. In onze doelstellingen mikken we immers tegen 2040 op een modal split van 60% duurzame modi. Er zal dus ook na 2030 werk aan de winkel zijn.

8.9.1 De glazen bol (of het ontbreken eraan)

We hebben natuurlijk geen glazen bol. Het is echter wel de vraag in welke mate de voorgestelde strategieën doeltreffend zullen blijven naargelang bepaalde trends zich doorzetten of net niet: hoe technologische innovatie zal verlopen, hoe snel het zal gaan met de verandering van ons klimaat, maar net zo goed welke belangrijke mobiliteitsprojecten voor de regio al dan niet worden gerealiseerd....



Onderstaand worden enkele voorbeelden aangehaald die een impact hebben op het bereiken van onze visie.

Knopen doorhakken in regionale mobiliteitsdossiers

Afhankelijk van de resultaten in complexe regionale dossiers (bv. het Complex Project voor het E17 Viaduct te Gentbrugge), kan een belangrijke wijziging in verkeersstromen in de regio plaatsvinden. De impact op de ligging van hoppins, fietspaden, OV-assen, vrachtverkeer en routes voor autoverkeer is potentieel enorm. Verschillende onderzoeken lopen nog een tijd en de mogelijke oplossingen zijn zeer uiteenlopend qua effecten voor de regio.

Combimobiliteit en micromobiliteit

Basisbereikbaarheid als OV-concept is een overstapmodel. Het slagen van het concept is dus zeer sterk gelinkt aan hoe vlot dit overstappen lukt. Een deel van de oplossing zal liggen in **technologische vooruitgang**, waarbij apps realtime informatie geven rond overstaptijden, of beschikbaarheid van voor- en natransport (denk aan deelsteps, deelfietsen...). Maar in technologie ligt niet het hele antwoord. Ook fysiek op het terrein is het wegwerken van weerstanden cruciaal om het overstapsysteem te doen werken. Dit kan betekenen: vlot met je (eigen) fiets naar het treinstation, en daar de fiets gezwind mee op de trein. Om dit mogelijk te maken, zouden zowel stations als treinen aanpassingen nodig hebben. Maar het zou wel maken dat de weerstand (plekje zoeken op de stationsparking, fiets op slot zetten, naar het perron wandelen) van de overstap zou wegvallen.

Kansrijke combinaties

Het kan interessant zijn om in het licht van de doorkijk 2050 na te denken welke combinaties specifiek voor vervoerregio Gent echt kansrijk zijn en vervolgens vooral in te zetten op het wegwerken van weerstand voor die specifieke combinaties.

Zal ons sterk uitgebouwd S-net in combinatie met het stedelijk en interstedelijk HOV cruciaal zijn in combinatie met het zeer diverse fietsnetwerk? Dan moeten we vooral zorgen dat de overstap tussen fiets/step en trein/HOV zo vlot mogelijk kan. Daar moet dan de investeringsfocus liggen.

Mogelijks zijn in de toekomst andere combinaties kansrijker, dan dienen ook daar de bottlenecks geïdentificeerd te worden om de weerstanden weg te werken.

Hoe luw kan je gaan?

Met het uitdenken van de wegcategorisering en de bijhorende autoluwe mazen op regionale schaal, is een interessante denkoefening gestart. In deze visienota wordt voor het thema 'ruimte' een koppeling gemaakt tussen de autoluwe mazen en het al dan niet opvangen van de toekomstige woonbehoefte in de mazen.

Centrale vraag is: hoe ver kan/ wil de vervoerregio op de langere termijn gaan met deze autoluwe mazen? Wil ze op regionale schaal inzetten op gebieden waar actief wordt gewerkt aan het terugdringen van automobilititeit en waar open ruimte, stille, ruimte voor zachte recreatie voorop staan?

