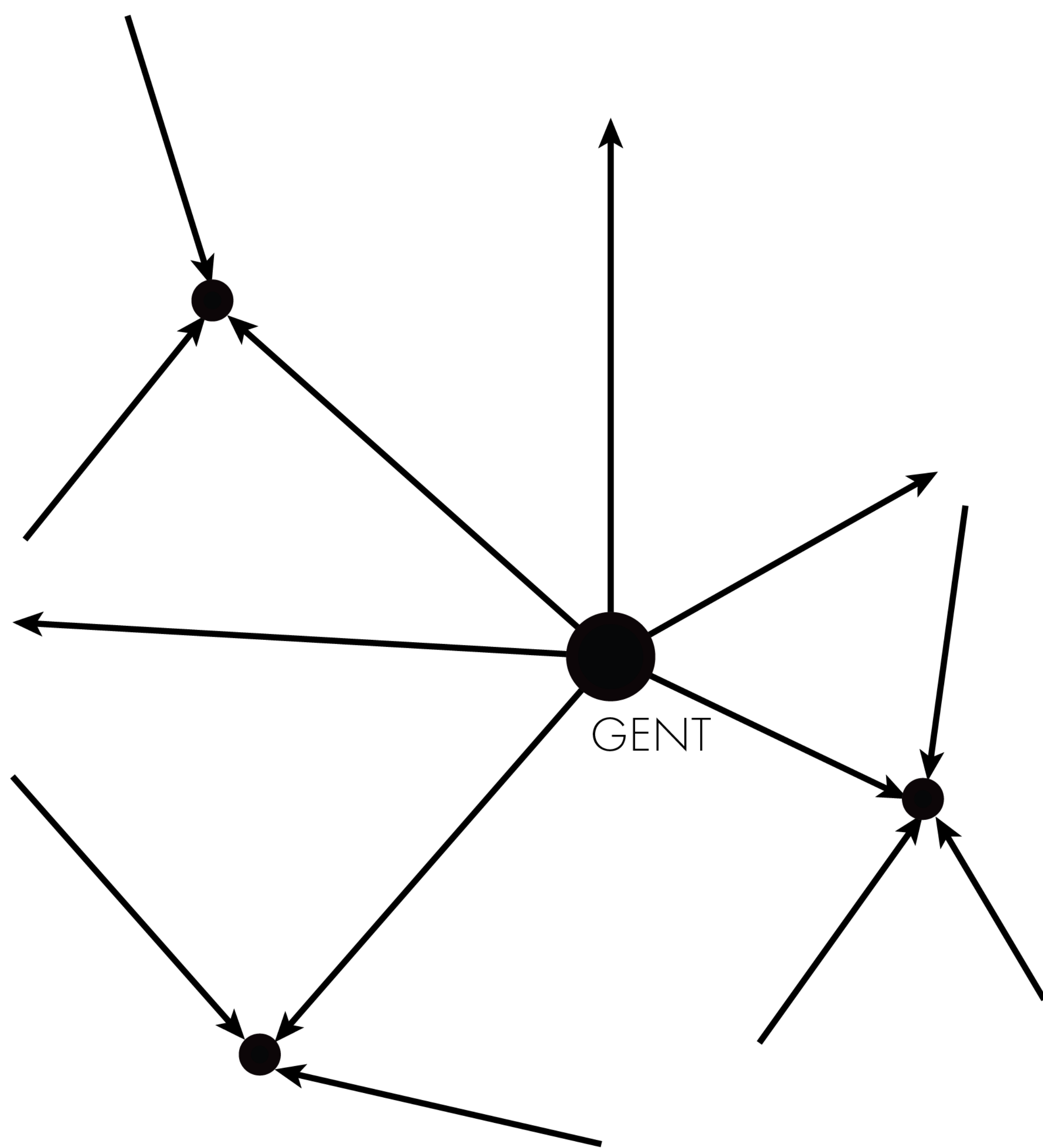


AVONDBEDIENING



laatste vertrek:

ZO	}	→	23h 00h
MA			
DI			
WO			
DO			
VR	}	→	01h 02h
ZA			

VOORBEELDEN:

- Deinze - Gent
- Wetteren - Gent
- Sint-Martens-Latem - Gent
- De Pinte - Gent
- Zelzate - Gent
- ...

WAAROM?

1. Verkeersveiligheid (autorijden na alcohol drinken voorkomen)
2. Economisch (consumptie toegankelijk maken)
3. Socio-culturele aanbod toegankelijk maken
4. Sociale veiligheid (alternatief voor fiets)
5. Woon-werkverkeer (avond-/nachtshift)

VOOR WIE?

