



Vergadering van 13 juni 2023

2023_GR_00538 Advies op het ontwerp Regionaal Mobiliteitsplan en MER voor de vervoerregio Gent - Goedkeuring

Bevoegd: Filip Watteeuw

Juridisch kader

De volgende bepalingen zijn van toepassing inzake de bevoegdheid:

Het Decreet over het lokaal bestuur van 22 december 2017, artikel 56, § 1.

De beslissing wordt genomen op grond van:

- Het Decreet over het lokaal bestuur van 22 december 2017, artikel 2.
- Het Decreet van 3 april 2019 betreffende de basisbereikbaarheid, in het bijzonder artikel 8 betreffende de taakstelling van de vervoerregioraad
- Het Besluit van de Vlaamse Regering van 20 november 2020 over de Regionale Mobiliteitsplannen met de integratie van de milieueffectrapportage, in het bijzonder artikel 7 §1 artikel betreffende de vaststelling van het voorlopig ontwerp van Regionaal Mobiliteitsplan.

Motivering

Het Decreet betreffende de basisbereikbaarheid van 26 april 2019 trad in werking op 22 juni 2019. Met dit decreet werd het Vlaams Gewest ingedeeld in 15 vervoersregio's. De vervoersregio Gent is samengesteld uit 23 gemeenten.

In uitvoering van genoemd decreet werd een vervoerregioraad samengesteld. Bij gemeenteraadsbeslissing d.d. 25 maart 2019 werden de schepen bevoegd voor mobiliteit als politiek vertegenwoordiger en Peter Vansevenant en Saskia Opdebeek als ambtelijke vertegenwoordigers van de stad Gent in de vervoerregioraad aangesteld. Bij gemeenteraadsbeslissing d.d. 25 januari 2021 werd Saskia Opdebeek vervangen door Philippe De Bock en bij gemeenteraadsbeslissing van 30 januari 2023 werd Peter Vansevenant vervangen door Merijn Gouweloose.

De vervoerregio staat onder andere in voor de opmaak van een geïntegreerd regionaal mobiliteitsplan.

Het regionaal mobiliteitsplan legt de globale mobiliteitsvisie voor een langere termijn vast voor de vervoerregio, en dat voor alle vervoersmodi. Dat plan doet onder andere uitspraken over de belangrijke mobiliteitsuitdagingen van de regio, tekent het openbaar vervoersnetwerk uit en stelt maatregelen voor de verbetering van de doorstroming, de verkeersveiligheid en het fietsbeleid voor.

Het college nam in zitting van 2 juli 2020 reeds kennis van de oriëntatienota van dit regionaal mobiliteitsplan. Op 28 maart 2022 nam de gemeenteraad kennis van de visienota en op 2 maart 2023 nam het college kennis van het "voorlopig ontwerp van het regionaal mobiliteitsplan voor de vervoersregio Gent en voorlopig ontwerp planMER voor het regionaal mobiliteitsplan".

Momenteel ligt het advies van stad Gent voor op het ontwerp van dit regionaal Mobiliteitsplan en bijhorend MER. Het advies kwam tot stand met bijdragen van de diensten Economie, Lokaal sociaal Beleid, Stedenbouw, Dienst wegen, bruggen en waterlopen en het Mobiliteitsbedrijf.

Aan het Regionaal Mobiliteitsplan werd gedurende twee jaar gewerkt door de verschillende gemeenten in Vervoerregio Gent, waaronder ook stad Gent. In het ontwerp dat nu voorligt, werden veel opmerkingen van stad Gent verwerkt. Het Regionaal Mobiliteitsplan Gent geeft een ambitie weer op regionaal niveau en toont een toekomstvisie voor 677.000 inwoners. Het vertrekt van zeven ambities: bereikbaar, klimaatgezond, attractief, gezond & veilig, inclusief, innovatief & welvarend en partnerschap. Om die ambities te bereiken, formuleert het Regionaal Mobiliteitsplan een aantal acties, gebundeld in zeven strategieën:

- Openbaar vervoer als ruggengraat van onze regio
- Fijnmazig en divers fietsnetwerk
- Verkeersluwe mazen in een verbindend wegennet
- Vlot overstappen aan hoppinpunten
- Efficiënte logistiek met minimale impact
- Slim ruimtegebruik stimuleert duurzame mobiliteit
- Samen bouwen aan slimme mobiliteit

In het advies in bijlage geeft Stad Gent aan dat we achter het Regionaal Mobiliteitsplan staan. Aanvullend formuleren we een aantal suggesties, opmerkingen en bedenkingen.