Wil de vervoerregio ook het ruimtelijk beleid aan deze autoluwe mazen gekoppeld zien? Dit zou kunnen betekenen dat landelijke kernen die midden in een autoluwe maas liggen, niet worden aangesproken om de groei van de bevolking op te vangen. Immers: bijkomende inwoners, betekenen waarschijnlijk ook bijkomende auto's. En dat is net niet wenselijk in een autoluwe maas.



Drongenplein, Gent

DEEL IV – ACTIEPLAN

ACTIEPLAN

Het actieplan vertaalt de strategieën naar concrete acties. Het omschrijft hoe de gewenste mobiliteitsontwikkeling wordt gerealiseerd en wie de initiatiefnemers zijn. Het gaat hierbij om een levend document dat past binnen een cyclisch planningsproces. De acties worden bijgestuurd door een recurrente monitoring en evaluatie van het plan.

9.1 INLEIDING

Opbouw

In dit actieplan worden de strategieën vertaald naar concrete acties. De acties zijn per strategie gegroepeerd volgens een aantal **speerpunten**. Op de volgende pagina wordt een overzicht van de speerpunten weergegeven.

Elk speerpunt wordt verder beschreven in een **actiefiche**. Zo'n fiche bevat de acties en bijhorende deelacties, initiatiefnemers, bijdrage aan doelstellingen en kosteninschatting.

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.

De **initiatiefnemer** van de maatregel is de actor die het initiatief zal nemen voor de beschreven actie. Dit kunnen één of meerdere actoren zijn. Het is de taak van de initiatiefnemer om andere juiste actor(en) te betrekken, deze worden dus niet gespecificeerd in de tabel. De financiering van de maatregel zelf staat hier los van en zal bij de uitrol van de actie afgesproken worden tussen de initiatiefnemer en betrokken partner(s).

De **bijdrage aan doelstellingen** geeft een indicatie in welke mate de actie een bijdrage levert aan de doelstellingen die in het regionaal mobiliteitsplan worden vooropgesteld. De bijdrage wordt geschaald van 1 tot 3, waarbij 1 als 'hoge bijdrage' en 3 als 'lage bijdrage' geldt. Uiteraard draagt elke actie bij aan de doelstellingen; toch kan deze indicatie inzichten leveren over de grootte van die bijdrage en dus ook over welke acties prioritair opgestart moeten worden.

Per actie wordt een **kosteninschatting** gegeven. Het gaat over de kost van respectievelijke verkenning, studie, adviesverlening of uitvoering waarvan sprake is in de actie. Bij de jaarlijkse opmaak van het GIP vormt het actieplan het vertrekpunt voor noodzakelijke acties, en zal ook de kostprijs nauwkeuriger ingeschat kunnen worden.

Monitoring en evaluatie

Het regionaal mobiliteitsplan maakt deel uit van een cyclisch planningsproces. Het wordt door onderzoek onderbouwd en opgemaakt met inspraak en overleg. Het doelbereik en de uitvoering ervan wordt jaarlijks gemonitord en in de eerste helft van elke regeer- of bestuursperiode geëvalueerd. Op basis van deze tussentijdse evaluatie kan het plan geheel of gedeeltelijk herzien worden. Deze herziening wordt opnieuw onderbouwd door onderzoek en met inspraak en overleg. Ook wordt er bij de herziening opnieuw afgestemd met naburige vervoerregio's.

Voor de monitoring wordt gewerkt met KPI's (kritische prestatie indicatoren) en wordt een rapportering gemaakt. Een voorstel van potentiële KPI's wordt gegeven in bijlage, maar kan bij de opmaak van het eerste monitoringsrapport aangevuld en verbeterd worden. Het is van belang om voor die KPI's cijfers te verzamelen die de huidige toestand in beeld brengen. In sommige gevallen zal het nodig zijn om hiervoor ook een nulmeting uit te voeren.