1. Jongeren
2. Ontspanning & cultuur
3. Kwetsbare groepen
4. Werknemers
5. Van Gent naar kernen en rand

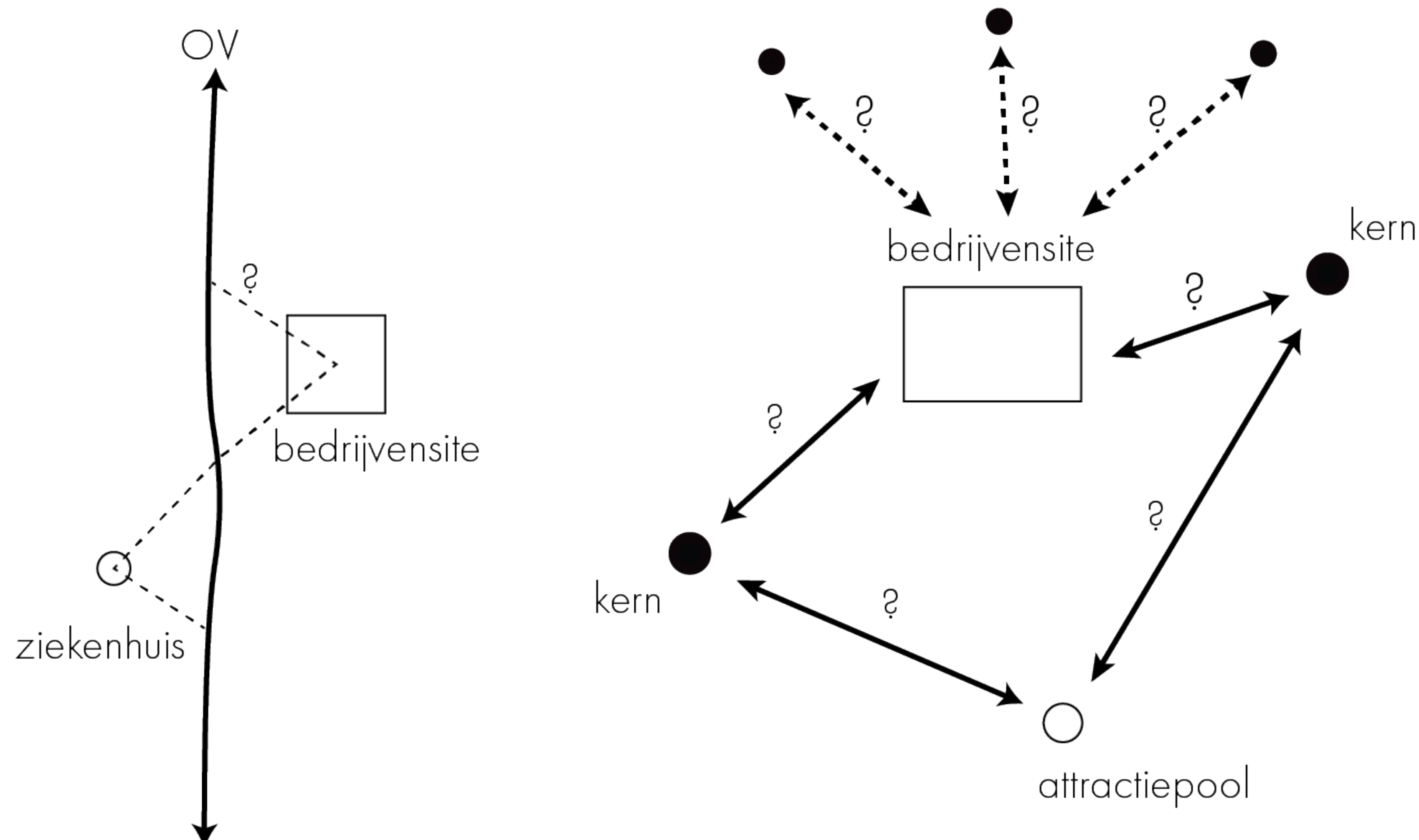
ALTERNATIEVEN?

1. (Groeps)taxi via taxicheques, Responsible Young Drivers, ...
2. Voorstadsnetwerk trein
3. Deelwagens
4. Privaat collectief vervoer i.f.v. bedrijven, grote evenementen, ...

LEIDENDE PRINCIPES:

- 1. UREN** - We streven ernaar de minimale amplitude van de kernnetlijnen in Vervoerregio Gent uit te breiden naar 23u à 00u in de week en naar 01u à 02u op vrijdagen en zaterdag.
- 2. VERBINDING STAD - RAND** - De verbinding van de stedelijke centra met hun rand en andere kernen krijgt voor avondbediening voorrang op de verbinding met bedrijven. Bedrijven dienen eerder zelf privaat collectief vervoer te organiseren voor hun avondwerkers.
- 3. ONTSLUITEND** - 's Avonds wordt het combineren van verschillende functies en kernen op één lijn aangemoedigd. Buslijnen zijn 's avonds dus meer ontsluitend dan overdag. Hier wordt afgeweken van de principes van basisbereikbaarheid.
- 4. TREIN** - Plaatsen die 's avonds bediend worden door een trein met een gelijkaardige amplitude (vertrek om 23h op weekdag, om 01h in het weekend) in de gewenste richting hebben minder recht op een avondbuslijn.

