

Vervoerregio  
**VLAAMSE RAND**

# REGIONAAL MOBILITEITSPLAN 2030

## Colofon

**Titel:** Regionaal mobiliteitsplan 2030 voor de Vervoerregio Vlaamse Rand

**Gemeenten Vervoerregio Vlaamse Rand:**

Affligem, Asse, Beersel, Bever, Buggenhout, Dilbeek, Drogenbos, Galmaarden, Gooik, Grimbergen, Halle, Herne, Kampenhout, Kraainem, Lennik, Liedekerke, Linkebeek, Londerzeel, Machelen, Meise, Merchtem, Opwijk, Pepingen, Roosdaal, Sint-Genesius-Rode, Sint-Pieters-Leeuw, Steenokkerzeel, Ternat, Vilvoorde, Wemmel, Wezembeek-Oppem, Zaventem, Zemst

**De vervoerregioraad is samengesteld uit vaste leden en adviserende leden. De vaste leden vormen de minimale samenstelling bestaande uit:**

1. een vertegenwoordiging van elke gemeente in de vervoerregio;
2. een vertegenwoordiging van het departement Mobiliteit en Openbare Werken;
3. een vertegenwoordiging van het agentschap Wegen en Verkeer;
4. een vertegenwoordiging van de interne exploitant van het kernnet en het aanvullend net;
5. een vertegenwoordiging van De Vlaamse Waterweg nv;
6. een vertegenwoordiger van De Werkvennootschap is eveneens opgenomen als vast lid.

**Verantwoordelijke uitgever:** Vlaamse Overheid  
Departement Mobiliteit en Openbare Werken

**Versienummer:** 3.0

**Datum:** 5 december 2023

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



Beste lezer,

Een regionaal mobiliteitsplan. Eindelijk!

Tot voor kort was elke Vlaamse gemeente verplicht zijn eigen mobiliteitsplan op te maken. Stuk voor stuk verdienstelijke en beleidsmatig nuttige documenten. Deze plannen dienden, doorgaans pro forma, afgestemd te worden met de buurgemeenten. Eén aspect ontbrak echter: het intergemeentelijke, het regionale aspect. Mobiliteit stopt immers niet aan de gemeentegrenzen. Een grote(re) schaal is noodzakelijk om de mobiliteitsuitdagingen van vandaag en morgen te kunnen aanpakken.

Het decreet basisbereikbaarheid (2019) zette een belangrijke doorbraak in gang. Vlaanderen werd ingedeeld in 15 vervoerregio's. Wij maken deel uit van de vervoerregio Vlaamse Rand, samengesteld uit 33 gemeenten gelegen rond het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Het is ruimtelijk een divers gebied met een verstedelijkte rand rond het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, en een meer landelijk gebied daarbuiten. Dit plan houdt rekening met de uitdagingen voor de landelijke gebieden, en voor de verstedelijkte gebieden.

Elke vervoerregio dient een regionaal mobiliteitsplan op te maken, gebaseerd op Vlaamse beleidslijnen.

Dit plan werd door de lokale besturen, samen met de verschillende Vlaamse mobiliteitspartners (MOW, AWW, De Lijn, De Werkvennootschap, Vlaamse Waterweg) opgesteld. Ook andere partners werden betrokken, zowel op Vlaams als provinciaal niveau. Uiteraard werden de mobiliteitsdiensten van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest eveneens betrokken. Een nauwe en goede samenwerking met hen is van groot belang. Mobiliteit stopt ook niet aan gewestgrenzen.

Eén van de grote verdiensten van dit mobiliteitsplan (en bij uitbreiding van de Vervoerregio) is dat dit in overleg en in nauwe samenwerking is tot stand gekomen. Een samenwerking die vroeger eerder unilateraal was en ad hoc, gebeurt vandaag met alle mobiliteitsactoren, zowel lokaal als regionaal, en op een structurele manier.

Dit plan is geen vrijblijvend plan maar bindend voor alle betrokken partijen. De Vlaamse en federale partners zullen een cruciale rol spelen voor de regionale projecten. Maar anderzijds zullen ook de lokale besturen verantwoordelijkheid moeten nemen. De uitbouw van vervoersknooppunten en het meer fijnmazige ontsluitingsnetwerk is een lokaal engagement. Als mobiliteitsschepen besef ik dat als geen ander. Het regionaal mobiliteitsplan is namelijk de hoeksteen voor een geïntegreerd investeringsplan waarbij elke betrokken overheid inspanningen zal moeten leveren. Tot slot speelt de burger een centrale rol: investeringen gebeuren om een gedragswijziging te faciliteren. De auto blijft voor velen de eerste keuze, hoewel het niet steeds de meest logische keuze is. Een wijziging van mobiliteitsgedrag is een taak van ons allen.

De neuzen staan in dezelfde richting. De geïntegreerde aanpak zoals opgenomen in dit plan, en de gebundelde krachten van Vlaanderen en de lokale besturen kunnen onze mobiliteit een stap voorwaarts bezorgen. Handen uit de mouwen!

Stijn Quaghebeur  
Voorzitter Vervoerregio Vlaamse Rand

# INHOUDSTAFEL

## ALGEMEEN KADER & DOELSTELLINGEN

Situering vervoerregio Vlaamse rand	8
Decreet basisbereikbaarheid	9
De rol van de vervoerregio op verschillende schaalniveaus	10
5 doelstellingen voor de vervoerregio	11
Basisprincipes	12
Een regio in transitie	16
Faciliteren van stromen	17

## BELEIDSSCENARIO

Een strategische visie	20
Openbaar vervoer	22
Fiets	26
Auto	30
Hoppinpunten	36
Logistiek	40
Gedrag	44
Ruimte	48

## ACTIEPLAN

Het operationele beleid	52
S1 Spoorpartners als primaire trekker	56
S2 Versterkte samenwerking met Brussels Hoofdstedelijk Gewest	58
S3 Advies uitsturen	60
M1 Uitvoeren van grootschalige multimodale projecten	62
M2 Uitvoeren van strategische multimodale assen	64
F1 Fietsssnelwegen	66
F2 Bovenlokale functionele fietsroutes	70
OV1 Uitbouwen van hoogwaardig openbaarvervoersnetwerk	74
OV2 Versterken van kernnetlijnen en aanvullend netwerk waar nodig	76
OV3 Uitbouw van een volwaardig VOM-netwerk	80
A1 Uitbouwen hoofd- & dragend wegennetwerk	84
A2 Uitbouwen verkeersluwe interlokale mazen	86
H1 Uitbouwen van nieuwe Hoppinpunten	90
H2 Uitbouwen van combiparkings	91
L1 Uitbouwen multimodaal logistiek netwerk	92
L2 Uitbouwen logistieke knooppunten	94
G1 Gedragsmaatregelen ter realisatie van de mental shift	96
G2 Inzetten op monitoring en datamanagement	98

## BIJLAGEN

Oriëntatienota (pdf)
Synthesenota (pdf)
Actietabel (xls en pdf)
Nota Inhoudsafbakening MER (pdf)
Ontwerp-MER (pdf)
Vervoer op Maat - plan (pdf)
Hoppinpunten (pdf)
Modal Shift (pdf)

## AFKORTINGEN

AN	Aanvullend Net	MBM	Mobiliteits- en Bereikbaarheidsmanager
AWV	Agentschap Wegen en Verkeer	MER	Milieueffectenrapport
BFF	Bovenlokaal Functioneel Fietsnetwerk	MOBER	Mobiliteitseffectenrapport
BHG	BHG Brussels Hoofdstedelijk Gewest	MOW	Departement Mobiliteit en Openbare Werken
DAV / MAV	Diensten Aangepast Vervoer / Mobiliteitscentrale Aangepast Vervoer	OBU	On Board Unit
GEN	Gewestelijk Expresnet	OV	Openbaar Vervoer
GIP	Geïntegreerd Investeringsprogramma	OVA	Omgevingsvergunningaanvraag
GRUP	Gewestelijk Ruimtelijk Uitvoeringsplan	P&R	Park & Ride
HOV	Hoogwaardig Openbaar Vervoer	RMP	Regionaal Mobiliteitsplan
HST	Hogesnelheidstrein	RUP	Ruimtelijk Uitvoeringsplan
IC	Intercity trein	ROC	Regionaal Overslagcentrum
ITS	Intelligente Transportsystemen	SUMP	Sustainable Urban Mobility Plan
KN	Kernnet	VOM	Vervoer op Maat
LEZ	Lage-emissiezone	VRN	Vrachtroutenetwerk
		VVR	Vervoerregio
		WADR	Werken aan de Ring

# ALGEMEEN KADER & DOELSTELLINGEN

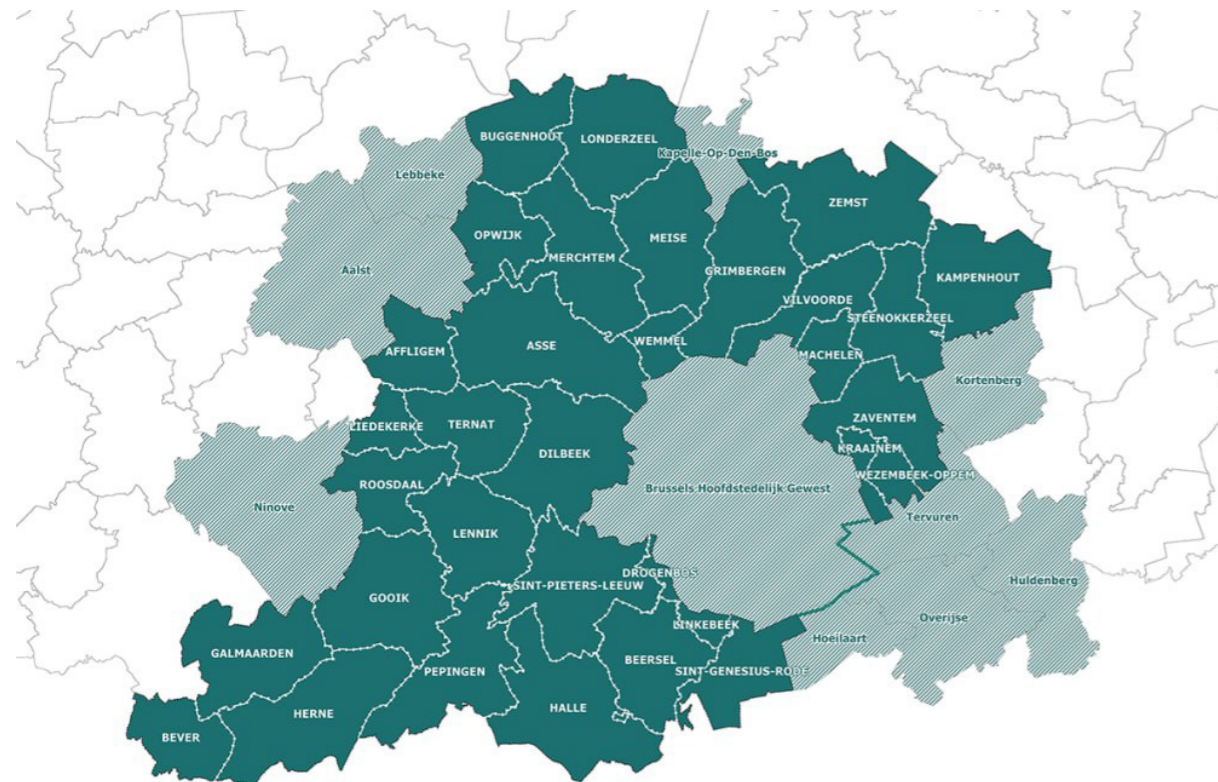
## SITUERING VERVOERREGIO VLAAMSE RAND

Sinds 1 januari 2019 is Vlaanderen ingedeeld in **15 vervoerregio's**. Met de inrichting van vervoerregioraden en regionale mobiliteitsplannen hebben de Vlaamse gemeenten sedertdien een kader waarbinnen ze samenwerken aan gemeenschappelijke mobiliteitsuitdagingen.

Vervoerregio Vlaamse Rand omvat 33 gemeenten: Affligem, Asse, Beersel, Bever, Buggenhout, Dilbeek, Drogenbos, Galmaarden, Gooik, Grimbergen, Halle, Herne, Kampenhout, Kraainem, Lennik, Liedekerke, Linkebeek, Londerzeel, Machelen, Meise, Merchtem, Opwijk, Pepingen, Roosdaal, Sint-Genesius-Rode, Sint-Pieters-Leeuw, Steenokkerzeel, Ternat, Vilvoorde, Wemmel, Wezembeek-Oppeem, Zaventem, Zemst.

Het gehele traject wordt gecoördineerd door **Departement Mobiliteit en Openbare Werken**. Dit verloopt in samenwerking met Agentschap Wegen en Verkeer, De Lijn, De Vlaamse Waterweg en De Werkvennootschap, en met advies van het Brussels Hoofdstedelijk gewest, Departement Omgeving, Provincie Vlaams-Brabant, aanliggende gemeenten Hoeilaart, Overijse, Huldenberg, Tervuren, Kortenberg, Kapelle-op-den-Bos, Lebbeke, Aalst, Ninove en niet-Vlaamse vervoersaanbieders zoals MIVB TEC en NMBS.

De 33 gemeenten van de Vervoerregio Vlaamse Rand:



Situering van de vervoerregio Vlaamse Rand: 33 gemeenten en adviserende leden.

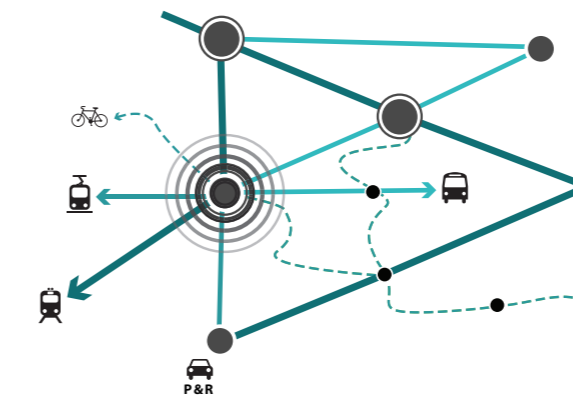
## DECREET BASISBEREIKBAARHEID

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

Basisbereikbaarheid vertrekt van volgende doelen:

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

### De synthesenota als basisdocument

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. Alle principes van het decreet Basisbereikbaarheid zijn 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.

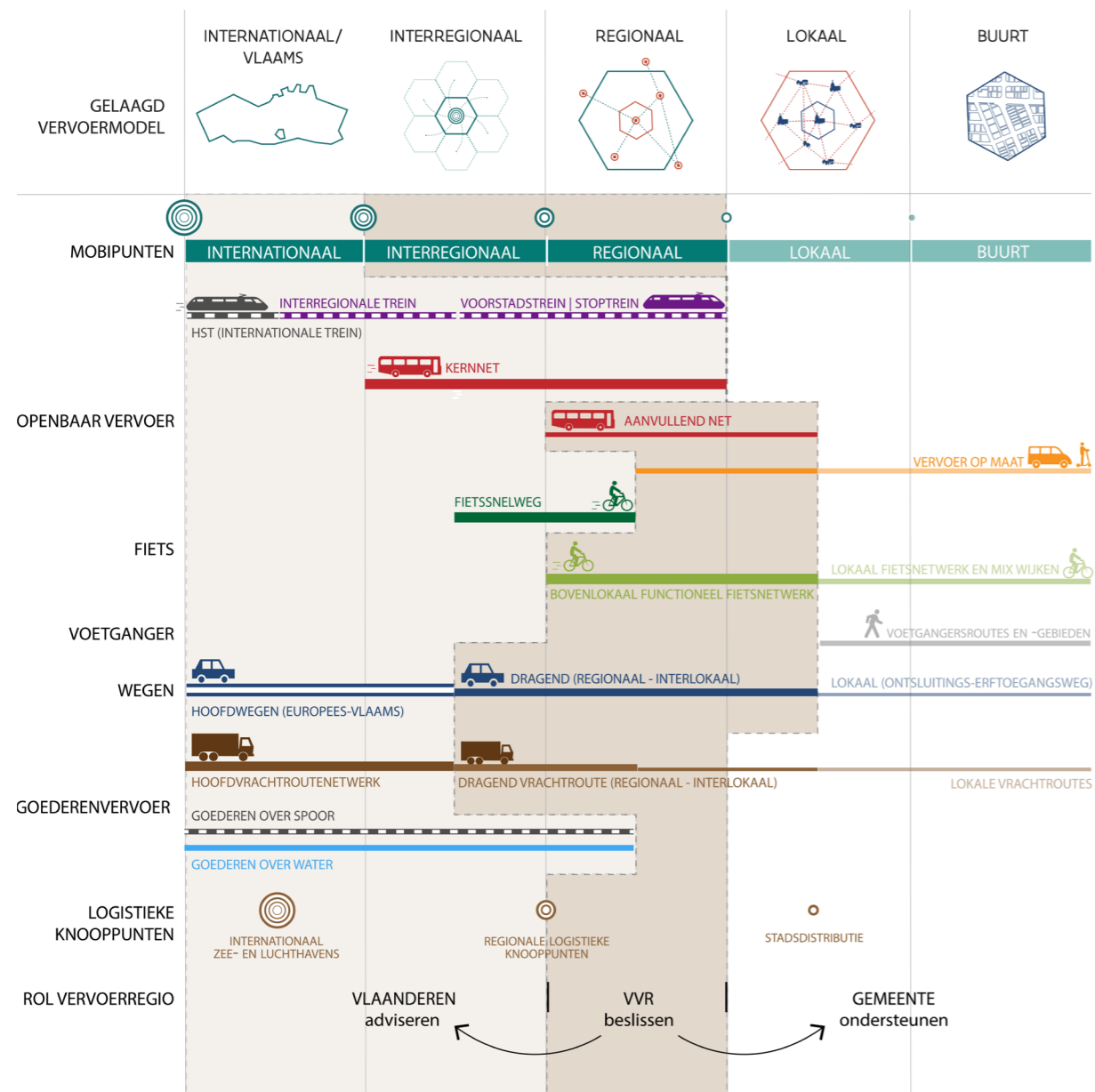
Op basis van de Europese SUMP-richtlijnen wordt de opmaak van het regionale mobiliteitsplan in drie fasen vormgegeven:

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

De 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 VERSCHILLENDE SCHAALNIVEAUS

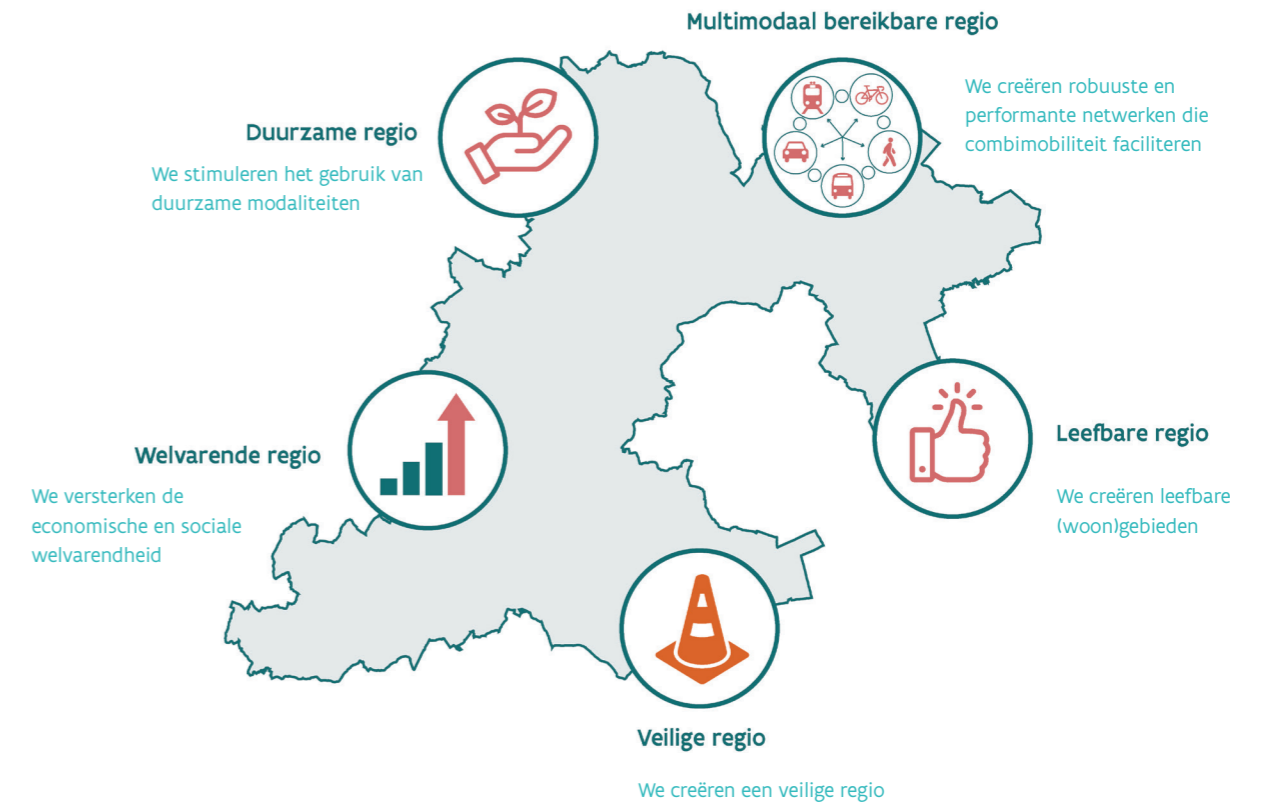
Mobiliteit manifesteert zich op vijf schaalniveaus: het internationale, het interregionale, het regionale, het lokale en het buurtniveau. De regionale schaal is de hoofdfocus van de vervoerregio, met een doorkijk naar de interregionale schaal. Afhankelijk van het schaalniveau en het thema, zal de rol van de Vervoerregio beslissend, adviserend dan wel ondersteunend zijn.



Overzicht van de gelaagde mobiliteitsaanbod en de bijhorende bevoegdheid. Wat centraal staat wordt opgenomen in het regionaal mobiliteitsplan.

# 5 DOELSTELLINGEN VOOR DE VERVOERREGIO

De vervoerregio werkt vanuit vijf strategische doelstellingen waaraan het RMP enkele concrete operationele doelstellingen koppelt. Het is belangrijk om te benadrukken dat betere mobiliteit geen doel op zich is. Goede mobiliteit is een van de middelen om brede maatschappelijke doelen te verwezenlijken.

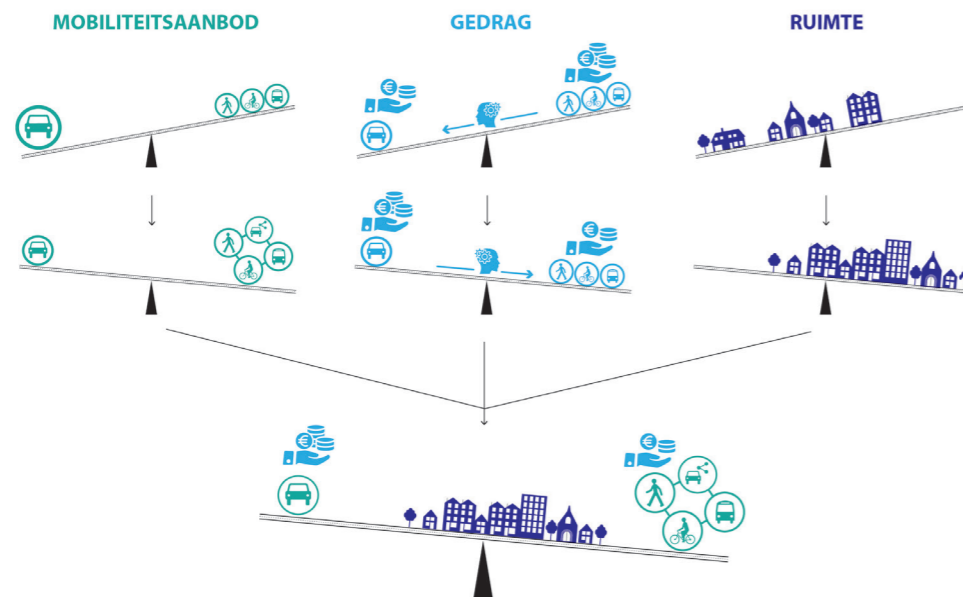


De vijf doelstellingen zijn een samenvatting van wat nu en in de toekomst belangrijk is in de vervoerregio. De vervoerregio kiest resoluut voor een mobiliteitsbeleid dat de mens en niet de (vracht)auto centraal stelt. Dit wil zeggen dat actieve modaliteiten alsook de menselijke beleving van mobiliteit door deze doelen gereflecteerd wordt. Ze vormen het 'vizier' dat de regio voor ogen moet hebben bij de opmaak én het uitrollen van de mobiliteitsvisie. Elke maatregel die ze neemt, moet immers bijdragen aan deze doelstellingen.

De concrete uitwerking van de doelstellingen staat uitgebreid beschreven in de synthesenota (p17-24) in bijlage.

## BASISPRINCIPES

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



### Overkoepelende aanpak

Binnen elke doelstelling en elke pijler zijn er vier overkoepelende aspecten die cruciaal zijn voor het succes van het regionaal mobiliteitsplan voor de Vlaamse Rand:

- **Samenwerken:**



Het plan werkt schaal- en grensoverschrijdend. Enerzijds bevindt het regionale niveau zich tussen Vlaamse en lokale niveau in. Anderzijds is de regio een grensgebied tussen Brussels Hoofdstedelijk Gewest, het Waalse gewest en 4 aangrenzende vervoerregio's: Vlaamse Ardennen, Aalst, Mechelen en Leuven. Gezien mobiliteit niet stopt aan de grenzen moeten plannen en investeringen op elkaar afgestemd worden.

- **Slim en innovatief:**



Mobiliteit moet slimmer georganiseerd worden. De markt van innovatie en nieuwe technologie breidt steeds uit wat resulteert in intelligente systemen die efficiëntie en het gebruiksgemak kunnen verhogen. Maar ook het optimaal benutten van ruimte, infrastructuur, voertuigen en middelen, het realiseren van efficiënte en rendabele projecten net als het uitbouwen van de combimobiliteit dragen elk bij tot het innovatief karakter van de regio.

- **Identiteiten versterken:**



De Vlaamse Rand bestaat uit verschillende identiteiten: van landelijke omgeving zoals het Pajottenland en de Brabantse kouters tot stedelijke omgevingen van Vilvoorde en Halle. Ook de gehele rand met Brussels Hoofdstedelijk Gewest is divers met enkele economische polen rond de luchthavenzone en het kanaal Charleroi-Brussel, aangevuld met dichte woongebieden. Daartussen bevindt zich een snelle overgang tussen stedelijk en landelijk gebied. Verder creëert het heuvelachtig landschap andere uitdagingen ten opzichte van de vlakke kanaalregio die dan weer kampt met een sterke barrière. Elk van deze identiteiten kent zijn uitdagingen en opportuniteiten waarop het RMP zich op moet afstemmen. Een gebiedsgerichte aanpak staat dan ook voorop.

- **Inclusieve regio:**

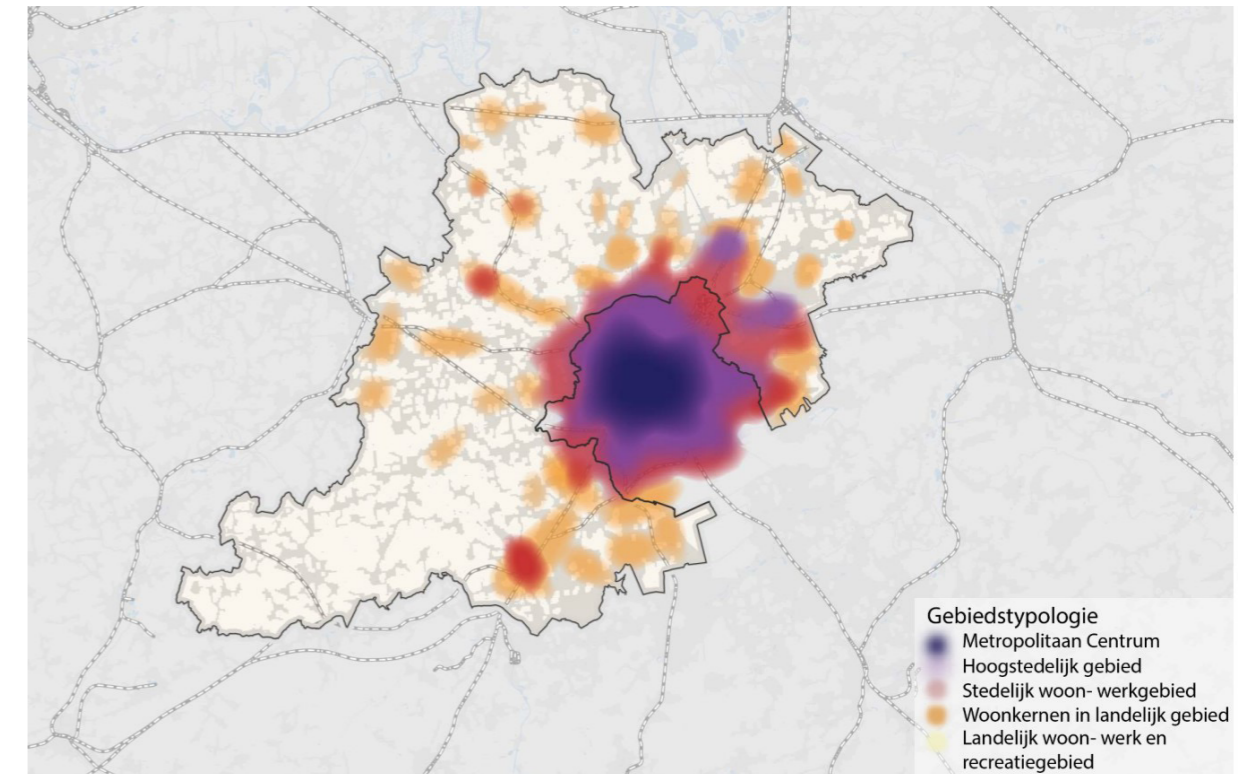


Alle inwoners, arbeiders en scholieren van de Vlaamse Rand, en dit van alle leeftijden en alle sociale klassen, hebben een goede toegang tot de verschillende mobiliteitssystemen waardoor ze deel kunnen uitmaken van de maatschappij. Dit zowel fysiek als digitaal.