Het actieplan vormt de basis voor de monitoring van het regionaal mobiliteitsplan. De stand van zaken van de acties wordt jaarlijks gemonitord en waar nodig geactualiseerd. In het bijzonder zal bij de jaarlijkse screening de kolom deelacties bekeken en geactualiseerd worden, aangezien de deelacties opgevat zijn als een niet-limitatieve oplistijning met de expliciete bedoeling om ze bij te werken. De rapportage van de (deel)actie kan verzorgd worden door de initiatiefnemer of door een andere betrokken actor.

Bij een tussentijdse evaluatie wordt naar het gehele regionale mobiliteitsplan gekeken, en kunnen zowel de strategische visie, de operationele beleidsdoelstellingen als het actieplan geheel of gedeeltelijk herzien worden.

Legende bij het actieplan

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



9.2 ACTIEFICHES

OVERZICHT



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 Doorgroei 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 HOPPUNUNTEN

- 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 vrachstromen
- 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



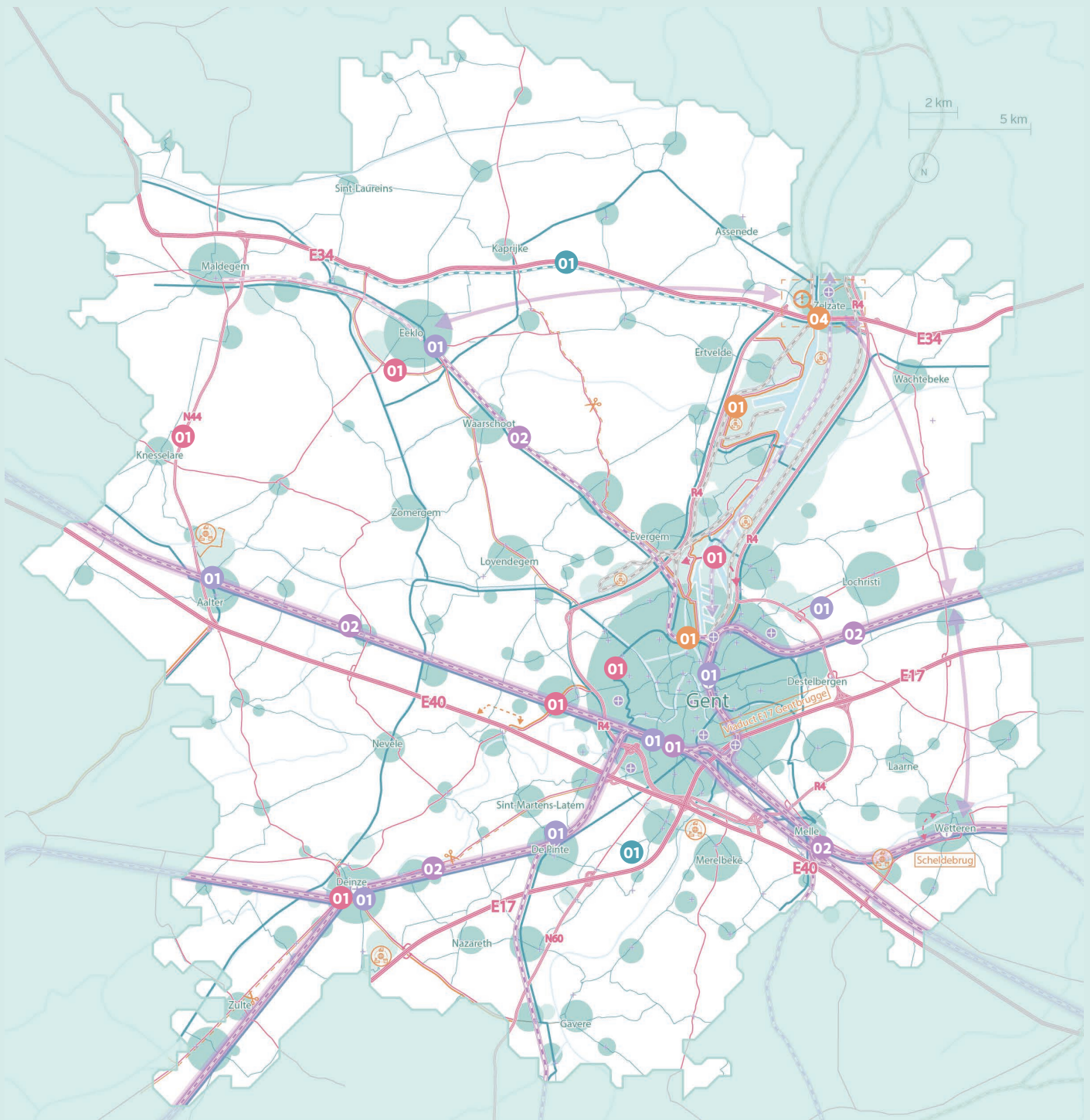
SLIM RUIMTEGEBRUIK STIMULEERT DUURZAME MOBILITEIT