BEDRIJVEN & ATTRACTIEPOLEN



VOORBEELDEN:

- Puyenbroeck (Wachtebeke)
- De Prijkels (Deinze)
- Crematorium (Locristi)
- AZ Sint-Lucas (Zelzate)
- Leietheater (Deinze)
- Arcelor Mittal (Gent)
- ILVO (Merelbeke)

WAAROM?

1. Economisch (woon-werk)
2. Socio-cultureel (attractiepolen)
3. Sociale integratie (kwetsbare groepen)
4. Duurzame mobiliteit stimuleren
5. Fileproblematiek verminderen in spitsuren

VOOR WIE?

1. Iedereen
2. Werknemers
3. Mensen zonder auto (kwetsbare groepen)
4. Karakteristiek tijdens sterke piekmomenten
5. Karakteristiek vanuit zeer diverse herkomsten

ALTERNATIEVEN?

1. Privaat vervoer (bv. leasefiets via bedrijfsvervoerplan)
2. Privaat collectief vervoer (bedrijfsbus, kantoorbus, evenementenbus, ...)
3. Carpool
4. Combimobiliteit (natransport vanuit mobipunt met deelfiets, deelstep, deelwagen ...)

LEIDENDE PRINCIPES:

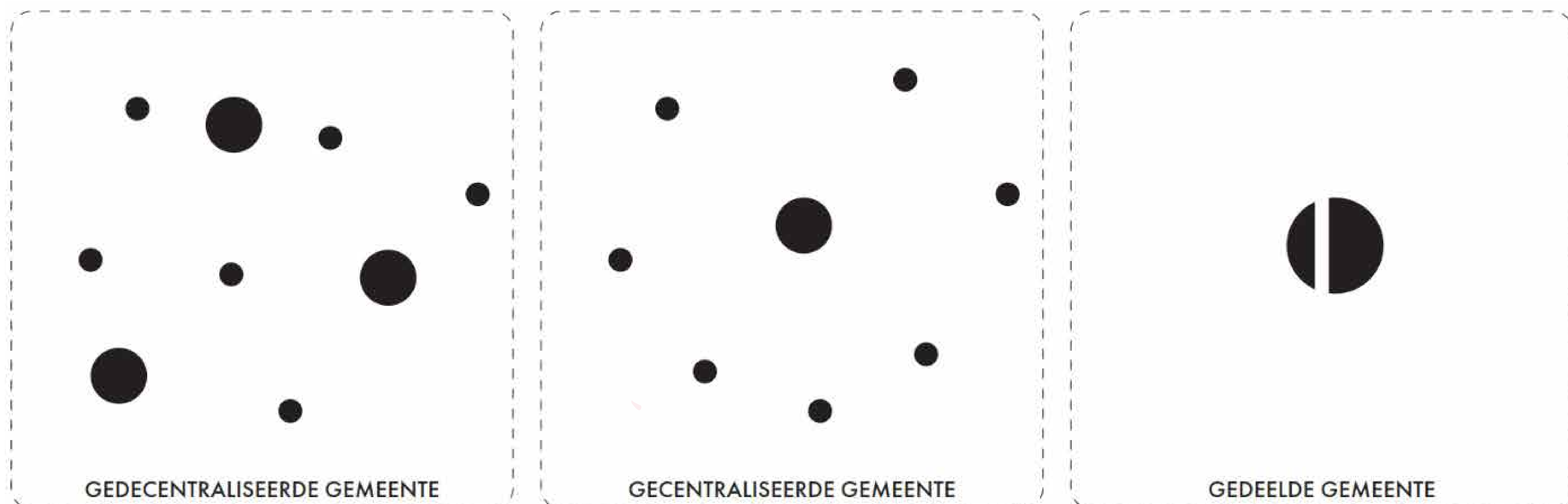
1. VERVOERSPOTENTIEEL + EFFICIËNTIE - De grootte van het vervoerspotentieel naar de attractiepool of het bedrijventerrein en kostenefficiëntie (kost/reiziger/kilometer) bepalen de bediening met het openbaar vervoer.

2. SOCIAAL - De bediening van attractiepolen met een grote maatschappelijke of openbare functie (ziekenhuis, rechtbank, dienstencentrum) of waarvan het merendeel van de doelgroep geen auto heeft/kan hebben (scholen, zorgcentra, bedrijven die kwetsbare groepen tewerkstellen, ...) krijgt voorrang.

3. REGELMATIG POTENTIEEL - Attractiepolen met een doorheen de dag regelmatig vervoerspotentieel zijn prioritair voor een reguliere buslijn. Piekggebonden vervoersvraag kan beter opgevangen worden met Vervoer op Maat (bv. Max Mobiel). Omwille van de sterke piekmomenten zullen bedrijven(terreinen) in veel gevallen dus minder prioriteit hebben.