Bijgevoegde bijlage(n):

- 20230320_Bijlagen_RegionaalMobiliteitsplan_VervoerregioGent_print.pdf
- 20230320_Samenvatting_RegionaalMobiliteitsplan_VervoerregioGent_print.pdf
- 20230322_RegionaalMobiliteitsplan_VervoerregioGent_print.pdf
- ontwerp planMER Gent_NTS.pdf
- Ontwerp planMER_VVR Gent 17032023_Zonder RMP.pdf
- 20230524_NO_Advies_Regionaal_Mobiliteitsplan.docx (deel van de beslissing)

Voorstel

Legt aan de gemeenteraad voor ter beslissing:

Artikel 1:

Keurt goed het advies van Stad Gent op het ontwerp Regionaal Mobiliteitsplan en MER Vervoerregio Gent zoals bijgevoegd.

Advies Regionaal Mobiliteitsplan

Advies stad Gent op RMP vervoerregio Gent

22 mei 2023

Entiteit	Departement Stedelijke ontwikkeling Mobiliteitsbedrijf
Contactpersoon	Merijn Gouweloose

Reactie stad Gent op het voorlopig ontwerp van het Regionaal Mobiliteitsplan

1. Algemeen

Het regionaal Mobiliteitsplan voor de Vervoerregio Gent is een ambitieus mobiliteitsplan, dat een duidelijke wensrichting aangeeft op veel vlakken. Gent onderschrijft de zeven ambities die het plan als uitgangspunt hanteert: bereikbaar, klimaatgezond, attractief, gezond&veilig, inclusief, innovatief&welvarend en partnerschap. De ambitie voor een modal shift voor de vervoerregio is al bereikt als we naar de Gentenaars kijken, maar we hebben zeker nog de acties uit het regionaal mobiliteitsplan nodig als we ook alle bezoekers en werknemers van buiten Gent tot een even ambitieuze modal shift willen bewegen.

Stad Gent beoordeelt het ontwerp dan ook positief, maar heeft wel een aantal bedenkingen en aanvullingen.

Algemeen vinden we dat het regionaal mobiliteitsplan te weinig oog heeft voor de samenhang tussen ruimtelijke aspecten en mobiliteitsplanning. Ruimtelijk beleid en mobiliteitsbeleid zijn onlosmakelijk met elkaar verbonden.

Daarnaast mist het regionaal mobiliteitsplan de verfijning om onderscheid te maken tussen meer landelijk weefsel en meer verstedelijkt weefsel. Met name voor de keuzes binnen de interlokale mazen en binnen de mobiliteitskamers vragen beide typologieën een andere aanpak. Zeker voor de maas Gent is nog een aparte verfijning nodig, die voorzien is in actie A 02.01.

De nota bevat ook een groot spanningsveld, namelijk tussen de **grote ambities en de beperkte eigen slagkracht van de vervoerregio**. Die heeft geen eigen budgetten, kan geen eigen regelgeving opleggen. Voor veel acties zijn andere partners dan de lokale overheden aan zet: Vlaanderen, De Lijn, De Vlaamse Waterweg, NMBS, Infrabel... We pleiten voor een doorkijk op een planning voor de realisatie van dit regionaal mobiliteitsplan, en wensen dat vertaald te zien in de investeringen voor de komende 15 jaar. Zoniet dreigt het actiegedeelte van het regionaal mobiliteitsplan zeer versnipperd te gebeuren.

De deelacties die bij de acties worden geformuleerd, variëren qua werk, kostprijs en soms zelfs initiatiefnemer. We pleiten ervoor om alle deelacties uit te voeren en apart te evalueren, en waar nodig studie en uitvoering van elkaar los te koppelen.

We adviseren om de voortgang van de actietabel uit het regionaal mobiliteitsplan op een meer frequente basis te organiseren dan slechts 1 keer in de eerste helft van elke bestuursperiode, zoals nu voorzien is het regionaal mobiliteitsplan. We adviseren ook om de evaluatie uit te voeren met betrekking van de gebruikersdoelgroepen, met name voor de acties die moeten bijdragen aan inclusieve mobiliteit en toegankelijke openbare ruimte. Specifiek met inbreng van jongeren, personen met een handicap en van senioren.

Stad Gent beschouwt het Regionaal Mobiliteitsplan niet als een eindpunt, maar als een start van een lang proces. Een belangrijke volgende stap is dat we bekijken hoe de Vervoerregio kan omgaan met een snel wijzigende context, met nieuwe inzichten en noden en hoe we die zullen verwerken in de ambities, strategieën en acties van het Regionaal Mobiliteitsplan.