## GEBIEDSGERICHTE AANPAK

Gedurende de opmaak van het plan werden niet alleen plenaire vergaderingen georganiseerd, maar ook gebiedsgerichte werksessies. Dit liet toe de eigenheid van elk deelgebied voldoende in de verf te kunnen zetten en dieper in gesprek te gaan over de gezamenlijke kansen en knelpunten waar elk deelgebied mee geconfronteerd wordt.

Maar een gebiedsgerichte aanpak is meer dan dat. Keuzes op het ene niveau of voor één vervoerswijze kunnen versterkt of tegengewerkt worden door keuzes op het andere. Het is net deze overlap tussen systemen en schalen die het sterkst voelbaar is in elk deelgebied. De keuze voor een sterke OV-as gecombineerd met veilige fietspaden, legt vaak druk op de capaciteit voor het autoverkeer. Dat vraagt andere maatregelen zoals een goed P&R-beleid of doorstroom voor de auto via een andere weg.



De gebiedstypologie is bepaald op basis van de verwachte totale mobiliteitsproductie in 2030. De vervoerregio definieert drie typegebieden. De rand rond het Brussels Hoofdstedelijk Gewest is dichtbevolkt, dichtbebouwd en heeft een hoge mobiliteitsproductie. Dit is het hoogstedelijke gebied dat overgaat in het stedelijke woonwerkgebied. Dieper in de regio bevinden zich groeiende kernen in landelijk gebied en in het zuidwesten is een uitgestrekt landelijk woon-werk en recreatiegebied.

Per typologie verschillen de opgaven, de invulling van elke doelstelling en eventuele oplossingen of maatregelen op maat van het typegebied. Zo zal in een meer landelijk gebied de auto nog steeds een rol spelen terwijl in het stedelijke gebied verschillende bestemmingen meer nabij zijn, waardoor fiets of te voet aantrekkelijker zijn en dus een hogere modal split mogelijk is.

De concrete uitwerking van de gebiedgerichte aanpak staat uitgebreid beschreven in de synthesenota (p27-28 in bijlage). De indeling in gebieden geldt als basisinformatie om het beleid te differentieren, maar heeft geen impact op de verdeling van budgetten.

# VERSTERKEN VAN HET MOBILITEITSAANBOD

## Via een gelaagd vervoerssysteem en combimobiliteit

Het vervoerssysteem is opgebouwd uit 5 schaalniveaus of 5 lagen: internationaal/Vlaams, interregionaal, regionaal, lokaal en buurtniveau. Daarbij heeft elk schaalniveau een eigen netwerklogica in relatie tot de bijhorende verplaatsingsafstand en -snelheid. Voor elk niveau zijn één of meerdere vervoersmodi geschikt om de bijhorende verplaatsingen af te leggen. De trein en de auto zijn meer geschikt voor interregionale afstanden. Op regionale schaal springt de trein, de bus en deels de (elektrische) fiets in het oog. Het belang van auto is hier eerder afhankelijk van het typeomgeving: stedelijk of landelijk.

Elke laag vereist een eigen specifiek beleid, op maat van de typeverplaatsingen die op dat niveau plaatsvinden. Zo zullen de netwerkopbouw en de kwaliteitseisen voor de infrastructuur van elke laag (grondig) van elkaar verschillen. Het mobiliteitsaanbod is hierbij gefocust op zowel het huidige als het toekomstige vervoerspotentieel.

Dit meerlagig systeem is een van de basisprincipes uit het decreet basisbereikbaarheid. Schakelen tussen de verschillende niveaus van het vervoerssysteem of van het ene vervoersmiddel naar een ander, kan ter hoogte van uitgebouwde vervoersknooppunten. Voor personenvervoer zijn dit de Hoppinpunten en in logistieke hubs worden goederen overgeladen tussen twee schaalniveaus of modaliteiten. Dat principe noemt voor personenvervoer combimobiliteit en voor goederenvervoer synchromodaliteit. De knooppunten bestaan eveneens op alle niveaus. Een knooppunt heeft een aanbod van de meest geschikt vervoersmiddelen op maat van het schaalniveau waarop het punt zich bevindt.

Reizigers en goederen zullen zo, nog meer dan vandaag, verschillende vervoersmiddelen (moeten) 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 combineren met een voor- of natraject te voet of met een (deel)fiets, (deel)auto of taxi. En wisselt de logistieke keten in distributiecentra van vrachtwagens of binnenvaartschepen naar een cargofiets tot eindbestemming.

## Vraaggerichte benadering: vanuit het gebruikersperspectief

Het mobiliteitsaanbod mag niet enkel vanuit een netwerklogica benaderd worden, maar maximaal vanuit het perspectief van de gebruiker. Voor elke type gebruikers worden verschillende keuzemogelijkheden aangeboden, bijv schoolvervoer, woon-werkverkeer of een recreatieve uitstap op zaterdag. Elke gebruiker wil weten welke verbetering het mobiliteitssysteem in de toekomst zal aanbieden, hoe performant het aanbod is, hoe dit in de realiteit er zal uitzien, en op welke manier ze dit zullen kunnen gebruiken.

De vervoerregio zet in op een hoogkwalitatief aanbod dat van deur-tot-deur aantrekkelijk, comfortabel én toegankelijk is voor iedereen. Dat wil zeggen dat het vervoerssysteem altijd en overal ontworpen moet worden op maat van jongeren en ouderen en met aandacht voor kwetsbaren. Inclusiviteit stelt dat kan iedereen gelijkwaardig deelnemen aan de mobiliteit in de regio. Door de switch naar duurzame vervoersmiddelen beperkt de vervoerregio ook stelselmatig de negatieve impact van haar verkeer op de luchtkwaliteit en het geluidsklimaat. Ze kan de ruimte die ingenomen wordt door onze mobiliteit zoveel mogelijk inrichten als aangename verblijfs- en ontmoetingsruimtes waarin bewoners en bezoekers graag vertoeven én bewegen.

# WERKEN AAN HET GEDRAG VAN MENSEN

Werken aan verbetering van het mobiliteitsaanbod alleen is onvoldoende om een ware modal shift te bekomen. Mobiliteit gaat over mensen. Een modal shift in zowel personen- als goederenvervoer vereist daarom ook een verandering in het gedrag: een 'mental shift'. Dit betekent dat de gewoonten van mensen in vraag gesteld worden om zich open te stellen voor een **nieuwe mobiliteitscultuur**: een cultuur die mensen en bedrijven minder afhankelijk maakt van (vracht)autobezit en -gebruik. In heel Vlaanderen en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest is een kleine shift al af te lezen. Met dit RMP wil de vervoerregio deze maatschappelijke transitie nog verder versterken en versnellen. Samenwerken met en afstemmen met de andere overheden is hierin cruciaal.

De vervoerregio wil haar bewoners en bezoekers prikkelen, aanmoedigen en ondersteunen in deze mental shift. Dat vereist inzicht en een openheid om alternatieven uit te proberen. Eenmalig testgedrag is niet voldoende. Om gedrag structureel te veranderen is het van belang om mensen op verschillende manieren en herhaaldelijk te prikkelen, én om met hun feedback aan de slag te gaan om oplossingen stelselmatig te verbeteren.

# WERKEN AAN DE RUIMTE

De verschillende mobiliteitssystemen en de ruimtelijke structuur hangen sterk samen. Daardoor is een continue afstemming tussen het beleid van mobiliteit en ruimte noodzakelijk, zodat ruimtelijke ontwikkelingen beter worden afgestemd op een multimodaal mobiliteitsaanbod en vice versa.

Het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen stelt als strategische doelstelling dat Vlaanderen in 2050 meer woon- en werkplekken nabij collectieve vervoersknoopen of fietsinfrastructuur en concentraties van voorzieningen heeft, zodat mensen hun dagdagelijkse verplaatsingen op een duurzame manier kunnen organiseren. Aanvullend is het waterwegennetwerk een drager voor ontwikkeling van watergebonden bedrijventerreinen en moet de internationale bereikbaarheid gewaarborgd worden door metropolitane functies op internationale knooppunten te ontwikkelen of op plekken die van daaruit voldoende vlot bereikbaar zijn. Als laatste moeten internationale verbindingen tussen internationale transportstromen gewaarborgd worden en toekomstige evoluties, waar ruimtelijk inpasbaar, gewenst en noodzakelijk gefaciliteerd.

Ook de provincie Vlaams-Brabant werkte reeds aan hun ruimtelijk beleidsplan en tracht eveneens een duurzame

Het RMP tracht te vertrekken vanuit de behoeften en de leefwereld van de gebruikers van haar mobiliteitssysteem. Hierbij worden de intrinsieke motivaties van reizigers en vervoerders aangesproken. Uit marktonderzoek blijkt 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 en senioren. Ook door in te spelen op financiële aspecten en parkeren kan de mental shift verder gestimuleerd worden.

Het regionaal mobiliteitsplan geeft de richting weer, maar is 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, aanliggende regio's, en al doende leren en verbeteren is de sleutel tot succes.

ruimtelijke omslag in de regio mee te ondersteunen door nabijheid als sleutelwoord naar voor te schuiven. Hun beleid bouwt verder op de Vlaamse principes. De provincie grijpt de verbetering van het openbaarvervoer als kans aan om het knooppuntenbeleid op af te stemmen: nieuwe ontwikkelingen en verdichting in de directe omgeving van mobiliteitsknoopen, nabij OV-haltes en voorzieningen. Dit kan op zijn beurt het openbaar vervoerssysteem efficiënter en combimobiliteit sterker maken.

Het ruimtelijk beleid zet verder in op kwalitatieve publieke ruimte. Door de straten en publieke ruimtes van de kernen op maat én op het ritme van fietsers en wandelaars in te richten, wordt het makkelijker én veel aangenamer om met de fiets of te voet doorheen een wijk of kern rond te bewegen. Ook de vestiging van logistieke attractoren wordt maximaal nabij multimodaal ontsloten locaties (bijv. kaaimuur, binnenvaartterminal, spoorterminal) gestuurd. 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.



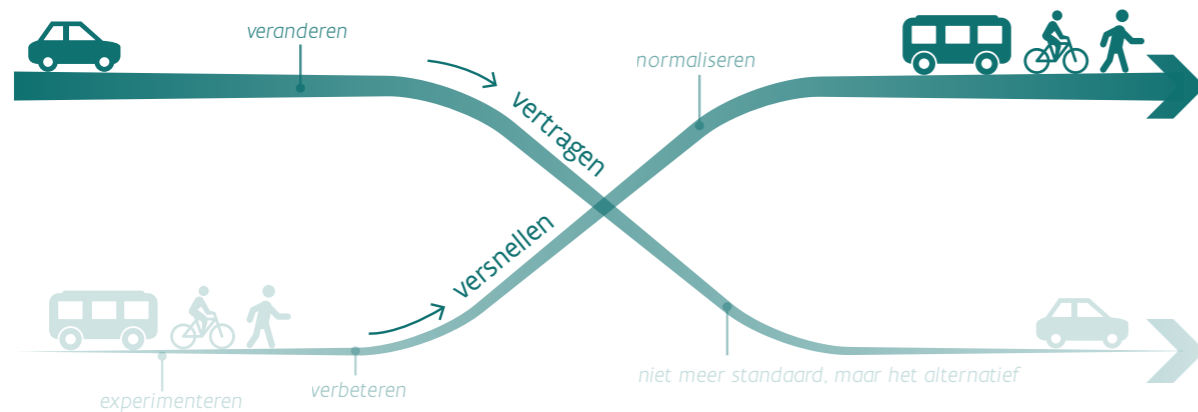
# EEN REGIO IN TRANSITIE

Om een verandering te maken ten opzichte van de huidige keuze in modaliteit, zet de regio actief in op een transitie. Dit vertaalt zich in keuzes die de auto op strategische plekken versnelt en op ongewenste wegen vertraagt, en de duurzame modi zoals OV, fiets of te voet versnelt of veraangenaamd. De twee zijn onlosmakelijk met elkaar verbonden. De reiziger moet immers steeds een interessante alternatief aangeboden worden opdat hij/zij overtuigd wordt de auto te laten staan.

Inzetten op deze transitie valt steeds terug op enkele basisconcepten:

- **Opbouw van een gelaagd multimodaal netwerk waarbij elke laag volwaardig wordt uitgebouwd.**  
**Hiërarchisering** van een gelaagd multimodaal netwerk, en daarmee in samenhang verbetering van combimobiliteit via knooppunten.
- Verhogen van de aantrekkelijkheid van gewenste modi en routes door gerichte aanpak van **doorstromingsknelpunten**.
- Verminderen van interactie tussen lagen en modi binnen het netwerk via **ontvlechtingstrategieën**.

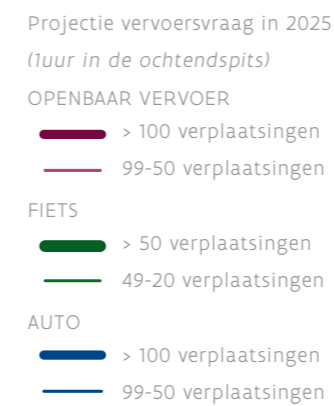
De aanpak blijft gebiedsgericht. De concepten sluiten zo veel mogelijk laten aan op de lokale context.



# FACILITEREN VAN STROMEN

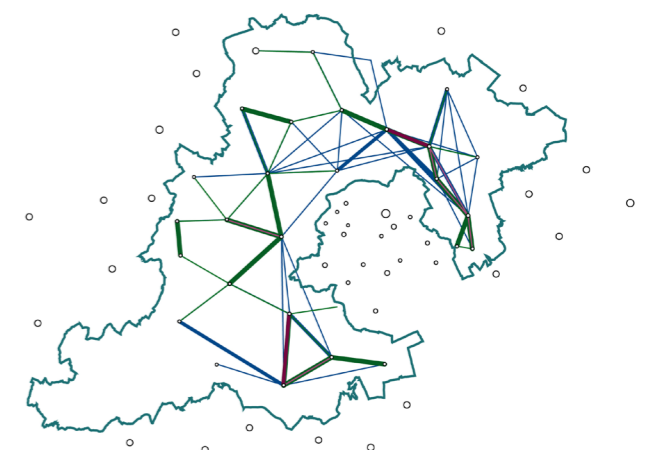
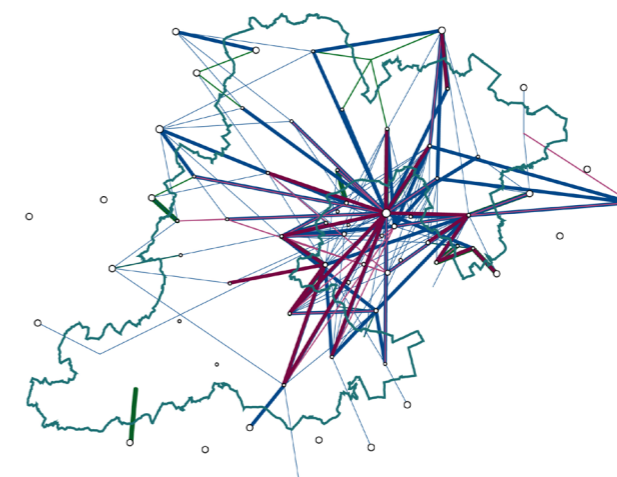
Daarnaast wordt de vervoerregio geconfronteerd met drie typeverplaatsingen die elk om andere oplossingen vragen. Elk type wordt gekoppeld aan een verschillende gemiddelde afstandsklasse en dus een verschillende vervoersmodaliteit welke het meest geschikt is om deze verplaatsing te faciliteren.

## STUREN VAN VERPLAATSINGEN DOORHEEN DE REGIO



## FACILITEREN VAN VERPLAATSINGEN VAN BINNEN DE REGIO NAAR BUITEN

## FACILITEREN VAN VERPLAATSINGEN BINNEN DE VERVOERREGIO ZELF



# BELEIDSSCENARIO

# EEN STRATEGISCHE VISIE

De mobiliteitsvisie voor de Vervoerregio Vlaamse Rand geeft inzicht op middellange termijn (2030), met een doorkijk naar 2050. Er wordt concreet aangegeven hoe het mobiliteitsaanbod wordt versterkt, er gewerkt wordt aan het gedrag van mensen en welke wisselwerking er is met de ruimtelijke ordening. In de visie komen alle vervoerswijzen aan bod, zowel voor personen- als voor goederenvervoer.

## OPBOUW VAN HET BELEIDSSCENARIO

De synthesesnota beschreef hoe aan de hand van de visie en strategieën verschillende wensbeelden voor de verschillende vervoermodi werden opgemaakt.

Voor de keuze van het uiteindelijke beleidsscenario werd gewerkt met een getrapte werkwijze waarbij telkens een maatregelenpakket werd toegevoegd en doorgerekend in het verkeersmodel. Scenario 1 gaat uit van de basismaatregelen voor fiets en openbaar vervoer, scenario 2 van de basismaatregelen voor autoverkeer en scenario 3 tenslotte bundelt de meest ambitieuze maatregelen van alle vervoermodi.

Onderstaande figuur geeft schematisch de evolutie van de modal shift die gepaard gaat met elk doorgerekend scenario. De grafiek geeft aan dat de doelstelling van modal shift (een aandeel van 50% duurzaam verkeer) reeds in de referentie werd bereikt, maar dat om een wezenlijk verschil te maken in de modal split, alle maatregelen nodig zullen zijn, ook degene die niet doorgerekend werden.

De vervoerregio Vlaamse Rand koos daarom voor een beleidsscenario dat bestaat uit het meest ambitieuze scenario, waarin alle maatregelen op cumulatieve wijze vervat zitten. Bovenop dit ambitieus scenario komen dan nog de flankerende maatregelen op gebied van gedrag, parkeerbeleid en fiscaliteit, die niet werden doorgerekend met het verkeersmodel. Samen vormen zij het uiteindelijke beleidsscenario voor het Regionaal Mobiliteitsplan van de Vervoerregio Vlaamse Rand.

## DOORWERKING VAN HET STRATEGISCHE

### ONTWERP-MER IN HET RMP

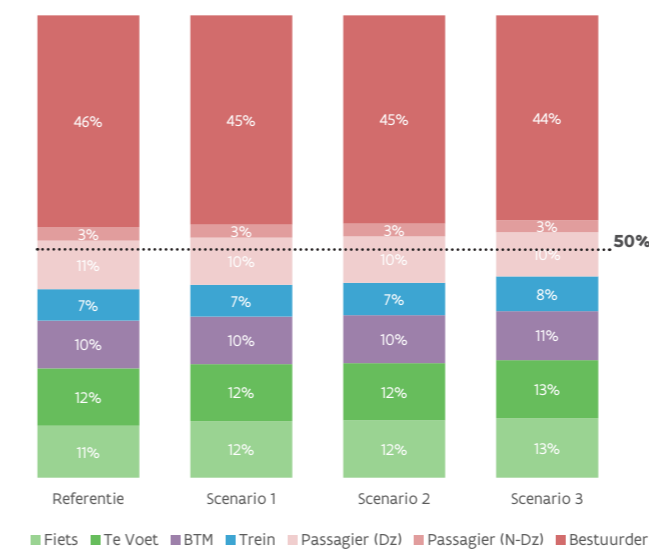
De aanbevelingen uit het strategische ontwerp-MER in bijlage werden grondig bestudeerd door de opstellers van het regionaal mobiliteitsplan. Dit gaf aanleiding tot een aantal bijstellingen aan het beleidsscenario, waardoor de milieueffectrapportage dus daadwerkelijk doorwerkte in de besluitvorming met betrekking tot het regionaal mobiliteitsplan.

Voor elke aanbeveling uit het ontwerp-MER werd door de opstellers van het plan aangegeven hoe er mee zal omgegaan worden bij de uitwerking van de definitieve versie van het regionaal mobiliteitsplan. Veel van deze aanbevelingen zijn operationele aandachtspunten waarmee bij uitvoering van projecten rekening moet gehouden worden. Deze zijn dus niet rechtstreeks relevant voor het strategische niveau van het RMP en worden niet doorvertaald in het RMP zelf. Bij de uitrol van de verschillende projecten geldt de geldende regelgeving zoals bijvoorbeeld de Project-MER regelgeving.

Andere aanbevelingen hebben aanleiding gegeven tot een bijstelling of aanvulling van de strategische visie. Concreet hebben een aantal aanbevelingen uit het ontwerp-MER aanleiding gegeven tot dergelijke bijstellingen; het gaat om een aanbevelingen vanuit het thema 'Logistiek' en één aanbeveling vanuit het thema 'Ruimte'.

Tenslotte vertalen een aantal aanbevelingen uit het MER zich in bijstellingen van of aanvullingen aan het actieplan. Globaal gezien zijn er een aantal belangrijke milieuaandachtspunten opgenomen in het inleidende gedeelte van het actieplan. Aanvullend is ook de formulering van actie 80 en actie 129 bijgesteld.

MODAL SPLIT VLAAMSE RAND & BHG



Bijlage 8 geeft meer duidelijkheid hoe in het regionaal mobiliteitsplan van de vervoerregio Vlaamse Rand wordt omgegaan met de Modal Split. De bijlage start met het afsprakenkader, het overloopt de elementen die niet zijn meegenomen in de berekening van de modal shift en gaat dieper in op de uitgangspunten bij de doorrekening, de doorgerekende maatregelen en de finaliteit van de doorrekening. Tenslotte gaat de bijlage dieper in op de relatie met de modal shift in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en geeft ze de exacte cijfers van de resultaten van de doorrekening in het verkeersmodel.

Modale verdeling (%) van verplaatsingen per dag met herkomst of bestemming in VVR Vlaamse Rand en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest (Bron: MOW Team Verkeersmodellen)

# OPENBAAR VERVOER

Het openbaar vervoersnetwerk vormt de ruggengraat van het mobiliteitssysteem in de regio. Het wordt verder uitgebreid en versterkt als een hiërarchisch en samenhangend netwerk dat bestaat uit vlotte, betrouwbare en comfortabele verbindingen op verschillende schaalniveaus.



## INTERREGIONAAL OV-AANBOD

Behouden van sterke intercity-treinverbindingen (IC)

- Sterke intercitytreinverbindingen bevinden zich tussen de steden en interregionale attractiepolen zoals Brussels Airport Zaventem met andere steden en polen in België (zoals voorzien in de toekomstplannen van NMBS, met de bestaande IC-haltes)

## REGIONAAL OV-AANBOD

Versterken van het regionale voorstadsnetwerk, het S-netwerk en sneltram A12

- Versterken door een frequentieverhoging binnen het S-netwerk naar minimaal 4 treinen per uur op elke lijn gedurende de hele dag, de uitbouw van extra stations op de S-lijn tussen Aalst en Brussel te Schepdaal en/of Wambeek, en de uitbouw van de sneltramverbinding tussen Brussel, Londerzeel en Willebroek langs de A12

Uitbouw van hoogwaardige openbaarvervoersassen (HOV)

- Deze assen bevinden zich langs N5 (Waterloo), N6 (Halle), N8 (Ninove), N9 (Aalst), N21 (Haacht), N2 (Leuven), A201 (luchthaventram) en ringtrambus (met doortrekkingen tot Tervuren en tot Sint-Pieters-Leeuw)
- De assen kennen een minimumfrequentie van 6 bussen per uur tijdens dal overdag, 8 per uur in de spits en 4 per uur in de avondperiode, en doorstromingsmaatregelen waar nodig om de snelheid en betrouwbaarheid te garanderen

Versterken van kernnetlijnen waar nodig (KN)

- Versterken van bestaande kernnetlijnen ter hoogte van de as Merchtem-Wemmel-Brussel, de as Merchtem-Meise-Grimbergen-Vilvoorde, de as Leerbeek-Halle-Sint-Genesius-Rode en de as Grimbergen-Brussel, en introduceren van nieuwe kernnetlijnen op de as NI tussen Vilvoorde-Mechelen met een minimumfrequentie van 4 bussen per uur voor kernnet A, 2 per uur voor kernnet B en 1 per uur voor kernnet C

## (BOVEN)LOKAAL OV-AANBOD

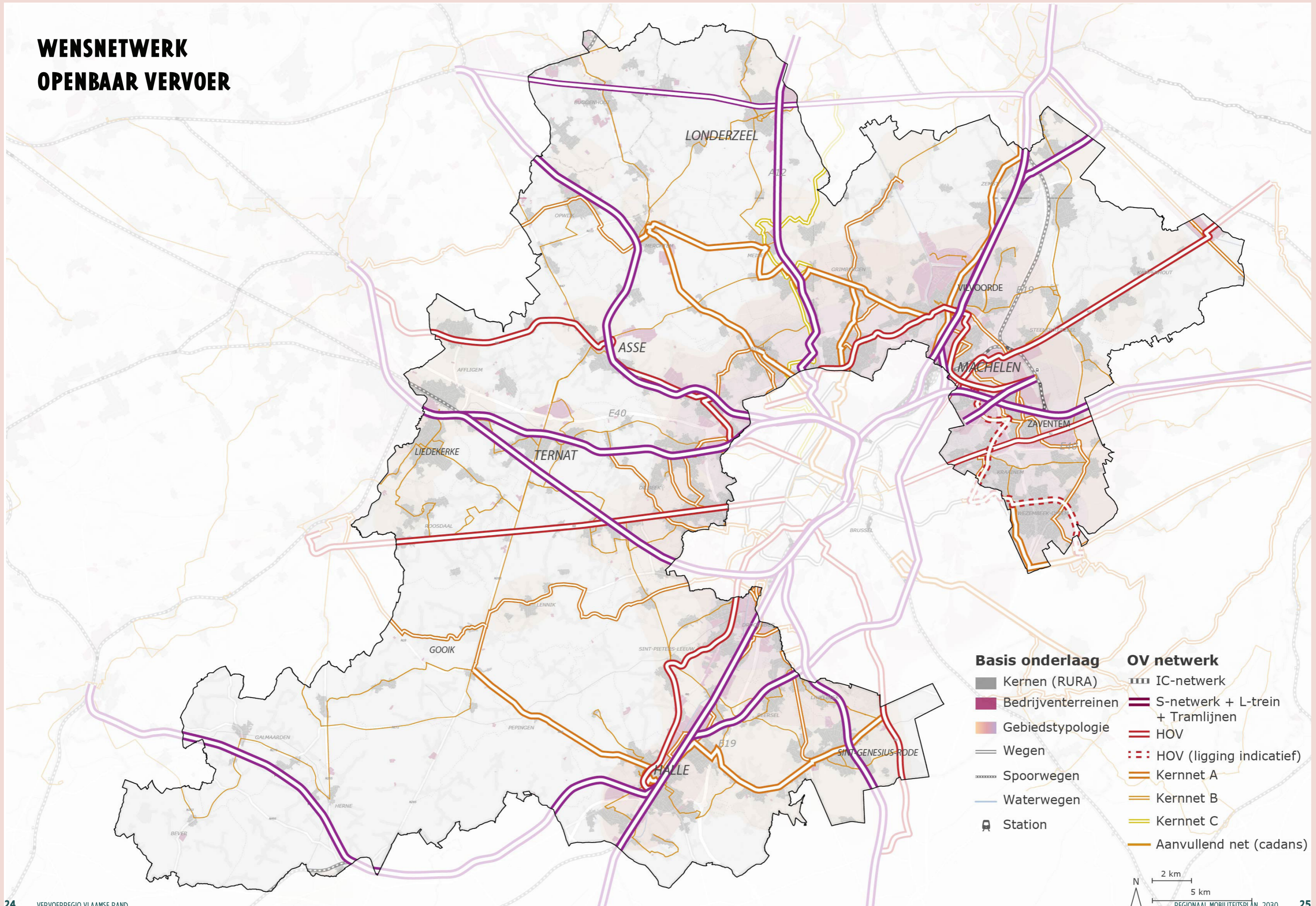
Aanvullend netwerk, een fijnmazige ontsluiting en feedering van het hogere OV-netwerk (AN)

- Uitbreiden van het aanvullend netwerk als fijnmazige ontsluiting en feedering van het hogere OV-netwerk door introductie van aanvullende netlijnen ter hoogte van de as Dilbeek-Sint-Pieters-Leeuw-Lot, de as Geraardsbergen-Bever-Galmaarden-Herne-Leerbeek Stelplaats, de as Leerbeek Stelplaats - Eizeringen - Ternat - Asse, de as Asse-Opwijk-Dendermonde, de as Steenokkerzeel-Nossegem-Sterrebeek, de as Meise-Asse en de as Humbeek-Hombeek-Mechelen, en aanpassingen van het aanvullend net tussen Londerzeel en Brussel in functie van de interactie met de sneltram

Vervoer op maat ontsluit niet-stedelijk gebieden naar het hogere netwerk

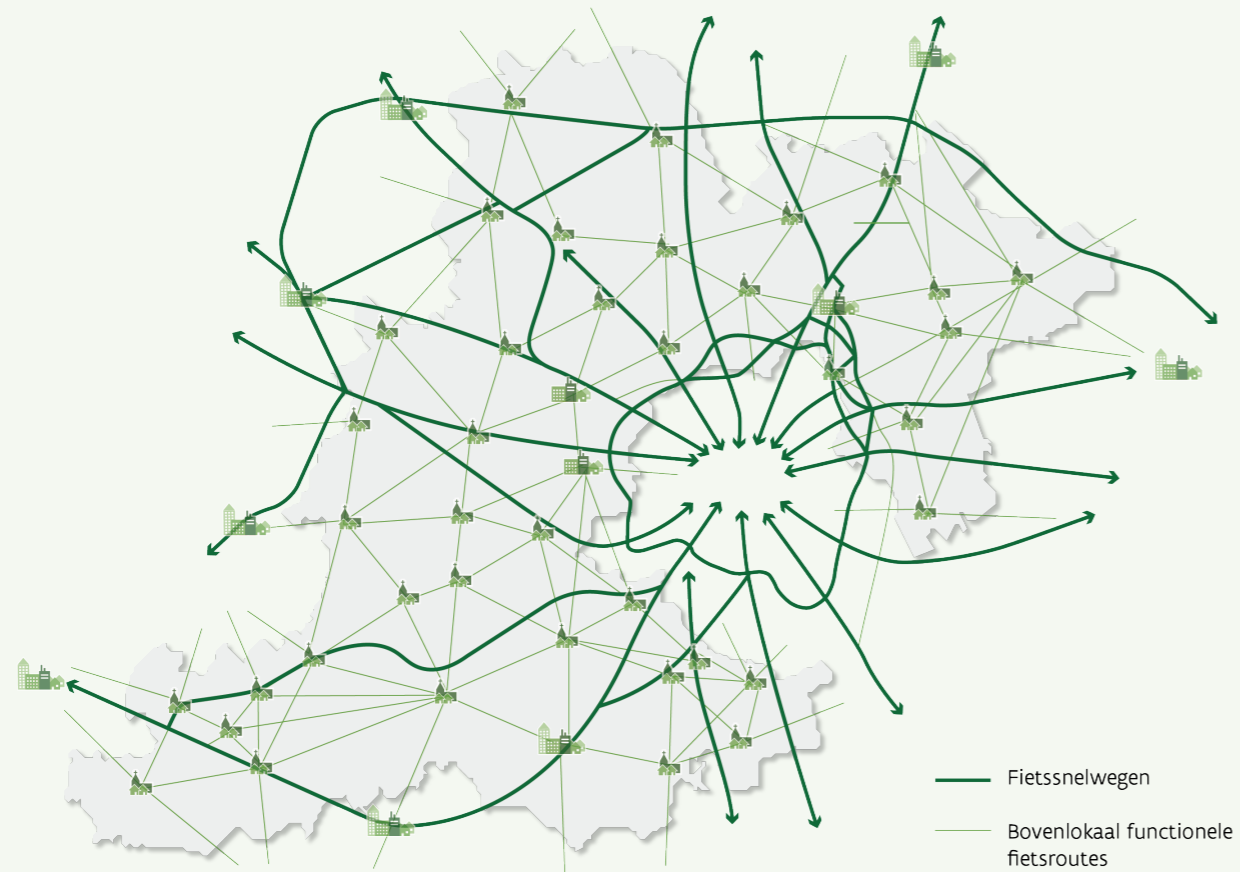
- Uitbreiden van vervoer op maat als fijnmazige ontsluiting van minder bediende niet-stedelijke gebieden en bedrijventerreinen naar het hogere OV-netwerk
- De fasering van het vervoer op maat is afhankelijk van de uitrol van het kernnet en aanvullend net. Er mogen geen 'witte vlekken' vallen in de vervoerregio Vlaamse Rand

# WENSNETWERK OPENBAAR VERVOER



# FIETS

Het bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk vormt een fijnmazig en sterk uitgebouwd fietsnetwerk dat steden, kernen en attractiepolen met elkaar verbindt via kwaliteitsvolle en veilige routes en infrastructuur. Deze routes beantwoorden aan de diverse behoeften van verschillende types fietsers: snel via een op zichzelf staande fietssnelweg, kort via fietspaden langs een drukke verkeersas, of rustig via een autoluwe fietsroute. De vervoerregio zet in op de verdere uitbouw en versterking van het bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk.