4. CONGESTIE - Naar attractiepolen in een permanent filegevoelige omgeving moeten extra inspanningen gedaan worden om regulier openbaar vervoer aan te bieden. Op voorwaarde dat het OV een alternatief en snel traject heeft.

DEELGEMEENTEN



VOORBEELDEN:

Lievegem

Evergem

Zelzate

WAAROM?

1. Socio-economische samenhang en functioneren van gemeenten
2. Duurzaamheid (terugdringen autogebruik)
3. Psychologisch (verbondenheid en aantrekkelijkheid)
4. Sociale integratie (vervoersarmoede en isolement tegengaan)

VOOR WIE?

1. Gedecentraliseerde gemeenten: alle verspreide diensten moeten bereikbaar zijn voor iedereen
2. Gecentraliseerde gemeenten: all centrale diensten moeten bereikbaar zijn voor iedereen
3. Werknemers
4. Scholieren
5. Landelijke gemeenten

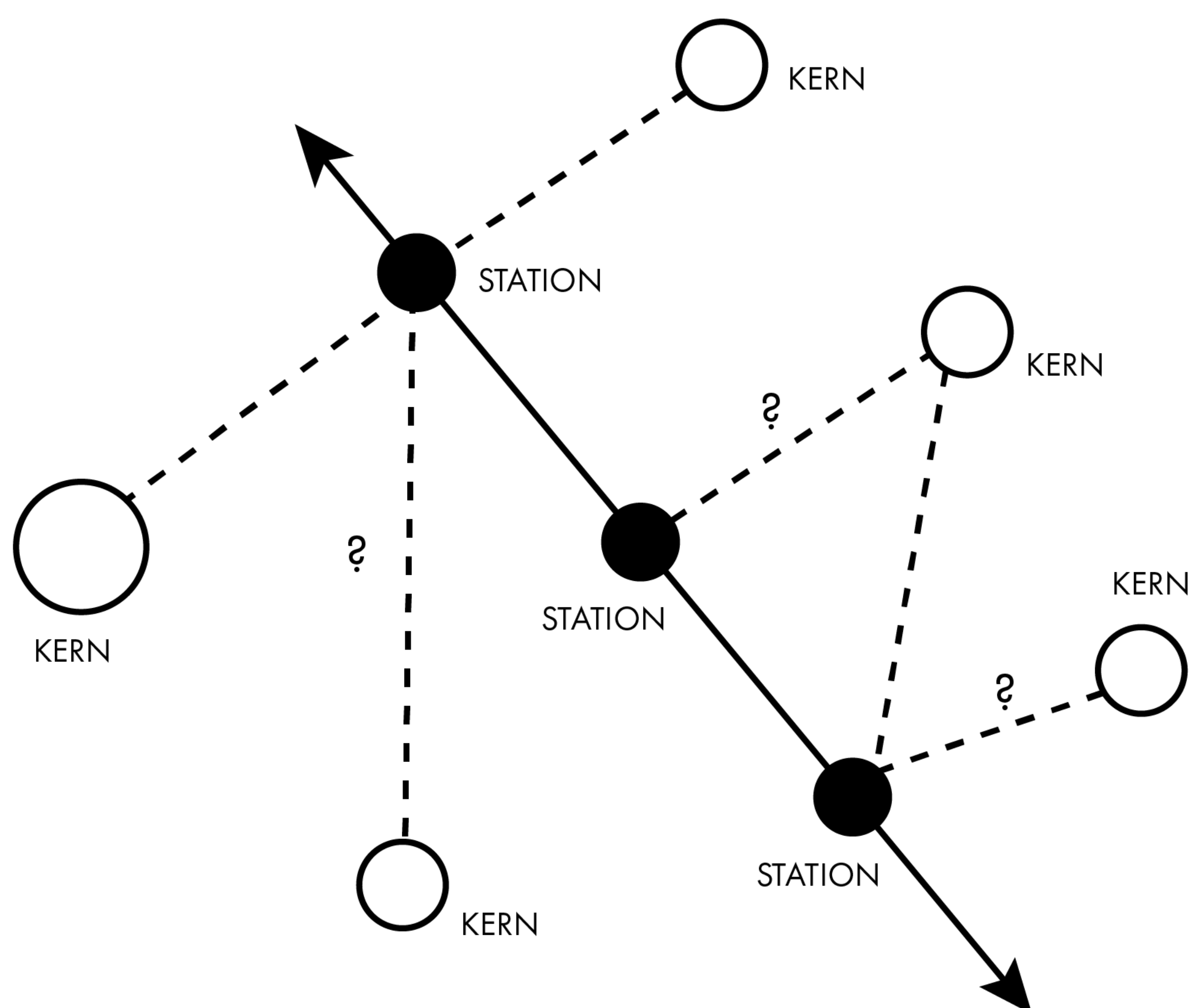
ALTERNATIEVEN?

