

---

# **BURGERBEVRAGING** **VLAAME ARDENNEN**

**resultaten van de online  
burgerbevraging voor de vervoerregio  
Vlaamse Ardennen  
22.12.2020**

---



## INHOUD

<b>1</b>	Situering binnen de participatie-initiatieven.....	4
<b>2</b>	Methodiek van de online bevraging.....	5
2.1	Vragenlijst	5
2.2	Bevraging	5
2.3	Link met doelstellingen	8
<b>3</b>	Situering van de respondenten.....	8
3.1	Leeftijdverdeling	8
3.2	Beroepsactiviteit	9
3.3	Mobiliteitsconsumptie	9
3.3.1	Keuze vervoersmodi	9
3.3.2	Impact coronacrisis	10
3.3.3	Bedrijfswagen	10
<b>4</b>	Keuze voor beleidsacties.....	11
4.1	Grootste wens voor het verkeer van de toekomst.	11
4.2	Hoe het autogebruik doen dalen?	12
4.3	Hoe ongevallen vermijden?	13
<b>5</b>	Dilemma's.....	13
5.1	Dilemma 1 – spreiding openbaar vervoer	14
5.2	Dilemma 2 - parkeerbeleid	14
5.3	Dilemma 3 – vervoer naar station	15
5.4	Dilemma 4 – locatie fietscomfort	16
5.5	Dilemma 5 – tweede wagen	16
5.6	Dilemma 6 – tijdstip goedertransport	17
5.7	Dilemma 7 – locatie woonprojecten	17
5.8	Dilemma 8 - omleidingswegen	18
5.9	Dilemma 9 – vervuilende auto's	18
5.10	Dilemma 10 – lage emissie zones	19
5.11	Dilemma 11 – toegankelijkheid openbaar vervoer	19
5.12	Dilemma 12 – leveringstijd pakjes	20
5.13	Dilemma 13 – parkeren of fietsen	20
5.14	Conclusie	21
<b>6</b>	Ideeën voor vervoerregio Vlaamse Ardennen.....	22
<b>7</b>	Vrije bijdragen van respondenten.....	24
<b>8</b>	Samenvattende conclusies.....	26
<b>9</b>	Bijlage 1: vragenlijst.....	27
9.1	Vragen om de respondent te situeren.	27
9.2	Keuze voor beleidsacties	28
9.3	Dilemma's	29
9.4	Regionale ideeën	30
9.5	Open vraag:	30
<b>10</b>	Bijlage 2: vrije opmerkingen van respondenten.....	31
10.1	Fietsbeleid, fietsgebruik en fietsinfrastructuur	31
10.2	Beleid, verkeersregels en handhaving	32
10.3	Openbaar vervoer	33
10.4	vrachtverkeer	33
10.5	Weginrichting generiek	34

////////////////////////////////////

10.6	Concrete weginrichtingen	35
10.7	Snelheid	35
10.8	algemeen	36
10.9	School- en schoolomgevingen	36
10.10	Ruimtelijke ordening	36
10.11	Parkeerbeleid	37
10.12	Milieu en klimaat	37
10.13	Autoverkeer en hinder weren	37
10.14	Online-winkelen	37
10.15	Over de bevraging	38
10.16	Deelsystemen en alternatieve vervoervormen	38
10.17	Wegensignalisatie, verkeersborden, ...	38
10.18	Nieuwe wegen	38



# 1 SITUERING BINNEN DE PARTICIPATIE-INITIATIEVEN

De vervoerregio Vlaamse Ardennen bestaat uit een samenwerking van de gemeenten Brakel, Geraardsbergen, Herzele, Horebeke, Kluisbergen, Kruisem, Lierde, Maarkedal, Oosterzele, Oudenaarde, Ronse, Sint-Lievens-Houtem, Wortegem-Petegem, Zottegem en Zwalm met het departement Mobiliteit en Openbare Werken. Het bestuursorgaan, de vervoerregioraad, heeft als opdracht om een korte termijn openbaar vervoerplan op te maken en een breder regionaal mobiliteitsplan waarin alle mobiliteitsaspecten van de regio aangepakt worden.

De opmaak van het regionaal mobiliteitsplan maakt ruim gebruik van participatie. Alle betrokkenen moeten de kans krijgen bij te dragen aan het regionaal mobiliteitsplan, door het aanrijken van bezorgdheden, verzuchtingen, vragen, ideeën en oplossingen. Volgende participatie-instrumenten werden reeds ingeschakeld:

- Een startmoment met raadsleden.
- Een startmoment met stakeholders.
- Een uitgegeven projectgids, naslagwerk voor alle betrokkenen gedurende het project.
- Peergroupsessies met mensen met mobiliteitsbeperking, met jongeren en met betrokkenen bij woonwerk verkeer.
- Overleg met Waalse betrokkenen.
- Een mini documentaire, te bekijken op <https://www.vlaanderen.be/vervoerregios/vervoerregio-vlaamse-ardennen>
- **Een online bevraging van 5000 willekeurig geselecteerde burgers.**
- Overleg met stakeholders over het openbaar vervoerplan.
- Overleg met stakeholders over de thema's ruimte en mobiliteit, fiets, parkeren en toegankelijkheid, wagen en vrachtvervoer, veiligheid en openbaar vervoer lange termijn.

Het voorliggende rapport en zijn bijlagen gaat over de online bevraging bij de burgers. De resultaten van deze bevraging dienen als input voor de opmaak van de verdere scenario's. De beleidsmaker neemt de ideeën en bemerkingen vanuit de burgerbevraging in overweging.



# DEPARTEMENT MOBILITEIT & OPENBARE WERKEN

		respons		aangeschreven	respons	percentage
9500	Geraardsbergen, Goferdinge, Moerbeke, Nederboelare, Onkerzele, Ophasselt, Overboelare, Viane, Zarlardinge	18	Geraardsbergen	917	24	3 %
9506	Grimminge, Idegem, Nieuwenhove, Schendelbeke, Smeerebbe-Vloerzegem, Waarbeke, Zandbergen	6				
9520	Sint-Lievens-Houtem, Bavegem, Vlierzele, Zonnegem	12	Sint-Lievens-Houtem	194	12	6 %
9550	Herzele, Hillegem, Sint-Antelinks, Sint-Lievens-Esse, Steenhuize-Wijnhuize, Woubrechtgem	27	Herzele	494	33	7 %
9552	Borsbeke	6				
9570	Sint-Maria-Lierde, Lierde, Deftinge	9	Lierde	181	11	6 %
9572	Sint-Martens-Lierde	2				
9600	Ronse	36	Ronse	726	36	5 %
9620	Zottegem, Elene, Erwetegem, Godveerdegem, Leeuwergem, Grotenberge, Oombergen, Sint-Goriks-Oudenhove, Sint-Maria-Oudenhove, Strijpen, Velzeke-Ruddervoorde	50	Zottegem	729	50	7 %
9630	Zwalm, Beerlegem, Dikkele, Hundelgem, Meilegem, Munkzwalm, Paulatem, Roborst, Rozebeke, Sint-Blasius-Boekel, Sint-Denijs-Boekel, Sint-Maria-Latem	16	Zwalm	223	18	8 %
9636	Nederzwalm-Hermelgem	2				
9660	Brakel, Elst, Everbeek, Michelbeke, Nederbrakel, Opbrakel, Zegelsem	31	Brakel	406	33	8 %
9661	Parike	2				
9680	Maarkedal, Etikhove, Maarke-Kerkem	5	Maarkedal	174	8	5 %
9681	Nukerke	1				
9688	Schorisse	2				



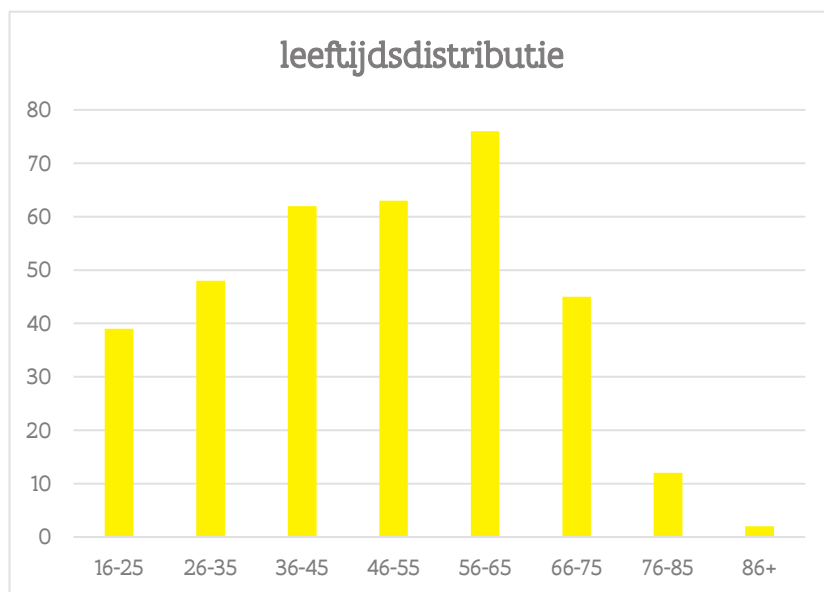
## 2.3 LINK MET DOELSTELLINGEN

In de vervoerregio werden acht strategische doelstellingen bepaald. Doorheen de publicatie verwijzen iconen naar welke doelstelling van toepassing is op welke resultaten. De doelstellingen zijn:



## 3 SITUERING VAN DE RESPONDENTEN

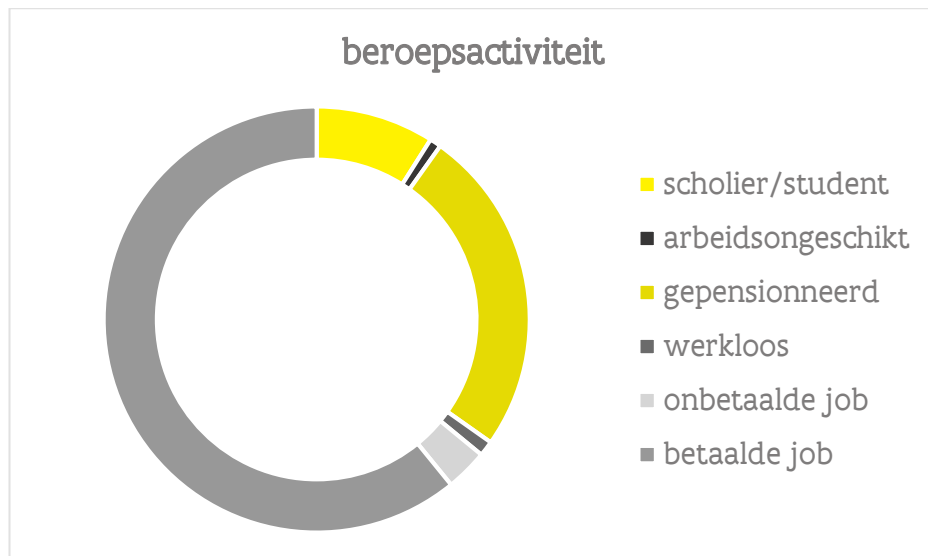
### 3.1 LEEFTIJDVERDELING



De respondenten zitten in alle leeftijdsklassen goed gespreid. Enkel voor de categorieën 56-65 treedt een hogere score op.



## 3.2 BEROEPSACTIVITEIT



Ook hier resulteert de bevraging in een evenwichtige verdeling volgens de verwachtingen. Belangrijk is de stevige vertegenwoordiging van mensen met een betaalde job, maar ook de aanwezigheid van scholieren. De fractie mensen met een arbeidsongeschiktheid is beperkt.

## 3.3 MOBILITEITSCONSUMPTIE

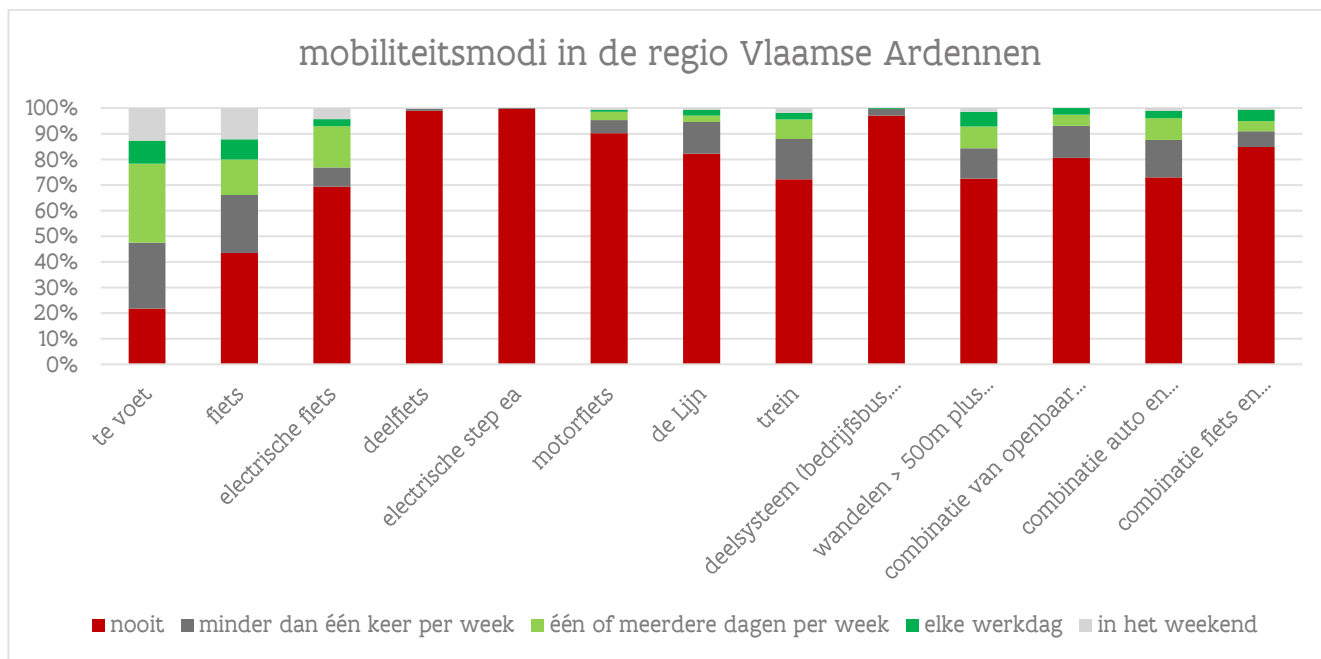
### 3.3.1 Keuze vervoersmodi

Welke vervoersmodi passen de respondenten in de Vlaamse Ardennen toe buiten de auto?

Welke vervoersmiddelen gebruikt u in een gewone week?

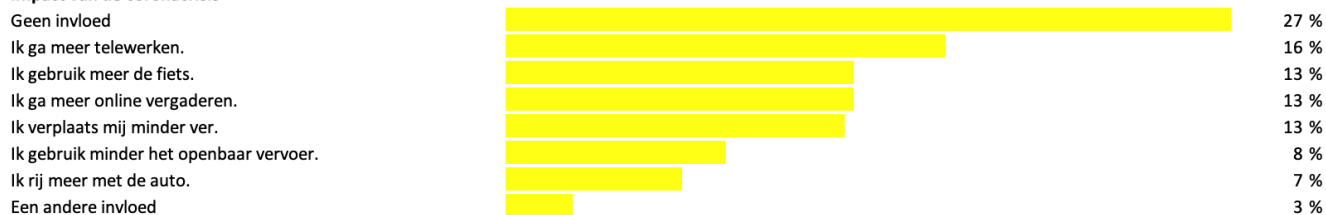


Buiten de auto verplaatst de respondent in de Vlaamse Ardennen zich vooral te voet of met de fiets. Het fietsgebruik in een heuvelachtige streek is merkwaardig. De elektrische fiets is duidelijk doorgebroken bij bijna een kwart van de respondenten. De Lijn is eerder impopulair en deelfietsen zijn quasi onbestaand net als de meer urbane nieuwe vervoersmodi.



### 3.3.2 Impact coronacrisis

#### Impact van de coronacrisis



Slechts iets meer dan een vierde van de respondenten geeft aan dat de coronacrisis geen impact heeft op zijn of haar mobiliteitsgedrag. Mensen gaan meer telewerken, online vergaderen, verplaatsen zich minder ver of nemen de fiets. Er is een bescheiden impact op minder gebruik van de bus of meer gebruik van de wagen.

8% van de werkenden in regio Vlaamse Ardennen doet meer aan telewerk omwille van corona.