## (INTER)REGIONAAL FIETS-AANBOD

Fietssnelwegen begeleiden fietsers naar de grootste steden, kernen en economische poorten binnen en buiten de regio

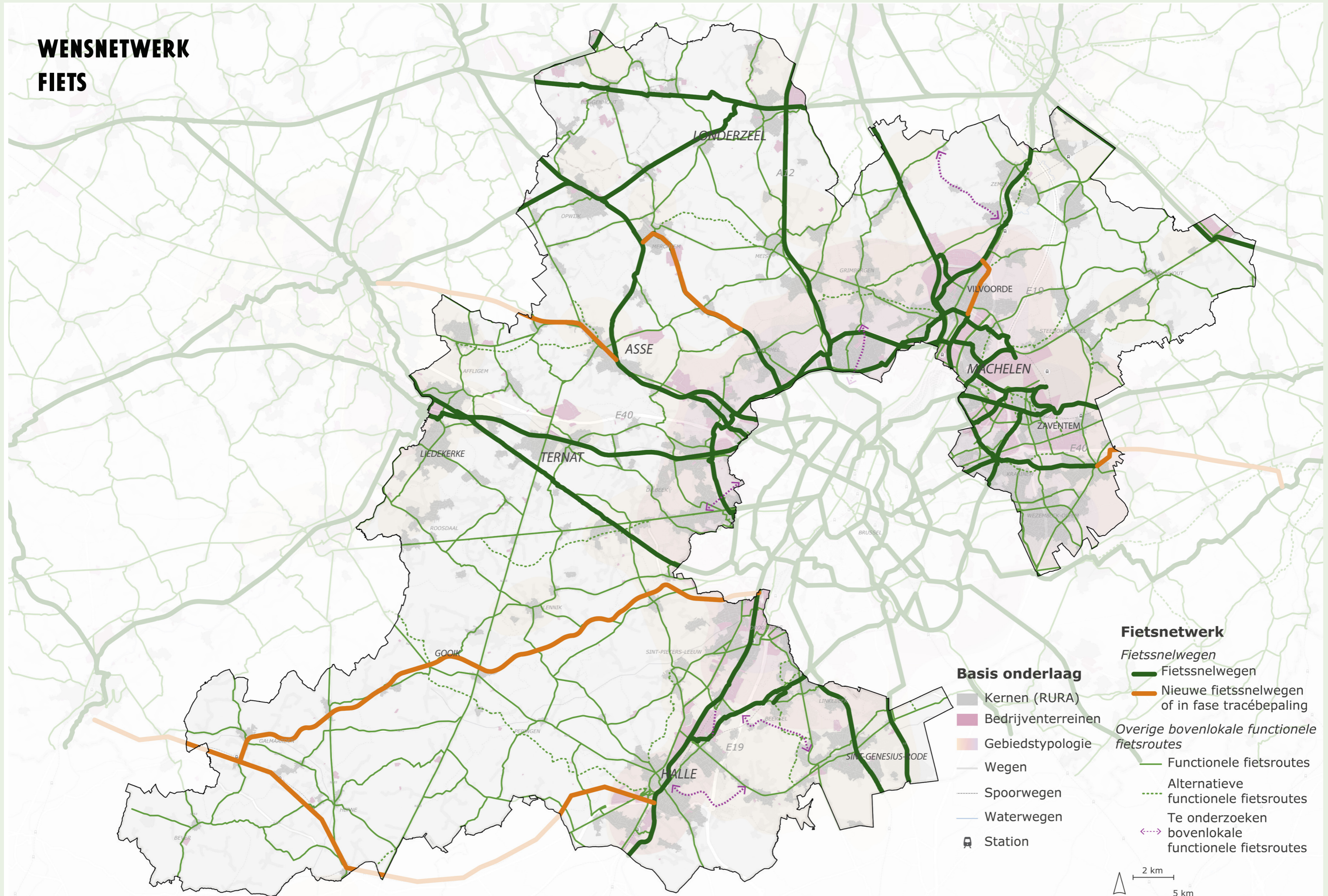
- Bestendiging van de **reeds geselecteerd fietssnelwegen** voor middellange en lange afstanden (meer dan 15 km) tussen de grootste steden, kernen en economische poorten binnen en buiten de regio zoals aangeduid door de Vlaamse overheid
- Onderzoeken van de mogelijke verlenging of introductie van een **nieuwe fietssnelweg** ter hoogte van
  - doortrekking van de F215 naar de F1
  - F203 richting Leuven langs de E40 (i.k.v. Werken aan de Ring)
  - F213 tussen Wemmel en Merchtem
  - F220 tussen Asse en Aalst
  - Vollegaasroute vanuit Galmaarden over Leerbeek tot Erasmus
  - een nieuwe fietssnelweg tussen Halle, Edingen en Geraardsbergen

## BOVENLOKAAL FIETS-AANBOD

Bovenlokale functionele fietsroutes verbinden kernen met elkaar en brengen fietsers naar grote en kleine attractiepolen en voorzieningen

- Bestendiging van de **gewenste bovenlokale functionele fietsroutes** voor middellange en korte afstanden (minder dan 15 km) tussen kernen, attractiepolen en voorzieningen
- Onderzoeken van de mogelijke wijziging of toevoeging van een **nieuw fietstracé** tussen Beersel/Huizingen en Alsemberg, tussen Halle en Dworp, tussen Dilbeek en Potaarde, tussen Grimbergen en Mutsaard, tussen Tollembeek en N495 en voor de bovenlokale missing links aangeduid in het lokaal mobiliteitsplan van Vilvoorde.

# WENSNETWERK FIETS



## Basis onderlaag

- Kernen (RURA)
- Bedrijventerreinen
- Gebiedstypologie
- Wegen
- Spoorwegen
- Waterwegen
- Station

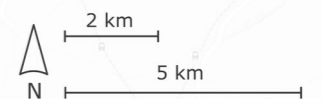
## Fietsnetwerk

### Fiets snelwegen

- Fiets snelwegen
- Nieuwe fiets snelwegen of in fase tracébevestiging

### Overige bovenlokale functionele fietsroutes

- Functionele fietsroutes
- Alternatieve functionele fietsroutes
- Te onderzoeken bovenlokale functionele fietsroutes



# AUTO

Het robuust wegennet wordt hiërarchisch opgebouwd zodat elk niveau bijdraagt aan de tweeledige ambitie om de bereikbaarheid van de regio te garanderen én de leefbaarheid van de woonomgevingen te verbeteren. Dit wordt gedaan door in de eerste plaats automobilisten te stimuleren om bij files of calamiteiten ter hoogte van strategisch gesitueerde Hoppinpunten over te stappen op een trein, (hoogwaardig) openbaar vervoer of fiets. In de tweede plaats wordt het hoger wegennet robuuster gemaakt. Tenslotte wordt het doorgaand (inter)regionaal verkeer op het lokaal wegennet ontmoedigd.

Het robuust wegennet biedt zo een antwoord op het structureel fileprobleem op snelwegen en steenwegen van en naar het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en op het vele (inter)regionale sluipverkeer op lokale wegen en in woonomgevingen.



## HOOFDWEGENNET

Het hoofdwegennet vormt de drager voor doorgaand verkeer van en naar het Brussels Hoofdstedelijk Gewest

- Bestendigen van de E19, A12, E40, E429 en R0 als Europese en Vlaamse hoofdwegen die de drager vormen voor doorgaand internationaal en interregionaal verkeer over lange afstanden
- Bestendigen van de A201 en N211 (tussen E19 en N21) als Vlaamse hoofdwegontsluiting van de luchthaven
- Verbeteren van de hoofdweginfrastructuur van de R0 (i.k.v. Werken aan de Ring) en van de A8 in Halle (i.k.v. van de ondertunneling van de A8)

## DRAGEND WEGENNET

Een dragend wegennet van regionale verbindingen ondersteunt het hoofdwegennet

- Bestendigen van de N28, N45, N17, N16, N267 en N26 als een ruime ringstructuur van regionale wegen aan de randen van de vervoerregio en van de N8 als radiale regionale weg voor interregionaal en regionaal verkeer over middellange afstanden en ter ondersteuning van het hoofdwegennet bij calamiteiten
- Bestendigen van de B201, R20, N290, A12, A201 en E40 als regionale toegangswegen richting het Brussels Hoofdstedelijk Gewest (aansluitend bij de visie uit Good Move van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest)

Interlokale wegen verbinden niet-aangrenzende gemeenten met elkaar en verkleinen regionale mazen voor regionaal verkeer

- Bestendigen van de N5, N6 (ten zuiden van R0), N285, N47, N411, N9, R22 (tussen N211 en N21/E19), N21 (ten oosten van E19-N211), N2 (ten oosten van N227), N227 (tussen N2 en E40) en R22 (ten zuiden van de E40) als interlokale wegen voor regionaal verkeer over korte afstanden tussen niet-aangrenzende gemeenten, met snelheidsmilderende maatregelen waar nodig om doorgaand interregionaal sluipverkeer van interlokale wegen te weren
- Infrastructuur verbeteren van de rondweg te Asse (i.k.v. geplande omleidingsweg), de N285 te Ternat, de N211 te Merchtem, de N211 te Vilvoorde, de R22 t.h.v. Verbrande-Brug, de R22 te Vilvoorde-Machelen en de N28 te Halle

Het dragend wegennet ontsluit de belangrijkste economische attractiepolen en voorzieningen

- Bestendigen van de R22 te Vilvoorde, de Budasteenweg, de rondweg te Asse, de N208 te Liedekerke, de N227 tussen N2 en E40 te Zaventem, de Alsebergsesteenweg (tussen de R0 en N6), de Zennestraat-Beerselsestraat, de Eugène Ghijssstraat – Drie Fonteyenstraat en de N266 als interlokale ontsluitingswegen van regionale bedrijventerreinen

## LOKAAL WEGENNET

Interlokale mazen weren doorgaand regionaal sluipverkeer op lokale wegen

- Bestendigen van de op- en afritten op het hoofd- en dragend wegennet (o.a. i.k.v. Werken aan de Ring) voor de lokale ontsluitingen van de kernen en attractiepolen binnen het raster van de hoofd-, regionale en interlokale wegen (zonder de gewenste doorstroming op deze wegen in het gedrang te brengen)
- Aansporen van naburige gemeenten om in een intergemeentelijke samenwerking per interlokale maas op het lokaal wegennet snelheidsmilderende en circulatiemaatregelen waar nodig te treffen om doorgaand interregionaal en regionaal sluipverkeer te weren van lokale wegen en uit woonomgevingen. Een downgrade van de lokale wegen is cruciaal om de modal shift te berekenen in de visie.



## Robuustheidscascade

Indien calamiteiten voorvallen zoals bijvoorbeeld een zwaar ongeval waarbij het hoofdwegennet versperd is, treedt volgens de principes van het robuust wegennet de robuustheidscascade in werking. Het autoverkeer van het hoofdwegennet wordt omgeleid via het onderliggende netwerkniveau. Het doel is om de verkeersdruk te kanaliseren naar andere verbindingswegen en daarbij kwetsbare omgevingen te ontzien.

Gezien bijna alle toeleidende hoofdwegen naar het Brussels Hoofdstedelijk Gewest de Vervoerregio Vlaamse Rand doorkruisen, is het onmogelijk voor al deze wegen via het dragend wegennet een robuust alternatief te voorzien. Bovendien wordt de vervoerregio vrijwel dagelijks gekenmerkt door structurele files, waardoor deze dragende wegen dagelijks mee ingezet zouden worden om de structurele files op de hoofdwegen mee op te vangen.

**Omwille van de concentratie aan en de structurele files op de hoofdwegen past de Vervoerregio Vlaamse Rand de robuustheidscascade naar interlokale wegen niet toe. Enkel bij ernstige calamiteiten op de hoofdwegen blijven de omleidingsroutes via het onderliggend wegennet beschikbaar.**

## Multimodale robuustheid

De regio heeft nood aan een "multimodale robuustheid", waarbij gestimuleerd wordt vroegtijdig in de rit over te stappen op een duurzamer alternatief zoals trein, (hoogwaardig) openbaar vervoer en fiets. De meeste hoofdwegen met structurele files lopen immers parallel met een fietssnelweg, HOV-verbinding of spoorlijn.

Er wordt bewust selectief omgeprongen met de selectie van regionale en interlokale wegen om te voorkomen dat zij mee ingezet worden om de structurele files op de hoofdwegen mee op te vangen. Enkel daar waar nodig wordt een interlokale weg parallel met een hoofdweg geselecteerd en worden maatregelen genomen om het sluijverkeer vanuit het hoofdwegennet te ontmoedigen.

## Beheer van de weg

De wegencategorisering bepaalt niet wie verantwoordelijk is voor de inrichting en het beheer van deze weg. Hierbij blijven de wegen die niet weerhouden zijn als dragend wegennet, maar wel geselecteerd zijn als gewestweg, onder het beheer van het Agentschap Wegen en Verkeer. Het gaat hier bijvoorbeeld om wegen met een belangrijke verkeersfunctie ter ontsluiting van een woonkern of attractiepool of verbinding maakt tussen twee naburige kernen. Departement MOW werkt aan duidelijk Vlaams richtlijnenkader hiervoor.

## Gebiedsgerichte aanpak per maas

Om doorgaand sluijverkeer uit de kernen te weren is een gebiedsgerichte aanpak nodig waarbij buurgemeenten in een intergemeentelijke samenwerking concrete circulatie- en snelheidsmilderende maatregelen uitrollen op interlokale en lokale wegen. Voor korte afstanden binnen of tussenin kernen moet het openbaar vervoer en de fiets aantrekkelijker en de auto ontraden worden. Dat kan enkel wanneer de visie voor deze vervoersmiddelen vanuit het beleid voor gemotoriseerd verkeer ondersteund wordt. Samen met de veilige uitbouw van het dragend wegennet moet dit bijdragen aan de doelstellingen omtrent verkeersleefbaarheid en -veiligheid.

## Werken aan de Ring

De optimalisatie van de Ring als draaischijf voor het hoofdwegennet is cruciaal voor het slagen van de wegencategorisering in de vervoerregio Vlaamse Rand. De Ring rond Brussel verknoot met de verschillende toeleidende hoofdwegen en vormt de verbindende schakel ertussen. Het verbeteren van de doorstroming op de Ring is nodig om de doorstroming op de toeleidende hoofdwegen te verbeteren, en zo hun capaciteit ten volle te laten benutten. Enkel door een optimalisatie van de Ring kan gekomen worden tot een robuust en performant wegennet in de vervoerregio Vlaamse Rand.

Het programma 'Werken aan de Ring' wil de bereikbaarheid van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en de vervoerregio Vlaamse Rand verbeteren en de impact van de Ring rond Brussel op het onderliggend wegennet en de woonwijken verminderen. De leefbaarheid verbetert door meer lokaal autoverkeer naar de Ring te trekken en zo de lokale wegen te ontlasten.

Er is dan ook een frequentie afstemming tijdens de opmaak van het Regionaal Mobiliteitsplan voor de Vervoerregio Vlaamse Rand. Ook na de opmaak zal de Vervoerregio Vlaamse Rand de vorderingen van de diverse projecten van nabij opvolgen.

Eveneens is de bediening van het openbaar vervoer losgekoppeld van de wegencategorisering. Zo kunnen HOV-assen niet alleen op regionale of interlokale wegen worden uitgebouwd, maar ook op belangrijke lokale wegen. Doorstroming in functie van het OV staat hier voorop.

## Werken aan de Ring: ruimtelijke herinrichting van Ring Rond Brussel (RO) - deel Noord

Het programma 'Werken aan de Ring' wil de multimodale bereikbaarheid en de leefbaarheid in de regio rond Brussel en de Vlaamse Rand verbeteren en tegelijkertijd de verkeersveiligheid en de doorstroming op de RO verhogen. Het uitgangspunt is een geïntegreerd en samenhangend programma van wegenis-, fiets- en openbaar vervoersprojecten dat tevens inzet op combimobiliteit, de leefbaarheid in de projectgebieden wil verbeteren en voor dit alles een ver doorgedreven stakeholdermanagement voert. Meer dan ooit wordt ingezet op meer duurzame verplaatsingen in deze congestiegevoelige regio.



Deze ambities vertalen zich in 4 plandoelstellingen:

- Het herinrichten van oude en verouderde infrastructuur volgens het principe van het scheiden van doorgaand en lokaal verkeer om op die manier te komen tot een meer leesbare en verkeersveiligere infrastructuur met minder incidenten en een verbeterde doorstroming;
- Het verhogen van de leefbaarheid rond de RO, o.a. in de dorpskernen door de vermindering van het sluijverkeer naar aanleiding van de herinrichting van de RO volgens bovenstaand principe;
- Bij de herinrichting van de RO worden over, onder en langs de RO bepaalde potenties voor fietsverkeer en openbaar vervoer mee ontwikkeld: onderdoorgangen worden veiliger en multimodaal gemaakt om de barrièrewerking van de ring voor voetgangers, fietsers, en openbaar vervoer te verminderen en op die manier de multimodale bereikbaarheid van de regio te verhogen;
- Daarbij wordt er over het hele projectgebied ingezet op de (landschappelijke) inpassing van de infrastructuur in de omgeving (zowel RO als onderliggende wegenis) om de leefbaarheid in de onmiddellijke omgeving te verbeteren en bij te dragen tot (het herstel van) de groene, blauwe en ecologische verbindingen. Dit zal de barrièrewerking van de ring niet alleen voor de mens, maar ook voor de dieren verminderen.

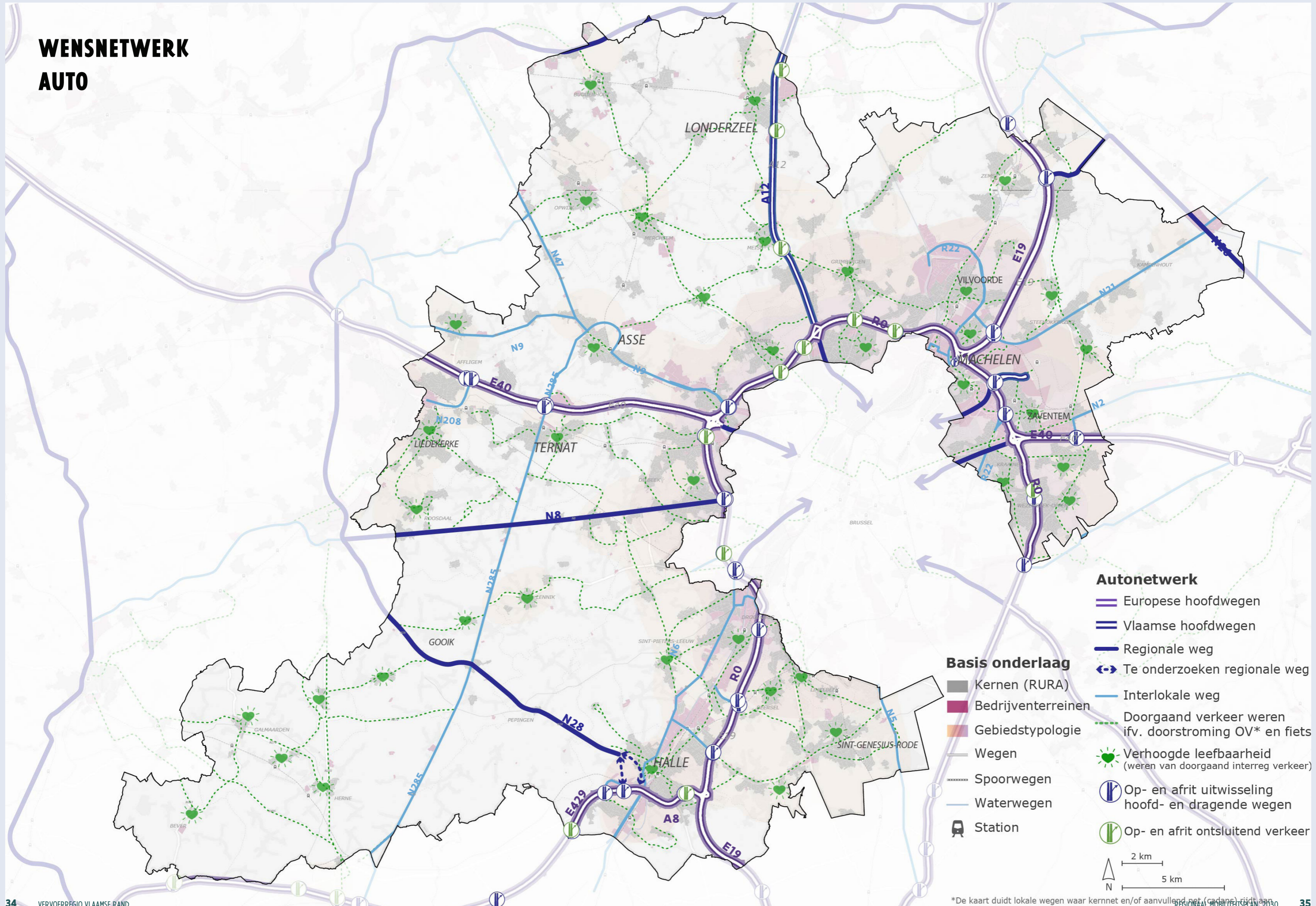
Bijkomend worden 2 overkoepelende plandoelstellingen in het afwegingskader opgenomen:

- Door de herinrichting van de RO geïntegreerd aan te pakken, waardoor de leefbaarheid rondom de Ring zal verhogen en de mobiliteit in de regio duurzamer zal gemaakt worden, wordt een ruimtelijke ontwikkeling ondersteund die rekening houdt met het ruimtelijk beleid op Vlaams niveau. Het GRUP geeft dus uitvoering aan dit ruimtelijk beleid.
- Daarnaast wordt bij de opmaak van het plan gestreefd naar een maatschappelijk verantwoorde kosten/baten verhouding.

De actuele status van de projecten uit 'Werken aan de Ring' kan geraadpleegd worden op [www.werkenaantering.be](http://www.werkenaantering.be). Eén van de meest strategische projecten van het programma, en bijzonder relevant voor de vervoerregio Vlaamse Rand is de 'Ruimtelijke herinrichting van de Ring rond Brussel (RO) - deel Noord'. De procedure verloopt via een geïntegreerd planningsproces (GPP).



# WENSNETWERK AUTO

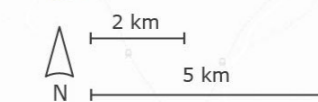


## Autonetwerk

- Europese hoofdwegen
- Vlaamse hoofdwegen
- Regionale weg
- Te onderzoeken regionale weg
- Interlokale weg
- Doorgaand verkeer weren ivf. doorstroming OV\* en fiets
- ♥ Verhoogde leefbaarheid (wren van doorgaand interreg verkeer)
- ⏏ Op- en afrit uitwisseling hoofd- en dragende wegen
- ⏏ Op- en afrit ontsluitend verkeer

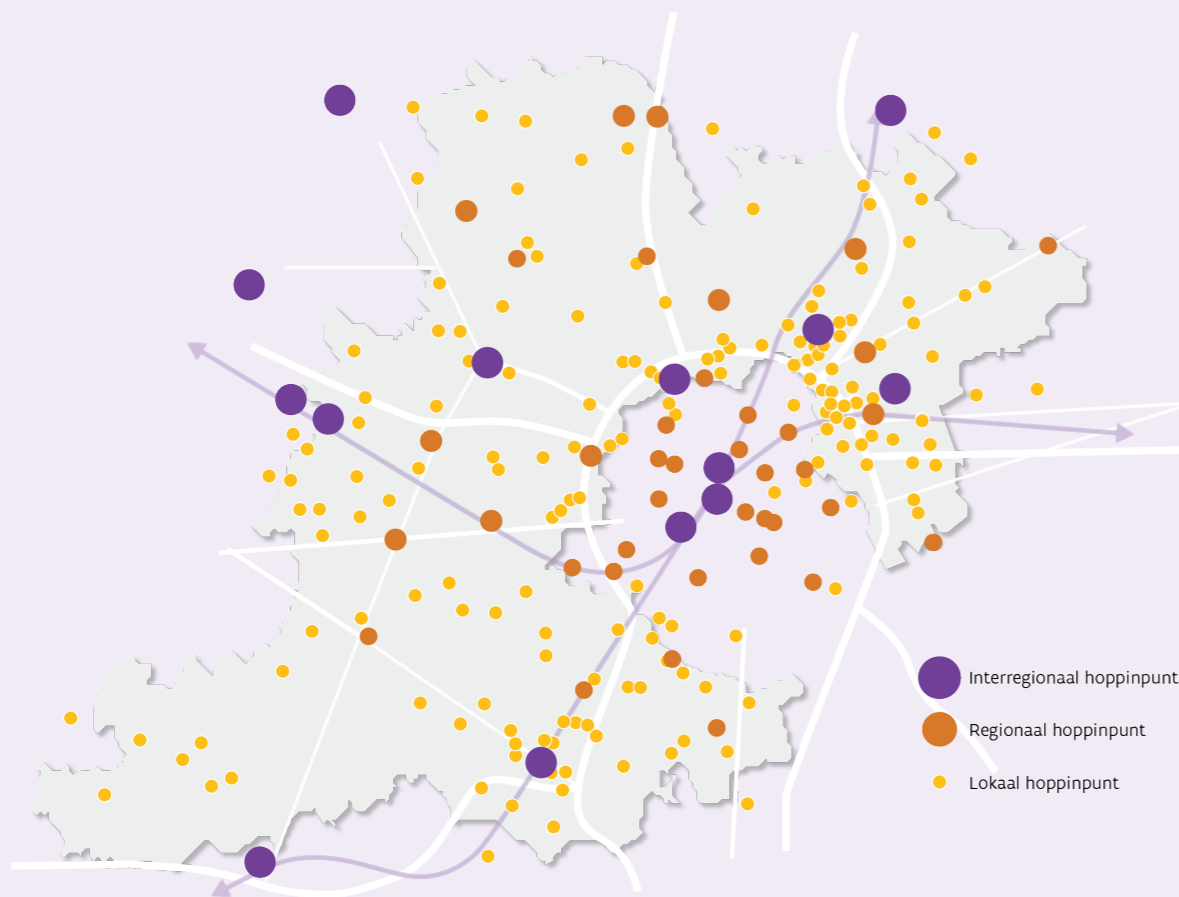
## Basis onderlaag

- Kernen (RURA)
- Bedrijventerreinen
- Gebiedstypologie
- Wegen
- Spoorwegen
- Waterwegen
- 🚂 Station



# HOPPINPUNTEN

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



## INTERREGIONALE HOPPINPUNTEN

Sterke interregionale Hoppinpunten (IR)

- Uitbouwen van sterke interregionale Hoppinpunten op plekken met een interregionaal mobiliteitsaanbod en een zeer ruime aantrekkingskracht in Halle, Liedekerke, Asse, Heizel, Londerzeel, Vilvoorde en Brussels Airport Zaventem
- Onderzoeken hoe de "Hoppinzone" aan het Heizelplateau moet worden vormgegeven, en (in samenwerking met Infrabel) of station Londerzeel kan worden verplaatst naar het kruispunt tussen de trein en de nieuwe sneltram

## REGIONALE HOPPINPUNTEN

Regionale Hoppinpunten gelinkt aan een regionaal OV-aanbod (R)

- Uitbouwen van regionale Hoppinpunten gelinkt aan een regionaal OV-aanbod en op plekken die een strategische rol spelen in de regio.