- 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 Vlot en veilig
- 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

Knopen

- 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

REGIO-OVERSCHRIJDENDE TREINVERBINDINGEN UITBREIDEN EN VERBETEREN



OV01.01

ACTIE

Verbeteren van de 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)

INITIATIEFNER



NMBS
Infrabel

BIJDRAGE AAN
DOELSTELLIGEN

1

KOSTENINSCHATTING



€ € € €

OV01.02

ACTIE

Verbeteren van de **snelheid**, 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
- **Onderzoek tot (her)openen van bijkomend station langs verbinding gent - Kortrijk in Olsene**
- Verhogen van de rijpadcapaciteit op de betreffende verbindingen (waar nodig)
- **Optimalisatie** van het aanbod in interregionale knopen i.f.v. betrouwbaar overstappen

INITIATIEFNER



NMBS
Infrabel

BIJDRAGE AAN
DOELSTELLIGEN

2

KOSTENINSCHATTING



€ € € €



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
- Optimalisatie van het aanbod in regionale knopen op het S-net i.f.v. betrouwbaar overstappen
- **Onderzoek naar** verhogen van de rijpadcapaciteit op de betreffende verbindingen (waar nodig)

INITIATIEFNER



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)

INITIATIEFNER



Infrabel
De Lijn

BIJDRAGE AAN
DOELSTELLIGEN

1

KOSTENINSCHATTING



€€€€



OV02.03

ACTIE

Uitbouwen van een performant regionaal interstedelijk/ tangentiële 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

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

INITIATIEFNEMER



De Lijn

BIJDRAGE AAN DOELSTELLINGEN



1

KOSTENINSCHATTING



€ € €

INITIATIEFNEMER



De Lijn

BIJDRAGE AAN DOELSTELLINGEN



1

KOSTENINSCHATTING



€ € € €

project
Gentspoort: De
Werkvenootschap

EEN DRAGEND PERFORMANT REGIONAAL TREIN- EN BUSNETWERK UITBOUWEN



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)

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



3

KOSTENINSCHATTING



€ € € €

INITIATIEFNER



De Lijn

BIJDRAGE AAN
DOELSTELLIGEN



2

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

OV02.08

ACTIE

OV-verbindingen met aangrenzende vervoerregio's

DEELACTIES

- Onderzoek naar de haalbaarheid van een verbinding Zeveneken - Lokeren
- Onderzoek naar de haalbaarheid van een snelbus voor de verbinding tussen Antwerpen en Zelzate

INITIATIEFNER



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

BIJDRAGE AAN DOELSTELLIGEN



1

KOSTENINSCHATTING



€ € €

INITIATIEFNER



De Lijn

BIJDRAGE AAN DOELSTELLIGEN



2

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), niet limitatief:
 - 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 DOELSTELLINGEN



2

KOSTENINSCHATTING



€ €

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



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. [Dit omhelst eveneens de aanwezigheid van voldoende bagageruimte.](#)
- Voertuigen uitrusten met informatieborden met de nodige reisinformatie
- Aanbieden van informatiedragers die voor iedereen raadpleegbaar zijn