### 3.3.3 Bedrijfswagen

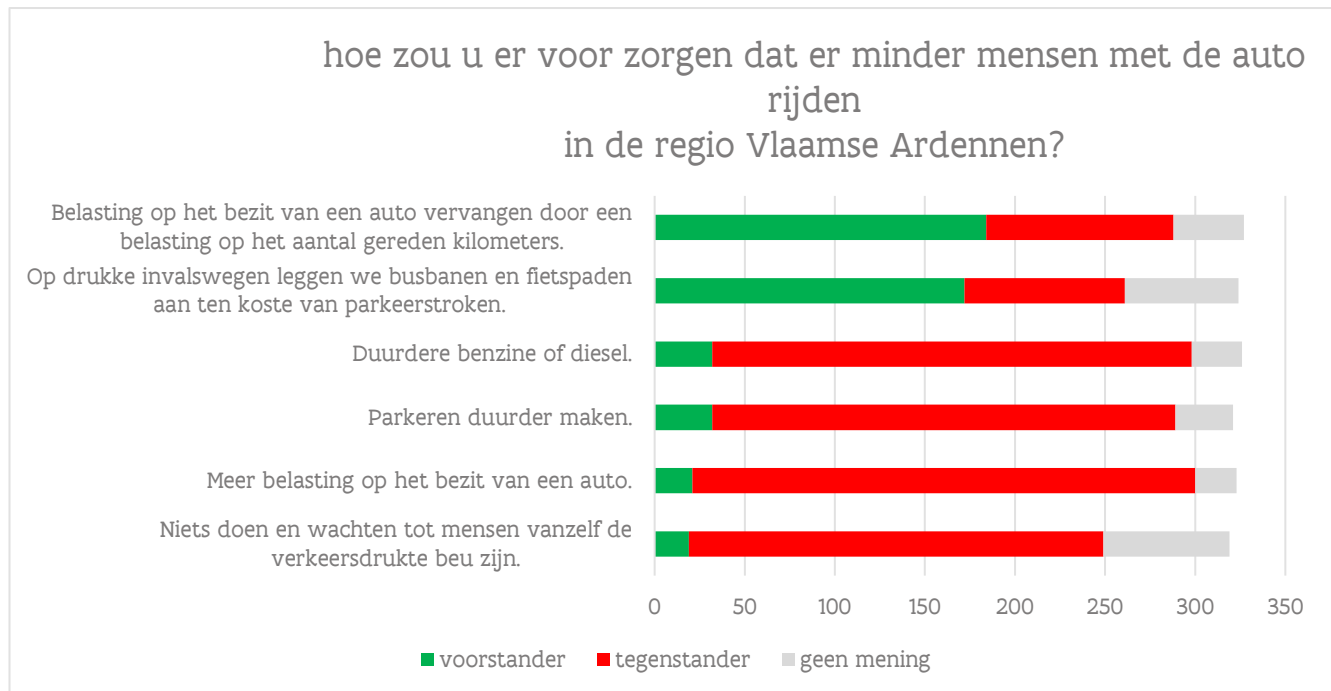
Van alle respondenten met een rijbewijs voor de wagen en een betaalde job maakt 34% gebruik van een bedrijfswagen voor privédoeleinden.



De vraag naar veilig verkeer, zonder verkeersslachtoffers, klinkt luid, net zoals in de andere regio's. Veilig verkeer staat overal en opvallend bovenaan, met marge boven de andere mogelijkheden.

Er is minder enthousiasme voor technologische oplossingen in verhouding tot de andere mogelijkheden. Ook voor toegankelijkheid van het openbaar vervoer voor iedereen is minder animo wanneer men niet tot een specifieke doelgroep behoort.

## 4.2 HOE HET AUTOGEBRUIK DOEN DALEN?



toepasselijke doelstelling:



De kilometerheffing is bij uitstek het instrument waar de respondenten op rekenen. Daarnaast wil men in de infrastructuur ingrijpen door busbanen en fietspaden aan te leggen op de belangrijkste invalswegen. Hierdoor krijgen bussen en fietsers vlottere doorgang. Parkeerplaatsen mogen daarvoor opgeofferd worden. voor beide maatregelen zijn er meer voorstanders dan tegenstanders.

De andere maatregelen krijgen in verhouding veel minder sympathie. Ze kennen opvallend meer tegenstanders dan voorstanders.

Opvallend is dat rekeningrijden wel geapprecieerd wordt, maar andere maatregelen die autogebruik duurder maken absoluut ongeliefd zijn. Rekeningrijden wordt dus mogelijk niet gezien als een extra kost maar als een verschuiving waar men eventueel ook zelf baat bij kan hebben.

Om draagvlak te krijgen voor de vier onderste maatregelen zal nog wel wat sensibilisering noodzakelijk zijn.

//

### 4.3 HOE ONGEVALLLEN VERMIJDEN?

Hoe zou u ervoor zorgen dat er veel minder ongevallen gebeuren op onze wegen voor de regio Vlaamse Ardennen?

Sensibiliseren op de plek van gevaarlijke punten.	275
Het wegbeeld aanpassen zodat duidelijker is wat de maximumsnelheid is.	
Voorzien van verkeersluwe zones rond scholen, dorpspleinen,...	
Een slimme snelheidsbegrenzer in elke auto zodat nooit sneller kan gereden worden dan de maximaal toegelaten snelheid.	
Een alcoholslot in elke wagen waardoor wie meer gedronken heeft dan toegelaten, niet kan rijden.	
Meer politiecontroles op snelheid, alcohol, roekeloos rijgedrag, enz.	
Een nieuw rijexamen van zodra iemand vijf verkeersovertredingen begaat.	
Een volledig verbod op alcohol voor wie een voertuig bestuurt.	
Bloembakken, drempels en andere herinrichtingen om de snelheid van voertuigen te verlagen.	
Hogere boetes op verkeersovertredingen.	

toepasselijke doelstelling:



Er is een duidelijke voorkeur voor sensibilisering en voor ingrepen in de weginfrastructuur met uitzondering van bloembakken, drempels en andere herinrichtingen om de snelheid van voertuigen te verlagen. De sensibilisering en de ingrepen staan boven meer individueel handhavende maatregelen op vlak van alcohol en snelheid. Boetes staan opvallend laatst.

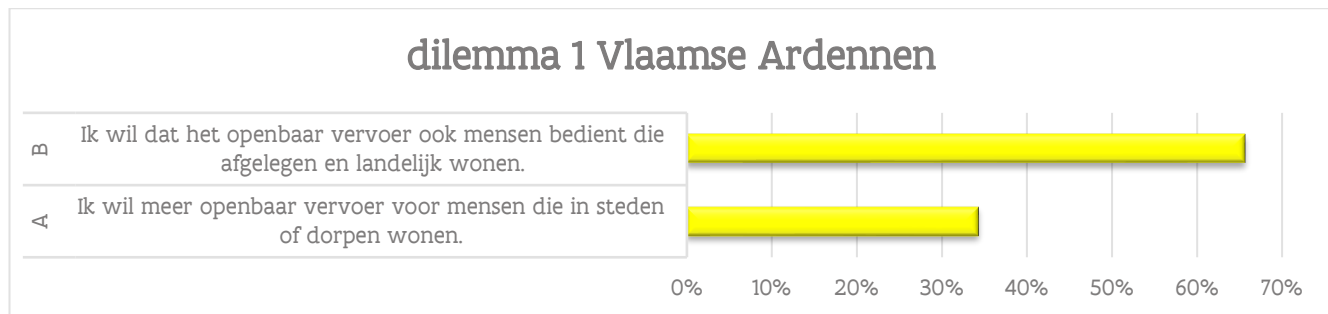
## 5 DILEMMA'S

We leggen dertien dilemma's voor aan de respondent, waarbij we hem opleggen om tussen één van beide te kiezen.

Als het onderscheid tussen beide dilemma's kleiner is dan 10% van de waarde van de hoogste score dan beschouwen we het onderscheid als verwaarloosbaar en krijgt het verschil het label 'niet significant'. Als het onderscheid tussen beide dilemma's tussen de 10% en de 50% zit van de waarde van de hoogste score dan krijgt het een label 'significant'. Als het onderscheid nog groter is dan krijgt het dilemma het label 'zeer significant.' Dit kan nog verder statistisch uitgeklaard worden.

//

## 5.1 DILEMMA 1 – SPREIDING OPENBAAR VERVOER

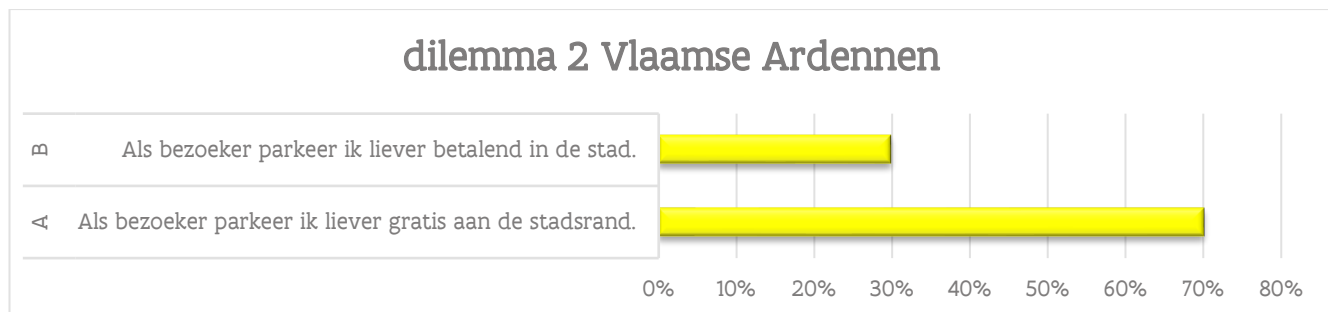


toepasselijke doelstelling:



Het onderscheid is significant. Mensen willen eerder meer openbaar vervoer op het platteland dan frequenter openbaar vervoer in de stedelijke context, maar het onderscheid is niet zo groot. Mogelijk willen ze beide.