## LOKALE HOPPINPUNTEN

Elke kern of regionaal aantrekkingspunt kent minstens één lokaal Hoppinpunt (L)

- Toekennen en faciliteren van lokale Hoppinpunten gelinkt aan een lokaal OV-aanbod en op plekken waar gebruikers hun herkomst of bestemming in de nabijheid van dit punt hebben in alle overige treinstations en in de belangrijkste overige kernen, bedrijventerreinen en andere aantrekkingspunten

Integratie van combiparkings als first mile oplossingen en basis voor multimodale robuustheid

- Uitbouwen van de combiparkings zoals aangeduid door Departement Mobiliteit en Openbare Werken als first mile-oplossingen met voldoende parkeerplaats voor zowel fiets als auto

## AFSTEMMING MET HET BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST

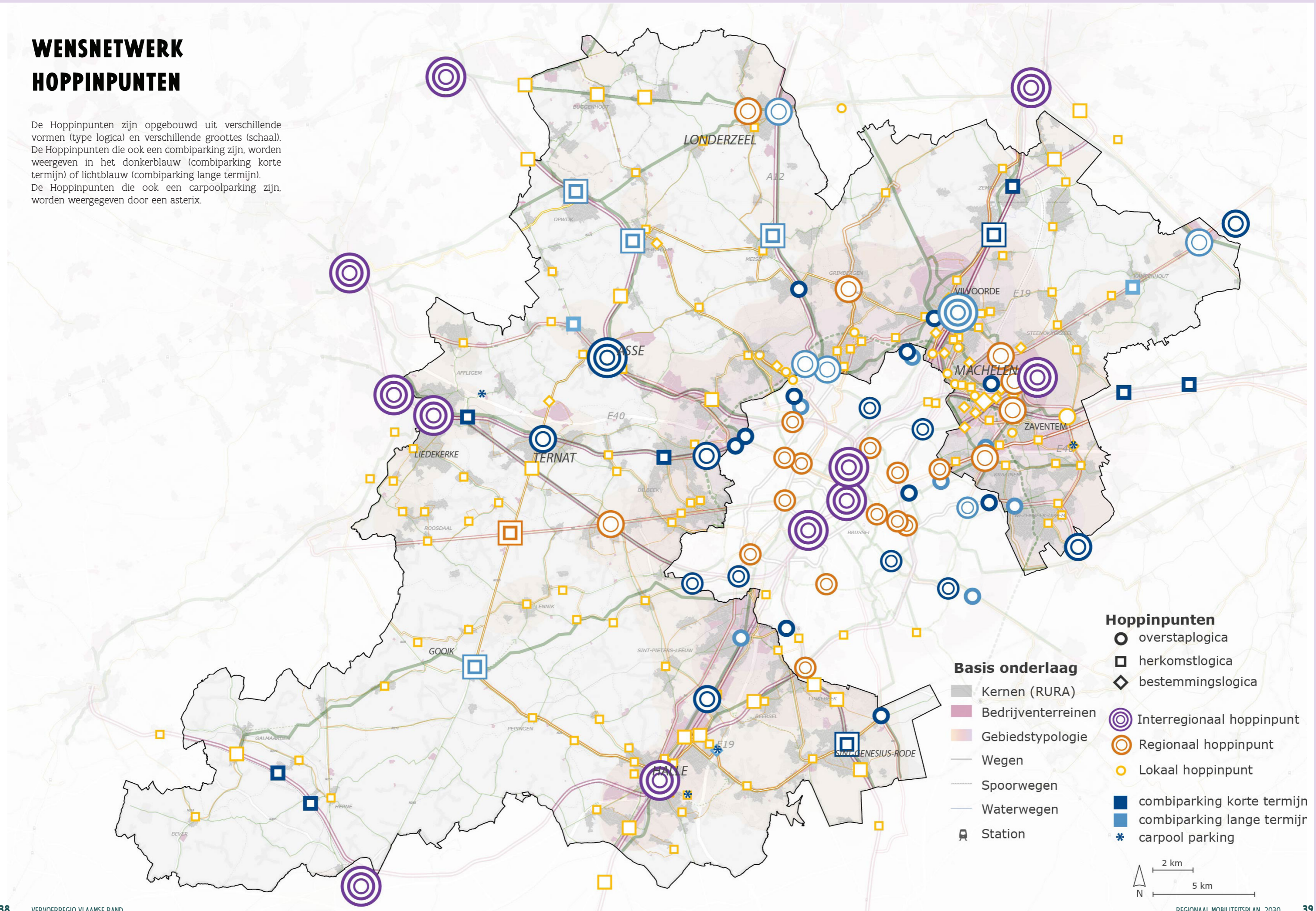
Afstemming tussen Vlaamse Hoppinpunten en knooppunten in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest ter versterking van het overstapmodel

- Inzetten op interactie en complementariteit met de knooppunten uit het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en het aantakken van netwerken van fiets en openbaar vervoer op deze knooppunten
- Werken aan een gezamenlijk P&R beleid waarbij het aanbod, de operationele werking en de uitrol tussen beide gewesten op elkaar zijn afstemd.

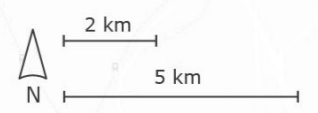
*Een overzicht van alle hoppinpunten, opgenomen in het RMP, is toegevoegd in bijlage.*

# WENSNETWERK HOPPINPUNTEN

De Hoppinpunten zijn opgebouwd uit verschillende vormen (type logica) en verschillende groottes (schaal). De Hoppinpunten die ook een combiparking zijn, worden weergegeven in het donkerblauw (combiparking korte termijn) of lichtblauw (combiparking lange termijn). De Hoppinpunten die ook een carpoolparking zijn, worden weergegeven door een asterix.

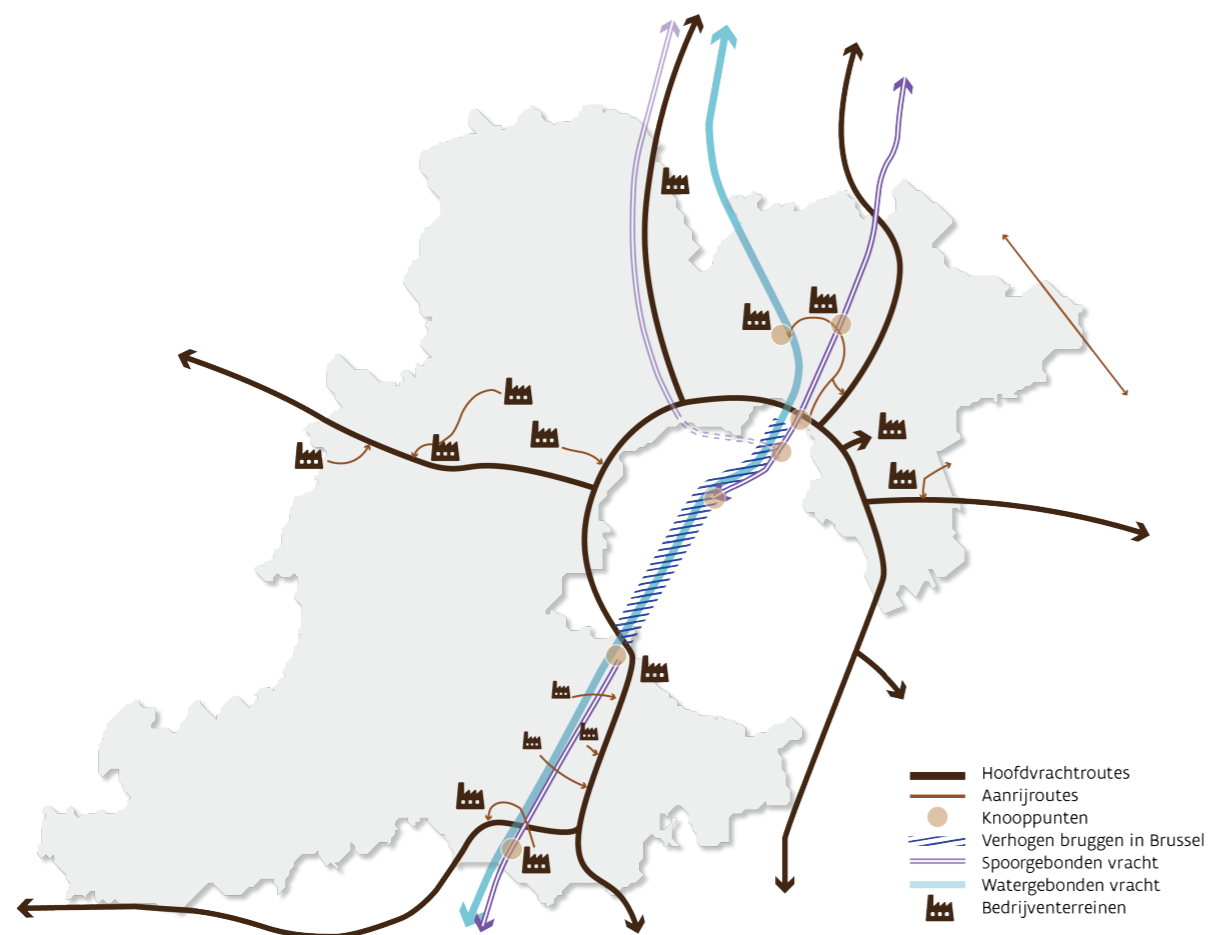


- Hoppinpunten**
- overstaplogica
  - herkomstlogica
  - ◇ bestemmingslogica
  - ⊗ Interregionaal hoppinpunt
  - ⊙ Regionaal hoppinpunt
  - Lokaal hoppinpunt
  - combiparking korte termijn
  - combiparking lange termijn
  - \* carpool parking
- Basis onderlaag**
- Kernen (RURA)
  - Bedrijventerreinen
  - Gebiedstypologie
  - Wegen
  - Spoorwegen
  - Waterwegen
  - 🚂 Station



# LOGISTIEK

De uitbreiding en versterking van logistieke hubs als toegangspunten tot het multimodaal netwerk zorgen voor een multimodale en duurzame bereikbaarheid van de regio voor goederenstromen. Het vrachtroutenetwerk is zo opgebouwd dat deze duurzame bereikbaarheid gegarandeerd blijft met inachtneming van de verkeersleefbaarheid en -veiligheid in woonomgevingen.



## LOGISTIEKE HUBS

Sterke netwerken en multimodale knopen

- Uitbreiden en versterken van regionale logistieke knooppunten om diffuse vrachtstromen te bundelen en (al dan niet) over te slaan naar het spoor- of binnenvaartnetwerk in de containerterminal langs het insteekdok in Vilvoorde en in de Haven van Brussel, en potentieel in Sint-Pieters-Leeuw en Schaarbeek-Vorming

Doordachte ruimtelijke ordening en bundeling van vracht

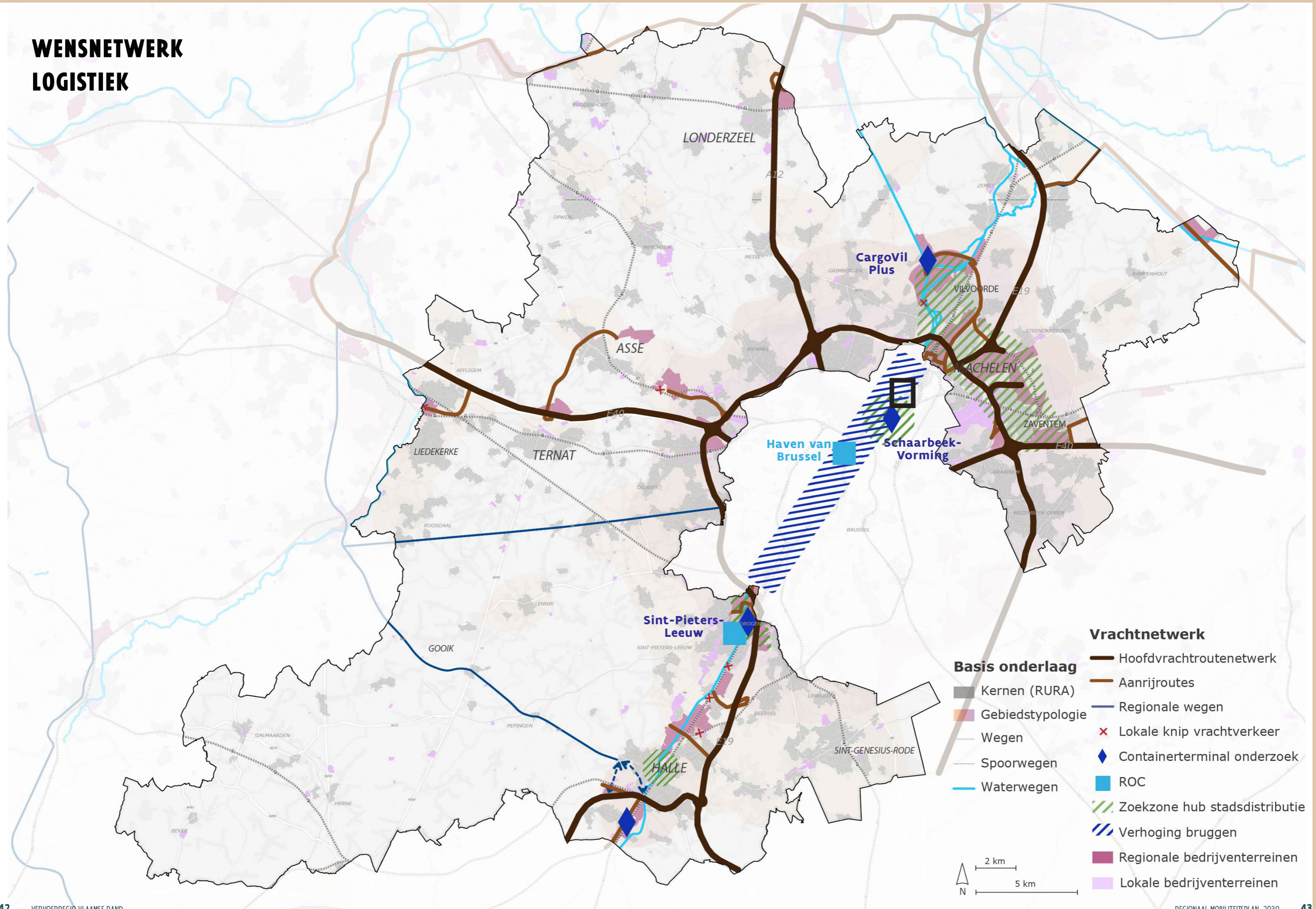
- Aansporen van steden om aan de rand van verstedelijkt gebied stedelijke hubs uit te bouwen om diffuse vrachtstromen van en naar de stad te verzamelen en te herverdelen op zo'n manier dat de stad duurzaam beleverd wordt met een minimum aan transporten
- Er moet ook voldoende aandacht gaan naar een goede bereikbaarheid van het bedrijventerrein via openbaar vervoer en fiets
- Aandacht van bevoegde overheden voor clustering van bedrijvigheid, dubbelgebruik of stapeling in functie van ontharding op bedrijventerreinen

## VRACHTROUTENETWERK

Vrachtwagens daar waar het gepast is

- Bestendigen van hoofdvrachtroutes op het hoofdwegennet tussen economische polen en internationale en nationale poorten
- Bestendigen van regionale vrachtroutes via de interlokale ontsluitingswegen van de regionale bedrijventerreinen en multimodale knopen te Vilvoorde, Asse, Liedekerke, Zaventem en langs het kanaal Brussel-Charleroi
- Mogelijk houden van vrachtverkeer op het regionaal wegennet (zonder vrachtverkeer hierlangs aan te moedigen), met vrachtmilderende maatregelen op interlokale wegen waar nodig om doorgaand interregionaal sluisverkeer op interlokale wegen te milderen
- Bestendigen van de op- en afritten op het hoofd- en dragend wegennet voor de lokale ontsluitingen van lokale bedrijventerreinen met lokale aanrijroutes binnen het raster van de hoofd-, regionale en interlokale wegen (zonder de gewenste doorstroming op deze wegen in het gedrang te brengen)
- Aansporen van naburige gemeenten om in gebiedscoalities op niet als vrachtroute geselecteerde wegen vrachtmilderende en vrachtwerende maatregelen waar nodig te treffen om doorgaand sluisverkeer te weren uit woonomgevingen

# WENSNETWERK LOGISTIEK



# GEDRAG

Gedragsverandering en een mental shift zijn noodzakelijk om de maatschappelijke transitie richting een mobiliteitscultuur waarin mensen en bedrijven minder afhankelijk zijn van auto- en vrachtwagenbezit en -gebruik te versnellen en versterken. De vervoerregio zet zowel in op maatregelen die duurzame modi stimuleren als op maatregelen die niet-duurzame modi ontraden.



## DUURZAME MODI STIMULEREN

Verder uitbouwen van een kwaliteitssprong in aanbod

- Mobiliteitsaanbod ondersteunen door een Mobility-as-a-Service-platform (MaaS) uit te bouwen met een geïntegreerd ticketing- en tarifieringssysteem in afstemming met de Vlaamse Mobiliteitscentrale en BruPass XL, deelmobiliteit gezamenlijk in de regio aanpakken, en fiets als voor- en natransport versterken door uitbreiding van fietsenstallingen, fietsherstelpunten, ... t.h.v. Hoppinpunten

Doelgroepenbeleid

- Coördineren en aansporen van gemeenten om een doelgroepenbeleid te voeren voor werkgevers en werknemers, voor scholen en kinderen en voor bezoekers

Informatiecampagnes en verleidingsstrategie

- Coördineren en aansporen van gemeenten om promotie-, sensibilisatie- en informatiecampagnes op te zetten rond duurzame mobiliteit

## NIET-DUURZAME MODI ONTRADEN

Uitbouwen van een regionaal parkeerbeleid

- Uitbouwen van een regionale parkeerstrategie t.h.v. Hoppinpunten (combiparkings) en aansporen van gemeenten om hun lokale parkeervisies op elkaar (en op die van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest) af te stemmen

Dynamisch verkeersmanagement & ITS

- Aansporen van bevoegde overheden om dynamisch verkeersmanagement waar nodig in te zetten om routekeuzes van auto's en vrachtwagens te sturen (en om OV- en fietsdoorstroming te garanderen)

Financiën, fiscaliteit & regelgeving

- Adviesverlening naar de Vlaamse overheid omtrent de introductie van een slimme kilometerheffing (in afstemming met die in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest), mogelijkheden voor rekeningrijden te onderzoeken, het mobiliteitsbudget te optimaliseren en fiscale voordelen voor (bedrijfs)auto's af te bouwen (en die voor duurzame modi verder uit te werken)

# RUIMTE

Het verplaatsingsgedrag en de locaties waar we wonen, werken, winkelen en onze vrije tijd doorbrengen, hangen onlosmakelijk met elkaar samen.

Meer nabijheid tussen functies en voorzieningen in kernen zorgt ervoor dat verplaatsingsbehoeften afnemen en het aantrekkelijker wordt om te wandelen of te fietsen. Daarnaast zorgt een concentratie van het bebouwde weefsel en nieuwe ontwikkelingen nabij Hoppinpunten ervoor dat het openbaar vervoer meer kan worden gebruikt en wordt versterkt.

De vervoerregio spoort de bevoegde overheden aan om de ruimtelijke ontwikkeling beter af te stemmen op het mobiliteitssysteem.

Het regionaal mobiliteitsplan is geen ruimtelijk beleidsplan. Het regionaal mobiliteitsplan reikt wel vanuit een mobiliteitsbril enkele aanbevelingen of aandachtspunten richting ruimtelijk beleid aan.

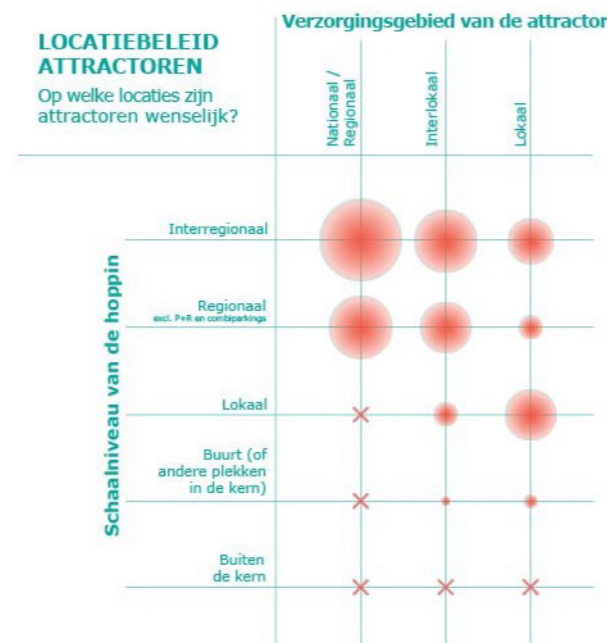
## DOORDACHT LOCATIEBELEID

Kwalitatieve woonverdichting in de kernen

- Aansporen van bevoegde overheden om vanuit mobiliteitsperspectief woonontwikkelingen voornamelijk te voorzien in kernen gelinkt aan sterk openbaar vervoer, een (lokale) mobiliteitsstrategie om bijkomend gemotoriseerd verkeer te beperken, een goed uitgebouwd fietsnetwerk, een goed doorwaadbaar voetgangersnetwerk en met een ruim voorzieningen- en tewerkstellingsaanbod

Attractoren voor personen en logistiek

- Aansporen van bevoegde overheden om vanuit mobiliteitsperspectief attractoren voornamelijk te voorzien nabij Hoppinpunten (voor personen) en nabij logistieke knooppunten (voor logistiek)

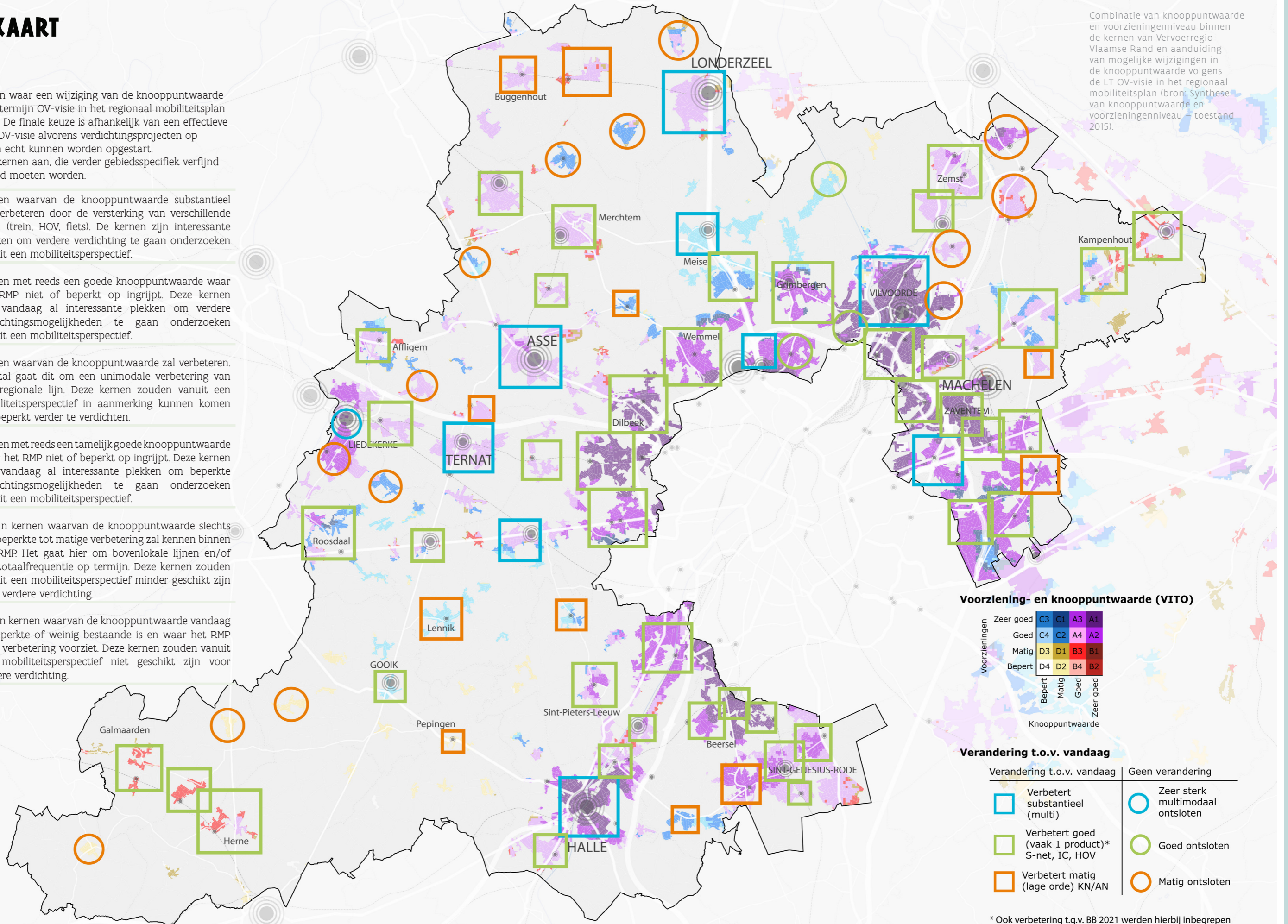




# ADVIESKAART RUIMTE

De kaart geeft aan waar een wijziging van de knooppuntwaarde volgens de lange termijn OV-visie in het regionaal mobiliteitsplan van toepassing is. De finale keuze is afhankelijk van een effectieve realisatie van de OV-visie alvorens verdichtingsprojecten op specifieke plekken echt kunnen worden opgestart. De kaders geven kernen aan, die verder gebiedsspecifiek verfijnd en gedifferentieerd moeten worden.

- Kernen waarvan de knooppuntwaarde substantieel zal verbeteren door de versterking van verschillende modi (trein, HOV, fiets). De kernen zijn interessante plekken om verdere verdichting te gaan onderzoeken vanuit een mobiliteitsperspectief.
- Kernen met reeds een goede knooppuntwaarde waar het RMP niet of beperkt op ingrijpt. Deze kernen zijn vandaag al interessante plekken om verdere verdichtingsmogelijkheden te gaan onderzoeken vanuit een mobiliteitsperspectief.
- Kernen waarvan de knooppuntwaarde zal verbeteren. Meestal gaat dit om een unimodale verbetering van één regionale lijn. Deze kernen zouden vanuit een mobiliteitsperspectief in aanmerking kunnen komen om beperkt verder te verdichten.
- Kernen met reeds een tamelijk goede knooppuntwaarde waar het RMP niet of beperkt op ingrijpt. Deze kernen zijn vandaag al interessante plekken om beperkte verdichtingsmogelijkheden te gaan onderzoeken vanuit een mobiliteitsperspectief.
- Er zijn kernen waarvan de knooppuntwaarde slechts een beperkte tot matige verbetering zal kennen binnen het RMP. Het gaat hier om bovenlokale lijnen en/of een totaalrequentie op termijn. Deze kernen zouden vanuit een mobiliteitsperspectief minder geschikt zijn voor verdere verdichting.
- Er zijn kernen waarvan de knooppuntwaarde vandaag al beperkte of weinig bestaande is en waar het RMP geen verbetering voorziet. Deze kernen zouden vanuit een mobiliteitsperspectief niet geschikt zijn voor verdere verdichting.



Combinatie van knooppuntwaarde en voorzieningenniveau binnen de kernen van Vervoerregio Vlaamse Rand en aanduiding van mogelijke wijzigingen in de knooppuntwaarde volgens de LT OV-visie in het regionaal mobiliteitsplan (bron: Synthese van knooppuntwaarde en voorzieningenniveau – toestand 2015).

### Voorziening- en knooppuntwaarde (VITO)

Voorzieningen	Zeergoed	C3	C1	A3	A1
	Goed	C4	C2	A4	A2
	Matig	D3	D1	B3	B1
	Beperkt	D4	D2	B4	B2
	Beperkt	Matig	Goed	Zeergoed	
					Knooppuntwaarde

### Verandering t.o.v. vandaag

Verandering t.o.v. vandaag	Geen verandering
<span style="border: 1px solid blue; display: inline-block; width: 15px; height: 15px; margin-right: 5px;"></span> Verbeterd substantieel (multi)	<span style="border: 1px solid blue; border-radius: 50%; display: inline-block; width: 15px; height: 15px; margin-right: 5px;"></span> Zeer sterk multimodaal ontsloten
<span style="border: 1px solid green; display: inline-block; width: 15px; height: 15px; margin-right: 5px;"></span> Verbeterd goed (vaak 1 product)* S-net, IC, HOV	<span style="border: 1px solid green; border-radius: 50%; display: inline-block; width: 15px; height: 15px; margin-right: 5px;"></span> Goed ontsloten
<span style="border: 1px solid orange; display: inline-block; width: 15px; height: 15px; margin-right: 5px;"></span> Verbeterd matig (lage orde) KN/AN	<span style="border: 1px solid orange; border-radius: 50%; display: inline-block; width: 15px; height: 15px; margin-right: 5px;"></span> Matig ontsloten

\* Ook verbetering t.g.v. BB 2021 werden hierbij inbegrepen





# ACTIEPLAN

HET OPERATIONELE BELEID

# HET OPERATIONELE BELEID

Het actieplan vertaalt de operationele doelstellingen uit het regionaal mobiliteitsplan. Het omschrijft hoe de gewenste mobiliteitsontwikkeling wordt gerealiseerd en wie daarvoor verantwoordelijk is. 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.

## LEGENDE BIJ HET ACTIEPLAN

Fase	Kosteninschatting
 Advies	€ < 50.000 EUR
 Verkenning	€€ 50.000 EUR - 500.000 EUR
 Studie	€€€ 500.000 EUR - 1.000.000 EUR
 Uitvoering	€€€€ > 1.000.000 EUR

## OPBOUW

In dit actieplan worden de concrete maatregelen nader omschreven, aangevuld met de fase, middelen, verantwoordelijkheden en timing.