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

INITIATIEFNEMER



NMBS
De Lijn

BIJDRAGE AAN
DOELSTELLIGEN

2

KOSTENINSCHATTING



€ € €

INITIATIEFNEMER



De Lijn

BIJDRAGE AAN
DOELSTELLIGEN

3

KOSTENINSCHATTING



€ €



OV04.03

ACTIE

Realisatie van **ticket- en tariefintegratie** tussen de diverse mobiliteitsaanbieders

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

INITIATIEFNEMER



NMBS
De Lijn
MOW

BIJDRAGE AAN DOELSTELLIGEN



2

KOSTENINSCHATTING



€ €

INITIATIEFNEMER



MOW, NMBS
Infrabel, De Lijn
Lokale besturen

BIJDRAGE AAN DOELSTELLIGEN



1

KOSTENINSCHATTING



€ € €

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



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.

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



De Lijn

BIJDRAGE AAN
DOELSTELLIGEN



3

KOSTENINSCHATTING



€

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

INITIATIEFNEMER



De Lijn

BIJDRAGE AAN DOELSTELLIGEN



3

KOSTENINSCHATTING



€ € €

FIETSSNELWEGEN EN BOVENLOKALE FUNCTIONELE FIETSROUTES (BFF) REALISEREN EN OPWAARDEREN

F01

F01.01

ACTIE

Aanleggen van nog niet gerealiseerde **fietsnelwegen** en opwaarderen van **bestaande fietsnelwegen**

DEELACTIES

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

F01.02

ACTIE

Versneld uitvoeren van het **bestaand BFF**

INITIATIEFNEMER



MOW, De Vlaamse
Waterweg, Provincie
Oost-Vlaanderen

BIJDRAGE AAN DOELSTELLIGEN



1

KOSTENINSCHATTING



€ € € €

INITIATIEFNEMER



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

INITIATIEFNEMER

AWV, Provincie
Oost-Vlaanderen
Lokale besturen

**BIJDRAGE AAN
DOELSTELLIGEN**

2

KOSTENINSCHATTING

€ € € €

DOORGROEI NAAR HET LANGETERMIJNWENSBEELD VAN HET REGIONAAL FIETSNETWERK

F02

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
- **Onderzoek naar hoe het drielagig regionaal fietsnetwerk te kaderen binnen het Vlaams Beleid**

INITIATIEFNEMER



MOW

Provincie

Oost-Vlaanderen

BIJDRAGE AAN DOELSTELLIGEN



1

KOSTENINSCHATTING



€€

F02.02

ACTIE

Onderzoek naar een efficiënter en meer uniform mechanisme voor de verschillende structurele (Fietssnelwegen, BFF en LFF) en niet-structurele (schoolroutes, schoolomgevingen, Kopenhagenplan) subsidiekanalen met het oog op de realisatie van een volwaardig fietsnetwerk in Vlaanderen 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 fiets snelwegen
- 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

F03.01

ACTIE

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

INITIATIEFNER



Lokale besturen
Mobiliteitscentrale
Vervoerregio

BIJDRAGE AAN
DOELSTELLINGEN

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
DOELSTELLINGEN

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 **herstelpunten**, oplaadpunten en andere voorzieningen voor fietsers

INITIATIEFNEMER

Wegbeheerders
(AWV, Lokale
besturen)

**BIJDRAGE AAN
DOELSTELLIGEN**

2

KOSTENINSCHATTING

€ €

VERBINDEND EN ROBUUST HOOFD- EN DRAGEND WEGENNET REALISEREN

A01

A01.01

ACTIE

Aanpakken van doorstromings- en ontwikkelingsknelpunten op het hoofdwegennet

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

A01.02

ACTIE

Aanpakken van doorstromings- en ontwikkelingsknelpunten op het dragend wegennet

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

BIJDRAGE AAN DOELSTELLIGEN



2

KOSTENINSCHATTING



€€€€

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) (weten internationaal sluipverkeer)