## 5.2 DILEMMA 2 - PARKEERBELEID



toepasselijke doelstelling:



Het onderscheid is zeer significant. Respondenten kiezen sterk voor randparkings. Mogelijk speelt een verschil tussen gratis en betalend een determinerende rol. Als we parkeren in de stad willen beperken maken we best de randparkings gratis en de stadsparkings betalend.

We onderzoeken dit dilemma verder via de situering van de respondenten. Zouden gepensioneerden kiezen voor het gemak van de stadsparking om een wandeling te vermijden, en zijn ze bereid om daarvoor te betalen?

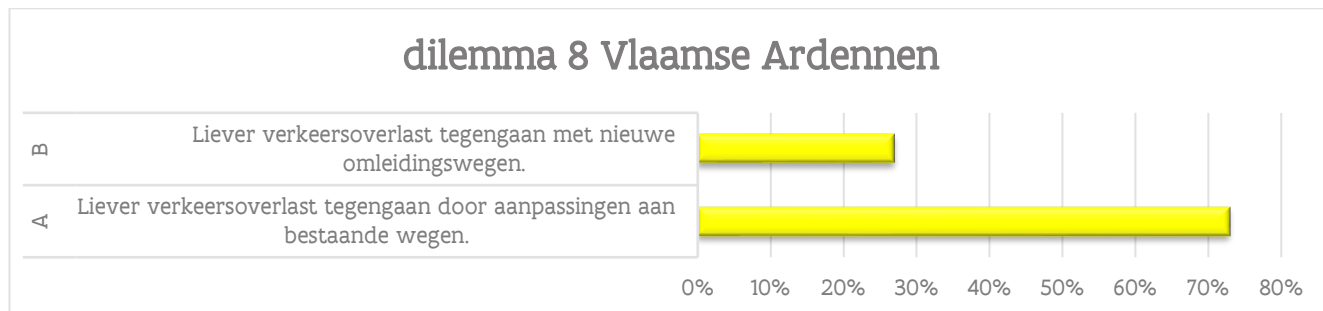








## 5.8 DILEMMA 8 - OMLEIDINGSWEGEN

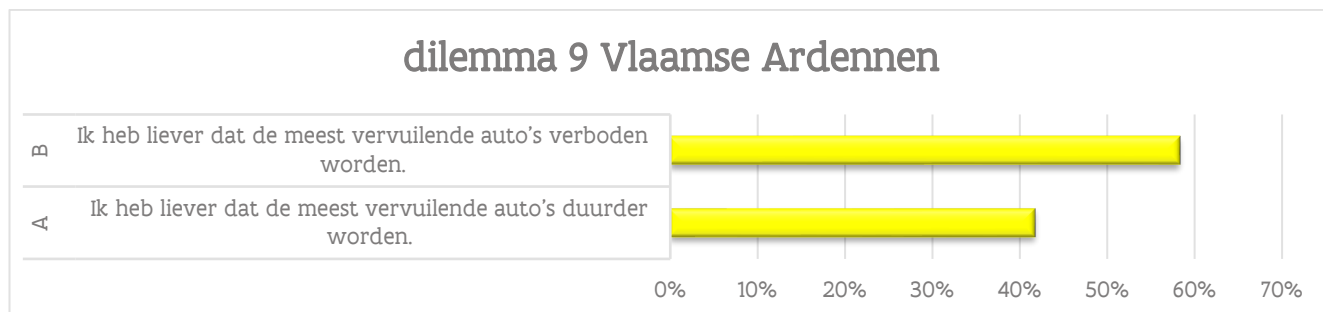


toepasselijke doelstellingen:



Het onderscheid is significant. Nieuwe omleidingswegen worden niet geapprecieerd. Het verkeer moet zich ontwikkelen over de bestaande wegen die kunnen aangepast worden op grotere drukte. Dit is een eerder opvallende conclusie binnen de discussies over mogelijke ringwegen.

## 5.9 DILEMMA 9 – VERVUILENDE AUTO'S



toepasselijke doelstelling:



Het onderscheid is significant. De respondent kiest voor het wettelijk instrument, een verbod, boven het financiële instrument, een negatieve incentive. Het is niet zo dat wie ervoor kan betalen dus nog met een vervuilende auto mag rijden.

We onderzoeken dit dilemma verder via de situering van de respondenten. Denken de gebruikers van bedrijfswagens er hetzelfde over? Zij moeten immers niet zelf rechtstreeks voor hun wagen betalen en zijn dus mogelijk minder gevoelig voor het argument 'duurder'. Een verbod zou hen wel treffen in hun keuzevrijheid.





Het onderscheid is zeer significant. parkeerplaatsen opofferen om meer veilige fietspaden aan te leggen geniet van een groot draagvlak.

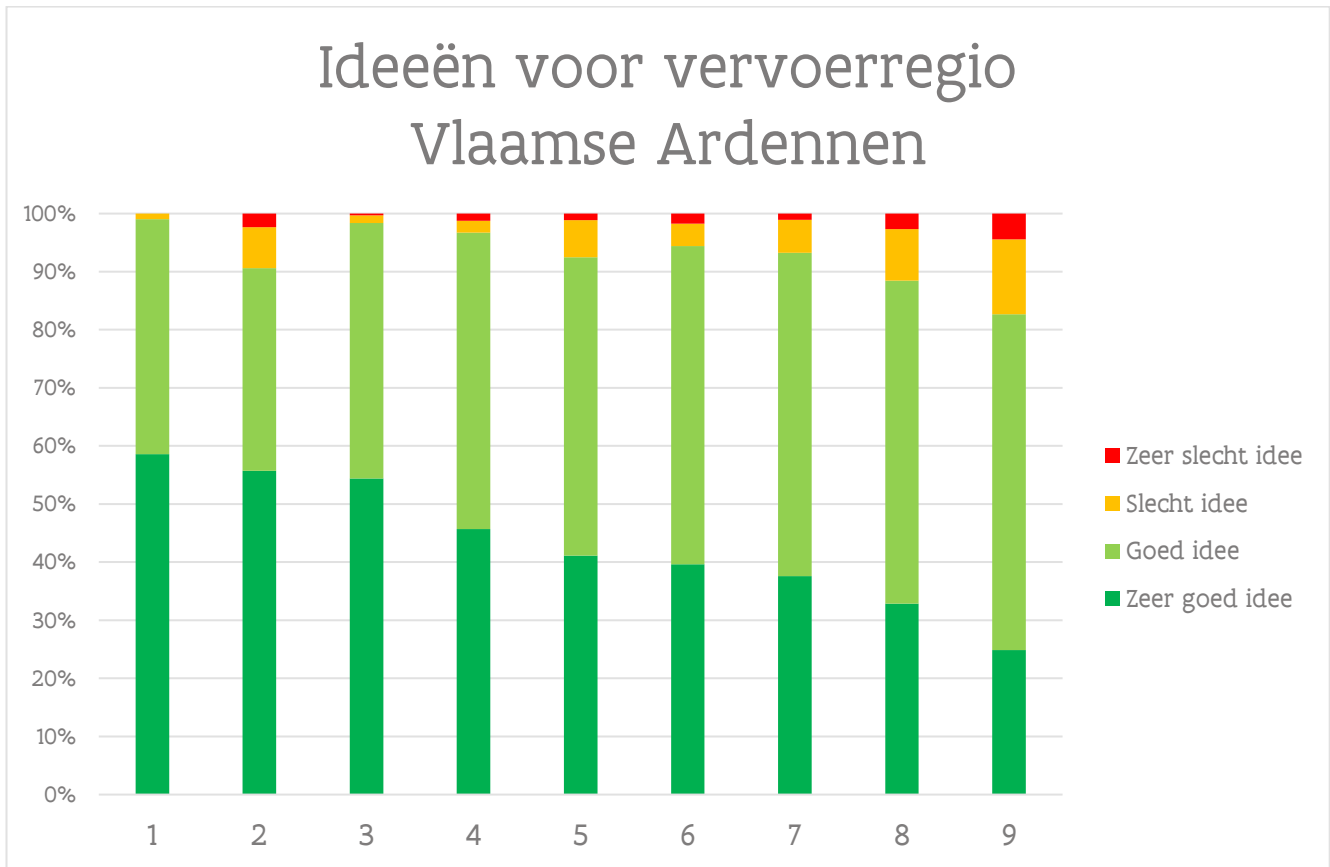
## 5.14 CONCLUSIE

De meest significante resultaten van de analyse met dilemma's zijn:

- Liever gratis parkeren aan de stadsrand dan betalend in het centrum.
- Liever een eigen tweede wagen dan een deelsysteem.
- Liever meer goederentransport en leveringen 's nachts en minder verkeersdrukke overdag dan omgekeerd.
- Geen nieuwe wegen, liever de bestaande wegen optimaliseren.
- Beter dezelfde milieuregels over heel Vlaanderen dan verschillend stad per stad.
- Er is geen willingness-to-pay voor levering van pakjes de volgende dag, indien het gratis geleverd kan worden in 2 of 3 dagen.
- Liever veilige fietspaden dan parkeerstroken.