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

Naar timing toe worden de maatregelen ingeschat op korte termijn (< 3 jaar), middellange termijn (3-6 jaar) en lange termijn (> 6 jaar). Het gaat hier over de aanvang van de eerstvolgende stap. Voor bepaalde maatregelen kan op korte termijn gestart worden met een verkenning naar de haalbaarheid, maar dit hoeft niet te betekenen dat ook de eventuele studie of uitvoering op korte termijn zal zijn. Indien de maatregelen haalbaar blijkt, kan de effectieve studie (en later uitvoering) opgenomen worden in de geactualiseerde actietabel.

De trekker van de maatregel is de actor die het initiatief zal nemen voor de beschreven actie. Vervolgens duidt het actieplan welke andere actoren betrokken zijn als partner bij de maatregel in kwestie. Deze actor ziet er op toe dat de aanbevelingen uit het strategisch MER betreffende de uitvoering van de actie of maatregel worden meegenomen in de bestekken voor de uitvoering. De financiering van de maatregel zelf staat hier los van en zal bij de uitrol van de actie afgesproken worden tussen de trekker en betrokken partner.

Per maatregel wordt een eerste indicatie gegeven van de kostprijs van de eerstvolgende stap en niet per definitie over de uitvoeringsprijs. Het gaat dus over de kost van respectievelijke verkenning, studie, adviesverlening of uitvoering. Bij de jaarlijkse opmaak van het GIP vormt het actieplan het vertrekpunt voor noodzakelijke acties, en zal ook de kostprijs nauwkeuriger ingeschat worden.

## MONITORING EN EVALUATIE

Het regionaal mobiliteitsplan maakt deel uit van een cyclisch planningsproces. Het wordt door onderzoek onderbouwd en opgemaakt met inspraak en overleg. Het doelbereik en de uitvoering ervan wordt jaarlijks gemonitord en in de eerste helft van elke regeer- of bestuursperiode geëvalueerd. Op basis van deze tussentijdse evaluatie kan het plan geheel of gedeeltelijk herzien worden. Deze herziening wordt opnieuw onderbouwd door onderzoek en met inspraak en overleg.

Bij de monitoring en evaluatie zal worden ingezet op de volgende drie aspecten: (1) het recurrent monitoren van de doelstellingen en van de acties (2) een evaluatie op planniveau van doelstellingen en beleidskeuzes (3) een evaluatie van het planproces

Het actieplan vormt de basis voor de monitoring van het regionaal mobiliteitsplan. Het wordt jaarlijks gemonitord en waar nodig geactualiseerd.

Bij een tussentijdse evaluatie wordt naar het gehele regionale mobiliteitsplan gekeken, en kunnen zowel de strategische visie, de operationele beleidsdoelstellingen als het actieplan geheel of gedeeltelijk herzien worden.

## AANDACHTSPUNTEN VANUIT MILIEU

Bij de concrete uitwerking van de acties moet er specifieke aandacht gaan naar het maken van een klimaatadaptief en klimaatneutraal ontwerp, het tegengaan van bijkomende barrièrewerking of versnippering van de open ruimte, het vrijwaren van waardevolle habitats en ecotopen, geluidsbelasting en lichteinder, luchtkwaliteit en stikstofuitstoot.

Nieuwe infrastructuur dient zoveel mogelijk voorzien te worden binnen het bestaande ruimtebeslag. Indien dit niet mogelijk blijkt, moeten compenserende maatregelen getroffen worden om het netto ruimtebeslag zoveel mogelijk te beperken.

Bij de uitrol van de verschillende projecten in het kader van de actietabel geldt uiteraard de geldende regelgeving zoals bijvoorbeeld de Project-MER regelgeving.

# OVERZICHT VAN 18 FICHES

Elke fiche geeft inzicht waartoe de groep van acties bijdraagt en waar telkens de focus in de uitvoering van de actie ligt. Daarnaast worden de acties ingedeeld in verschillende termijn. Per actie wordt aangegeven wie de trekker is, welke actoren betrokken worden bij de uitvoering van het project, in welke fase dit project zich bevindt en een ruwe kosteninschatting.

<b>S1</b>	Spoorpartners als primaire trekker voor het versterken van het regionale voorstadsnetwerk	54	<b>OV3</b>	Uitbouwen van een volwaardig VOM-netwerk	78
<b>S2</b>	Versterkte samenwerking met BHG bij de uitrol van grensoverschrijdende projecten	56	<b>A1</b>	Uitbouwen hoofd- & dragend wegennetwerk	82
<b>S3</b>	Advies uitsturen	58	<b>A2</b>	Uitbouwen verkeersluwe interlokale mazen	84
<b>M1</b>	Uitvoeren van grootschalige multimodale projecten	60	<b>H1</b>	Uitbouwen van nieuwe Hoppinpunten	86
<b>M2</b>	Uitvoeren van strategische multimodale assen	62	<b>H2</b>	Uitbouwen van combiparkings	90
<b>F1</b>	Fiets snelwegen begeleiden fietsers naar de grootste steden, kernen en economische poorten binnen en buiten de regio	64	<b>L1</b>	Uitbouwen multimodaal logistiek netwerk	92
<b>F2</b>	Bovenlokale functionele fietsroutes verbinden kernen met elkaar en brengen fietsers naar grote en kleine attractiepolen en voorzieningen	68	<b>L2</b>	Uitbouwen logistieke knooppunten	94
<b>OV1</b>	Uitbouwen van hoogwaardig openbaarvervoersnetwerk	72	<b>G1</b>	Inzetten op gedragsmaatregelen ter realisatie van de mental shift	96
<b>OV2</b>	Versterken van kernnetlijnen en aanvullend netwerk waar nodig	74	<b>G2</b>	Inzetten op monitoring en datamanagement	98

## Spoorpartners als primaire trekkers voor het versterken van het regionale voorstadsnetwerk

De versterking van het voorstadsnetwerk heeft als doel de reiziger op (middel)lange afstand een vlot, frequent en betrouwbaar aanbod van snel openbaar vervoer aan te bieden. Daarnaast moeten alle onderdelen van dit netwerk even kwalitatief uitgebouwd worden zoals de stations en de stationsomgevingen. Deze vormen bij uitstek overstappunten in het nieuwe combimobiliteitsmodel.

De focus ligt hierbij op:

- verhogen van het treinaanbod zowel in frequentie als in amplitude
- het creëren van interessante overstappunten door in te zetten op het verknopen van netwerken op (nieuwe) strategische locaties; dit verruimt de toegang tot het netwerk voor de reiziger
- een gezamenlijk beleid voor de kwalitatieve uitbouw van stations en stationsparkings met aandacht voor parkings voor fiets en auto, toegankelijkheid, wachtaccommodatie, enz.

De NMBS is de primaire partner om deze groep van acties te trekken gezien het spoor netwerk een federale bevoegdheid is. NMBS start de acties op binnen de voorziene tijdsframe. De werkelijke bouw van deze acties bevindt zich vaak op lange termijn. Het onderzoek naar haalbaarheid staat eerst op de agenda.

Bijkomende partners zijn Infrabel voor infrastructurele ingrepen in het netwerk. MOW Vlaamse Rand is coördinator vanuit de Vervoerregio en belegt op regelmatige basis van overleg met de trekkers om de voortgang van de opgesomde acties op te volgen.

	Fase	Duurzaam	Multimodaal/bereikbaar	Leefbaar	Veilig	Welvarend	Belang - prioriteit	Trekker van de actie	Partner(s)	Kosteninschatting
<b>Korte termijn (&lt;3 jaar)</b>										
1	<b>Verhogen frequentie S-netwerk</b> Onderzoeken van het algemene S-netwerk naar een frequentieverhoging van 4 treinen per uur en dit per S-lijn. De verhoging van frequentie is een complex onderzoek tussen beschikbaarheid van capaciteit op de sporen, potentieel, kostprijs, materieel, routing en conflicten met ander trein-aanbod zoals HST, IC of goederenvervoer.	Q	X	X			Hoog	NMBS	Infrabel, team MOW, FOD Mobiliteit, betrokken gemeenten	€ €
2	<b>Optimalisatie van lijn 50C in relatie tot eventuele bijkomende stations (Schedaai, Wambeek)</b> Op lijn 50C dient nader onderzocht te worden wat de potenties zijn van bijkomende treinstations in Schedaai en/of Wambeek. Dit onderzoek gaat samen met een verhoging van de frequentie op het S-netwerk en de eventuele plannen van de Vervoerregio Aalst op deze lijn.	Q	X	X			Hoog	NMBS	Infrabel, MOW, FOD Mobiliteit, Dilbeek, Ternat, Liedekerke, Lennik, VVR Aalst, AWV, De Lijn	€

3	<b>Onderzoek opening van nieuwe station Kerklaan vs Buda</b> Onderzoek naar de potentie voor de opening van station Kerklaan in relatie tot het huidige station Buda. Waarschijnlijk is dit een OF-verhaal: of station Buda, of station Kerklaan. Nader onderzoek naar de potentie van de locaties en hoe deze beter ontsloten en uitgerust kunnen worden voor de verschillende vervoersmodi.	Q	X	X				X	Medium	NMBS	Infrabel, MOW, FOD Mobiliteit, Vilvoorde, Machelen, Brussels Hoofdstedelijk Gewest, De Lijn, (Departement Omgeving)	€
4	<b>Onderzoek naar optimalisatie van station Linkebeek vs Moensberg</b> Onderzoek naar de impact van de verschuiving van het station Moensberg naar het knooppunt van spoorlijn 94 en 124 en de impact op het station van Linkebeek.	Q	X	X				X	Medium	NMBS	Infrabel, MOW, FOD Mobiliteit, Brussels Hoofdstedelijk Gewest, Drogenbos, Sint-Genesius-Rode, Linkebeek, Beersel, (Departement Omgeving)	€
5	<b>Afstemming met betrekking tot de multimodale ontsluiting van station Sint-Genesius-Rode</b> Overleg omtrent een verbeterde verknoping van het kernnet en aanvullend net met het station van Sint-Genesius-Rode. De kwaliteit van dit Hoppinpunt dient vergroot te worden door de wandelafstand te verkleinen.	Q	X	X				X	Medium	MOW Vlaamse rand met NMBS als actieve partner	Infrabel, De Lijn, MOW, Sint-Genesius-Rode, De Werkvennootschap, (Departement Omgeving)	€
6	<b>Afstemming omtrent het beleid inzake stationsparkings</b> Afstemming hoe voor alle stationsomgevingen (en combiparkings) de best mogelijke inrichting en parkeerbeleid wordt uitgerold. De bedoeling is tot één beleid te komen. Parkeergelegenheid is een belangrijke voorwaarde voor stimuleren van een modal shift door overstap te faciliteren en te vergemakkelijken. Het is belangrijk om voldoende kwalitatieve parkeergelegenheid te voorzien bij stationsomgevingen voor zowel fietsers als personenwagens, met aandacht voor diefstalpreventie. Dit gaat gepaard met een goede en aangename wachtinfrastructuur als ook toegankelijkheid voor personen met een beperkte mobiliteit. Overleg is nodig om tot de meest rationele oplossing te komen.	Q	X	X				X	Medium	MOW Vlaamse rand met NMBS als actieve partner	Infrabel, MOW, FOD Mobiliteit, AWV, betrokken gemeenten, aanpalende gewesten, aanpalende VVR's, (Departement Omgeving)	€
<b>Middellange termijn (3-6 jaar)</b>												
7	<b>Onderzoek naar optimalisatie van Station Londerzeel</b> Onderzoek naar de mogelijke optimalisatie van station Londerzeel en halte Sneltram Londerzeel als één multimodale knooppunt in plaats van twee. De eventuele verknoping zal een interregionaal Hoppinpunt vormen en centraal overstappunt voor de deelregio.	Q	X	X				X	Hoog	NMBS	Infrabel, De Lijn, MOW, FOD Mobiliteit, AWV, Londerzeel, (Departement Omgeving)	€

## Versterkte samenwerking met het Brussels Hoofdstedelijk Gewest bij de uitrol van grensoverschrijdende projecten

In 2020 keurde het Brusselse Hoofdstedelijk Gewest het gewestelijk mobiliteitsplan 'Good Move' goed. Hierin zijn verschillende beleidskeuzes opgenomen die op hun beurt vertaald worden in acties. Gezien de onmiddellijke interactie tussen de twee regio's, is een nauwe samenwerking noodzakelijk. Verschillende projecten kennen immers een impact op het Vlaamse mobiliteitsstelsel.

De focus ligt hierbij op:

- verbeteren van de aansluiting van verschillende netwerken binnen Vlaanderen en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest; dit ter garantie van een continue kwalitatief aanbod voor de reiziger met aandacht voor het wegwerken van missing links aan de gewestgrens
- verbeteren van netwerken binnen het Brussels Hoofdstedelijk Gewest welke een impact hebben op de ontwikkelingsmogelijkheden binnen Vlaanderen
- een knooppuntenbeleid dat bijdraagt tot een ontlasting van verkeer in de Vlaamse Rand
- zorgen voor een overkoepelend flankerend beleid bij financiële initiatieven met doorslag op Vlaanderen (zoals bijvoorbeeld Smart Move)
- afstemmen van (grootschalige) ruimtelijke projecten met een grote mobiliteitsimpact

Deze fiche verzamelt de acties waarbij het Brussels Hoofdstedelijk gewest de trekker is. Overige acties waarbij het gewest en zijn vele administraties of mobiliteitsaanbieders partner zijn, maar welke getrokken worden vanuit een Vlaamse actor zijn opgenomen in de overige fiches.

MOW Vlaamse Rand houdt op regelmatige basis overleg met het Brussel Mobiliteit om de voortgang van de opgesomde acties op te volgen.

	Fase	Duurzaam	Multimodaal bereikbaar	Leefbaar	Veilig	Welvarend	Belang - prioriteit	Trekker van de actie	Partner(s)	Kosteninschatting
<b>Korte termijn (&lt;3 jaar)</b>										
8	<b>Uitbouwen van het Fiets-GEN</b> De aanleg van de nog niet gerealiseerde trajecten voor grensoverschrijdende fietsverbindingen. Dit omvat ook de realisatie van conflictvrije kruisingen met spoorwegen, waterwegen en verkeersassen. Recurrent overleg is nodig met het Brussels Hoofdstedelijk Gewest omtrent de aanpalende fietsroutes, waaronder de cyclostrade parallel met de spoorlijnen 28, 50A, 26 en 124.	X	X	X	X		Hoog	Brussels Hoofdstedelijk Gewest	MOW, AWV, Infrabel, De Vlaamse Waterweg, Provincie Vlaams-Brabant, De Werkvennootschap, betrokken gemeenten	€ €
9	<b>Onderzoek naar het verhogen van de bruggen over het Zeekanaal Brussel-Schelde en het kanaal Brussel-Charleroi</b> Om het maximale multimodale potentieel te behalen is het van belang dat er onderzoek wordt gedaan naar de mogelijkheid om de bruggen over het zeekanaal Brussel-Schelde en kanaal Brussel-Charleroi in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest te verhogen.	X	X			X	Medium	Brussels Hoofdstedelijk Gewest	MOW, AWV, De Vlaamse Waterweg, De Haven van Brussel	€ €

10	<b>Afstemming met de ontwikkeling van Schaarbeek-Vorming</b> Het is essentieel af te stemmen met de multimodale knoop Schaarbeek-Vorming. Deze knoop is van primair belang binnen het multimodale netwerk. Ook de eventuele ontsluiting ervan dient afgestemd te worden op de wegencategorisering en het vrachtroutenetwerk in de Vlaamse Rand.	X	X							Medium	Brussels Hoofdstedelijk Gewest	MOW, AWV, Departement Omgeving	€
11	<b>Afstemmen met ruimtelijke projecten binnen het Brussels Hoofdstedelijk Gewest</b> Binnen het Brussels Hoofdstedelijk Gewest zijn er diverse ruimtelijke projecten of ingrepen die een directe impact kunnen hebben op de mobiliteit in de Vlaamse Rand. Er dient opgevolgd en afgestemd te worden wat deze impact is en hoe deze projecten of ingrepen passen binnen de multimodale netwerken van de Vlaamse Rand. Voorbeelden van projecten of ingrepen zijn: de mobiliteitsstromen door Ter Kamerenbos, bouw van een nieuw voetbalstadion, ontwikkeling op de Heizel, enz. (lijst niet limitatief en op te volgen)	X	X							Medium	Brussels Hoofdstedelijk Gewest	MOW, AWV, Departement Omgeving, perspective brussels	€
12	<b>Opvolgen van de uitrol van Good Move en de impact op de vervoerregio Vlaamse Rand</b> Communicatie en afstemming omtrent de plannen van het Gewestelijke Mobiliteitsplan Good Move via de tweemaandelijks overlegvergaderingen.	X	X	X						Hoog	Brussels Hoofdstedelijk Gewest	MOW, AWV, De Werkvennootschap, De Lijn	€
<b>Middellange termijn (3-6 jaar)</b>													
13	<b>Afstemming met de knooppunten en het P&amp;R-beleid binnen het Brussels Hoofdstedelijk Gewest</b> De aanleg en het beleid van de P&R's binnen het Brussels Hoofdstedelijk Gewest hebben een impact op het gemotoriseerd verkeer doorheen de Vlaamse Rand. Monitoring en afstemming zijn nodig om te stimuleren dat weggebruikers zo dicht mogelijk bij hun vertrekpunt overstappen op het openbaar vervoer en indien mogelijk als voortransport de fiets gebruiken.	X								Medium	Brussels Hoofdstedelijk Gewest	MOW, AWV, De Lijn, betrokken gemeenten	€ €
14	<b>Onderzoek naar logistieke ontsluiting via wegennet - afstemming Noordrand met het Brussels Hoofdstedelijk Gewest</b> Er dient overlegd te worden hoe de ontsluiting van de bedrijven in de noordrand van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest afgestemd kan worden op de wegencategorisering en het vrachtroutenetwerk in de Vlaamse Rand. Het is belangrijk dat deze ontsluiting zeker niet via de N21 zal verlopen.	X								Medium	MOW Vlaamse Rand	Brussels Hoofdstedelijk Gewest, AWV, Grimbergen, Vilvoorde, Machelen, TOP Noordrand (Departement Omgeving)	€ €
15	<b>Opvolgen van de dossiers en mogelijke implementatie van de kilometerheffing (Smart move) en de uitvoering de van de LEZ in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest</b> Opvolgen van de vorderingen in de dossiers en het implementeren van flankerend beleid dat noodzakelijk is om de gevolgen van een wijzigende kilometerheffing en LEZ in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest op te vangen in Vlaanderen (o.a. meer buslijnen, noodzaak combiparking, verschuiving van gemotoriseerd verkeer naar het Vlaamse wegennet in het algemeen en naar de R0 in het bijzonder).	X	X	X						Hoog	Brussels Hoofdstedelijk Gewest	MOW, AWV	€
16	<b>Opvolgen verlenging van tram MIVB van Neder-over-Heembeek naar de Ringtrambus.</b> Onderzoek naar het potentieel van een verbinding tussen deze lijnen en vervolgens hoe dit het beste kan gebeuren. Verschillende tracés zijn mogelijk, het is nog te bepalen of de aansluiting ten noorden of ten zuiden van de R0 zal zijn.	X	X							Medium	MIVB / De Lijn	MOW, AWV, Brussels Hoofdstedelijk Gewest, De Werkvennootschap, Vilvoorde	€

Verskillende beleidskeuzes die noodzakelijk zijn om het gewenste beleid binnen de Vervoerregio Vlaamse Rand te ondersteunen vallen buiten de bevoegdheid van de vervoerregio zelf. Ze zijn cruciaal voor het behalen van de gewenste doelstellingen. Rond deze punten wordt een advies ingediend en verder opgevolgd.

De focus ligt hierbij op:

- het aanvragen van voldoende budgetten voor cruciale hoekstenen van het combimobiliteitsbeleid (onder andere VOM)
- het scherpstellen van de rol van de vervoerregio in het uitvoeren van de noodzakelijk acties
- het aansturen op een permanente terugkoppeling tussen de verschillende vervoerregio's
- het adviseren over de financieringsystemen of integratie van mobiliteitssystemen
- de koppeling tussen ruimte en mobiliteit, en een positieve versterking van beide

MOW Vlaamse Rand neemt hierin de leiding en het initiatief.

	Fase	Duurzaam	Multimodaal bereikbaar	Leefbaar	Veilig	Welvarend	Belang - prioriteit	Trekker van de actie	Partner(s)	Kosteninschatting
<b>Korte termijn (&lt;3 jaar)</b>										
17	<b>Aankaarten van de noodzaak voor bijkomend VOM-budget</b> Verschillende adviezen en gesprekken zijn reeds uitgestuurd of gevoerd. Deze koers wordt verder aangehouden om het noodzakelijke VOM-budget binnen de Vlaamse Rand te verkrijgen.	X	X			X	Hoog	MOW Vlaamse Rand	MOW Vlaanderen, De Lijn	€
18	<b>Afstemmen op de omliggende regio's - advies naar Vlaanderen voor een overkoepelende aanpak</b> Het beleid tussen de verschillende vervoerregio's moet complementair zijn en daarom afgestemd worden op elkaar. Dit vraagt om een overkoepelende aanpak die gestuurd wordt vanuit MOW Vlaanderen		X				Medium	MOW Vlaamse Rand	MOW Vlaanderen	€
19	<b>Scherpstellen van de rol van de vervoerregio</b> Er dient verder uitgeklaard te worden wat de rol van de vervoerregio is inzake onderwerpen zoals het beheer van het BFF, lokale wegen met bovenlokaal belang, interregionale vrachtroutes enz. Dit gaat over het beheer, de budgetten, bevoegdheden, enz. Ook in het kader van de interlokale maaswerking is het belangrijk dat de vervoerregioraad het overzicht bewaart en bewaakt.	X	X			X	Medium	MOW Vlaamse Rand	MOW Vlaanderen, AWV, De Lijn, Provincie Vlaams-Brabant, De Werkvennootschap	€
20	<b>Uitbreiden en heroriënteren van mobiliteitsbudget &amp; fietsvergoeding</b> Advies opstellen dat vraagt om een herziening van fiscale voordelen naar het sterker promoten van duurzame mobiliteitskeuzes zoals de afbouw van salariswagens, het veralgemenen van de fietsvergoeding voor iedereen en eventueel uitbreiden naar een voetgangersvergoeding.	X	X			X	Medium	MOW Vlaamse Rand	MOW Vlaanderen	€

21	<b>Adviseren hogere overheden over een gelijke dienstverlening voor DAV/MAV met voldoende aanbod</b> Advies opstellen dat pleit voor het behouden van minstens de huidige dienstverlening binnen de DAV/MAV alvorens deze ingekanteld kan worden binnen de gehele aanpak van vervoer op maat met bijhorende mobiliteitscentrale.	X	X	X				X	Medium	MOW Vlaamse Rand	Betrokken gemeenten, Provincie Vlaams-Brabant, Eigen Thuis vzw	€
22	<b>Adviseren van hogere overheden omtrent het vereenvoudigen van subsidiewerking rond fiets en Hoppin</b> Advies opstellen dat vraagt om een herziening van de subsidiewerking die leidt tot het werkelijk uitbouwen van fiets- en Hoppininfrastructuur binnen redelijke termijnen (timing van subsidie, onderdelen die in aanmerkingen komen voor de subsidie)	X	X						Medium	MOW Vlaamse Rand	MOW Vlaanderen, AWV Vlaamse Rand, Provincie Vlaams-Brabant	€
23	<b>Adviseren van ruimtelijke projecten met een grote mobiliteitsimpact</b> Adviseren van ruimtelijke projecten met een grote mobiliteitsimpact. Dit gebeurt nu al via adviesverlening op MER's, MOBER's, OVA's, enz. Er moet gedetecteerd worden welke grootschalige en strategische ruimtelijke projecten (zowel binnen de vervoerregio Vlaamse Rand als in de omliggende vervoerregio's en gewesten) een belangrijke impact kunnen hebben op de mobiliteit in de VVR Vlaamse Rand. Deze projecten worden van nabij verder opgevolgd en voorgelegd aan de vervoerregioraad.	X	X					X	Medium	MOW Vlaamse Rand	Departement Omgeving, Provincie Vlaams-Brabant, AWV, De Lijn, De Vlaamse Waterweg, De Werkvennootschap, Brussels Hoofdstedelijk Gewest	€
24	<b>Afstemmen met ruimtelijk beleid</b> Terugkoppelen met ruimtelijke beleidsmakers op basis van het bestendigde mobiliteitsbeleid en de mogelijke versterkte samenhang met het ruimtelijke beleid. De mobiliteitsvisie zal als basis dienen bij de mobiliteitsadvisering bij ruimtelijke beleidsplannen.	X	X					X	Medium	MOW Vlaamse Rand	Departement Omgeving, Provincie Vlaams-Brabant, AWV, De Lijn, De Vlaamse Waterweg, De Werkvennootschap, Brussels Hoofdstedelijk Gewest	€
25	<b>Opmaak van raamcontract/aankoopcentrale voor voorzieningen bij Hoppinpunten</b> Vanuit de Vlaamse overheid moet gewerkt worden aan een raamcontract/aankoopcentrale voor de aankoop van voorzieningen bij Hoppinpunten zoals fietsenstallingen, overkappingen, enz.	X	X						Laag	MOW Vlaanderen	NMBS, De Lijn, AWV	€
26	<b>Gemeenschappelijke basisdocumentatie &amp; basiseisen voor bijkomende deelsystemen</b> Er moet vanuit de Vlaamse overheid gewerkt worden aan een duidelijk kader met basisdocumentatie & basiseisen omtrent het voorzien van bijkomende deelsystemen zoals , steps, deelfietsen (back-to-many). Dit vormt een houvast voor gemeenten bij aanvragen voor de aanvragen voor exploitatie van bijkomende deelsystemen.	X	X						Laag	MOW Vlaanderen	NMBS, De Lijn, AWV	€
27	<b>Adviseren van de nieuwe multimodale ontwikkelingen ter hoogte van researchpark Zellik (Green Energy Park)</b> Adviseren van het multimodaal ontsluiten van de site: linken met WADR, FRO, ringtrambus en trein. Het inpassen van deze nieuwe ontwikkeling binnen het regionaal mobiliteitsplan wordt bekeken of onderzocht.	X	X						Medium	MOW Vlaanderen	De Werkvennootschap, NMBS, De Lijn, AWV, (Departement Omgeving)	€
<b>Middellange termijn (3-6 jaar)</b>												
28	<b>Adviseren hogere overheden rond kilometerheffing en de wisselwerking met het vrachtroutenetwerk</b> Advies over al dan niet implementeren van een Vlaamse kilometerheffing (zowel personenwagens als vrachtverkeer), aanvullend of in samenhang met een potentiële heffing in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest . Het advies vanuit de vervoerregioraad wordt gebaseerd op onderzoek uitgevoerd voor heel Vlaanderen.	X	X	X				X	Hoog	MOW Vlaamse Rand	AWV	€

# M1

## Uitvoeren van grootschalige multimodale projecten

De regio wordt gekenmerkt door enkele grote uitdagingen die zich vertalen in grootschalige projecten. Het vraagstuk van het project vertrekt vaak vanuit één modaliteit of objectief, maar door de aard van de opdracht kan alleen een robuuste oplossing gevonden worden in het multimodaal en integraal aanpakken van het project.

We streven hierbij naar:

- een doorgedreven multimodale aanpak waarbij er zowel maatregelen voor de hoofdwegen, het onderliggend wegennet, de fietspaden, het openbaar vervoer en de ontwikkeling van Hoppinpunten genomen worden
- integrale aanpak waarbij er ook aandacht is voor de leefbaarheid in de woonkernen, milieu- en klimaatrobustheid van het project
- sterke samenwerking tussen stakeholders en betrokkenheid van de bevolking

Tot heden neemt de Werkvennootschap de leiding in deze grootschalige multimodale projecten. Alle overige leden van team MOW en de omliggende gemeentes worden nauw betrokken in het project.

	Fase	Duurzaam	Multimodaal bereikbaar	Leefbaar	Veilig	Welvarend	Belang - prioriteit	Trekker van de actie	Partner(s)	Kosteninschatting
<b>Middellange termijn (3-6 jaar)</b>										
29	<b>Heraanleg R0 Noord</b> Uitvoeren van de heraanleg van R0 Noord. Dit project omvat de ruimtelijke herinrichting van het noordelijke deel van de Ring rond Brussel (R0). Het wil de infrastructuur leesbaarder, logischer en veiliger maken, inclusief herinrichting op- en afritten, heropwaardering van aansluitend onderliggend wegennet en verbeteren leefbaarheid in woonkernen.	A	X	X	X		Hoog	De Werkvennootschap	MOW, AWV, Brussels Hoofdstedelijk Gewest, De Lijn, betrokken gemeenten, Waals Gewest, Departement Omgeving	€ € € €
30	<b>Heraanleg R0 West</b> Studie van de heraanleg van R0 West in functie een verbeterde verkeersveiligheid, doorstroming en leefbaarheid van de omliggende gemeenten.	Q	X		X		Hoog	De Werkvennootschap	MOW, AWV, Brussels Hoofdstedelijk Gewest, De Lijn, betrokken gemeenten, Departement Omgeving	€ € € €
<b>Lange termijn (&gt;6 jaar)</b>										
31	<b>Heraanleg van A8 tussen R0 en kanaal Brussel-Charleroi</b> Uitvoeren van de herinrichting met als basisuitgangspunt de omgevorming naar een hoofdweg en de ondertunneling van de A8, inclusief het verbeteren van de omliggende fietsinfrastructuur en onderliggend wegennet en verbeterde aansluiting op R0 en westelijke oever van het kanaal Brussel-Charleroi.	A	X	X	X	X	Hoog	De Werkvennootschap	MOW, AWV, De Lijn, Halle, Beersel, Brussels Hoofdstedelijk Gewest, Waals Gewest, Departement Omgeving	€ € € €



Verschillende assen kennen hun kracht in het kwalitatief multimodaal aanbod op regionaal niveau. Vaak zijn meerdere modaliteiten op deze assen zijn geselecteerd binnen een hoge kwaliteitscategorie.