1. Alternatieve modi (autodelen, carpool, fiets, ...)
2. Mobipunten en VoM
3. Gezamenlijke stamlijn
4. Niet zozeer verbinden van deelgemeenten, maar van attractiepolen
5. Minder verplaatsingen (digitaal loket, dienstenbus, ...)

LEIDENDE PRINCIPES:

- 1. VERVOERSPOTENTIEEL** - Tussen kernen moet er steeds een aantoonbare vervoersvraag zijn die een reguliere buslijn verantwoordt. Administratieve grenzen (zoals bij fusiegemeenten) zijn geen voldoende argument om reguliere buslijnen in te leggen.
- 2. GROTE KERNEN** - Grotere kernen (met een hoge vervoersvraag) worden met elkaar verbonden d.m.v. een reguliere buslijn.
- 3. KLEINE KERNEN** - Kleinere kernen zonder bovenlokale voorzieningen hoeven niet onderling verbonden te worden d.m.v. een reguliere buslijn. Ze dienen wel over een mobipunt te beschikken met een vlotte verbinding naar een kernnetlijn of een grotere kern. De verbinding met andere kleine kernen gebeurt d.m.v. vervoer op maat.
- 4. WOON-SCHOOL** - Woon-schoolrelaties met een afstand kleiner dan 5km zijn niet langer prioritair voor een reguliere buslijn. Hier wordt ingezet op alternatieven (fiets) door middel van infrastructuur, comfort, afspreekplaatsen, ...
- 5. SAMENHORIGHEID** - Een reguliere OV-lijn dient niet om een gevoel van samenhang te creëren (psychologisch aspect).
- 6. VERVOER OP MAAT** - Gemeenten die niet langer over een reguliere busverbinding beschikken, moeten voorrang krijgen bij het toebedelen van VoM.

TREINSTATIONS



VOORBEELDEN:

- Gent-Sint-Pieters
- Gent-Dampoort
- Gentbrugge
- Evergem
- Drongen
- De Pinte
- Merelbeke
- Eeklo
- Aalter
- Deinze
- Wetteren
- Waarschoot
- Sleidinge

WAAROM?

1. Treinnet heeft hoogste hiërarchie in gelaagd netwerk
2. Economisch (betere ontsluiting van station zorgt voor hoger gebruik)
3. Bereikbaarheid station essentieel voor gemeenten zonder station
4. Sociaal (afspiegeling samenleving in treinwagon)
5. Duurzaam (terugdringen auto)

VOOR WIE?

1. Alle functionele verplaatsingen (woon-werk, woon-school, recreatief, ...)
2. Minder mobiele (kwetsbare groepen)

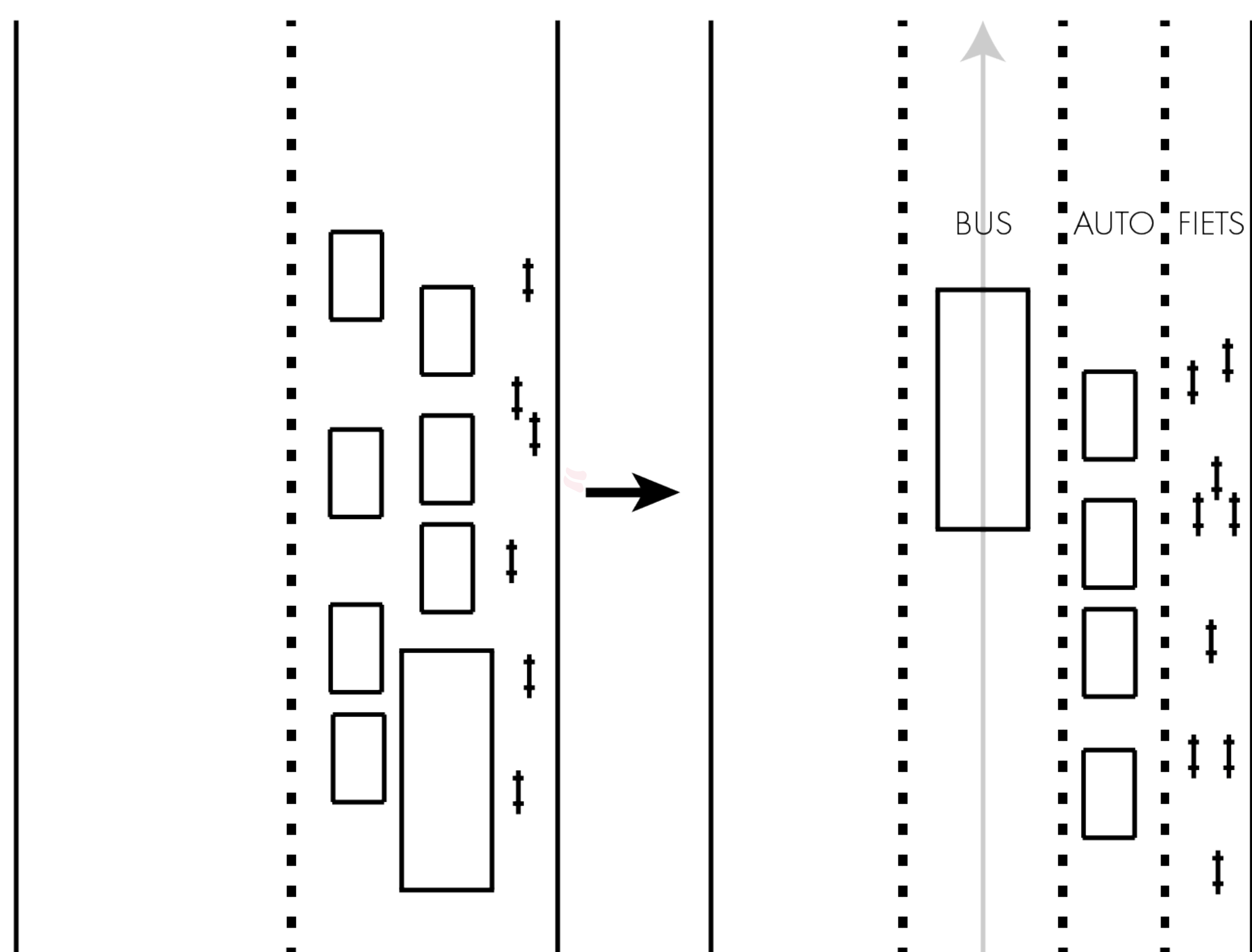
ALTERNATIEVEN?