2. Openbaar vervoer als ruggengraat van onze regio

De acties gericht op openbaar vervoer zijn ambitieus maar nodig. Het openbaar vervoer is de ruggengraat van het regionaal mobiliteitsplan. Enkel met doorgedreven investeringen in openbaar vervoer zal het mogelijk zijn om deze ambities waar te maken en de doelstellingen uit het regionaal mobiliteitsplan te behalen.

Daarnaast zijn er nog een aantal zaken die niet expliciet vermeld staan, en waar we toch de aandacht op willen vestigen:

- Hoewel het technologiepark Zwijnaarde expliciet vermeld staat, vragen we dat er ook blijvend gezocht wordt naar oplossingen voor de ontsluiting van Eiland Zwijnaarde met openbaar vervoer.
- In verschillende acties (OV 02.04 en OV 02.05) wordt verwezen naar de studie update Pegasus. Stad Gent ziet zichzelf daarin als belangrijke partner en draagt graag bij aan die studie.
- Stad Gent pleit ook voor verder onderzoek naar oplossingen voor het veiligheidsrisico bij tramsporen & fiets.

Bij volgende acties hebben we opmerkingen of bedenkingen:

- **(p.164) OV 03.02: Uitbouw van aanbod van deelsystemen**
De initiatiefnemers moeten duidelijk zijn, vraagteken te verwijderen.
- **(p. 165) OV03.03: Uitwerken van duurzaam collectief vervoer voor woonwerkverplaatsingen**
Deze actie biedt te weinig duidelijkheid en richting in de huidige formulering. We stellen voor deze op te splitsen naar een actie planning en een actie uitvoering.
- **(p.166) OV 04.01: Aanbieden van kwaliteitsvolle en comfortabele voertuigen**
Stad Gent beschouwt een drempelloze en vlotte toegang met de fiets als onderdeel van de toegankelijkheid van voertuigen van het S-net, het (inter)stedelijk HOV en het kernnet. Ook de aanwezigheid van voldoende bagageruimte hoort daarbij.

- **(p.167) OV 04.03: Realisatie van ticket- en tariefintegratie tussen de diverse mobiliteitsaanbieders**
Stad Gent gaat ervan uit dat de integratie met P+R-aanbod ook in deze actie vervat zit.
- **(p.168) OV 04.05: Onderzoek naar kader voor tijdelijke mobiliteitssituaties, met als doelstelling het garanderen van een stipte en betrouwbare dienstverlening voor de reizigers die het OV gebruiken**
Stad Gent adviseert om aan deze actie hoge prioriteit te geven. Ze is ingeschat als “lage bijdrage” aan de langetermijndoelstellingen van het regionaal mobiliteitsplan, maar voor Vervoerregio Gent is het de komende jaren een belangrijke actie om te vermijden dat bestaande reizigers afhaken.
- **(p. 169) OV 04.07: Aanbieden van betrouwbare, actuele reisinformatie**
we stellen voor om NMBS hier ook als initiatiefnemer te benoemen gezien de actie specifiek het S-net benoemt.

3. Fijnmazig en divers fietsnetwerk

- **(p.103) de tabel met de doorstromingsprioriteit/voorrangsregeling:**
Het stadsregionaal fietsroutenetwerk in Gent (SRFN) is veel fijnmaziger dan het gesubsidieerd netwerk. Er zijn een heel aantal straten opgenomen in het SRFN die niet gevat zijn onder F1, F2, F3 of F4. We volgen dat het regionaal mobiliteitsplan voor de ganse vervoerregio van het gesubsidieerd netwerk uitgaat. Maar in een stedelijke context zullen we toch fijnmaziger moeten denken dan in het gesubsidieerd netwerk. In die optiek geeft het SRFN dan ook een realistischer beeld van de belangrijkste fietsroutes in Gent dan het gesubsidieerd netwerk. We pleiten er dan ook voor om qua voorrangsregeling/doorstromingsprioriteit binnen de interlokale maas Gent te enten op het SRFN.
- **(p.172) F 02.02: Subsidiëring:** stad Gent suggereert om deze actie sterker te formuleren. Voorstel: “Onderzoek naar een efficiënter en meer uniform mechanismen voor de verschillende structurele (Fietssnelwegen, BFF en LFF) en niet-structurele (schoolroutes, schoolomgevingen, Kopenhagenplan) subsidiekanalen met het oog op de realisatie van een volwaardig fietsnetwerk in Vlaanderen.
- **(p.170) F 01.01:** we interpreteren de lijst deelacties niet als een limitatieve opsomming van fietssnelwegen. Dat mag ook zo duidelijker geformuleerd worden in de actie. Ook bij de niet-vermelde fietssnelwegen zijn er nog uitdagingen, bvb. F404, F401, F402, F4,...
- **(p. 173) F 03.02:** Stad Gent ondersteunt de uitrol van deelsystemen, maar heeft in de totstandkoming van het ontwerp van het Regionaal Mobiliteitsplan ook aangegeven geen voorstander te zijn van (elektrische) deelsteps. Onze voorkeur gaat uit naar andere vormen van deelmobiliteit.
- **(p. 175) F 03.03:** We vinden dit een zinvolle actie. Enkel stellen we ons vragen bij de herstelzuilen. De onderhoudskost hiervan is niet te onderschatten, terwijl de meerwaarde eerder beperkt is. Zinvoller zou zijn om deze middelen te investeren in het uitbouwen van een netwerk van fietsherstelpunten.