## 6 IDEEËN VOOR VERVOERREGIO VLAAMSE ARDENNEN



- 1 Buiten de spits en in het weekend meer treinverbindingen tussen Oudenaarde, Zottegem, Ronse en Geraardsbergen onderling.
- 2 Buiten de spits en in het weekend meer treinverbindingen richting Gent, Brussel en Kortrijk.
- 3 Nieuwe woonprojecten komen best op fietsafstand van stations.
- 4 De busverbinding tussen de steden en gemeenten van de Vlaamse Ardennen moet beter.
- 5 De busverbinding tussen de regio Vlaamse Ardennen en de omliggende regio's moet beter.
- 6 Meer deelauto's en deelfietsen, niet enkel in de steden maar ook in de kleinere gemeenten.
- 7 Meer en betere fietsverbindingen tussen de verschillende dorpen en steden van onze regio.
- 8 Veiliger en comfortabeler fietsen binnen de woonkernen.
- 9 Auto- en vrachtverkeer door de woonkernen moet worden aangepakt.

toepasselijke doelstellingen:



Opvallend is dat alle ideeën goed of zeer goed worden bevonden. Zelfs de minst populaire ideeën hebben een score van meer dan 80% die het goed of zeer goed vinden. De meest populaire ideeën, met score 'zeer goed' boven 50%, zijn:

- Buiten de spits en in het weekend meer treinverbindingen tussen Oudenaarde, Zottegem, Ronse en Geraardsbergen onderling.

////////////////////////////////////

- Buiten de spits en in het weekend meer treinverbindingen richting Gent, Brussel en Kortrijk.
- Nieuwe woonprojecten komen best op fietsafstand van stations.

Volgende ideeën worden nog steeds goed of zeer goed bevonden, maar kunnen wat meer communicatie vergen om een tegenstribbelende minderheid te overtuigen:

- Buiten de spits en in het weekend meer treinverbindingen richting Gent, Brussel en Kortrijk.
- Veiliger en comfortabeler fietsen binnen de woonkernen.
- Auto- en vrachtverkeer door de woonkernen moet worden aangepakt.









## 8 SAMENVATTENDE CONCLUSIES

De online bevraging van 351 willekeurige burgers heeft een schat aan informatie opgeleverd, ondanks een eerder matige participatie maar met uitzondering van Geraardsbergen een goede spreiding binnen de regio. De leeftijdsgroepen hadden een goede spreiding met enkel een grotere groep in de categorie 56 – 65.

Naast het autogebruik kiest de respondent bij uitstek voor te voet en de fiets. De elektrische fiets is een belangrijke nieuwkomer en staat al op de derde plaats van de verkozen vervoersmodi naast de auto. Het openbaar vervoer wordt vaak gecombineerd met een wandeling boven de 500 meter of met de auto.

De Corona-crisis zet drie kwart van de respondenten aan tot een gewijzigd vervoerspatroon. Doordat de overheid het telewerken sterk aanraadt zorgt dit voor een gewijzigd vervoerspatroon. Een ander effect is dat men openbaar vervoer mijdt en kiest voor de fiets.

De grootste wens van de respondenten is een reductie van het aantal verkeersslachtoffers. Deze wens is ruim belangrijker dan alle andere. Men maakt men zich zorgen over files en overlast. Van technologische oplossingen verwacht men niet veel heil. Autorijden wil men beperken via kilometerheffingen en via betere infrastructuur voor de alternatieven, ten koste van parkeerplaatsen. Maatregelen die het verkeer duurder maken wil men over het algemeen niet. Niets doen is ook geen optie.

Er is een duidelijke voorkeur voor sensibilisering en voor ingrepen in de weginfrastructuur met uitzondering van bloembakken, drempels en andere weggerinrichtingen. De sensibilisering en de ingrepen staan boven meer individueel handhavende maatregelen op vlak van alcohol en snelheid. Boetes staan opvallend laag.

De respondent wil over het algemeen parkeren in de stadsrand, wil liever een eigen tweede wagen dan een deelsysteem, wil dat goederen 's nachts vervoerd en geleverd wordt, wil geen nieuwe wegen, wil identieke regels in heel Vlaanderen, zit er niet mee in een dag langer te wachten op een online aankoop indien deze gratis geleverd kan worden in 2 tot 3 dagen en wil liever veilige fietspaden dan parkeerstroken.

Voor de regio Vlaamse Ardennen pleit men voor meer treinen tussen de steden Oudenaarde, Zottegem, Ronse en Gerardsbergen, en ook naar Gent, Brussel en Kortrijk. Men wil nieuwe woonprojecten best op fietsafstand van stations maar over het algemeen vindt men alle negen gepresenteerde ideeën goed tot zeer goed.

De respondenten geven suggesties voor betere fietsinfrastructuur, gescheiden fietspaden en veilige kruispunten. Openbaar vervoer moet vooral beter in frequentie en in aansluiting, en het mag goedkoper. In de regio Vlaamse Ardennen wil men meer handhaving. De N42 en de N60 zijn probleembanen. Verder wil men veilige schoolomgevingen en een reductie van de hinder door vrachtverkeer.

////////////////////////////////////











- Stationsparkings staan leeg omdat ze betalend zijn. Voor wie een treinticket heeft gratis. Veilige fietsenstallingen aan het station, in het centrum van de stad (meerdere).
- Tweerichtings fietspaden zijn vaak veel te smal (zeker voor elektrische fietsen en MTB/cross fietsen). Paaltjes en betonnen banden naast fietspaden bezorgen vaak meer gevaar dan bescherming
- Veel meer afgescheiden fietspaden voorzien.
- Veilige, verkeersvrije en aangename fietsverbindingen tussen onze steden en gemeenten zodat het bijv. voor studenten mogelijk wordt om zich veilig te verplaatsen naar school en vrije tijdsactiviteiten.
- Veiliger fietspaden, afgezonderd van de weg.
- Verder graag "opvoeding" van de fietsers: verkeersreglement kennen! Veel te vaak in de schemering wielertoeristen zonder licht, etc.
- Vooral de fietspaden aan pakken. Regio Herzle: Stationsstraat zeer gevaarlijke weg voor fietsers.
- Zie fietsinfrastructuur Nederland.
- Zorgen voor veilige en voldoende fietspaden en mogelijkheid bieden tot groepsaankoop van elektrische fietsen voor mensen in de regio.