1. Andere ruimtelijke ordening (verdichten rond treinstations)
2. Hub-hub-systeem (met station als één van de hubs)
3. Opening bijkomende stations (bv. Zelzate, Maldegem, ...)
4. Verhogen van bediening van station (bv. Eeklo)
5. Stamlijn met busbaan en hoofdbusstation (bv. Meetjesland)

LEIDENDE PRINCIPES:

- 1. VERVOERSPOTENTIEEL** - De grootte van het vervoerspotentieel bepaalt de bediening met openbaar vervoer. Dit zal o.a. afhangen van het inwonersaantal van de kern, de bediening van het treinstation en eventuele andere attractiepolen/kernen op de lijn.
- 2. AANSLUITING** - Bij de bediening van een treinstation moet de aansluiting worden gegarandeerd. Dit betekent dat doorstroming voor lijnen die treinstations bedienen moet worden gegarandeerd.
- 3. KORTSTE VERBINDING** - Voor buslijnen die treinstations bedienen moet de reistijd en de vf-factor zoveel als mogelijk worden geminimaliseerd. Vooral de verbinding tussen het station en de kern of de attractiepool moet snel en kort zijn.

DOORSTROMING



VOORBEELDEN:

- Bus en tram stadsnet Gent
- N9 Eeklo
- N43 Dint-Denijs-Westrem, Sint-Martens-Latem en Deinze
- N60 Gent
- N70 Lochristi en Gent
- N444 Merelbeke en Gent
- N445 Destelbergen
- N456 Evergem
- N458 Gent

WAAROM?

1. Aantrekkelijkheid/concurrentie t.o.v. auto
2. Duurzaamheid (terugdringen autogebruik)
3. Beperken vervoersarmoede
4. Efficiënter OV
5. Stipter en betrouwbaarder OV

HOE? Infrastructureel

1. Voorrang voor bussen (van OV-routes hoofdwegen maken)
2. Vrije busbanen
3. Quick wins (wegmarkeringen, schrappen van parkeerplaatsen in voordeel van busvoorrang, ...)
4. Halteren op de rijbaan (uitstulpende bushaltes)
5. Verkeerslichtenregeling
6. Hinderlijk parkeren vermijden