- **(p. 91) 5-lagig fietsnetwerk:** Stad Gent ondersteunt en herkent zich in de voorgestelde 5 lagen in het fietsnetwerk. We pleiten er wel voor om de autoluwe kwaliteitsfietsroutes systematisch boven de fietsinfrastructuur langs verkeersassen te plaatsen. Zoals in de inleiding bij dat hoofdstuk aangehaald, zijn het deze autoluwe kwaliteitsfietsroutes die de hefboom vormen om de modal shift te realiseren.
- **(p. 93) Tabel overzicht ontwerpprincipes veilige fietsroutes:** Stad Gent adviseert hier om niet enkel op fietssnelwegen maximaal conflictvrij te werken, maar ook op de fietsinfrastructuur langs verkeersassen, bvb. door conflictvrije lichtenregelingen.
- **(p. 96) Wensbeeld op lange termijn:** zoals hierboven al gesteld pleiten we ervoor de subsidiëeringsmechanismen te vereenvoudigen met een uniforme en efficiënte procedure.

4. Verkeersluwe mazen in een verbinden wegennet

- **(p.102) Robuustheidscascade:** *Bij het inwerking treden van de robuustheidscascade is het zinvol om voldoende af te stemmen met alle betrokken partners, zowel wegbeheerders als de geïmpacteerde lokale overheid om maximaal de hinder voor aangelanden te beperken en vlot in te zetten op de toegelichte permanente en tactische maatregelen.*
- **(p. 176) A 01.01 & A 01.02: Aanpakken van doorstromings- en afwikkelingsknelpunten op het hoofdwegennet en het dragend wegennet**
We wensen ook opvolging van de voorziene aansluiting van de R4 op de N466, en aandacht voor de inrichting van de B402.
- **(p.178) A 01.05: het aanpassen van het dragend wegennet volgens de inrichtingsprincipes.**
We zijn blij met de beslissing van de N466 (segment tussen E40 en de R4) als regionale weg binnen de wegencategorisering en als interlokale aanrijroute binnen het vrachtroutenetwerk. De persmededeling van Minister Peeters omtrent het engagement om een streefbeeldstudie op te maken viel in zeer goede aarde. We wensen deze streefbeeldstudie dan ook graag opgenomen te zien in de deelacties. Ook de afronding van de studie en de realisatie van de interlokale weg N60 tussen de R4zuid en de aansluiting 8 met de E17 zou hier moeten opgenomen worden.
- **(p. 180) A 02.01 Weren van doorgaand verkeer uit de interlokale mazen**
We onderschrijven de doelstellingen van de ‘interlokale mazen’. Hieruit vloeit een heel duidelijke definitie van ‘regionaal doorgaand verkeer’, nl verkeer dat geen bestemming heeft binnen het gebied dat begrensd is door interlokale of regionale wegen. Gezien de grootstedelijke ring van Gent, m.n. de R4 als Vlaamse Hoofdweg ingeschaald is, die ook verschillende overbruggingen en ondertunnelingen kent, loopt de Gentse maas zeer ver uit. We hopen dat deze problematiek ons niet zal beperken in het treffen van maatregelen om sluiproutes doorheen deze interlokale maas weg te werken. Er moet steeds gezocht worden naar de juiste verhouding tussen het vrijwaren van doorgaand verkeer op lokale wegen en het belasten van het hoofdwegennetwerk.
We zijn blij dat deze problematiek vertaald wordt in een concrete subactie “Uitvoeren van een gezamenlijk mobiliteitsonderzoek voor de interlokale maas ‘Gent’”.