## 10.2 BELEID, VERKEERSREGELS EN HANDHAVING

- Aanpassingen aan de auto zelf lijkt mij het meest effectieve, omdat boetes en verhogingen van prijzen weinig gaat veranderen aan het gedrag van de mensen, ze zouden er alleen geïrriteerder van worden.
- Afschaffing bedrijfswagens voor bedienden die pure bureaujob hebben en enkel bedrijfswagens voor mensen die effectief de baan op moeten voor hun job. Zo worden veel meer werknemers uitgedaagd om openbaar vervoer te nemen.
- Alle 60-plussers hun praktisch examen opnieuw laten afleggen om het veiliger te maken voor de zwakke weggebruikers en de andere bestuurders.
- Allemaal straten met voorrang van rechts ofwel allemaal straten met stoppen, m.a.w. binnen een regio hetzelfde aanhouden en niet wisselen.
- Als men de huidige regels nog niet kan handhaven, waarom nieuwe maken?
- Bevuilde wegen door boeren doen opkuisen.
- Daarnaast moeten er in kleine dorpen meer buurtwinkels komen en dit zou best gesubsidieerd worden want anders kunnen ze niet concurreren tegen de grote warenhuizen in de steden. Bovendien hebben kleine buurtwinkels geen mastodonten van vrachtwagens nodig om bevoorradt te worden. Kleinere vrachtwagens zijn veiliger voor fietsers en nemen minder plaats in.
- De mensen boven de 60 jaar hun rijexamen op nieuwe laten doen
- Duidelijke verkeersregels in Vlaanderen. Eenzelfde snelheid op dezelfde wegen.
- Een realistische snelheidslimiet en hierop streng controleren ipv te lage snelheidslimiet zonder controles. Een onrealistisch lage limiet zorgt voor frustraties bij correcte chauffeurs en inhalend verkeer hetgeen gevaarlijke situaties kan veroorzaken. Vermijd het gebruik van wegversmallingen, dit zorgt voor onnodige stop-go bewegingen en overbodige vervuiling. Hardrijders worden hierdoor toch niet afgeschrikt en vervuilen enkel meer door hard op te trekken.
- Er moet op federaal niveau een wet gestemd worden waarin vermeld staat dat overheidsdiensten, scholen en bedrijven verplicht zijn om nieuwe werknemers, die binnen een straal van X aantal kilometer wonen, voorrang te geven op andere evenwaardige kandidaten bij aanwerving. Op die manier zullen heel veel mensen in de toekomst geen gebruik meer hoeven te maken van auto of openbaar vervoer om naar hun werk te gaan.
- Fietsers ook een verkeersbelasting doen betalen.
- Flitspalen op wegen waar te snel wordt gereden.
- Het is onverantwoord om de belastingen nog te verhogen om de verkeersinfrastructuur te verbeteren. Een beter beleid van de regering is noodzakelijk. Momenteel wordt er te veel geld verspild door een wanbeleid zonder visie.
- Het plaatsen van bloembakken en andere objecten op wegen in de hoop dat bestuurders trager zullen rijden is utopisch, controle en sancties zijn het enige middel om de regels af te dwingen maar daarvoor is er dan weer te weinig personeel. Het beboeten van bestuurders die 6 km/u te snel rijden is goed voor het imago van de beleidsvoerders (we zijn goed bezig) maar de echt gevaarlijke bestuurders ontspringen telkens opnieuw de dans. (zie media, 20° inbreuk, dure advocaten, verjaring,...)
- Het verschil tussen een gewestweg en een 'gemeente'weg is echt absurd. Wij wonen in de bebouwde kom op 100 m van een schooltje en er staat hier zelfs geen verkeersbord met 50 op. Ander schooltje om de hoek staan er overal toeters en bellen aangaande verkeersveiligheid, niet te begrijpen! Wagens en vrachtwagens vliegen hier voorbij.
- In plaats van enkel te controleren op alcohol en snelheid zou men dit ook eens kunnen doen op de bekwaamheid om een voertuig te besturen. Er rijden tegenwoordig veel te veel mensen rond die niet met een auto, brommer of fiets kunnen rijden. Haal deze van de weg en er zijn al direct een paar problemen opgelost.
- Installeer meer flitspalen of trajectcontroles. Snelheid wordt pas gematigd wanneer men dit voelt in de portefeuille.
- Meer alcohol controles en strengere straffen voor herhaaldelijke overtreders.
- Meer autoluwte zondagen.
- Meer blauw op straat en overtreders onmiddellijk en zeer streng beboeten en deze onmiddellijk innen, indien niet solvabel vervoermiddel aan de kant tot betaling.
- Meer camera's.
- Meer controle op overdreven snelheid en gebruik van GSM achter het stuur
- Meer controles op verkeersovertradingen op niet gekende plaatsen. Er wordt in Zwalm altijd op dezelfde gekende plaatsen geflitst.
- Meer politie controles.
- Meer politie, te veel overtradingen worden nooit bestraft. Afschaffing van seponering van pv's.
- Meer politiecontrole op zatte mensen die café, fuif of eetfestijn verlaten en met hun auto willen rijden.
- Meer politiecontroles maar met anonieme voertuigen om snelheidsovertreders, smartphonegebruik en roekeloos rijgedrag te kunnen opsporen.
- Meer politietoezicht op de wegen en het verkeerd, belemmerend parkeren in de stad en de snelheidsduivels zwaar beboeten
- Minder bedrijfswagens en meer elektrische fietsen met steun van de werkgever.
- Motivering om andere vervoermiddelen te gebruiken in plaats van demotivering auto.
- Op snelwegen meer trajectcontroles.
- Rijbewijs op punten.
- Simpel, vervuiler betaalt, schoonhouder verdient. Vervuילend verkeer (uystotende auto's, bussen en vrachtwagens) duurder maken per afgelegde km. Proper verkeer (fiets, te voet, propere treinen en bussen, elektrisch vervoer) goedkoper maken.
- Stop aub met salariswagens te subsidiëren.
- Te vlug rijden consequent aanpakken door de politie zonder verwittiging.
- Traag verkeer (tractoren) uit de spitsuren verbannen
- Veel meer politiecontrole.
- Verbied het gebruik van radarverklidders (à la CCoyoté). In het buitenland lukt dit verbod.
- We moeten stoppen met de amalgaam tussen firmawagens (noodzaak) en cafetariaplan auto (klucht).



## 10.3 OPENBAAR VERVOER

- Als inwoner van Sint-Lievens-Houtem zou ik het appreciëren dat bus of treinverbinding met Zottegem, Geraardsbergen, Oudenaarde, enz ook goed onder de loupe genomen worden.
- Als men wilt dat mensen overstappen naar het openbaar vervoer, moeten de prijzen dalen en moet er gratis parking zijn aan het station. Bus/tram prijzen stijgen voordurend en je betaalt al voldoende voor de trein, ook nog voor parking betalen (en veel in Oudenaarde) maakt het gewoon te duur t.o.v een auto/firmawagen.
- Bedrijven legden vroeger bussen in om werknemers op te pikken (in heden gecombineerd met collect&go-boodschappen-formule).
- Beter en meer openbaar vervoer.
- Beter afstemming tussen bus-trein onderling en treinen met elkaar.
- Beter busverbindingen en treinverbindingen. Dan zal de mens in het algemeen meer openbaar vervoer gebruiken.
- Beter busverbindingen: Houtem/Oudenaarde meer dan anderhalf uur.
- Beter busverbindingen.
- Beter treinverbindingen tussen Zottegem en Gent: naast de bestaande stoptrein een snelle verbinding Zottegem-Melle-Gent SP zoals die nu enkel in de spits bestaat. Ook een betere aansluiting met de S treinen vanuit Brussel naar Zottegem zodat er een vlotte overstap is voor de regio Erpe-Mere en Herzele naar Gent. Dit zou concurrentiële reistijden opleveren tov de auto over de problematische N42. vb Herzele-Gent met trein is nu 1 u door slechte aansluiting te Zottegem en trage trein Zottegem-Gent, met de auto is dit 30min. Dit moet veel beter kunnen! Daarnaast opwaarderden N42 te Herzele (rechttrekking) en tussen Zottegem en Wetteren (verbreding). Hierbij ook voldoende veilige ongelijkgrondse kruisingen voor de zwakke weggebruiker (naast de voorziene tunnel Leenstraat en fietsersbrug Wetteren ook een tunnel aan de Houtemstraat (veel fietsverkeer hier!). Zonde dat dit op de huidige plannen niet opgenomen is.
- Bus op bestelling verbeteren.
- Bussen moeten elektrisch worden, deze bussen zijn quasi muisstil en minder vervuilend.
- Deftige, ruime, goed aangegeven fietswagons aan elke trein en aangepaste perrons en trappen in stations, zodat mensen hun fiets makkelijk kunnen meenemen op de trein. "Fiets op de trein" hoeft niet gratis te zijn, maar wel veilig en gebruiksvriendelijk voor elke reiziger.
- Elektrische bussen verder stimuleren.
- Goedkoper en veiliger zou zijn dat er kleinere bussen zouden rondrijden als het minder druk is.
- Goedkoper openbaar vervoer.
- Goedkopere en/of flexibel mini-bus-belbus-taxi's: mensen en ouderen oppikken om naar de omliggende plaatselijke markt(en) te gaan en terug thuis afzetten, idem qua school / sportvereniging/jeugdbeweging/(cultuur)evenementen.
- Grootte van treinen correcter afstemmen op drukte, soms naar Gent 's morgens maar een trein van 2 wagons
- Het zou al helpen dat de bussen op tijd komen, zodat ik op tijd op het werk aankom. Nu is dit zeker niet het geval en dien ik bijgevolg langer te werken. Tot nader order neem ik daarom mijn wagen om naar het werk te gaan.
- Ik noteerde: bij 10 maal de Belbus te zien, 9 maal één enkel oud dametje aan boord. DUS : geef alle oude damettes en heren enkele gratis "taxi-tickets" voor verplaatsingen in de regio en schaf die schandalig dure belbus gewoon af. De chauffeurs kunnen dadelijk worden ingelijfd bij De Lijn die een tekort heeft aan buschauffeurs.
- Indien er op geregelde tijdstippen openbaarvervoer is zou ik er gebruik van maken.
- Industriparken beter toegankelijk met openbaar vervoer.
- Kluisbergen: heel slecht idee om busverbinding in dorpskern om te leiden omwille van een voor mij onbegrijpelijke reden.
- Meer bussen inlassen ttv corona, overvolle bussen zorgen voor meer ouders die kinderen op/afhalen.
- Meer bussen tijdens de spitsuren (zitten overvol) en minder op andere uren (lege bussen rijden rond).
- Meer openbaar vervoer in de dorpen. Niet alleen om naar de markt te gaan zoals hier bij ons.
- Meer zitplaatsen op trein.
- Met bus naar Gent ben je 2u onderweg.
- Nadenken over gecombineerd openbaar vervoer voor mensen die veel materiaal moeten meezeulen.
- Openbaar vervoer goedkoper maken. Beter aanbod geven door meer bussen/ treinen te laten rijden.
- Openbaar vervoer goedkoper maken. En veel meer te laten rijden.
- Openbaar vervoer in de regio is dramatisch waardoor eigen auto meestal enige oplossing is.
- Openbaar vervoer incl. parking is zeer duur indien geen abonnement - als je met je fiets gaat naar station, loop je groot risico dat hij gestolen wordt.
- Openbaar vervoer stipter maken.
- Openbaarvervoer beter aanpassen voor studenten die in kleine landelijke dorpen wonen.
- Prijzen openbaar vervoer aantrekkelijker maken.
- Rekening houden met de bereikbaarheid van bushaltes als spoorwegovergangen gesloten worden.
- Vooral naar de mensen luisteren die veel/elke dag gebruik maken van het openbaar vervoer.
- Waar aangepaste woningen zijn bushalte. Belbus voor minder invaliden meer op wijk gericht (voorbeeld Riedekens)
- Zoveel mogelijk overwegen afschaffen en alternatieve trajecten voorzien voor autoverkeer (ondertunneling, brug, omleiding rond woonkern) en fietsverkeer (fietsbruggen of fietstunnels).

