

De 'Vlaamse mobiliteitsvisie 2040' vormt voor de komende 20 jaar het kader van het mobiliteitsbeleid in Vlaanderen en dit zowel op Vlaams niveau als op niveau van de vervoerregio's en de lokale besturen.

*"We willen dat mobiliteit en onze ruimtelijke organisatie in 2050 maximale verbondenheid en bereikbaarheid garanderen op een duurzame en veilige manier en op maat van alle mensen en bedrijven. Op die manier maken we de uitbouw van aantrekkelijke woon- en leefomgevingen mee mogelijk, die op hun beurt een duurzame mobiliteit ondersteunen."* lezen we op de webstek van het Agentschap Wegen en Verkeer.

Een visie vol goede voornemens. Wie kan daar iets op tegen hebben? Maar voor het zover is, is er nog een lange weg te gaan en daar kunnen we in onze nieuwe stad niet op wachten.

Als wegbeheerder van gewestwegen in Tongeren voorziet het Agentschap een reeks wegenwerken, die fasegewijs worden uitgevoerd. In de loop van volgend jaar is de herinrichting van de Maastrichtersteenweg over een afstand van  $\pm 2$  km een feit. In april 2019 werd het eerste deel van de Nooroostelijke Omleidingsweg geopend. Zullen beide omleidingswegen (Noordoost en Zuidoost), eenmaal volledig uitgevoerd, het centrum van Tongeren ontlasten van zwaar en doorgaand verkeer zodat die de leefbaarheid van de stad ten goede zal komen?

Volgens metingen gedaan aan de poorten van de stad is 85 percent van het verkeer bestemmingsverkeer. Dat betekent dat die wagens in of rond het centrum moeten zijn voor een boodschap, school, werk, ...

De nieuwe omleidingsweg snijdt door het landschap en vertekent het. Wij hopen dat het zinvol zal blijken maar geloven sterker in de voordelen van een veiligere verkeersinfrastructuur. Wanneer de zwakke weggebruiker eindelijk de fietspaden en mooie voetpaden krijgt die hij/zij verdient zal dat mensen aanzetten om de wagen thuis te laten. Ouders kunnen hun schoolgaande kinderen met een gerust gemoed op pad sturen.

Het Agentschap bestudeert op dit ogenblik de mogelijke herinrichting van de stadswallen (= Ring?), met meer ruimte voor voetgangers en fietsers. Volgens het Agentschap is het momenteel immers niet veilig fietsen op de ring.

**BURGERS EERST wil dringend werk maken van een fiets-Ring en een fiets-Graaf**

BURGERS EERST beaamt het opzet van het Agentschap om op de Ring het gebruiksgemak en de veiligheid van voetgangers en fietsers te verbeteren. Dat het Agentschap de herinrichting van de Ring als lange termijnproject ziet kunnen wij evenwel niet accepteren. Veiligheid laat zich immers niet op de lange baan schuiven.

Volgens ons moeten de Ring van Tongeren en de Graaf van Borgloon eerlang een zodanige facelift ondergaan dat voetgangers en fietsers er op een aangename en veilige manier vrij en ongehinderd kunnen wandelen en fietsen.

**BURGERS EERST wil een nieuw mobiliteitsplan voor onze 'nieuwe stad'**

Die facelift is onderdeel van een nieuw mobiliteitsplan voor de ganse stad Tongeren-Borgloon, dat wordt uitgewerkt in samenspraak met de burgers: een plan met een duidelijke visie op duurzame mobiliteit, een plan waarin leefbaarheid, verkeersveiligheid en het STOP principe centraal staan (= eerst Stappen, dan Trappen, dan Openbaar vervoer en tot slot Personenvervoer).

In dat plan streven we onder meer volgende mobiliteitsaspecten na:

- Aangename fiets- en wandelzones in de stads- en dorpscentra, veilige schoolroutes, minder sluipverkeer, goed aangegeven randparkings en aandacht voor mensen met een beperking, zoals mensen met een rollator en rolstoelgebruikers (stoepbreedte  $\geq 1,50$  m).
- Vlot bereikbare handelsstraten en voldoende betaalbare parkeerplaatsen in de centra zijn een essentiële voorwaarde om het handeldrijven te faciliteren.

## **BURGERS EERST wil niet minder maar méér busdiensten**

De burgers zijn niet gediend met het nieuwe mobiliteitsplan van De Lijn: het aanbodgestuurd plan werd vervangen door een vraaggestuurd plan. Hierdoor verdwenen er sinds 6 januari 2024 buslijnen en werden er haltes afgeschaft waardoor veel mensen in de kou zijn komen te staan.

Zelfs handelaars van de centra krijgen klachten van klanten die minder makkelijk de centra kunnen bereiken en dus wegblijven. De herziening van het mobiliteitsplan heeft dus een rechtstreeks negatief effect op onze handel die het al zo moeilijk heeft.

Gemeenten zijn nochtans rechtstreeks vertegenwoordigd in de vervoerregioraad (meestal door de burgemeester of de schepen van mobiliteit). Zij bepalen dus mee hoe De Lijn haar diensten ontplooit. Wij kunnen hier dus iets aan doen en zullen hier iets aan doen want de mobiliteit van iedere burger moet gewaarborgd zijn. Die van de ouderen, de minder mobiele mensen, studenten, mensen zonder wagen of rijbewijs, ...

BURGERS EERST wil dat beide stadsbesturen die het nieuwe mobiliteitsplan mee goedkeurden, zich bezinnen over hetgeen ze hun burgers aandoen: een verminderde dienstverlening waarbij heel wat burgers in de kou blijven staan.

BURGERS EERST startte in maart met een petitie tegen het nieuwe, vraaggestuurde mobiliteitsplan van De Lijn. We willen terug naar het aanbodgestuurd plan van vóór 6 januari 2024. Openbaar vervoer geldt voor ons als een basisrecht voor jong en oud.

Op [www.burgerseerst.be](http://www.burgerseerst.be) kunnen mensen een petitie tekenen. We zitten nu aan ± 7.000 handtekeningen. Nog 8.000 handtekeningen te gaan.

## **BURGERS EERST wil minder én duurzamer verkeer in de straten**

Onderzoek toont aan dat de mate dat mensen zich goed én verbonden voelen met de straat waarin ze wonen sterk afhangt van het verkeer voor hun deur. Overschrijdt het gemotoriseerd verkeer een bepaalde grens, wordt het zo dominant dat het de levens van bewoners in al zijn facetten zal beïnvloeden.

BURGERS EERST wil de sociale cohesie in onze nieuwe stad versterken door vol in te zetten op minder én duurzamer verkeer in de straten én door het verbeteren van de inrichting van de straten. Het is immers een essentiële voorwaarde om te komen tot buurten waar het fijn leven is.