HOE? Beleidsmatig

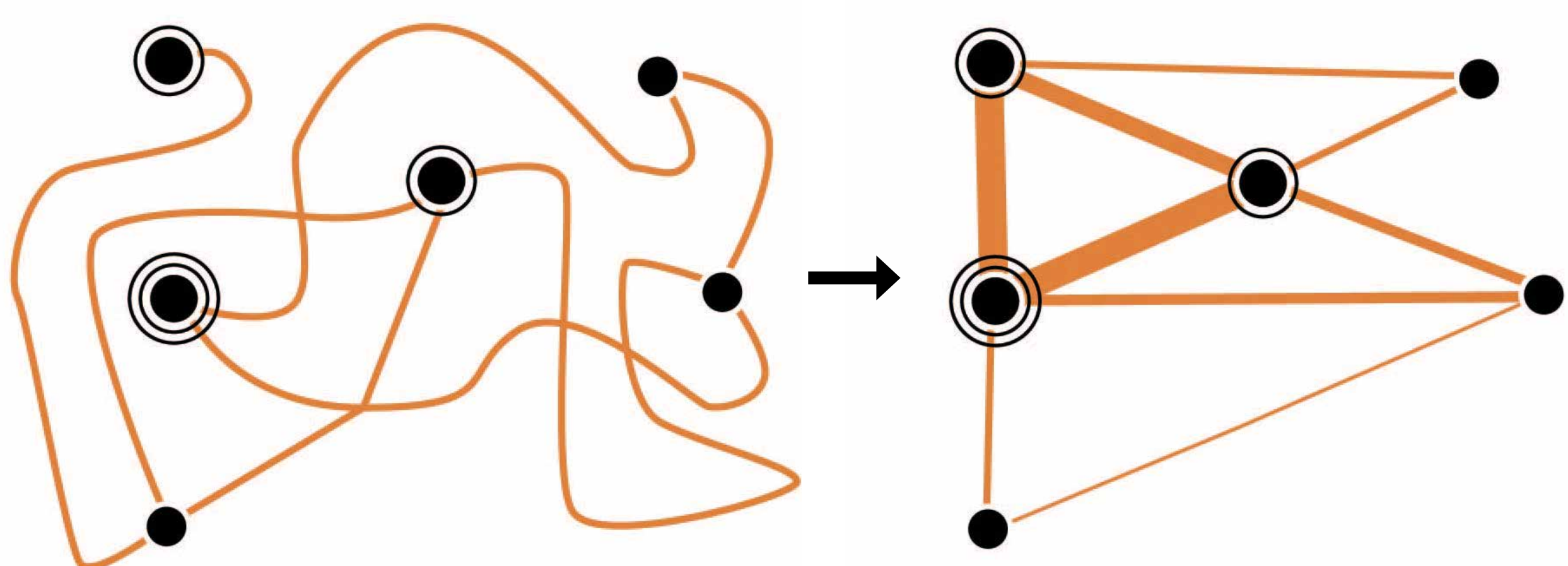
1. Keuzes durven maken (mobiliteitsplan, P+R-aanpak)
2. Budget voor doorstromingsmaatregelen
3. Maatregelenpakket om OV te stimuleren (parkeerbeleid, sensibilisering, ...)
4. Omleidingen OV beperken
5. Exclusieve doorgang OV mogelijk maken

LEIDENDE PRINCIPES:

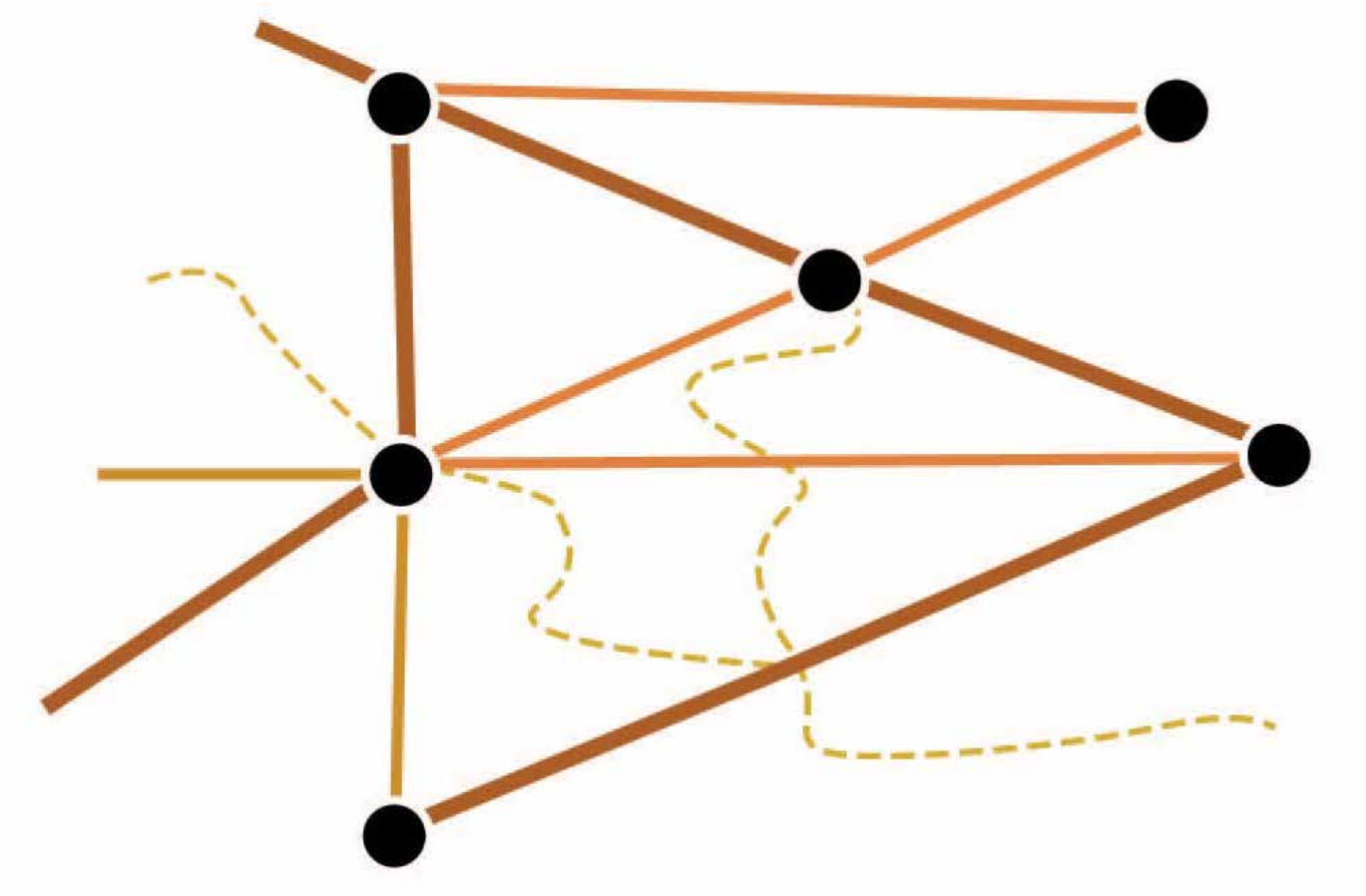
- 1. CRUCIAAL BELANG** - Doorstromingsmaatregelen met prioriteit voor OV zijn een absolute randvoorwaarde om te komen tot een modal shift.
- 2. HIËRARCHISCHE IMPLEMENTATIE** - Doorstromingsmaatregelen worden geïmplementeerd volgens de hiërarchie van het gelaagd netwerk: eerst op corridors kernnet, dan op aanvullend net, ... Een actieplan voor alle lijnen in het netwerk moet worden opgemaakt.
- 3. SELECTIE OV-ASSEN** - Om de concurrentie met de wagen aan te gaan worden OV-assen geselecteerd. Deze OV-assen worden maximaal uitgerust met doorstromingsmaatregelen (zowel op gemeentewegen als op gewestwegen).
- 4. QUICK WINS** - Maatregelen zonder zware infrastructurele ingrepen en kosten worden maximaal geïmplementeerd waar mogelijk.
- 5. VOETGANGERS/FIETERS** - De doorstromingsmaatregelen houden rekening met de impact op fietsers en voetgangers (veiligheid, oversteekbaarheid, doorstroming, etc.)

TRAJECT/REISROUTE

Vraaggericht & efficiënt



Gelaagd



VOORBEELDEN:

- kern Sint-Denijs-Westrem (functionele lijn vanuit St-M-L)
- De Prikels Deinze
- Puyenbroeck Wachtebeke
- ILVO merelbeke

WAAROM?

1. OV-net is een vraaggericht net
2. Kernlijn volgt kortste en snelste verbinding
3. Aanvullende lijnen zijn ontsluitend (o.a. spitsgebonden bediening scholen, tewerkstellingspolen, ...)
4. VoM voor bediening overstappunten en lokale voorzieningen

VOOR WIE?

1. Trajectkeuzes i.f.v. afweging tussen reizigerspotentieel van attractiepool en verliestijd voor doorgaande reizigers
2. De aard (bv. doelgroep) en het tijdstip (bv. spitsgebonden) van de verplaatsingsrelatie met de attractiepool speelt een rol
3. Varianten en afbuigingen hebben negatieve impact voor keuzereiziger

ALTERNATIEVEN?

1. Vervoer op Maat
2. Vlot overstappen via vlot voor- en natransport
3. Communicatie en participatie gefocust op wat er komt en niet op wat er wegvalt

LEIDENDE PRINCIPES:

GELAAGD NETWERK - De trajectkeuzes gebeuren volgens de opbouw van het gelaagde OV-netwerk. Zo dient een kernlijn maximaal de kortste en snelste verbinding te volgen. Elk niveau in het netwerk heeft vastgelegde principes die als leidraad dienen voor de bediening van attractiepolen en voorzieningen.

AFWIJKINGEN - Afwijken van de theoretische principes kan enkel indien een aantal onderzoeksvragen onderzocht worden:

- Is er een aantoonbaar vervoerspotentieel voor deze attractiepool?
- Is de bediening van de attractiepool met een reguliere lijn efficiënt?
- Is de omrijfactor niet te groot – wat is de impact voor doorgaande reizigers?
- Komen hierdoor aansluitingen op andere lijnen in het gedrang?
- Zijn er specifieke tijdsvensters waarbij bediening noodzakelijk is?
- Welke frequentie en capaciteit moet geboden worden?
- Kan de attractiepool bediend worden via een mobipunt + last-mile-transport (bv. deelfietsen/steps)?