## 10.4 VRACHTVERKEER

- Afschaffen van 'just-in-time' leveringen.
- Beperken vrachtvervoer tijdens piekuren afzetten en ophalen van kinderen op school.
- Binnenwateren gebruiken voor vrachtvervoer.
- Camion's zo min mogelijk door stadsgebieden laten rijden.
- Door mensen die in een vrachtwagen rijden in de avond te rijden dat zal beter zijn voor de files.
- Doorgaande vrachtwagens moeten uit de stadskern blijven en omrijden.
- Doorvoer zwaar verkeer op de trein.
- Geen zwaar verkeer 's nachts.
- Grotere vrachtwagens toelaten op nationaal- en internationaal verkeer, doch deze enkel toelaten buiten de spitsuren of laten rijden in de nacht.
- Het doorgaand vrachtvervoer (vrachtwagens van meer dan 30 ton laadvermogen) bannen op gewestwegen, zoals bij vb. de weg tussen Oudenaarde en Zwalm, behalve uiteraard als dat transport ter plaatse nodig is.
- Het vrachtverkeer is betalend geworden op de N8 waardoor elke vrachtwagen nu via de niet betalende N453 rijdt, te gek voor woorden.



## 10.6 CONCRETE WEGINRICHTINGEN

- Aanpak van dorpskern Brakel terug aanpassen zoals voorheen, zodanig mensen geen 3 km moeten rondrijden om wekelijkse boodschappen te gaan halen, dan spreek ik over boodschappen tussen de 20 a 30 kilogram.
- Bestaande 'steenwegen' herinrichten met aparte fietsstroken.
- Beter trajecten maken tussen Oudenaarde en Ronse, iedereen moet een weg volgen.
- Betere voetpaden en betere fietspaden in alle straten van de gemeente Lierde. Dit is nu niet het geval.
- Bij de aanleg van de markt in Sint Lievens Houtem is de fietser volledig vergeten geweest.
- De grote verkeersassen in onze regio (N42, N46, N8) zouden moeten aangepast worden zoals de N60. Dat zullen dan weliswaar drukkeren wegen worden die meer plaats nodig hebben maar dan kun je het doorgaand verkeer echt omleiden en kunnen de dorpskernen rustiger gemaakt worden, wie weet zelfs verkeersluw.
- De N42 beter en sneller verkeer aanpassen in de spitsuren....
- De N42 had al jaren twee rijstroken per rijrichting gehad moeten hebben. In de spits al jaren file, landbouwvoertuigen vertragen ook regelmatig het verkeer. Met alle wegenbelastingen die betaald worden vind ik het een schande dat dit nog steeds niet aangepast is.
- Dringend voetpad én fietspad langs de N42 in Sint-Lievens-Esse.
- Een afgescheiden fietspad naast N60, over het volledig traject (Gent-Ronse).
- Een veilige oversteekplaats organiseren voor fietsers op de N35 tussen E17 en N60.
- Eindelijk eens de N42 afwerken tussen Wetteren en Geraardsbergen, d.w.z. 2x2-vaksbaan over gans traject.
- Investeren in een nog bredere N42 past niet in een toekomstgerichte visie op mobiliteit.
- Kruising Gentessteenweg-Aalstsesteenweg aka '4 wegen' (industrialpark Geraardsbergen) smeekt om de aanleg van rotonde. Verkeersdruk is absurd en nog steeds uiterst gevaarlijk. Bevolking vraagt al lang om een rotonde.
- Kruispunt Devos Oombergen nog beter en sneller aan pakken dat verkeer sneller opgelost is in de spitsuren richting Wetteren.
- N42 een viervaksbaan van Wetteren tot in Lessen.
- N42: maak hiervan een dubbel vak tot in Wetteren. Als tractorbestuurder is het ook niet fijn wanneer autobestuurders achter je moeten blijven hangen en niet mogen voorbijsteken.
- N60 aanleggen
- Oudenaarde heeft een enorme flater begaan: een betalende ondergrondse parking op de markt heeft de stad nodig om hun winkels in de stadskern te kunnen behouden (te véél leegstand of te veel faillissementen in de start-ups daar).
- Project N60 rond Ronse realiseren via oud traject westkant, tweevakkenbaan met beperking in snelheid tot 50 km/uur. Groot rondpunt boven Kruisstraat/Zandstraat. Onteigeningen zijn reeds gebeurd. Snelheidsbeperking tot 50 Km/uur langs de Ommegangsstraat en een goed fietspad en wandelpad aanleggen.
- Ringweg Brakel zou beter een weg met ronde punten worden.
- Rondpunt tussen N493 en N8C
- Stop met het willen doortrekken van de N60, investeer eerder in betere wegen en verplaatsen van de industriezone. Economisch gezien gaat heeft dit toch geen meerwaarde en kost ons veel belastingsgeld.
- Voor Zingem specifiek: alle fracties opnieuw op containerpark toelaten ipv ons ettelijke kilometers naar Kruishoutem te sturen. Is vervuiling en onveiligheid die onnodig is.
- Vrachtwagens van op de E17 enkel via afrit De Pinte van en naar de N60 leiden.

## 10.7 SNELHEID

- 50 is blijkbaar een onmogelijke snelheid. Snelheidsremmers zoals bloembakken, drempels, zelfs verkeerslichten zouden OK moeten zijn maar worden daardoor gemeden en andere straten rondom worden daardoor extra belast.
- Borden met "zone 50" hebben nog niets opgelost en snelheidscontroles worden meteen gedeeld op social media.
- De typische macadam-gewestwegen waar (minimaal) 70km/h gereden wordt zijn levensgevaarlijk.
- Ik zou de gekozen snelheidsbeperking willen aanpakken: nu rijden mensen vaak te snel, of het nu van 90 naar 70 of 50 gaat. De motivatie moet steek houden. Bvb: op een weg de snelheid van 90 naar 70 gebracht, voor veiligheid fietsers. Zeker te begrijpen! Maar na enkele jaren krijgt die weg een volledig afzonderlijk fietspad en snelheid blijft op 70 staan. De onderbouwing van die 70 is weg, mensen rijden meer dan 70. Is het dan niet verantwoord om snelheid terug naar 90 te brengen? Ik bedoel daarmee, als de mensen meer een correcte onderbouwing hebben van de opgelegde snelheid, ze zich er misschien dan ook beter aan gaan houden.
- Meer controle op snelheidsbeperkingen.
- Meer snelheidsbegrenzers op toegangen tot dorpskernen (30 km/h in de kernen zelf).
- Meer snelheidscontroles doen langs wegen die verleidelijk zijn om sneller te rijden dan toegestaan. Ik zelf als vrachtwagenchauffeur erger mij aan auto's die zitten te duwen om voorbij te kunnen of op die befaamde verleidelijke banen de snelheden aan hun laars te lappen. Haast en spoed is zelden goed hebben ze mij altijd gezegd!
- Meer snelheidscontroles met boetes als gevolg in de bebouwde kom en rond dorpen of steden.
- Meer snelheidscontroles of flitspaal of trajectcontroles op N36 tussen Berchem en de Zandstraat.
- Meer snelheidscontroles.
- Meer snelheidshindersaars plaatsen op rechte wegen om de snelheidsduivels aan te pakken (bijv. op de Nederenestraat). Dit is letterlijk een autostrade voor snelheidsduivels.
- Niet overal smalle doorgangen maken (bloembakken, smalle heraangelegde straten). Zorgen voor betere doorstroming van verkeer op hoofdwegen, maar geen grotere wegen maken of wegen verdubbelen (terug aanzuigeffect voor weer meer verkeer). Niet overal doorgaand verkeer verbieden zoals dat nu veel gedaan wordt
- Plaatsen van meer (flits)camera's
- Slimme snelheidsbegrenzer
- Slimme snelheidsbegrenzers voor tractoren van loonwerkers en grote werven (rijden echt véél te snel, met héél véél gewicht achter hen!)
- Snelheidslimiet van 50km/h op wegen waar geen afgescheiden fietspad is.
- Strengere snelheidsbeperking voor vrachtwagens (bv auto 70km/u - vrachtwagen 50km/u)
- Vooral meer controle op snelheid. Vb station Zottegem - zone 30: wordt niet gerespecteerd (zelfs De Lijn). Geen controle en gemiddelde snelheid tss 50 en 70 km/uur. Centrum Zottegem = speelstraat, zelfs fietsers rijden hier te snel. Niet alles in functie van fietsers die niets respecteren.
- vooral voor de veiligheid : 7 dagen op 7 dagen snelheidscontrole. Er wordt overal te snel gereden..dag en nacht
- Weg inrichten zodanig dat de snelheidslimiet niet kan overschreden worden (een bord plaatsen is niet voldoende).