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

INITIATIEFNEMER



AWV

BIJDRAGE AAN DOELSTELLIGEN



1

KOSTENINSCHATTING



€€€€

INITIATIEFNEMER



AWV

BIJDRAGE AAN DOELSTELLIGEN



2

KOSTENINSCHATTING



€€€€

VERBINDEND EN ROBUUST HOOFD- EN DRAGEND WEGENNET REALISEREN

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
- [Opmaak streefbeeldstudie N466](#)

INITIATIEFNEMER



AWV

BIJDRAGE AAN DOELSTELLIGEN



2

KOSTENINSCHATTING



€€€€



Foto: Jeroen Willems

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'

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



Wegbeheerder (Lokale besturen, **AWV**)

BIJDRAGE AAN DOELSTELLIGEN



1

KOSTENINSCHATTING



€€

INITIATIEFNER



Lokale besturen

BIJDRAGE AAN DOELSTELLIGEN



1

KOSTENINSCHATTING



€€



A02.03

ACTIE

Afstemmen vervoerregio- grensoverschrijdende mazen

DEELACTIES

- Verfijning van de definiëring van de grenzen van interlokale mazen op Vlaams niveau
- Toepassing op de grenzen van Vervoerregio Gent

INITIATIEFNER



MOW

BIJDRAGE AAN DOELSTELLIGEN



1

KOSTENINSCHATTING



€



HOPPINPUNTEN ALS KNOOPPUNTEN VAN DUURZAME MOBILITEIT UITBOUWEN

H01

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

H01.02

ACTIE

Uitbouwen van de (op korte termijn) geselecteerde regionale hoppinpunten

DEELACTIES

- Treinstations Eeklo, De Pinte
- Busstations Zelzate, Gent-Zuid
- Park-and-rides [Webu, omgeving Watersportbaan, omgeving Arsenaal/Gentbrugge, omgeving The Loop, omgeving Oostakker/Lochristi](#)

INITIATIEFNEMER



NMBS, De Lijn, De
Werkvennootschap
Lokale besturen, AWV

BIJDRAGE AAN DOELSTELLIGEN



2

KOSTENINSCHATTING



€ € € €

INITIATIEFNEMER



NMBS, De Lijn
Lokale besturen
AWV

BIJDRAGE AAN DOELSTELLIGEN



2

KOSTENINSCHATTING



€ € € €

H01.03

ACTIE

Uitbouwen van de geselecteerde lokale en buurthoppinpunten

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



Lokale besturen
De Lijn
AWV

BIJDRAGE AAN DOELSTELLIGEN



3

KOSTENINSCHATTING



€ € €

INITIATIEFNEMER



Wegbeheerder
(AWV, Lokale besturen)

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



€



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 oostever 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 Kluzendok ('Zandeken')

INITIATIEFNER



North Sea Port
Infrabel
Prorail

BIJDRAGE AAN DOELSTELLIGEN



1

KOSTENINSCHATTING



€€€€

L01.02

ACTIE

Opwaarderen van het spoornetwerk in functie van goederenvervoer

DEELACTIES

Onderzoek naar de haalbaarheid van een capaciteitsuitbreiding op

- Spoorlijn L59 Gent - Antwerpen
- Spoorlijn 50/53 Gent-Wetteren-Dendermonde-Mechelen
- Spoorlijn 50/90 Gent-Aalst-Denderleeuw-Ninove-Geraardsbergen-Ath

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



€ € € €

STERK SPOOR- EN BINNENVAARTNETWERK VERDER UITBOUWEN

L01

L01.05

ACTIE

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

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

INITIATIEFNER



De Vlaamse Waterweg

BIJDRAGE AAN DOELSTELLIGEN



2

KOSTENINSCHATTING



€€

INITIATIEFNER



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

BIJDRAGE AAN DOELSTELLIGEN



1

KOSTENINSCHATTING



€€€



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)