We streven hierbij naar:

- het implementeren van een multimodale aanpak waarbij er een oplossing wordt gecreëerd voor een verbetering van de hoofdmodaliteiten op het segment (bijv. HOV of regionaal verkeer), in combinatie met de aanvullende modaliteiten (bijv. fiets)
- de hoogste kwaliteit voor het openbaar vervoer door maatregelen die een goede betrouwbaarheid (stiptheid) en doorstromingsnelheid voor het HOV vervoer op deze as garanderen. Daarbij wordt een hoogkwalitatief openbaarvervoersaanbod gekenmerkt door een hoge frequentie, hoge amplitude en hoog rijcomfort
- in de gewenste verbetering moet de samenhang vooropgesteld worden zoals de uitbouw van Hoppinpunten langsheen de as en de aantakking van andere netwerken (dwars) op deze as
- een integrale aanpak waarbij er ook aandacht is voor de verkeersveiligheid, leefbaarheid en milieu- en klimaatrobustheid van het project
- slim omspringen met de (beperkte) beschikbare ruimte.
- het project wordt aangepakt als een gehele ruimte van start tot einde

Afhankelijk van de hoofdmodaliteit ligt de leiding van het project bij AWV of De Lijn. Alle overige leden van team MOW en de omliggende gemeentes worden betrokken in het project.

	Fase	Duurzaam	Multimodaal bereikbaar	Leefbaar	Veilig	Welvarend	Belang - prioriteit	Trekker van de actie	Partner(s)	Kosteninschatting
<b>Korte termijn (&lt;3 jaar)</b>										
32	Onderzoek multimodale as N5 - inclusief nieuwe HOV-as, realisatie interlokale weg, uitbouw F206 en Hoppinpunten	X	X				Hoog	MOW Vlaamse Rand	MOW, AWV, TEC, MIVB, Brussel Mobiliteit, Sint-Genesius-Rode, Waterloo, Ukkel, Linkebeek, Waals gewest, Provincie Vlaams-Brabant	€ €
<b>Middellange termijn (3-6 jaar)</b>										
33	Bouwen van een multimodale as langsheen de A12 (deel Vlaanderen) als Vlaamse hoofdweg met parallel een sneltram, fietssnelweg en Hoppinpunten	X	X			X	Hoog	De Werkvennootschap	MOW, De Lijn, AWV, Grimbergen, Meise, Londerzeel, Brussels Hoofdstedelijk Gewest, VVR Mechelen, Willebroek	€ €

Timing afhankelijk van de resultaten prioritering HOV-assen

34	Onderzoek multimodale as N6 - inclusief nieuwe HOV-as, realisatie interlokale weg, uitbouw BFF en Hoppinpunten	X	X				Hoog	De Lijn	MOW, AWV, MIVB, Brussel Mobiliteit, Halle, Sint-Pieters-Leeuw, Anderlecht, Beersel, Provincie Vlaams-Brabant	€ €
35	Onderzoek multimodale as N8 - inclusief nieuwe HOV-as, realisatie regionale weg, uitbouw BFF en Hoppinpunten	X	X				Hoog	De Lijn	MOW, De Werkvennootschap, AWV, MIVB, Brussel Mobiliteit, Ninove, Roosdaal, Ternat, Lennik, Dilbeek, Vervoerregio Aalst, Provincie Vlaams-Brabant	€ €
36	Onderzoek multimodale as N9 - inclusief nieuwe HOV-as, realisatie interlokale weg en uitbouw F211-F212, BFF en Hoppinpunten	X	X				Hoog	De Lijn	MOW, De Werkvennootschap, AWV, MIVB, Brussel Mobiliteit, Asse, Affligem, Aalst, Vervoerregio Aalst, Provincie Vlaams-Brabant	€ €
37	Onderzoek multimodale as N21 - inclusief nieuwe HOV-as, realisatie regionale weg, uitbouw BFF en Hoppinpunten	X	X				Hoog	De Lijn	MOW, De Werkvennootschap, AWV, MIVB, Brussel Mobiliteit, Haacht, Kampenhout, Steenokkerzeel, Machelen, Vervoerregio Leuven, Provincie Vlaams-Brabant	€ €
38	Onderzoek multimodale as N2 - inclusief nieuwe HOV-as, realisatie interlokale weg, uitbouw BFF en Hoppinpunten	X	X				Hoog	De Lijn	MOW, De Werkvennootschap, AWV, MIVB, Brussel Mobiliteit, Kortenberg, Zaventem, Kraainem, VVR Leuven, Herent, Provincie Vlaams-Brabant	€ €

## Fietssnelwegen begeleiden fietsers naar de grootste steden, kernen en economische poorten binnen en buiten de regio

Binnen deze fiche streven we naar de verdere uitbouw van het netwerk van fietssnelwegen op een veilige en kwalitatieve manier. Voor de reeds besliste en gekozen fietssnelwegen starten we trajectstudies op. Voor de bijkomende verbindingen in het netwerk van fietssnelwegen tussen de belangrijkste attractiepolen worden haalbaarheids- en conceptstudies opgestart.

We streven hierbij naar:

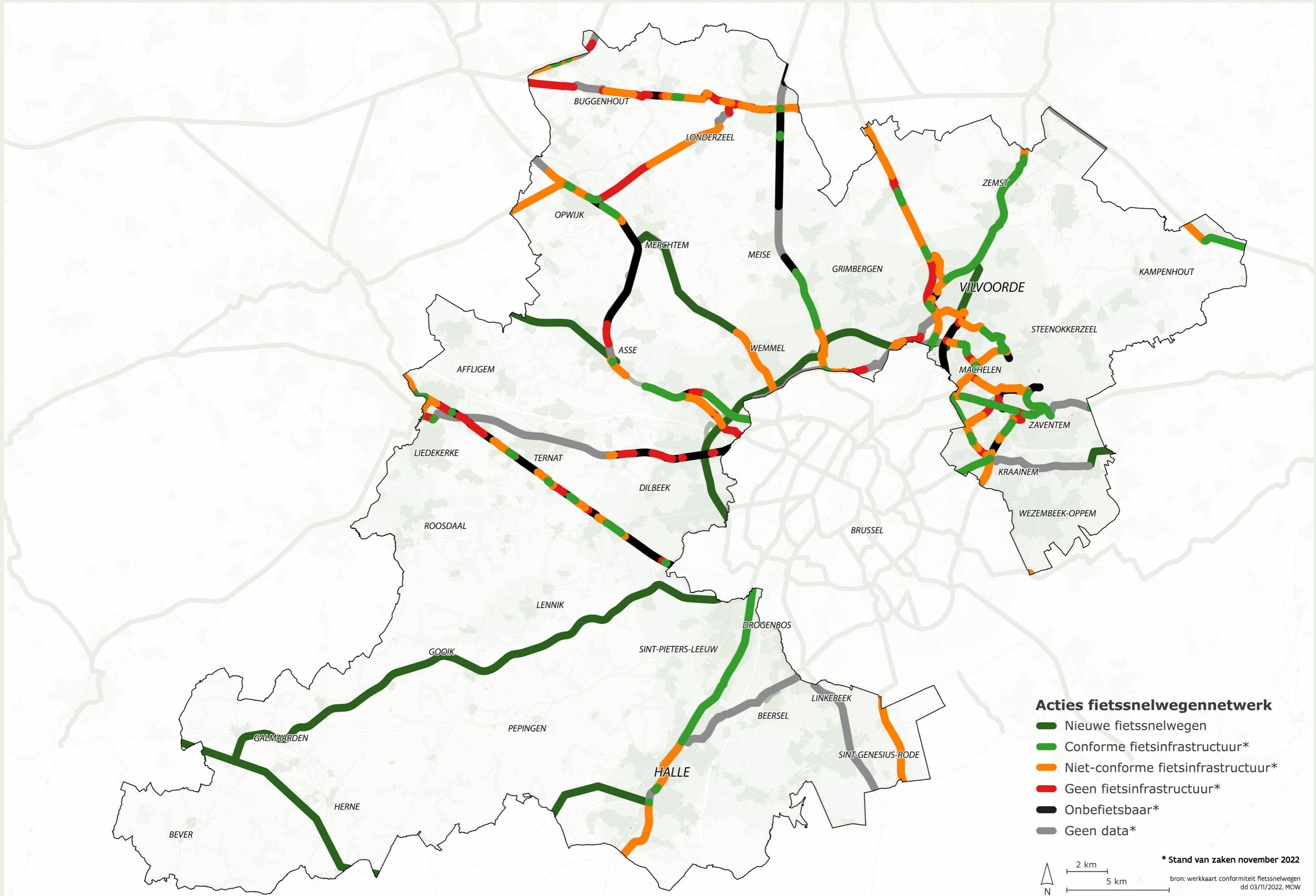
- het uitvoeren van verkeersveilige fietsinfrastructuur met specifieke aandacht voor missing links of zwakke schakels in het netwerk, kruisingen met en langsheen drukke verkeersaders en ter hoogte van de aansluitingen met de (boven)lokale fietsroutes
- een kwalitatief aanbod van non-stop verbindingen op lange afstand: voldoende breedte, ongelijkgrondse kruisingen, hoog rijcomfort enz.
- een ruimtelijke integratie in de woonomgeving en natuur

MOW Vlaamse Rand volgt de algemene voortgang en samenhang op van de uitbouw van het netwerk van fietssnelwegen. De prioritering gebeurt in samenspraak met de partners. Het opstarten van een trajectstudie kan bij verschillende partners liggen zoals de betrokken gemeentes zelf, AWV, De Vlaamse Waterweg of de Werkvennootschap, al dan niet in samenwerking met de provincie Vlaams-Brabant.

	Fase	Duurzaam	Multimodaal bereikbaar	Leefbaar	Veilig	Welvarend	Belang - prioriteit	Trekker van de actie	Partner(s)	Kosteninschatting
<b>Korte termijn (&lt;3 jaar)</b>										
39		X	X		X		Hoog	MOW Vlaamse Rand	MOW Vlaanderen, Infrabel, De Vlaamse Waterweg, AWV, De Werkvennootschap, Provincie Vlaams-Brabant, Beliris, betrokken gemeenten	€ €
<b>Uitbouwen van Fietssnelwegen binnen Vlaanderen</b>										
Opstarten van overleg omtrent de coördinatie van de prioritering en realisatie van het fietssnelwegennetwerk met aansluitend aanleg van nog niet gerealiseerde trajecten, inclusief de realisatie van conflictvrije kruisingen met spoorwegen, waterwegen en verkeersassen.										
40		X	X		X		Medium	Provincie Vlaams-Brabant	AWV, MOW Vlaanderen, Infrabel, Galmaarden, Gooik, Lennik, Sint-Pieters-Leeuw, Brussels Hoofdstedelijk Gewest, Beliris	€ €
<b>Onderzoeken van de selectie als fietssnelweg en de vooropgestelde route Pajostrade/Vollegaasroute als verbinding tussen Galmaarden station, Gooik, Leerbeek stelpplaats, Lennik en Brussel</b>										
Opstarten van een samenwerking tussen de provincie, de verschillende gemeenten en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Binnen deze samenwerking moet de haalbaarheid van de uitbouw als fietssnelweg en de vooropgestelde route onderzocht worden.										
41		X	X		X		Medium	De Werkvennootschap	AWV, MOW Vlaanderen, Zaventem, Kortenberg, Bertem, Kraainem, Brussels Hoofdstedelijk Gewest, VVR Leuven	€ €
<b>Tracéverlenging F203 langs de E40</b>										
Realisatie van een nieuwe fietssnelweg, volgend op de reeds uitgevoerd en lopende studies, in samenwerking met de vervoerregio Leuven.										

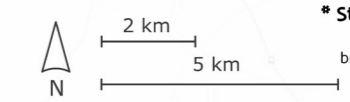
### Middellange termijn (3-6 jaar)

42		X	X		X		Medium	Waals Gewest	AWV, MOW Vlaanderen, Edingen, Halle, Pepingen, Herne, Galmaarden, VVR Vlaamse Ardennen, Provincie Vlaams-Brabant	€
<b>Onderzoeken van bijkomende fietssnelweg tussen Pajottenland - Edingen - Halle</b>										
Opstarten van overleg en een haalbaarheidsstudie naar de potentie en de implementatie van een nieuwe fietssnelweg, in nauwe samenwerking met Wallonië.										
43		X	X		X		Medium	MOW Vlaamse Rand	AWV, MOW Vlaanderen, Merchtem, Wemmel, DWV, Provincie Vlaams-Brabant, Beliris	€ €
<b>Onderzoeken van bijkomende fietssnelweg tussen Merchtem en Wemmel</b>										
Opstarten van een haalbaarheidsstudie naar de potentie van de verlenging van F213 tussen Merchtem en Wemmel, inclusief de uitvoering ter hoogte van de kernen en de tracébevestiging.										
44		X	X		X		Medium	Provincie Vlaams-Brabant	AWV, MOW Vlaanderen, VVR Aalst, Asse, Affligem	€
<b>Onderzoeken van verlenging fietssnelweg F220 tussen Asse en Aalst</b>										
Opstarten van een haalbaarheidsstudie naar de potentie en de implementatie van een nieuwe fietssnelweg, in samenwerking met VVR Aalst										
45		X	X		X		Medium	Provincie Vlaams-Brabant	AWV, MOW Vlaanderen, Vilvoorde	€ €
<b>Onderzoeken van de doortrekking van de F215 tot aan de F1</b>										
Opstarten van een haalbaarheidsstudie naar de potentie en de implementatie van een ontbrekende schakel in het fietssnelwegennetwerk										



**Acties fietsnelwegennetwerk**

- Nieuwe fietsnelwegen
- Conforme fietsinfrastructuur\*
- Niet-conforme fietsinfrastructuur\*
- Geen fietsinfrastructuur\*
- Onbefeetsbaar\*
- Geen data\*



\* Stand van zaken november 2022

bron: werkkaart conformiteit fietsnelwegen dd 03/11/2022, MOW

## Bovenlokale functionele fietsroutes verbinden kernen met elkaar en brengen fietsers naar grote en kleine attractiepolen en voorzieningen

Aanvullend op de fiche F01 (fietsnelwegen) wordt ingezet op de verdere uitbouw van het bovenlokale functionele fietsroutenetwerk. Het gaat hier zowel om de uitvoering van reeds gekende BFF-routes alsook het verfijnen van het BFF-netwerk met bijkomende linken ter verfijning van het netwerk

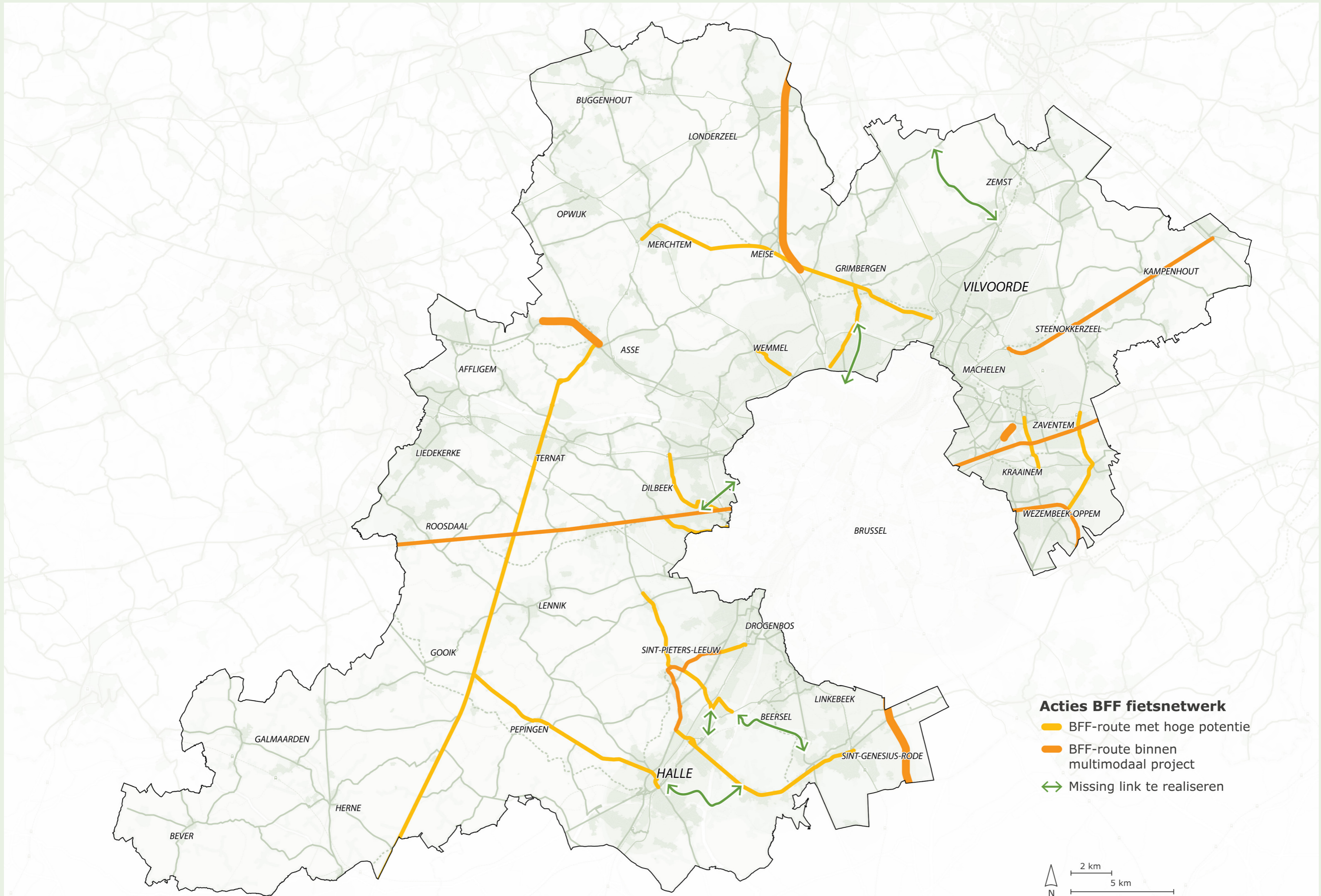
We streven hierbij naar:

- uitvoeren van verkeersveilige fietsinfrastructuur, in het bijzonder in kernen en druk befietste routes tussen kernen en attractiepolen
- kwalitatief aanbod van fietsinfrastructuur: voldoende breedte, hoog rijcomfort, goede leesbaarheid, enz. volgend op de bepalingen uit het fietsvademeccum
- versneld uitrollen van de segmenten die een missing link vormen in het netwerk, segmenten met een hogere potentie of die bijdragen aan een maasverkleining in het aanbod van kwalitatieve fietsinfrastructuur
- afwegen van de meest wenselijke locatie van het BFF: langsheen de verkeersas of net parallel de meer verkeersluwe, maar aangename route

De vervoerregio bepaalt onder coördinatie van MOW Vlaamse Rand de prioritering van de uitbouw van de verschillende BFF-routes. De gemeentes nemen de leiding voor het uitbouwen van het BFF-netwerk binnen hun gemeente.

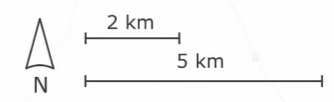
	Fase	Duurzaam	Multimodaal bereikbaar	Leefbaar	Veilig	Welvarend	Belang - prioriteit	Trekker van de actie	Partner(s)	Kosteninschatting
<b>Korte termijn (&lt;3 jaar)</b>										
46	<b>Uitbouwen van het BFF</b> Onderzoek welke trajecten in het BFF prioriteit krijgen (op basis van monitoring huidige toestand). Vervolgens wordt door de gemeentes de aanleg van de ontbrekende trajecten en het beveiligen van onveilige fietsoversteken opgestart.		X	X	X		Hoog	MOW Vlaamse Rand	Gemeenten, AWV, De Lijn, Provincie Vlaams-Brabant, buurgemeenten	€
47	<b>Onderzoek naar bijkomende link in het BFF - Wezembeek-Oppem - Brussel van het BFF</b> Tussen Wezembeek-Oppem en Brussel onderzoekt De Werkvennootschap de aanleg van een fietsweg. De fietsweg verbindt Brussel met fietssnelweg F29 (Tervuren-Leuven). Het voorkeustraject loopt langs tramlijn 39 en geeft aansluiting op de groene wandeling rond Brussel. Deze studie bevindt zich momenteel in de tweede fase, de projectfase. De startnota met bijhorend tracé van de fietsweg werd in een eerste fase goedgekeurd in de collegezitting van 2 maart 2023 en bepaalt dat de fietsweg langs bestaande wegenis loopt vanaf de Elisabethlaan tot aan de Krommestraat. Er zal ook onderzocht worden of deze fietsverbinding opgenomen kan worden in het BFF.		X	X	X		Medium	De Werkvennootschap	Wezembeek-Oppem, Kraainem, MOW, AWV, MIVB, Brussel Mobiliteit, Provincie Vlaams-Brabant	€ €

<b>Middellange termijn (3-6 jaar)</b>										
48	<b>Onderzoeken bijkomende link in het BFF Beersel/Huizingen - Alseberg</b> Onderzoek naar de noodzaak en mogelijkheid van bijkomende link in het BFF tussen de kernen in kwestie.		X	X	X		Laag	Beersel	MOW, Provincie Vlaams-Brabant, AWV, De Lijn	€
49	<b>Onderzoeken bijkomende link in het BFF Halle - Dworp</b> Onderzoek naar de noodzaak en mogelijkheid van bijkomende link in het BFF tussen de kernen in kwestie.		X	X	X		Laag	Beersel, Halle	MOW, Provincie Vlaams-Brabant, AWV, De Lijn	€
50	<b>Onderzoeken bijkomende link in het BFF Dilbeek - Potaarde</b> Onderzoek naar de noodzaak en mogelijkheid van bijkomende link in het BFF tussen de kernen in kwestie.		X	X	X		Laag	Dilbeek	MOW, Provincie Vlaams-Brabant, AWV, De Lijn	€
51	<b>Onderzoeken bijkomende link in het BFF Grimbergen - Mutsaard</b> Onderzoek naar de noodzaak en mogelijkheid van bijkomende link in het BFF tussen de kernen in kwestie.		X	X	X		Laag	Grimbergen	MOW, Provincie Vlaams-Brabant, AWV, De Lijn	€
52	<b>Onderzoeken bijkomende link in het BFF Zemst Laar - Eppegem Station</b> Onderzoek naar de noodzaak en mogelijkheid van bijkomende link in het BFF tussen de kernen in kwestie.		X	X	X		Laag	Zemst	MOW, Provincie Vlaams-Brabant, AWV, De Lijn	€
53	<b>Onderzoeken bijkomende linken in het BFF Missing links Vilvoorde</b> Onderzoek naar de noodzaak en mogelijkheid van bijkomende linken in het BFF tussen en binnen de kernen in kwestie, in het kader van de optimalisering van het netwerk en maasverkleining in het BFF.		X	X	X		Medium	Vilvoorde	MOW, Provincie Vlaams-Brabant, AWV, De Lijn, Grimbergen	€
54	<b>Onderzoeken bijkomende link ter ontsluiting van het Tollembeek station</b> Onderzoek naar de noodzaak en mogelijkheid van bijkomende link in het BFF ter ontsluiting van het station van Tollembeek met het BFF ten noorden en ten zuiden.		X	X			Medium	Galmaarden	MOW, Provincie Vlaams-Brabant, AWV, De Lijn, NMBS	€



**Acties BFF fietsnetwerk**

- BFF-route met hoge potentie
- BFF-route binnen multimodaal project
- ↔ Missing link te realiseren





## Uitbouwen van hoogwaardig openbaarvervoersnetwerk

Het hoogwaardig openbaarvervoersnetwerk bestaat uit de uitvoering en exploitatie van reeds gekende tramprojecten enerzijds en het onderzoek naar de uitbouw van HOV-assen anderzijds. Deze fiche werkt aanvullend op M02 Uitvoeren van strategische multimodale projecten.

We streven hierbij naar:

- het creëren van een hoogkwalitatief openbaarvervoersaanbod dat gekenmerkt wordt door een hoge frequentie, hoge amplitude en een hoog rijcomfort
- slimme en multimodale verknoping van deze tramprojecten of HOV-assen ter stimulatie van het combimobiliteitsbeleid
- maatregelen ter garantie van een goede betrouwbaarheid (stiptheid) en doorstromingsnelheid
- uitbouwen van voldoende kwalitatieve halte-infrastructuur in kader van toegankelijkheid, aanbod zoals parkeermogelijkheden voor fiets en ticketing, etc. Sommige haltes zijn geselecteerd als Hoppinpunt (zie H01)

De Lijn en/of De Werkvennootschap neemt de leiding in het uitbouwen van deze OV-projecten.

### Middellange termijn (3-6 jaar)

58	<b>Bouwen van luchthaventram</b> Het realiseren van een 'luchthaventram' langs de A201, waarbij er verder verknoot wordt met het metro-netwerk van MIVB.		X	X		X	Hoog	De Werkvennootschap	MOW, AWW, De Lijn, Brussels Airport Company, MIVB, Brussels Hoofdstedelijk Gewest, Zaventem, Machelen	€ € € €
----	---	--	---	---	--	---	------	---------------------	---	------------

### Lange termijn (>6 jaar)

59	<b>Bestuderen van de mogelijkheid tot opwaarderen van Ringtrambus naar ringtram</b> Buslijn 820 is de eerste trambuslijn in de Vlaamse Rand, waarbij in het plan is voorzien om deze lijn op lange termijn uit te voeren als een volwaardige tramlijn. Hierbij wordt de aansluiting van de ringtram op het tramnetwerk van de MIVB onderzocht.		X				Laag	De Lijn	MOW, AWW, De Lijn, Grimbergen, Vilvoorde, Machelen, Zaventem, Brussels Hoofdstedelijk Gewest, MIVB	€ €
----	---	--	---	--	--	--	------	---------	--	-----

	Fase	Duurzaam	Multimodaal bereikbaar	Leefbaar	Veilig	Welvaarend	Belang - prioriteit	Trekker van de actie	Partner(s)	Kosteninschatting
<b>Korte termijn (&lt;3 jaar)</b>										
55	<b>Onderzoek prioritering &amp; aanpak HOV-assen</b> Screening van de HOV-assen om prioriteit hierin te bepalen welke als eerste opgestart worden.						Hoog	De Lijn	MOW Vlaamse Rand, AWW, Provincie Vlaams-Brabant, overige VVR's, Departement Omgeving	€ €
56	<b>Verlengen van Ringtrambus van Brussels Airport naar Tervuren</b> Tracéonderzoek naar verlenging van de Ringtrambus naar het oosten met een rechtstreekse verbinding tussen Brussels Airport Zaventem en Tervuren. De routekeuze is sterk verbonden met de mogelijkheid om infrastructuur te combineren met het netwerk van MIVB en de interactie met de aanwezige groene gebieden.		X	X		X	Medium	De Lijn	AWV, NMBS, De Werkvennootschap, Departement Omgeving, MIVB, Brussel Mobiliteit, Zaventem, Kraainem, Wezembeek-Oppeem, Tervuren, VVR Leuven	€ €
57	<b>Verlengen van Ringtrambus vanuit Jette aan westzijde van de R0</b> Tracéonderzoek naar verlenging van de Ringtrambus als snelbus vanaf het ziekenhuis in Jette langs de westzijde tot aan Dilbeek, en mogelijks tot aan Sint-Pieters-Leeuw en Drogenbos. De routekeuze, het aantal haltes en het eindpunt is sterk verbonden met de mogelijkheid om infrastructuur te combineren met het netwerk van MIVB, NMBS en de beschikbare infrastructuur op en rond de R0.		X	X		X	Medium	De Lijn	AWV, NMBS, De Werkvennootschap, Departement Omgeving, MIVB, Brussel Mobiliteit, Wemmel, Asse, Dilbeek, Sint-Pieters-Leeuw, Drogenbos, Beersel, Anderlecht, Ukkel, De Werkvennootschap	€ €



## Versterken van kernnetlijnen en aanvullend netwerk waar nodig

Aanvullend op het hoogwaardig OV-aanbod wordt ingezet op een solide basis van het OV binnen de rest van de regio. Hierbij wordt als eerste gefocust op de uitrol van het gekende plan van basisbereikbaarheid 2022. Deze zal gefaseerd geïmplementeerd worden. Nadien kan op verschillende assen een verbetering doorgevoerd worden.