## 10.8 ALGEMEEN

- Dagelijks moeten er veel mensen op hun bestemming geraken, dus iedereen moet zo veel mogelijk met mekaar rekening houden en goed uitkijken.
- Het creëren van centrale punten in de dorpskernen met een gemengd aanbod van openbaar vervoer, elektrische deelauto's en elektrische deelfietsen, toegankelijk via één mobiliteitspas of app.
- Het enige wat we moeten vermijden is dat het hier net zo een soep wordt zoals in Gent, met alle gevolgen van dien: leegstand van winkelpanden, faillissementen, personeel moeten ontslaan omdat er geen klanten meer komen, vaste waarden die vertrekken uit deze stad omdat het verkeersplan op niet veel trekt. Denk ook aan de kleine zelfstandigen voor je drastische maatregelen neemt m.b.t. het bereikbaar blijven van steden.
- Het geld van de belastingsbetaler duurzaam investeren in het verkeer en niet aan vriendenpostjes
- Het is gewoon zeer moeilijk om persoonlijk je steentje bij te dragen omdat je alles moet weten te combineren. Kindje naar crèche (gelukkig nog 1 gevonden dus moeten aanpassen in verplaatsing) daarna naar werk en dit is te ver met de fiets. Partner werkt in ploegen dus heeft eigen wagen. Maar zo kunnen we onze dochter zo kort mogelijk uit besteden en dat is voor ons nu het belangrijkste. Al zou ik perfect liever dichterbij werken en met de fiets gaan bijvoorbeeld maar het is niet zo makkelijk natuurlijk. Openbaar vervoer is dus voor ons niet haalbaar in combi met een kindje en 25 km naar het werk.
- Ik vind jullie gegeven oplossingen steeds in dezelfde zin, namelijk auto's meer belasten, duurder maken. Eerlijk gezegd vind ik de verkeersproblemen in deze regio niet zo'n groot probleem. Hoe meer er van alles is, (auto's, bussen, fiets, te voet, trein) hoe meer alles verspreid wordt. Laat ook mensen eigen keuzes maken, er zijn al genoeg beperkingen en regels en facturen in dit land.
- Is het überhaupt mogelijk om iets te veranderen? Mensen willen altijd overal snel zijn. Toestanden als Waze zorgen er voor dat ieder weggetje als sluiptweg kan gebruikt worden, kinderen die naar school fietsen zijn niet van belang.
- Leer van andere landen met goede en vooral veilig mobiliteit zoals Nederland. We moeten af van denken dat we het zelf altijd beter kunnen.
- Meer inzetten op telewerk waar mogelijk kan de verplaatsingsdruk verlichten.
- Meer telewerken als standaard stimuleren. Geen verplaatsingen nodig = minder verkeer op de weg.
- Planning tot 2030 is utopisch, liever nu en met gezond verstand.
- Spreiding van de werkuren. Op spitsmomenten is het te druk op de N60
- Stimuleren om buiten de drukke uren te rijden, stimuleren om meer spreiding te bekomen.
- Thuiswerk indien mogelijk.
- Thuiswerk zoveel mogelijk aanmoedigen.
- Toeristen (motor-, fietsgroepen) moeten ook verkeersregels volgen, de Vlaamse Ardennen moeten leefbaar blijven voor de bewoners.
- Verkeersdrukte: meer lokale evenementen
- Verkeersproblemen niet overschatten, we zijn geen grootstedelijk gebied.
- Verkeersveiligheid: meer sensibiliseren op gekende gevaarlijke punten.
- Wegenwerken vlotter laten verlopen. Vaststelling van verkeersongelukken vlugger afhandelen.

## 10.9 SCHOOL- EN SCHOOLOMGEVINGEN

- Autovrije zone aan schoolpoorten.
- De schoolpoorten in een meer beveiligde plaats dan langs een weg. Dit houdt het verkeer tegen zowel voor fietsers als wagens
- Geen school voor halve dagen, beter 4 dagen wat langer.
- In groep met de fiets naar de lagere school, onder begeleiding van 1 of 2 personen. Zo is er meer een gezamenlijke verplaatsing met de fiets, wordt de fietser meer gezien en zijn er minder auto's in de omgeving van de school en is het misschien wel praktischer voor sommige ouders en kan het veilig blijven door de aanwezige begeleiding.
- Kinderen meer verkeersregels leren op school, kinderen met de fiets naar school minder opstopping 's morgens en 's avonds.
- Meer politiecontrole in schoolbuurten.
- Meer schoolbussen zodat we hebben minder verkeer op moment van start van school. In Ronse is het altijd een ramp aan de Glorieux School
- Meer veiligheid in en om schoolzones en vooral dan aan de ingangswegen en uitgangswegen aan de scholen.
- Om naar school te vertrekken moeten wij extra vroeg vertrekken om er te zijn voor de auto's aankomen, want op bepaalde kruispunt is het onveilig en zijn er veel te veel auto's.
- Op kritieke punten van bv scholen of knelpunten een goede in- en uitstroom creëren voor het verkeer van zowel auto's als fiets en voetgangers. Er wordt te veel wild geparkeerd rond de scholen.
- Rond de scholen, geen zwaar verkeer meer, digitaal qua uren te regelen door de scholen met aangepaste apparatuur.
- Tijdens vakanties en buiten de school- en opvanguren de snelheidsbeperking van 30 aan de scholen buiten de dorpskern automatisch verhogen naar 50 (vb. aan Tuinbouwschool Melle).
- Vervoer naar scholen en dienstverlening vind ik heel belangrijk!
- Zone 30 wordt ook niet altijd correct gehanteerd. Ik vermoed ook te wijten aan het feit dat het bij de ene school enkel van toepassing is tijdens begin en eind van de schooldag en in andere schoolomgevingen constant, dus ook overdag, 's avonds, 's nachts, weekend... Hier is ook het draagvlak waarom maar 30 niet aanwezig.

## 10.10 RUIMTELIJKE ORDENING

- Bedrijven in zones dichtbij grote invalswegen en niet overal verspreid.
- Bedrijventerreinen aanleggen waar treinen stoppen, geen zelfde fout maken als het bedrijventerrein in Zaventem.
- Behoud van deze groene streek en vermijd aanleg van bijkomende wegen.
- Betonstop, meer geconcentreerde bebouwing binnen de kernen.
- Bij het ontwikkelen van nieuwe verkavelingen en industriezones eerst even kijken wat mogelijk is met het openbaar vervoer en ontsluitingswegen (met voldoende capaciteit) en dan niet nog eens 5 à 10 jaar wachten om een oplossing te zoeken (vergunningen, inspraak, visie op lange termijn <=> wachten tot na de volgende verkiezingen). Aansluitingen naar bestaande wegen en vlotte verbindingen zijn cruciaal in onze regio, niet iedereen beschikt over een eigen (bedrijf)wagen.
- De verspreiding van de shoppinginfrastructuur (baanwinkels, funpark, ...) belet een slimme aanpak van de verplaatsingen die gepaard gaan met winkelen/ontspanning. Herwaardering van winkels in de steden maar ook in de Dorpstraat kan hier soelaas bieden.
- Inbreidingsgebieden i.p.v. nog meer wonen 'op den buiten'.

////////////////////////////////////