INITIATIEFNER



Infrabel

BIJDRAGE AAN DOELSTELLIGEN



2

KOSTENINSCHATTING



€ € € €

L01.08

ACTIE

Verbeteren van de goederenvervoerrelatie voor binnenvaart **tussen Gent en Oudenaarde**

DEELACTIES

- renovatie sluit Asper

INITIATIEFNER



De Vlaamse Waterweg

BIJDRAGE AAN DOELSTELLIGEN



2

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

L02.02

ACTIE

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

INITIATIEFNER



De Vlaamse Waterweg

BIJDRAGE AAN DOELSTELLIGEN



2

KOSTENINSCHATTING



€€€ -
€€€€

INITIATIEFNER



De Vlaamse Waterweg

BIJDRAGE AAN DOELSTELLIGEN



3

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 DOELSTELLIGEN



3

KOSTENINSCHATTING



€ €

L02.04

ACTIE

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

INITIATIEFNER



De Vlaamse
Waterweg
Multimodaal
Vlaanderen

BIJDRAGE AAN DOELSTELLIGEN



2

KOSTENINSCHATTING



€ €

KNOPEN IN FUNCTIE VAN FIRST AND LAST MILE LOGISTIEK

L03

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)

INITIATIEFNEMER



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

INITIATIEFNEMER



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)

INITIATIEFNEMER



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

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



AWV

BIJDRAGE AAN
DOELSTELLIGEN



1

KOSTENINSCHATTING



€€€€

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 vrachtrouten netwerk 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



€



EEN RUIMTE-, LOCATIE EN VERGUNNINGENBELEID ONDERSTEUNEN 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

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

INITIATIEFNERMER



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

BIJDRAGE AAN DOELSTELLIGEN



1

KOSTENINSCHATTING



€

INITIATIEFNERMER



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

INITIATIEFNERER

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

BIJDRAGE AAN DOELSTELLIGEN

1

KOSTENINSCHATTING

€

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

INITIATIEFNER



MOW

BIJDRAGE AAN
DOELSTELLIGEN

2

KOSTENINSCHATTING



€ € €

S01.02

ACTIE

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

INITIATIEFNER

MOW-Vlaanderen
De Lijn
Lokale besturenBIJDRAGE AAN
DOELSTELLIGEN

3

KOSTENINSCHATTING



€ €



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
- [Opmaken van bereikbaarheidsplannen o.m. voor het Provinciaal Domein Puyenbroeck](#)

INITIATIEFNEMER



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 pilootproject om nabijheid en betrokkenheid voor verschillende doelgroepen te verhogen
- Stimuleren van kennisdeling voor verschillende doelgroepen

INITIATIEFNEMER



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

INITIATIEFNEMER

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

**BIJDRAGE AAN
DOELSTELLIGEN**

2

KOSTENINSCHATTING

€ € €

VLOTTE, VEILIGE EN SCHONE MOBILITEIT

S03

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 DOELSTELLIGEN



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 en stimuleren van kennisdeling & know how rond lokaal parkeerbeleid.**
- Gecoördineerd beleid rond vrachtwagenparkeren

INITIATIEFNEMER



Lokale besturen

BIJDRAGE AAN DOELSTELLIGEN



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...)

INITIATIEFNER



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

INITIATIEFNER



MOW-Vlaanderen

BIJDRAGE AAN DOELSTELLIGEN



3

KOSTENINSCHATTING



€ €

Wegbeheerders (AWV, Lokale besturen, ...)

VLOTTE, VEILIGE EN SCHONE MOBILITEIT

S03

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 DOELSTELLINGEN



3

KOSTENINSCHATTING



€ € €



Foto: Bas Bogaerts

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



€

S04.02

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



€



S04.03

ACTIE

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

INITIATIEFNER



Federale Overheid
MOW Vlaanderen

BIJDRAGE AAN
DOELSTELLIGEN



1

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

INITIATIEFNER



MOW-Vlaanderen

BIJDRAGE AAN
DOELSTELLIGEN



1

KOSTENINSCHATTING



€