We streven hierbij naar:

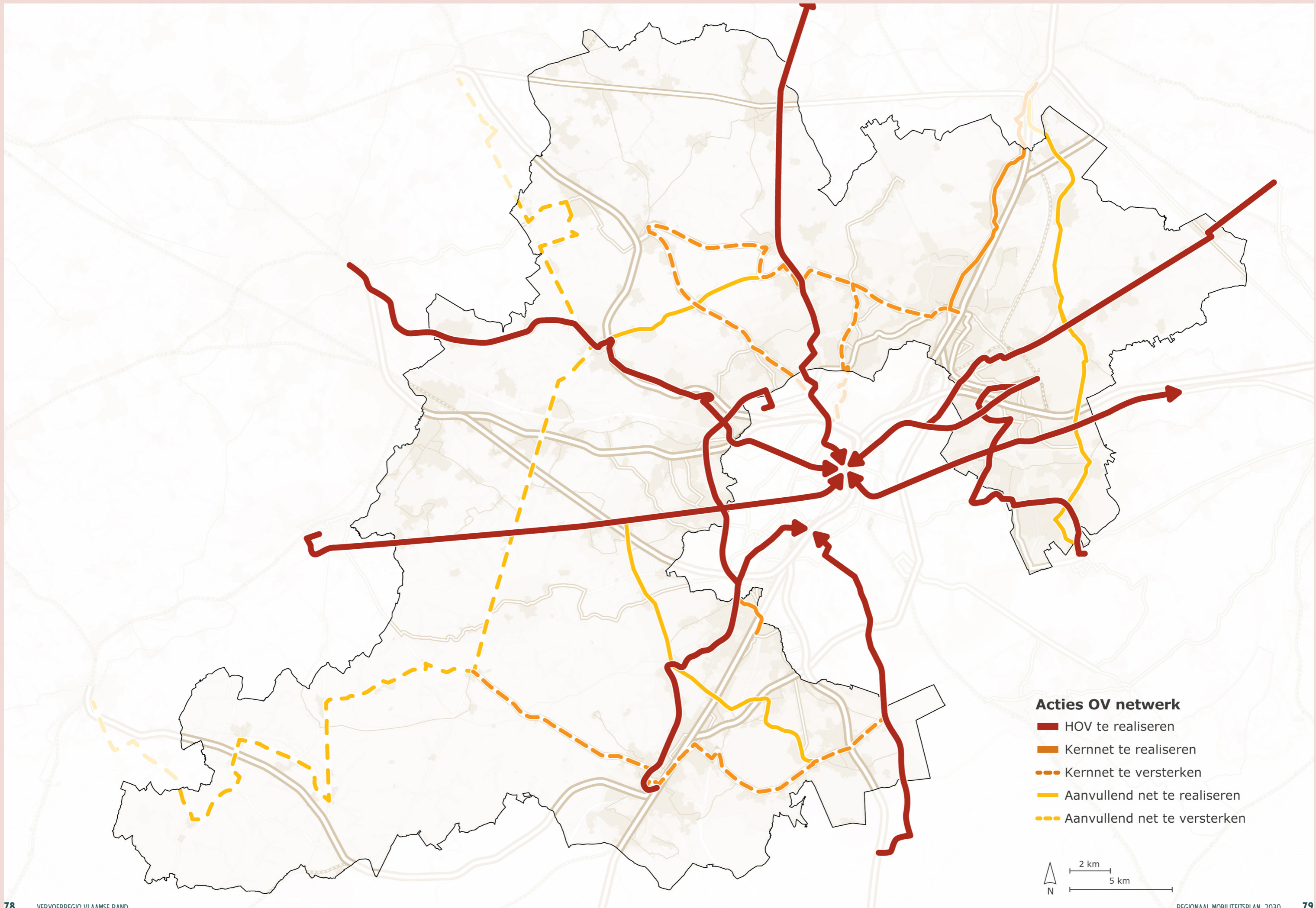
- het verbeteren van de doorstroming voor het kernnetwerk en het aanvullend net ter garanderen van de betrouwbaarheid en stiptheid van het aanbod
- het introduceren van een hogere frequentie of een regulier OV-aanbod ter ondersteuning van de groeiende potentie van een lijn. Dit resulteert in een kwaliteitsprong langsheen de lijn
- het uitbouwen van voldoende kwalitatieve halte-infrastructuur in kader van toegankelijkheid, zichtbaarheid, parkeermogelijkheden voor fiets, ticketing, etc. Sommige haltes zijn geselecteerd als Hoppinpunt (zie H01).
- het oplossen van huidige en eventuele toekomstige capaciteitsproblemen door het garanderen van voldoende aanbod

Aanpassingen in het reguliere aanbod kunnen slechts doorgevoerd worden indien altijd een openbaarvervoersaanbod gegarandeerd wordt voor de woongebieden binnen de regio. Dit hangt bijgevolg af van de gefaseerde uitrol van het basisbereikbaarheidsplan.

De Lijn neemt de leiding in het uitbouwen van dit aanbod.

		Fase	Duurzaam	Multimodaal bereikbaar	Leefbaar	Veilig	Welvarend	Belang - prioriteit	Trekker van de actie	Partner(s)	Kosteninschatting
<b>Korte termijn (&lt;3 jaar)</b>											
60	<b>Gefaseerde uitrol basisbereikbaarheid 2022</b> Vanaf januari 2023 start een gefaseerde of progressieve uitrol van het netwerk basisbereikbaarheid, waarbij op een gestage manier de wijzigingen in het gehele vervoernet vraaggestuurd uitgerold zullen worden.		X	X				Hoog	De Lijn	MOW, AWW, alle gemeenten	€
61	<b>Capaciteitsproblemen van het leerlingvervoer oplossen</b> Er wordt een sterke groei verwacht van leerlingen in het secundair onderwijs. Als gevolg daarvan zal De Lijn met nog grotere capaciteitsproblemen kampen. Dit heeft daarom een apart actiepoint nodig waarbij er gekeken wordt naar de opvolging van leerlingvervoer en een eis voor bijkomende middelen.		X	X	X	X		Hoog	De Lijn	MOW, Betrokken gemeenten	€
62	<b>Verbetering van doorstroming op het Kernnet &amp; aanvullend net</b> Verbeteren van commerciële snelheid, betrouwbaarheid en efficiëntie door onderzoek naar de noodzaak van busbanen, voorrang of herinrichting van kruispunten.		X	X				Hoog	De Lijn	MOW, AWW, betrokken gemeenten	€ €
63	<b>Onderzoek bijsturing of optimalisatie van kernnet en aanvullend net langs HOV-assen</b> Het gaat hierbij over het evalueren van de bereikbaarheid van de gebieden waar door de invoering van een HOV-lijn de openbaar vervoersbediening zal wijzigen en indien nodig het kernnet of aanvullend net aan te passen.		X	X				Medium	De Lijn	MOW, AWW, betrokken gemeenten	€

<b>Middellange termijn (3-6 jaar)</b>												
64	<b>Onderzoek OV-bediening Kernnet - Driefonteinenbrug opnemen in OV-net</b> Opstarten van de studie die onderzoekt of een verbinding over de nieuwe Drie Fonteinenbrug opgenomen kan worden in het OV-net.		X	X					Medium	De Lijn	MOW, AWW, Sint-Pieters-Leeuw, Drogenbos	€
65	<b>Versterken kernnet - Merchtem-Wemmel-Brussel</b> Opstarten van de haalbaarheidsstudie naar de potentie en de implementatie van een versterkte kernnet-verbinding tussen de kernen in kwestie. Een samenwerking met het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en de MIVB wordt daarbij essentieel.		X	X					Medium	De Lijn	MOW, AWW, Merchtem, Wemmel, Brussels Hoofdstedelijk Gewest, MIVB	€
66	<b>Versterken kernnet - Merchtem-Meise-Grimbergen-Vilvoorde</b> Opstarten van de haalbaarheidsstudie naar de potentie en de implementatie van een versterkte kernnet-verbinding tussen de kernen in kwestie.		X	X					Medium	De Lijn	MOW, AWW, Merchtem, Meise, Grimbergen, Vilvoorde	€
67	<b>Versterken kernnet - Leerbeek-Halle-Sint-Genesius-Rode</b> Opstarten van de haalbaarheidsstudie naar de potentie en de implementatie van een versterkte kernnet-verbinding tussen de kernen in kwestie.		X	X					Medium	De Lijn	MOW, AWW, Leerbeek, Halle, Sint-Genesius, Rode	€
68	<b>Introductie kernnet - N1 tussen Vilvoorde &amp; Mechelen</b> Opstarten van de haalbaarheidsstudie naar de potentie en de implementatie van een nieuwe kernnet-verbinding tussen de kernen in kwestie. Een samenwerking met de vervoerregio Mechelen wordt daarbij essentieel.		X	X					Medium	De Lijn	MOW, AWW, Vilvoorde, Zemst, Mechelen, VVR Mechelen	€
69	<b>Introductie aanvullend net - Tangentiële lijn vanaf Tervuren, over N227 tot aan Hofstade via Wezembeek-Oppem, Sterrebeek, Nossegem, Steenokkerzeel en Perk</b> Opstarten van de haalbaarheidsstudie naar de potentie en de implementatie van een nieuwe verbinding binnen het aanvullend net tussen de kernen in kwestie. Het is belangrijk om hierbij te bekijken of er nog bijkomende aanpassingen nodig zijn aan de N227. Dit wordt ook gekoppeld aan een studie naar Hoppinpunt Sport Vlaanderen.		X	X					Medium	De Lijn	MOW, AWW, Tervuren, Zemst, Wezembeek-Oppem, Zaventem, Steenokkerzeel	€
70	<b>Introductie aanvullend net - Leerbeek - Lennik - Asse via N285 en Hoppin Eizeringen</b> Opstarten van de haalbaarheidsstudie naar de potentie en de implementatie van een nieuwe verbinding binnen het aanvullend net tussen de kernen in kwestie via de N285 - te bekijken in relatie met de overige buslijnen en het Hoppinpunt Eizeringen		X	X					Medium	De Lijn	MOW, AWW, Gooik, Lennik, Ternat, Asse	€
71	<b>Introductie aanvullend net Dilbeek-Sint-Pieters-Leeuw</b> Opstarten van de haalbaarheidsstudie naar de potentie en de implementatie van een nieuwe verbinding binnen het aanvullend net tussen de kernen in kwestie.		X	X					Medium	De Lijn	MOW, AWW, Dilbeek, Sint-Pieters-Leeuw, Lot	€
72	<b>Versterken aanvullend net Asse-Opwijk-Dendermonde</b> Opstarten van de haalbaarheidsstudie naar de potentie en de implementatie van een versterkte verbinding binnen het aanvullend net tussen de kernen in kwestie.		X	X					Medium	De Lijn	MOW, AWW, Asse, Opwijk, Dendermonde, Lebbeke	€
73	<b>Introductie aanvullend net - Meise-Asse</b> Opstarten van de haalbaarheidsstudie naar de potentie en de implementatie van een nieuwe verbinding binnen het aanvullend net tussen de kernen in kwestie.		X	X					Medium	De Lijn	MOW, AWW, Meise, Asse, Merchtem	€







## Uitbouwen van een volwaardig VOM-netwerk

In de Vervoerregio Vlaamse Rand werd een gedetailleerd VOM-plan uitgewerkt in consensus met de lokale besturen, en objectief onderbouwd. Het VOM-plan werd complementair aan het OV-net uitgewerkt via volgende methode:

- Participatie en in kaart brengen van de VOM-wensen van de lokale besturen. Deze wensen werden geplaatst naast het ontwerp van kernnet en aanvullend net.
- Objectivering van de voorgestelde oplossingen en wensen voor het VOM:
  - Analyse: wat doen we best met welk vervoerssysteem?
  - Analyse van de kostprijs aan de hand van een rekentool.
  - Objectivering van de vervoersnood door een analyse van de vervoersmagneten en hun afdekking, de witte vlekken en gebieden waar een vermindering van het openbaar vervoersaanbod moet worden opgevangen.
  - Vermits de budgetten voor VOM gefaseerd verhogen, werd in de plannen proactief een fasering ingevuld met de objectief gezien meest noodzakelijke projecten eerst

Dit gedetailleerd VOM-plan is toegevoegd in bijlage en wordt integraal behouden.

Het probleem van onvoldoende budget om de noodzakelijke VOM-projecten op te starten zal blijvend aangekaart worden bij de Vlaamse minister. Zolang dit budget niet beschikbaar is, kan er geen VOM uitgerold worden en dus geen aanpassingen doorgevoerd worden aan het kernnet en aanvullend net ten nadele van minder potentiële woongebieden.

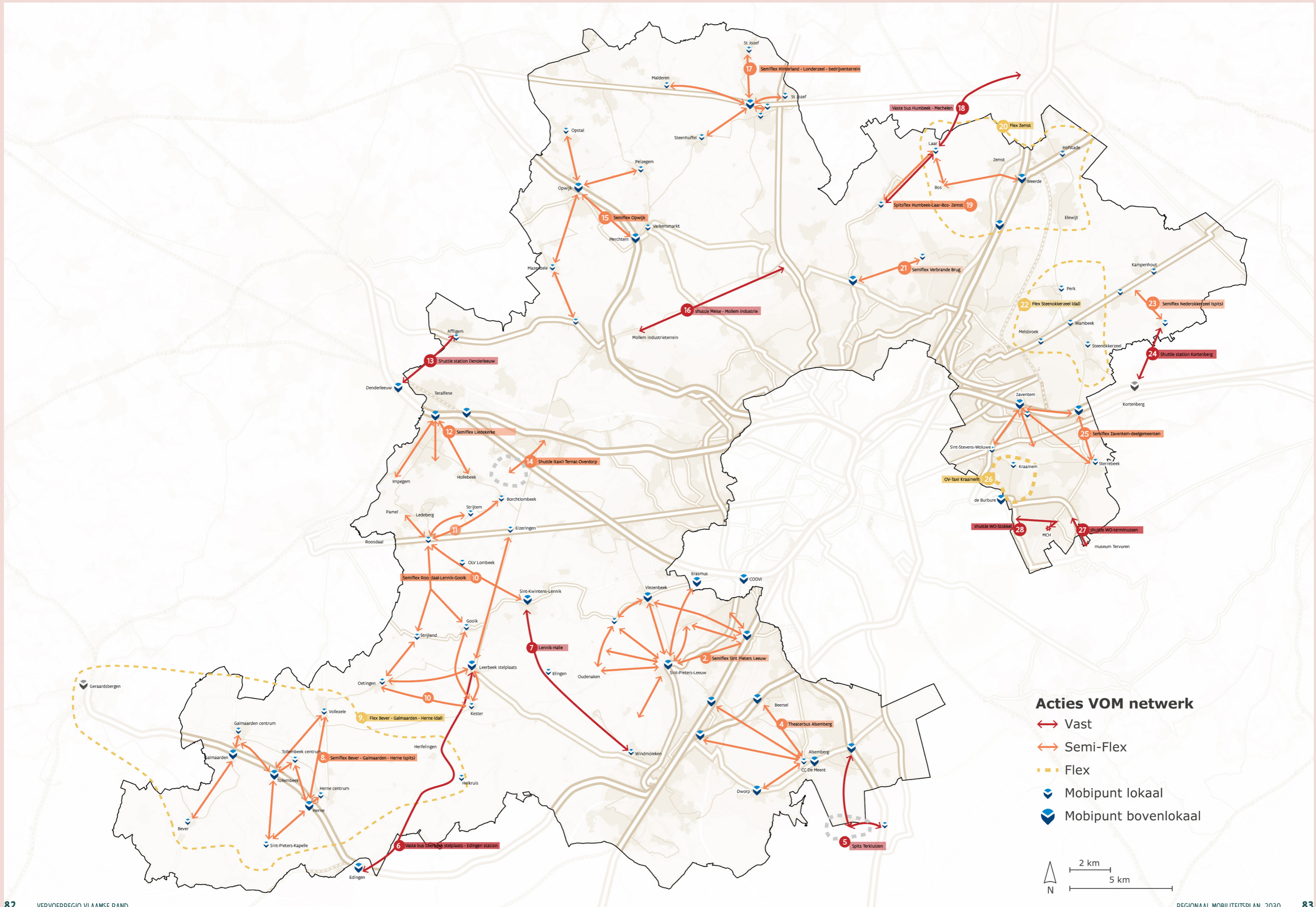
Zodra er voldoende budget is, wordt het VOM-plan uitgerold, waarin gestreefd wordt naar:

- het aanbieden van een voldoende kwalitatief aanbod voor de woongebieden welke onvoldoende bediend zullen worden door aanpassingen aan het reguliere aanbod
- een kwalitatieve integratie van alle VOM-systemen (DAV/MAV)
- slim omgaan met de budgetten beschikbaar voor de regio waarbij verdere monitoring en evaluatie belangrijk zijn

De Lijn neemt de leiding in het uitbouwen van het VOM-netwerk. MOW Vlaamse Rand staat in voor de aanvullende coördinatie.

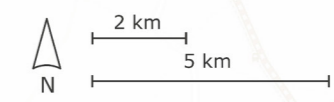
Middellange termijn (3-6 jaar)												
76	<b>Introductie VOM-vast: Humbeek-Hombeek-Mechelen</b> Opstarten van de haalbaarheidsstudie naar de potentie en de implementatie van een shuttlebus met vaste frequentie tussen de kernen in kwestie, tijdens zowel de spits als daluren. Een samenwerking met de vervoerregio Mechelen wordt daarbij essentieel.	Q	X	X					Medium	De Lijn	MOW, AWW, Grimbergen, Zemst, Mechelen	€
77	<b>Stimuleren van werkgevers/werknemers tot het opzetten van first- en last mile oplossingen</b> Doelgroepenaanpak: Werkgevers/werknemers - Opstart van studie hoe first- en last mile oplossingen uitgerold kunnen worden in de bedrijvzones, zoals bijvoorbeeld deelfietsystemen nabij grote werklocaties, bijkomende shuttle busjes naar stations, verbeteren fietsnetwerk in de omgeving, enz. Te onderzoeken hoe deze oplossingen zich verhouden tot het reguliere VOM-aanbod.	Q	X	X	X	X	X		Medium	VOKA MBM	betrokken gemeenten, De Werkvereniging, Departement Omgeving	€
78	<b>Evaluatie van VOM-projecten in functie van de uitrol van het volledige VOM-plan</b> Na realisatie moeten de verschillende VOM-projecten geëvalueerd worden in het kader van bijsturing of het herverdelen van budgetten en in het kader van de uitrol van het volledige VOM-plan.	Q	X	X					Medium	De Lijn	MOW Vlaamse Rand	€

	Fase	Duurzaam	Multimodaal bereikbaar	Leefbaar	Veilig	Welvarend	Belang - prioriteit	Trekker van de actie	Partner(s)	Kosteninschatting
<b>Korte termijn (&lt;3 jaar)</b>										
74	<b>Uitrol reeds geselecteerde VOM-projecten 2022</b> Er werden reeds verschillende projecten geselecteerd binnen de VOM-nota. Deze projecten moeten gerealiseerd worden zodat ze ondersteuning kunnen bieden voor het aanvullend- en kernnet.	Q	X	X			X	Hoog	De Lijn	€ € €
75	<b>Afstemming met deelproject "Toetsingskader voor het vervoer over water" &amp; evaluatie</b> Afstemmen van het onderzoek naar vervoer over water en de mogelijke verdere uitbouw van het vervoer over water tussen Vilvoorde en Brussel Hoofdstedelijk Gewest in het kader van het versnellen van de modal shift.	Q	X	X				Medium	Agentschap voor Maritieme Dienstverlening en Kust	€



**Acties VOM netwerk**

- ↔ Vast
- ↔ Semi-Flex
- Flex
- 📍 Mobipunt lokaal
- 📍 Mobipunt bovenlokaal



Deze fiche werkt aanvullend op M01 Uitvoeren van grootschalige multimodale projecten en M02 Uitvoeren van strategische multimodale projecten.

In deze fiche bouwen we aan een veilig, vlot en robuust wegennet voor regionaal en interregionaal verkeer volgens de wegencategorisering en bijbehorende de principes van het robuust wegennet. Dit bestaat uit een hoofdwegennet met Europese en Vlaamse hoofdwegen en een dragend wegennet met regionale en interlokale wegen.



We streven hierbij naar:

- een verkeersveilig ontwerp dat de kans vermindert op verkeersongevallen en de betrouwbaarheid verhoogt
- een optimalisatie van de doorstroming en efficiënte afwikkeling van de verschillende vervoersstromen
- een multimodale robuustheid zodat bij calamiteiten een alternatieve route beschikbaar is via een andere hoofd- of regionale weg of via een andere vervoersmodus

AWV neemt de leiding in het uitbouwen van dit wegennetwerk.

	Fase	Duurzaam	Leefbaar	Veilig	Weivarend	Belang - prioriteit	Trekker van de actie	Partner(s)	Kosteninschatting
<b>Korte termijn (&lt;3 jaar)</b>									
79		X				Medium	AWV	MOW, De Lijn, Ternat	€ €
<b>Europese en Vlaamse Hoofdwegen - Optimalisatie op- en afrit Ternat</b>									
Onderzoek naar een mogelijke aanpassing van het op- en afrittencomplex met het oog op een optimalisatie en een verbeterde toegang van bedrijventerrein The Leaf.									
80		X				Medium	AWV	MOW, De Lijn, Vilvoorde, Machelen, De Lijn	€ €
<b>Interlokale wegen - Herinrichting aansluiting R22-N211</b>									
Studie naar de herinrichting van rotonde De Vuist ter verbeterde aansluiting van R22 op N211.									
81		X				Medium	AWV	MOW, De Lijn, Ternat, Infrabel	€ €
<b>Interlokale wegen - N285 doorheen Ternat</b>									
Onderzoek naar de doorstroming en impact op leefbaarheid van de N285 doorheen Ternat. Inclusief de mogelijkheid van een ongelijkgrondse kruising van de spoorweg en N285. Deze weg is ook gelegen langsheen een BFF-overleg te voeren omtrent de nemen volgende stap.									
82		X				Medium	AWV	MOW, De Lijn, Machelen, Vilvoorde, Brussels Hoofdstedelijk Gewest, Departement Omgeving	€
<b>Interlokale wegen - Optimalisatie van kruispunten op de interlokale weg Budasteenweg</b>									
Uitvoeren van een optimalisatie van de kruispunten op de Budasteenweg, exclusief de rechttrekking van de interlokale weg									

### Middellange termijn (3-6 jaar)

83		X				Hoog	AWV	MOW, De Lijn, Halle, Pepingen, Gooik, Ninove	€ €
<b>Regionale wegen - Optimalisatie N28, inclusief aansluiting op E429</b>									
Tracéonderzoek van de aantakking van de regionale weg N28 op de hoofdweg E429/A8, in relatie tot de leefbaarheid van Halle enerzijds en de impact op het landschap anderzijds. Het opnemen en onderzoeken van een verbinding tussen de N28 en E429 houdt geenszins in dat het stadsbestuur reeds een bepaald tracé aanvaardt of deze verbinding genegen is. Bij de tracéstudie is het noodzakelijk om de impact ervan op de weerbaarheid van de omgeving tegen de gevolgen van klimaatverandering en hoe die kan worden ingeperkt, grondig te onderzoeken en mee te nemen in de beslissingsvorming voor de aanleg van nieuwe infrastructuur.									
84		X				Medium	VVR Aalst	AWV, MOW, De Lijn, Buggenhout, Dendermonde, Departement Omgeving	€
<b>Regionale wegen - N17 - omleiding Buggenhout (Mandekensstraat)</b>									
De uitbouw van een regionale weg op de N17 vraagt om een omleiding ter hoogte van de Mandekensstraat in Buggenhout om de leefbaarheid van de woonkern te verzekeren.									
85		X				Medium	AWV	Kampenhout, MOW, De Lijn, VVR Mechelen, VVR Leuven, Boortmeerbeek, Herent	€
<b>Regionale wegen - N26</b>									
Verbetering van de inrichting van de N26 ter ondersteuning van de regionale rol van deze as en selectie als vrachtroute. Bijzondere aandacht voor de verkeersveiligheid, openbaar vervoer en fietsinfrastructuur langsheen deze as.									
86		X				Medium	De Werkvenootschap	MOW, De Lijn, Brussels Hoofdstedelijk Gewest, AWV	€ €
<b>Regionale wegen - Inrichten van de huidige hoofdwegen tot Brussels Hoofdstedelijk Gewest als regionale wegen</b>									
Opstarten van de haalbaarheidsstudie gericht op het herinrichten van de invalswegen welke vandaag hoofdwegen zijn tussen de R0 en de gewestgrens met het Brussels Hoofdstedelijk Gewest: E40, A12, A201. Deze moeten heringericht worden als regionale weg of stadsboulevard.									
87		X				Medium	AWV	MOW, De Lijn, Asse	€ €
<b>Interlokale wegen - uitvoering van rondweg Asse N9</b>									
Het realiseren van een rondweg op de N9 om het centrum van Asse te vrijwaren van doorgaand verkeer en file.									

## Uitbouwen verkeersluwe interlokale mazen

De nieuwe selectie van wegencategorisatie vraagt om een doorvertaling op het terrein. Waarbij de de uitbouw van het hoofd- en dragend wegennet (beschreven in fiche A01) focust op het verbeteren van de doorstroming voor het autoverkeer op het respectievelijke netwerk, focust deze fiche zich op maatregelen voor het weren van ongewenst verkeer in de interlokale mazen. Deze mazen bestaan op hun beurt uit lokale wegen met enerzijds een verbindende logica en anderzijds een ontsluitende logica. Een downgrade van de lokale wegen is cruciaal in het bereiken van de modal shift.

De uitbouw van de interlokale mazen vraagt om een intergemeentelijke samenwerking tussen de gemeenten die deel uitmaken van deze mazen. In onderling overleg wordt de visie uit het regionaal mobiliteitsplan verder doorvertaald naar het lokaal niveau.

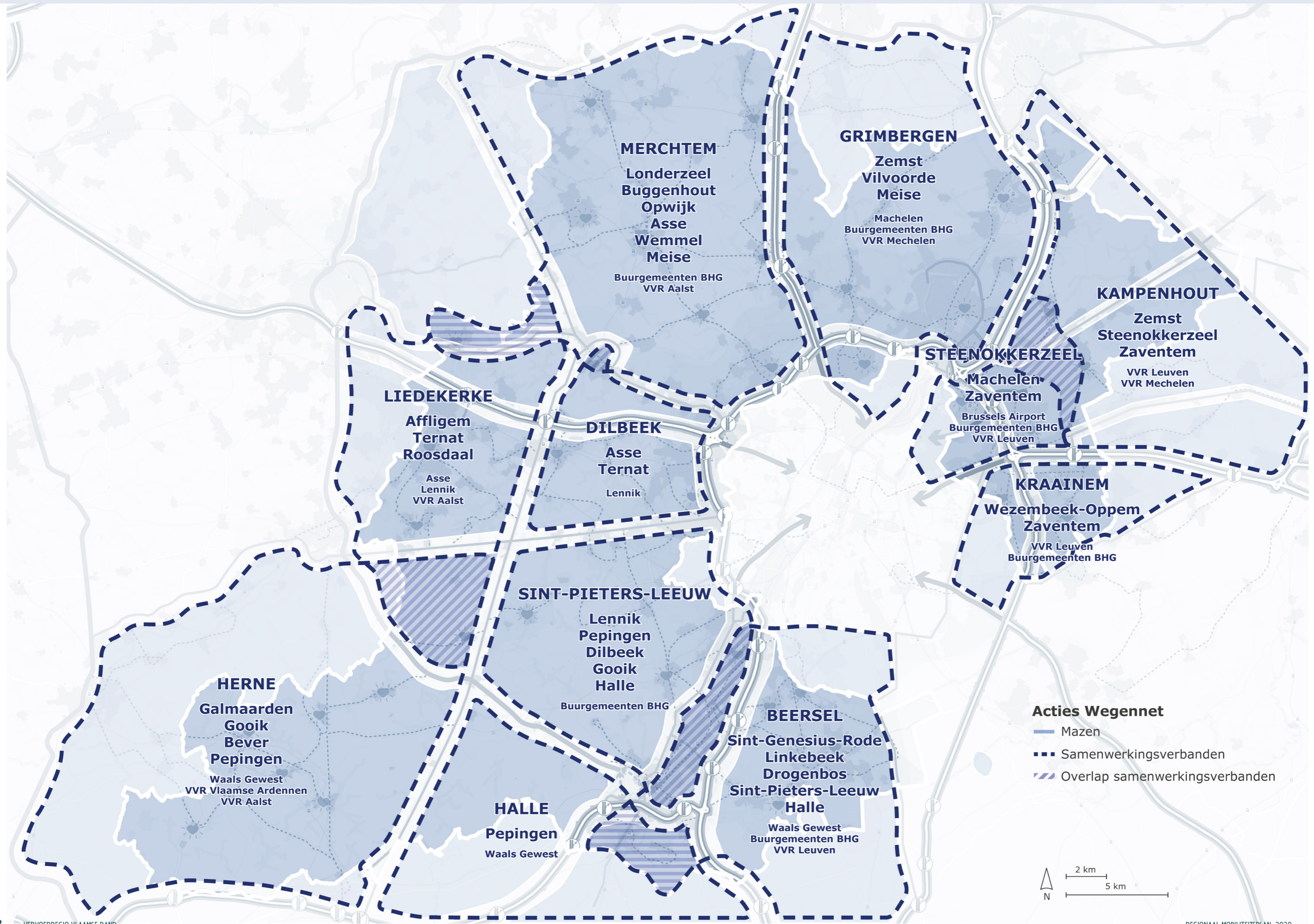
We streven hierbij naar:

- een slimme implementatie van verkeerswerende maatregelen ter vermindering van sluipverkeer voor zowel personenvervoer als vrachtverkeer en ter versterking van de leefbaarheid binnen de interlokale maas
- samenhangend pakket van doordachte maatregelen
- een afstemming van de lokale parkeervisies en die van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest
- slimme oplossing voor de problematieken in kader van vrachtparkeren
- versterkte intergemeentelijke samenwerking ter succes van de volledige verkeersluwe maas

MOW Vlaamse Rand neemt de leiding in het aanbieden van inzichten in de mogelijke maatregelen. De uitbouw van de mazen wordt opgenomen binnen een intergemeentelijke samenwerking, met een doorvertaling naar het gemeentelijk beleid. Het initiatief ligt bij de gemeenten in kwestie, met per maas een trekker die het initiatief neemt om overleg op te starten, ondersteund door MOW.