- **(p.106) Lokaal wegennet**

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

Binnen de R4 zijn er (behalve de Tijdelijke Zuidelijke Havenring) geen dragende wegen geselecteerd. Er zijn echter verschillende wegen in Vlaams beheer. De voornaamste as hierbinnen is de R40, die gezien de vele verkeersgenererende functies in de nabijheid steeds een ontsluitende rol zal hebben, maar waar de kwaliteit van de leefomgeving sterk onder leidt. Een streefbeeld van de R40 binnen deze nieuwe wegencategorisering lijkt onvermijdelijk om tot systemische oplossingen te komen die geen problemen verder op het netwerk veroorzaken. Gezien het trekkerschap van actie A02.01 “Weren van doorgaand verkeer uit de interlokale mazen” de lokale besturen zijn, maar de wegbeheerder niet de Stad Gent zelf is, vragen we hoe dit aangepakt kan worden.

5. Vlot overstappen aan hoppinpunten

- **(p. 40): hoppinpunten:** Het aangehaalde voorbeeld “En kan een pakketje vanop een binnenvaartschip makkelijk zijn tocht verderzetten met een cargofiets tot op haar afzetplaats middenin de stad. “ is veel uitdagender dan het voorbeeld van de combimobiliteit bij personenmobiliteit. Even goed kan men stellen: En kan een pakketje vanop een binnenvaartschip **of een vrachtwagen** makkelijk zijn tocht verderzetten met een cargofiets tot op haar afzetplaats middenin de stad.”
- **(p. 182) H 01.02:** gezien de P+R-locaties nog in onderzoek zijn voor de lange termijn, stellen we voor om te nuanceren naar “omgeving Weba, omgeving Watersportbaan, omgeving Arsenaal/Gentbrugge, omgeving The Loop, omgeving Oostakker/Lochristi.

6. Efficiënte logistiek met minimale impact

- **(p. 37) modal shift logistiek vervoer** We zijn blij te lezen dat fietslogistiek en logistiek met licht elektrische vrachtvoertuigen expliciet benoemd worden. De facto wordt hiermee de Vlaamse doelstelling van modal shift (die eerder gericht zijn op een shift van wegtransport naar water of spoor) vertaald naar een stedelijke uitdaging in modal shift.
- **(p.194) L 04.02 Weren van regionaal doorgaand vrachtverkeer uit de mazen van het hoofd- en regionaal vrachtrouten netwerk**
Het meest belangrijke instrument om hierop te sturen is de kilometerheffing voor vrachtwagens. Die dient afgestemd te worden op de aangepaste wegencategorisering én op het nieuwe vrachtrouten netwerk.

Bij de huidige kilometerheffing zijn er bezorgdheden omtrent het vermijden van deze wegen om de heffing te vermijden. Het mag niet tot effect hebben dat we vrachtverkeer naar de minder gewenste assen te sturen. We vragen dus op korte termijn een grondige herziening van de bestaande kilometerheffing die slim stuurt naar de nieuw vastgestelde netwerken en geen negatieve effecten kent op alternatieve assen.

- **(p. 197) L05.03:** we stellen vast dat deze actie niet echt thuishoort onder L05 vrachtwagenparkeren maar stellen eerder voor om die op te nemen onder L02.

7. Slim ruimtegebruik stimuleert duurzame mobiliteit

- **Algemeen:** het ruimtebeslag en effect op (mobiliteits)netwerken dat de toekomstige laadinfrastructuur voor elektrische voertuigen heeft, blijft in het ontwerp van het regionaal mobiliteitsplan onderbelicht. Het valt aan te bevelen hier op regionaal niveau meer aandacht aan te geven. Nu komt het slechts aan bod als mogelijke invulling bij Hoppinpunten en vrachtwagenparkeren.
- **(p. 198) R 01.01: Ondersteunen van een locatie- en vergunningenbeleid in functie van woonverdichting in kernen met een hoge knooppuntwaarde en hoog voorzieningenniveau (idem voor R01.02)**
De (deel)acties zijn enkel planmatig geformuleerd, er is geen ambitie tot herlocalisatie. Het is belangrijk om de doelstellingen af te stemmen met andere (boven)lokale kaders (provincie) en te bewaken dat de inzet van middelen de doelstellingen van beide kaders ten goede komt.

8. Samen bouwen aan slimme mobiliteit

(p. 204) S 03.02 Transitiegericht parkeerbeleid

De rol voor de Vervoerregio Gent is het uitwerken van een regionaal kader. We vragen om dat duidelijker te maken, en om de actie te splitsen: het uitwerken van een regionaal kader enerzijds (met MOW als initiatiefnemer), en anderzijds de deelacties 4, 5 en 6 samen als aparte actie te benoemen.

Meer focus op het regionale in deze actie is noodzakelijk, de acties die focussen op de lokale kaders en lokale implementatie zijn minder essentieel op het regionaal niveau.