	Fase	Duurzaam	Multimodaal bereikbaar	Leefbaar	Veilig	Welvarend	Belang - prioriteit	Trekker van de actie	Partner(s)	Kosteninschatting
<b>Korte termijn (&lt;3 jaar)</b>										
88	<b>Onderzoek naar mogelijke maatregelen en oplossingenmenu voor verkeerswerende maatregelen ter uitbouw van de interlokale mazen.</b> De uitbouw van interlokale mazen vraagt om doordachte maatregelen op lokaal niveau. Om een slimme keuze te maken is het wenselijk in kaart te brengen wat alle opties zijn, wat hun impact is op het mobiliteitssysteem en wat de eventuele financiële implicaties zijn. De mazen hebben zowel een impact op het personenvervoer, het vrachtvervoer en het vrachtwagenparkeren binnen de gemeentes. Ook doorkoppeling van informatie en 'lessons learned' tussen de verschillende interlokale mazen is hierbij erg belangrijk.	Q	X	X	X	X	Hoog	MOW Vlaamse Rand	MOW Vlaanderen, MOW Vlaamse Rand, AWW Vlaanderen, AWW Vlaamse Rand	€ €
89	<b>Opstart van intergemeentelijke samenwerking voor maas N3, E40, R22 &amp; maas E40, N2, N3</b> Samenhangend pakket van doordachte maatregelen voor de mazen binnen eenzelfde intergemeentelijke samenwerking.	A	X	X	X	X	Medium	Kraainem, MOW Vlaamse Rand	MOW, AWW, De Lijn, Brussels Hoofdstedelijk Gewest (buurgemeenten), Wezembeek-Oppem, Zaventem, Haviland, VVR Leuven (buurgemeenten)	€

90	<b>Opstart van intergemeentelijke samenwerking voor maas N2, E40, R0, N21 &amp; maas E40, R0, N21 (inclusief Leopold III-laan)</b> Samenhangend pakket van doordachte maatregelen voor de mazen binnen eenzelfde intergemeentelijke samenwerking.	A	X	X	X	X	Medium	Steenokkerzeel, MOW Vlaamse Rand	MOW, AWW, De Lijn, Brussels Hoofdstedelijk Gewest (buurgemeenten), Zaventem, Machelen, Haviland	€
91	<b>Interlokale mazen - Opstart van intergemeentelijke samenwerking voor maas N21, N26, E19, N267 &amp; maas N26, N267, E19, B101 &amp; maas N21, N26, N227, N2</b> Samenhangend pakket van doordachte maatregelen voor de mazen binnen eenzelfde intergemeentelijke samenwerking.	A	X	X	X	X	Medium	Kampenhout, MOW Vlaamse Rand	MOW, AWW, De Lijn, Steenokkerzeel, Zemst, Zaventem, VVR Mechelen (buurgemeenten), VVR Leuven (buurgemeenten) Haviland	€
92	<b>Opstart van intergemeentelijke samenwerking voor maas E19, (incl R22), R0, A12, N16 &amp; maas R0, N1, R21, A12</b> Samenhangend pakket van doordachte maatregelen voor de mazen binnen eenzelfde intergemeentelijke samenwerking.	A	X	X	X	X	Medium	Grimbergen, MOW Vlaamse Rand	MOW, AWW, De Lijn, Vilvoorde, Machelen, Meise, Zemst, VVR Mechelen (buurgemeenten), Brussels Hoofdstedelijk Gewest (buurgemeenten), Haviland	€
93	<b>Opstart van intergemeentelijke samenwerking voor maas A12, R0, N9, N47, N17 &amp; maas N47, N9, N406</b> Samenhangend pakket van doordachte maatregelen voor de mazen binnen eenzelfde intergemeentelijke samenwerking.	A	X	X	X	X	Medium	Merchtem, MOW Vlaamse Rand	MOW, AWW, De Lijn, Wemmel, Asse, Opwijk, Meise, Londerzeel, Buggenhout, VVR Mechelen (buurgemeenten), VVR Aalst (buurgemeenten), Haviland	€
94	<b>Opstart van intergemeentelijke samenwerking voor maas N47, N9, N406 &amp; maas N9, N285, E40, N45 &amp; maas E40, N285, N8, N45 &amp; maas N8, N285, N28</b> Samenhangend pakket van doordachte maatregelen voor de mazen binnen eenzelfde intergemeentelijke samenwerking.	A	X	X	X	X	Medium	Liedekerke, MOW Vlaamse Rand	MOW, AWW, De Lijn, Affligem, Asse, Roosdaal, Ternat, VVR Aalst (buurgemeenten) Haviland	€
95	<b>Opstart van intergemeentelijke samenwerking voor maas E40, R0, N8, N285 &amp; maas E40, N285, N9, R0</b> Samenhangend pakket van doordachte maatregelen voor de mazen binnen eenzelfde intergemeentelijke samenwerking.	A	X	X	X	X	Medium	Dilbeek, MOW Vlaamse Rand	MOW, AWW, De Lijn, Ternat, Lennik, Asse, Haviland	€
96	<b>Opstart van intergemeentelijke samenwerking voor maas N8, N6, N28, N285 &amp; maas N6, R0, A8</b> Samenhangend pakket van doordachte maatregelen voor de mazen binnen eenzelfde intergemeentelijke samenwerking.	A	X	X	X	X	Medium	Sint-Pieters-Leeuw, MOW Vlaamse Rand	MOW, AWW, De Lijn, Brussels Hoofdstedelijk Gewest (buurgemeenten), Lennik, Dilbeek, Halle, Pepingen, Drogenbos, Gooik, Anderlecht, Haviland	€
97	<b>Opstart van intergemeentelijke samenwerking voor maas Pajot - N28, N285, E429, N57, N42, N8 &amp; maas N8, N285, N28</b> Samenhangend pakket van doordachte maatregelen voor de mazen binnen eenzelfde intergemeentelijke samenwerking.	A	X	X	X	X	Medium	Herne, MOW Vlaamse Rand	MOW, AWW, De Lijn, Gooik, Bever, Galmaarden, VVR Aalst (buurgemeenten), VVR Vlaamse Ardennen (buurgemeenten), Waals Gewest (buurgemeenten), Haviland	€
98	<b>Opstart van intergemeentelijke samenwerking voor maas N28, E429, N285 &amp; maas E429, A8, R0</b> Samenhangend pakket van doordachte maatregelen voor de mazen binnen eenzelfde intergemeentelijke samenwerking.	A	X	X	X	X	Medium	Halle, MOW Vlaamse Rand	MOW, AWW, De Lijn, Pepingen, Herne, Gooik, Waals Gewest (buurgemeenten), Haviland	€
99	<b>Opstart van intergemeentelijke samenwerking voor maas R0, N261, N5, R0, E19 &amp; maas N6, R0, A8 &amp; maas E429, A8, R0</b> Samenhangend pakket van doordachte maatregelen voor de mazen binnen eenzelfde intergemeentelijke samenwerking. In het kader van het weren van doorgaand sluipverkeer tussen R0 oost en R0 west doorheen deze maas moet gemonitord worden of de voorgestelde maatregelen ook effectief dit sluipverkeer weren. Indien dit niet het geval is, wordt onderzocht of een nieuwe verbindingen een oplossing kan bieden.	A	X	X	X	X	Medium	Beersel, MOW Vlaamse Rand	MOW, AWW, De Lijn, Halle, Drogenbos, Linkebeek, Sint-Genesius-Rode, Waals Gewest (buurgemeenten), Brussels Hoofdstedelijk Gewest (buurgemeenten), Haviland	€



**MERCHTEM**  
 Londerzeel  
 Buggenhout  
 Opwijk  
 Asse  
 Wemmel  
 Meise  
 Burgemeenten BHG  
 VVR Aalst

**GRIMBERGEN**  
 Zemst  
 Vilvoorde  
 Meise  
 Machelen  
 Burgemeenten BHG  
 VVR Mechelen

**KAMPENHOUT**  
 Zemst  
 Steenokkerzeel  
 Zaventem  
 VVR Leuven  
 VVR Mechelen

**STEENOKKERZEEL**  
 Machelen  
 Zaventem  
 Brussels Airport  
 Burgemeenten BHG  
 VVR Leuven

**LIEDEKERKE**  
 Affligem  
 Ternat  
 Roosdaal  
 Asse  
 Lennik  
 VVR Aalst

**DILBEEK**  
 Asse  
 Ternat  
 Lennik

**KRAAINEM**  
 Wezembeek-Oppem  
 Zaventem  
 VVR Leuven  
 Burgemeenten BHG

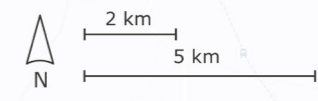
**SINT-PIETERS-LEEUV**  
 Lennik  
 Pepingen  
 Dilbeek  
 Gooik  
 Halle  
 Burgemeenten BHG

**HERNE**  
 Galmaarden  
 Gooik  
 Bever  
 Pepingen  
 Waals Gewest  
 VVR Vlaamse Ardennen  
 VVR Aalst

**BEERSEL**  
 Sint-Genesius-Rode  
 Linkebeek  
 Drogenbos  
 Sint-Pieters-Leeuw  
 Halle  
 Waals Gewest  
 Burgemeenten BHG  
 VVR Leuven

**HALLE**  
 Pepingen  
 Waals Gewest

**Acties Wegennet**  
 — Mazen  
 - - - Samenwerkingsverbanden  
 // Overlap samenwerkingsverbanden



# H1

## Uitbouwen van nieuwe Hoppinpunten

In deze fiche zetten we in op combimobiliteit en dus een overstaplogica. Dit gaat gepaard met het uitbouwen van de hoekstenen van dit systeem: Hoppinpunten. De Hoppinpunten zijn gecategoriseerd als interregionale, regionale, lokale en buurthoppinpunten.

We streven naar:

- het creëren van kwalitatieve overstappunten ter ondersteuning van het combimobiliteitsbeleid
- het uitbouwen van het Hoppinpunt volgens de ontwerpwijzer inclusief parkeermogelijkheden voor fietsers en auto's, ook elektrische
- het garanderen van een goede toegankelijkheid voor alle modi en alle type van reizigers
- het verbreden van het aanbod aan deze punten naast het mobiliteitsaanbod en dit in relatie tot het schaalniveau van het Hoppinpunt

De trekker van het Hoppinpunt is afhankelijk van de verantwoordelijke wegbeheerder. Dit is ofwel AWV of de gemeente. De Werkvennootschap kan in opdracht eveneens Hoppinpunten uitrollen. Specifieke afspraken met andere actoren zoals bijvoorbeeld Brussels Airport Company worden nog gemaakt.

Een overzicht van alle hoppinpunten, opgenomen in het RMP, is toegevoegd in bijlage.

		Fase	Duurzaam	Multimodaal bereikbaar	Leefbaar	Veilig	Welvarend	Belang - prioriteit	Trekker van de actie	Partner(s)	Kosteninschatting
<b>Korte termijn (&lt;3 jaar)</b>											
100	<b>Realisatie Hoppinpunten uit Unieke verantwoordingsnota</b> Uitbouwen van de Hoppinpunten zoals vastgelegd in de unieke verantwoordingsnota, inclusief de uitrol van het bestendigde deelfietsaanbod per Hoppinpunt		X	X			X	Hoog	Verantwoordelijke wegbeheerder	Betrokken gemeenten, AWV, De Lijn, NMBS, MOW	€ €
101	<b>Uitbouw van interregionale &amp; regionale Hoppinpunten</b> Uitbouwen van de grootste Hoppinpunten binnen het systeem en dit voor de aspecten die nog niet opgenomen zijn in de unieke verantwoordingsnota. Dit kan samenhangen met een toekomstig verbeterd mobiliteitsaanbod.		X	X			X	Medium	Verantwoordelijke wegbeheerder	Betrokken gemeente, AWV, De Lijn, NMBS, MOW, Brussels Hoofdstedelijk Gewest	€ €
102	<b>Uitbouw van Hoppinpunten Luchthavengebied</b> Uitbouwen van de Hoppinpunten zoals bepaald in de huidige lopende studie.		X	X			X	Medium	MOW Vlaamse Rand	Brussels Airport Company, NMBS, De Lijn, Machele, Zaventem, Steenokkerzeel, Brussels Hoofdstedelijk Gewest, Provincie Vlaams-Brabant	€
103	<b>Uitbouw van lokale &amp; buurt Hoppinpunten</b> Uitbouwen van de geselecteerde lokale en buurthoppinpunten binnen de verschillende gemeenten.		X	X				Medium	alle gemeenten	MOW, AWV, De Lijn, NMBS	€ €

# H2

## Uitbouwen van combiparkings

In deze fiche streven we naar een vlotte overstap tussen modaliteiten bij Hoppinpunten met een focus op parkeermogelijkheden. Dit zijn de combiparkings. Zij worden ook ingeschakeld als minder-hinder maatregelen voor alle grootschalige infrastructuurprojecten welke de komende jaren uitgerold zullen worden.

De focus ligt hierbij op:

- uitbouwen van overstappunten op strategische locaties in het netwerk en dit dichtbij de herkomst van de reiziger
- voorzien van voldoende en kwalitatieve fietsparkeermogelijkheden, aangevuld met auto-parkeermogelijkheden
- verbeteren van toegankelijkheid van de combiparking

		Fase	Duurzaam	Multimodaal bereikbaar	Leefbaar	Veilig	Welvarend	Belang - prioriteit	Trekker van de actie	Partner(s)	Kosteninschatting
<b>Korte termijn (&lt;3 jaar)</b>											
104	<b>Uitbouwen van quick wins (reeds gekende projecten)</b> Bouwen van de combiparkings welke als eerste weerhouden werden en waarvoor de budgetten reeds bekrachtigd zijn.		X	X				Hoog	De Werkvennootschap, AWV, alle gemeenten	De Lijn, MOW	€ €
104	<b>Onderzoek naar implementatie combiparkings middellange en lange termijn</b> Onderzoeken van de haalbaarheid van de combiparkings weerhouden op middellange of lange termijn in combinatie met de uitbouw van de Hoppinpunten op verschillende schaalniveaus.		X	X				Medium	MOW Vlaamse Rand	Betrokken gemeenten, Departement Omgeving	€
106	<b>Uitbouwen van combiparkingbeleid - Gecoördineerde visie</b> Nood aan een gecoördineerde parkeervisie ter versterking van het gemeentelijk beleid. Inzetten op kennisdeling en afstemming, tarifiering & beheer		X	X				Medium	MOW Vlaamse Rand	Brussels Hoofdstedelijk Gewest, NMBS, Departement Omgeving	€

# L1

## Uitbouwen multimodaal logistiek netwerk

Het logistieke netwerk bestaat uit drie modaliteiten: vracht, spoor en water. Om de regio bereikbaar te houden, zetten we in op de blijvende ontwikkeling van de multimodale netwerken en logistieke ontsluiting van bedrijven. We streven synchromodaliteit na, wat inhoudt dat de verschillende netwerken elkaar verder aanvullen en versterken.

De focus ligt hierbij op:

- het garanderen van een goede doorstroming op het regionale vrachtroutenetwerk
- inzetten op de multimodale ontsluiting van regionale bedrijvzones naar het hogere netwerk via aanrijroutes
- stimuleren van de synchromodaliteiten door versterkt gebruik van water- en spoorinfrastructuur

Deze actie gaat gepaard met het uitbouwen van de interlokale mazen (A02) waarbij op het onderliggend niveau eveneens maatregelen genomen moet worden om ongewenst logistiek sluipverkeer door de woonkernen te beperken. Er moet ook voldoende aandacht zijn naar een goede bereikbaarheid met fiets en openbaar vervoer van de verschillende bedrijventerreinen.

De trekkersrol verschilt per actie, maar is in de meeste gevallen terug te brengen tot de beheerder van het betrokken netwerk zoals De Vlaamse Waterweg en AWW, of het Agentschap voor Maritieme Dienstverlening en Kust.

	Fase	Duurzaam	Multimodaal bereikbaar	Leefbaar	Veilig	Welvarend	Belang - prioriteit	Trekker van de actie	Partner(s)	Kosteninschatting
<b>Korte termijn (&lt;3 jaar)</b>										
107			X	X	X		Medium	wegbeheerder (AWV / betrokken gemeenten, De Lijn)	MOW, AWV, betrokken gemeenten, De Lijn	€
<b>Bestendigen van de vrachtroutes op het dragend wegennet</b>										
Onderzoek hoe de vrachtroutes op het dragend wegennet geïmplementeerd kunnen worden op het terrein ter ontlasting van niet gewenste routes, zowel naar aanleg als bewegwijzering.										

<b>Middellange termijn (3-6 jaar)</b>										
108		X					Medium	AWV	MOW Vlaamse Rand, Sint-Pieters-Leeuw, Halle, Beersel, Drogenbos, VOKA MBM	€
<b>Uitbouwen van een logistieke ontsluiting naar westkade van bedrijvigheid langsheen de Zennevallei</b>										
Uitbouw van een logistieke aansluiting van interlokale wegen ter hoogte van Sint-Pieters-Leeuw inclusief de implementatie lokale knips voor het vrachtverkeer.										
109		X					Medium	AWV en De Vlaamse Waterweg	MOW Vlaamse Rand, Vilvoorde, Grimbergen, De Vlaamse Waterweg, Cargovil Plus, VOKA MBM, Departement Omgeving	€
<b>Onderzoek naar verbetering logistieke ontsluiting Cargovil Plus</b>										
Onderzoek hoe de kanaalovergang geoptimaliseerd kan worden in het verlengde van de R22 met het oog op een verbeterde ontsluiting Cargovil Plus (Westvaartdijk) en het verhogen van de leefbaarheid (Verbrande Brug en Willembrug.) Er dient ook gekeken te worden of de R22 en haar aansluitingen (onder zoals de N1) zelf verder geoptimaliseerd dienen te worden.										
110		X	X				Medium	De Vlaamse Waterweg	MOW, AWV, Vilvoorde, Zemst, Grimbergen, Infrabel, Cargovil Plus, VOKA MBM, Departement Omgeving	€
<b>Onderzoek multimodale ontsluiting van Cargovil+</b>										
Onderzoek naar de haalbaarheid en wenselijkheid van de trimodale ontsluiting van Cargovil Plus. Onderzoeken hoe deze optimaal ontsloten kan worden per spoor, water en weg en hoe deze modi op elkaar afgestemd kunnen worden.										
111		X					Medium	FOD Mobiliteit	Infrabel, Brussels Airport Company, VVR Mechelen, MOW, Brussels Hoofdstedelijk Gewest, Zaventem, VOKA MBM, MIVB	€
<b>Afstemming op Vlaamse studie naar dubbel gebruik spoorinfrastructuur - light rail</b>										
Verkennd onderzoek naar specifieke verbindingen: Light rail VVR Mechelen - Vlaamse rand & Tramverbinding Brussel - Zaventem luchthaven.										
112		X	X				Laag	Agentschap voor Maritieme Dienstverlening en Kust	De Vlaamse Waterweg, MOW Vlaamse Rand, VOKA MBM	€
<b>Afstemming met Toetsingskader voor vervoer over water en kleinschalige vormen van goederenvervoer</b>										
Opvolgen van onderzoek op Vlaams niveau en de implicaties van een mogelijke verdere uitbouw van goederenvervoer via watertransport.										

## L2

### Uitbouwen logistieke knooppunten

De gewenste synchromodaliteit wordt ondersteund door een knooppuntenbeleid waarbij de overslag van de ene naar de andere modaliteit wordt gefaciliteerd.

De focus ligt hierbij op:

- de uitbouw van meer goederenhubs op goed bereikbare locaties en met een multimodale overslag
- inzetten op nieuwe vormen van logistieke organisatie en distributie, waaronder slimme stadsdistributie
- het verzoenen van leefbaarheid en bereikbaarheid door het in te zetten op vrachtwagenparkings op maat van de noden van de gebruik

Verschillende acties rond logistiek vallen vaak buiten de bevoegdheid van de Vervoerregio. Inzake het vrachtparkeerbeleid nemen MOW Vlaanderen en de gemeenten voor hun respectievelijke niveaus de trekkersrol op. AWW en De Vlaamse Waterweg trekken de acties rond de uitbouw van (multimodale) goederenhubs en de lokale overheden zijn de trekkers van de acties rond slimme stadsdistributie.

117	<b>Onderzoek naar slimme stadsdistributie - zoekzone Vilvoorde-Machelen-Zaventem</b> Onderzoek naar slimme stadsdistributie om de verkeersimpact van e-commerce op de zoekzone Vilvoorde-Machelen-Zaventem te minimaliseren.		X			X	Medium	Vilvoorde / Machelen / Zaventem / MOW Vlaanderen	MOW, De Vlaamse Waterweg, Brussels Hoofdstedelijk Gewest, Departement Omgeving	€
118	<b>Onderzoek naar slimme stadsdistributie - zone Sint-Pieters-Leeuw</b> Onderzoek naar slimme stadsdistributie om de verkeersimpact van e-commerce op de zone Sint-Pieters-Leeuw te minimaliseren. De samenwerking met het Brussels Hoofdstedelijk Gewest is hierbij heel belangrijk.		X			X	Medium	Sint-Pieters-Leeuw / MOW Vlaanderen	Drogenbos, MOW, De Vlaamse Waterweg, Brussels Hoofdstedelijk Gewest, Departement Omgeving	€
119	<b>Onderzoek naar slimme stadsdistributie - zone Halle</b> Onderzoek naar slimme stadsdistributie om de verkeersimpact van e-commerce op de zone Halle te minimaliseren.		X			X	Medium	Halle / MOW Vlaanderen	MOW, De Vlaamse Waterweg, Departement Omgeving	€

	Fase	Duurzaam	Multimodaal bereikbaar	Leefbaar	Veilig	Welvarend	Belang - prioriteit	Trekker van de actie	Partner(s)	Kosteninschatting
<b>Middellange termijn (3-6 jaar)</b>										
113	<b>Uitwerken gemeentelijk beleid omtrent vrachtparkeren</b> Het parkeerbeleid moet afgestemd worden met de vrachtroutes en de interlokale mazen.		X	X	X	X	Hoog	Alle gemeenten	MOW, AWW, VOKA MBM	€
114	<b>Uitwerken visie op vrachtparkeren langs hoofdwegen op Vlaams niveau</b> Langs de hoofdwegen wordt een parkeerbeleid gevoerd welke vrachtvervoer op lange (internationale) afstand opvangt en dus ongewest parkeergedrag in de omliggende gemeentes vermijdt.		X	X	X	X	Medium	MOW Vlaanderen	AWW, betrokken gemeenten, Departement Omgeving, Departement Omgeving	€ €
115	<b>Onderzoek naar goederenhubs - Londerzeel &amp; Westrode</b> Onderzoek naar mogelijk draagvlak voor de creatie van goederenhubs in Londerzeel of Westrode in combinatie met de Vlaamse hoofdweg en de sneltram op de A12, inclusief de profilering van deze hubs en de meerwaarde binnen het grotere logistieke systeem.		X			X	Medium	Provincie Vlaams-Brabant	AWW, MOW, Londerzeel, Meise	€
116	<b>Onderzoek naar de uitbouw en wenselijkheid van regionale overslagpunten</b> Onderzoek naar de wenselijkheid en concrete (multimodale) invulling van ROC Sint-Pieters-Leeuw, containerterminal Lembeek-Halle, Cargovil Plus.		X			X	Medium	De Vlaamse Waterweg / De Werkvennootschap	MOW, Sint-Pieters-Leeuw, Halle, Vilvoorde, Grimbergen, Londerzeel, VOKA MBM	€



## Inzetten op gedragsmaatregelen ter realisatie van de mental shift

Aanvullend op de modal shift is een mental shift noodzakelijk om de gewenste doelstellingen te behalen. Deze groep van maatregelen werkt ondersteunend aan alle vorige maatregelen.

De focus ligt hierbij op:

- een verbeterd aanbod voor specifieke doelgroepen zoals schoolgaande kinderen, werkgevers/werknemers of bezoekers.
- Het sturen van reizigers naar het gewenste aanbod via verkeersmanagement of een verbeterde communicatie
- Inspelen op trends en veranderingen in het mobiliteitsaanbod

Gezien het gaat om een diverse groep aan maatregelen zijn een combinatie van trekkers aan zet. Ook middenveldorganisaties actief in de Vlaamse Rand zijn belangrijk om de uitrol van de acties en maatregelen verder uit te dragen en te versterken.

	Fase	Duurzaam	Multimodaal bereikbaar	Leefbaar	Veilig	Welvarend	Belang - prioriteit	Trekker van de actie	Partner(s)	Kosteninschatting
<b>Korte termijn (&lt;3 jaar)</b>										
120	<b>Dynamisch verkeersmanagement op de verschillende hoofdwegen</b> Dynamisch verkeersmanagement laat toe de capaciteit van het wegennet maximaal te benutten door in te spelen op verschillende verkeerssituaties zoals ongevallen door het aanbieden van alternatieven of snelheidsharmonisatie. Dit resulteert in vlotter en veiliger verkeer	X	X	X	X	X	Hoog	AWV Vlaanderen	AWV, MOW Vlaanderen, AWV Vlaanderen	€
121	<b>Opzetten van mobiliteitsbegeleiding voor bedrijven</b> Doelgroepenaanpak: werkgevers/werknemers - ondersteuning bij opmaak van bereikbaarheidsfiches, stimuleren implementatie mobiliteitsbudget/cafetariaplan, advies bij het opzetten van duurzame initiatieven zoals parkeermanagement, groepsaankopen, testvlotten, verbeteren fietsenstallingen, etc. - het gaat hierbij om de verderzetting van initiatieven van VOKA en New Mobility Network welke uitgerold worden voor de industriezones en bedrijvenzones bij de R0 en de kanaalzones	X	X			X	Medium	VOKA MBM	De Werkvennootschap, MOW, New Mobility Network, betrokken gemeenten	€ €
122	<b>Communicatie naar verbeterd mobiliteitsaanbod</b> Het nieuwe mobiliteitsaanbod dat zal ontstaan ten gevolge het RMP moet steeds voldoende gecommuniceerd worden zodat de reiziger verleid wordt hier gebruik van te maken. Deze communicatie kan gebeuren op verschillende niveau's: vanuit Vlaanderen, de regio of de gemeente. Dit is afhankelijk van de schaal van de maatregel.	X	X				Hoog	MOW Vlaanderen		€
123	<b>Uitbouwen verkeersveilige schoolomgevingen &amp; schoolroutes</b> Doelgroepenaanpak voor Scholen en kinderen - Inzetten op het creëren van verkeersveilige schoolomgevingen en schoolroutes.	X	X	X	X		Medium	wegbeheerder (AWV / betrokken gemeenten)	Scholengroepen, alle gemeenten, Provincie Vlaams-Brabant	€

### Middellange termijn (3-6 jaar)

124	<b>Stimuleren van duurzame vervoersalternatieven gericht op bezoekers</b> Doelgroepenaanpak: Bezoekers - Onderzoek hoe evenementenorganisaties en/of gemeenten een (VOM-)project kunnen uitrollen gericht op evenementen.	X	X	X	X	X	Medium	De Lijn	Evenementenorganisaties, betrokken gemeenten	€
-----	--	---	---	---	---	---	--------	---------	--	---

### Lange termijn (>6 jaar)

125	<b>Onderzoek naar zelfrijdend collectief vervoer</b> Het opzetten van proefprojecten waarbij het potentieel en nut van dit type vervoer kan getest worden, bijvoorbeeld voor shuttlebusjes.	X	X				Medium	De Lijn		€ €
-----	--	---	---	--	--	--	--------	---------	--	-----

Om de gewenste doelstellingen te behalen is het nodig om de acties op te volgen, te evalueren en waar nodig bij te sturen of te handhaven. De beschikbare verkeersdata zijn een belangrijk instrument voor sturing van vervoerskeuzes en vervoersstromen, monitoring, evaluatie en handhaving van de acties. Zij laten daarnaast ook toe om slimmere keuzes te maken in de implementatie van alle vorige acties.

De focus ligt hierbij op:

- stimuleren van meer duurzame vervoersverplaatsingen door sturing, aanbieden van platformen en handhaving
- gebruiken van data voor het maken van weloverwogen beleidsbeslissingen
- gebruiken van data voor het leren uit gemaakte mobiliteitskeuzes in kader van monitoring en evaluatie

Gezien het gaat om een diverse groep aan maatregelen, zijn een combinatie van trekkers aan zet. Ook middenveldorganisaties actief in de Vlaamse Rand zijn belangrijk om de uitrol van de acties en maatregelen verder uit te dragen en te versterken.

	Fase	Duurzaam	Multimodaal bereikbaar	Leefbaar	Veilig	Welvarend	Belang - prioriteit	Trekker van de actie	Partner(s)	Kosteninschatting
<b>Korte termijn (&lt;3 jaar)</b>										
126	<b>Uitbreiden van Slimme lichtenregeling</b> Onderzoeken waar bijkomend een slimme lichtenregeling toegepast kan worden. De slimme lichtenregeling laat toe op belangrijke OV of fietsroutes doorstromingsprioriteit geven aan de gewenste modaliteit. Dit leidt steeds tot een strategische keuze tussen de auto, OV en fiets.	X	X				Medium	Mobilidata	MOW Vlaanderen, MOW Vlaamse Rand, AWW Vlaanderen, AWW Vlaamse Rand, Provincie Vlaams-Brabant	€
127	<b>Uitrollen van een centraal platform voor dataverzameling en -deling in functie van onderzoek en evaluatie</b> Binnen deze actie draait het om het benutten van alle opportunities die verschillende type data bieden. Mogelijke bronnen zijn hierbij de OBU-data (vracht), floating car data (personenwagens), tellingen, enz. (niet-limitatief). MOW Vlaanderen werkt hiervoor aan een platform om deze data op een veilige en transparante manier te delen. Deze data kan enerzijds gebruikt worden om slimme keuzes te maken in verschillende projecten en onderzoeken, maar moet ook de evaluatie en monitoring van het RMP ondersteunen.	X	X			X	Hoog	MOW Vlaanderen	AWV, De Lijn, Brussels Hoofdstedelijk Gewest	€
128	<b>Monitoring fietsdata</b> Opvolging van de uitrol en toestand van het BFF, bijhouden van fietstellingen en ander cijfermateriaal.	X		X	X		Hoog	MOW Vlaanderen	Provincie Vlaams-Brabant, AWW, betrokken gemeenten	€
129	<b>Implementatie nieuwe applicatie voor routeadvies</b> Een nieuwe applicatie omvat de implementatie wegcategorisering en resulteert in toegespitst routeadvies. Dit kan andere maatregelen zoals de uitbouw van interlokale mazen verder ondersteunen.	X	X	X		X	Medium	Mobilidata	MOW Vlaanderen, AWW, De Lijn	€ €

130	<b>MaaS-platform met multimodale routeplanner - uitrol van VIA VAN</b> Uitrol van de mobiliteitscentrale welke het aanbod van openbaar vervoer en ondersteunende deelsystemen centraliseert en vergemakkelijkt voor de gebruiker. Deze wordt ondersteund door een multimodale routeplanner. Hierbij is een samenwerking met alle mobiliteitsaanbieders (zoals NMBS, MIVB en TEC cruciaal) - onderzoek of de link gemaakt kan worden met het logistiek platform van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Het beleid dient ook uitgebreid aandacht te hebben voor vervoersarmoede en de toegankelijkheid van de vervoersnetwerken voor verschillende groepen, in het bijzonder mensen zonder smartphone en digitaal minder geletterden.	X	X					Hoog	De Lijn	MOW Vlaanderen, Tec, MIVB, NMBS, Brussels Hoofdstedelijk Gewest	€ €
<b>Middellange termijn (3-6 jaar)</b>											
131	<b>Handhaving van nieuwe wegcategorisering incl VRN</b> De handhaving moet erop toezien dat zowel personenvervoer als vrachtwagens de verschillende typologieën binnen de wegcategorisering op de juiste manier gebruiken. Handhaving is een gemeentelijke bevoegdheid. Dit kan binnen de intergemeentelijke samenwerkingen opgenomen worden.	X	X	X	X			Hoog	alle gemeenten (betrokken politiezone)	AWV/MOW	€ €



**Vlaanderen**  
is mobiliteit &  
openbare werken