

voorlopig ontwerp

REGIONAAL MOBILITEITSPLAN

VERVOERREGIO GENT

Bijlagen

Februari '23

COLOFON

Titel

Voorlopig Ontwerp Regionaal Mobiliteitsplan Vervoerregio Gent
Bijlagen

Versie 2.0

Datum: 20/03/2023

Voor te leggen aan de Vervoerregioraad op 22 maart 2023.

Vervoerregio Gent:

Aalter, Assenede, Deinze, De Pinte, Destelbergen, Eeklo, Evergem,
Gavere, Gent, Kaprijke, Laarne, Lievegem, Lochristi, Maldegem,
Melle, Merelbeke, Nazareth, Sint-Laureins, Sint-Martens-Latem,
Wachtebeke, Wetteren, Zelzate en Zulte

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

Verantwoordelijke uitgever:

Vlaamse Overheid
Departement Mobiliteit en Openbare Werken

Versie	Datum	Wijzigingen
v1.0	09/02/2023	
v2.0	20/03/2023	Wijzigingen nav besluiten CBS



Vlaanderen
is mobiliteit &
openbare werken



BIJLAGEN – INHOUDSTAFEL

A. KAARTEN VERTREKBASIS

B. LIJST HOPPINPUNTEN

C. NAAMGEVING INTERLOKALE MAZEN

D. ONDERZOEKSRAPPORT

D.1 Movemeter

D.2 Strategisch verkeersmodel

D.3 Onderbouwing netwerk strategieën

E. VERKLARENDE WOORDEN LIJST

F. ACTIETABEL

G. POTENTIËLE KPI'S





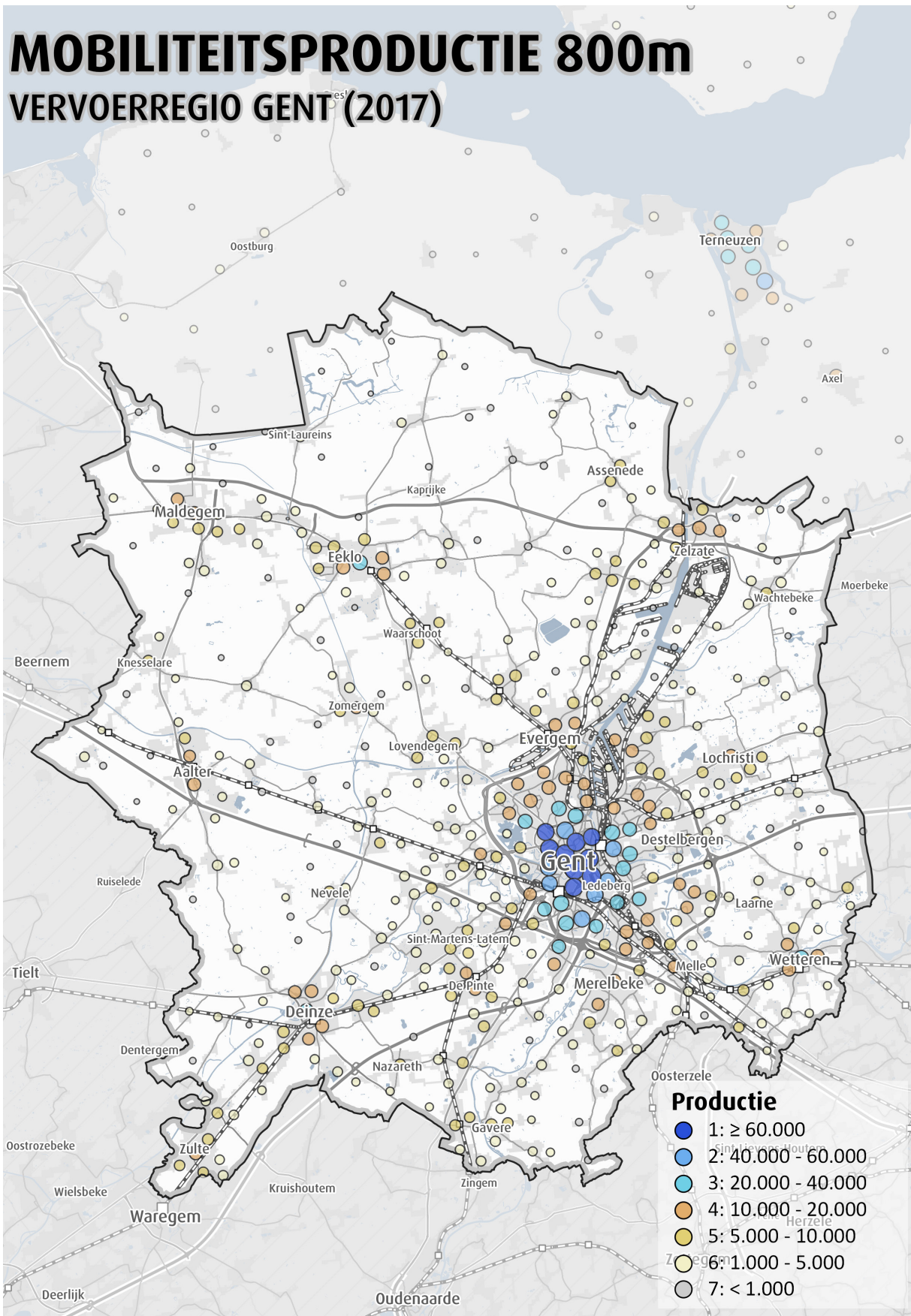
KAARTEN VERTREKBASIS

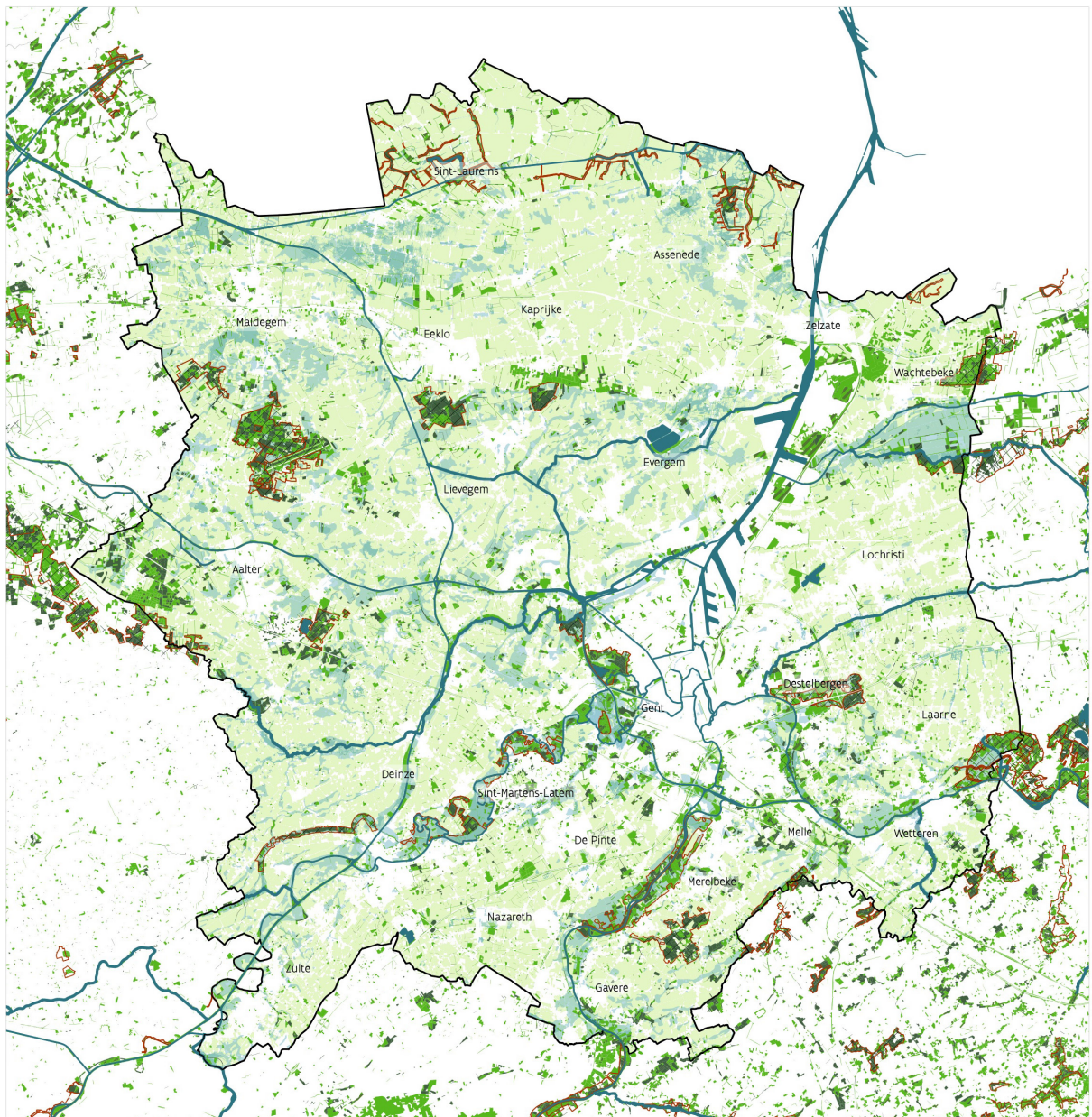
Voor de mobiliteitsvisie werd vertrokken van de huidige vervoersvraag, van de huidige ruimtelijke structuur en van de bestaande infrastructuur.

In deze bijlage vind je de betreffende kaarten in detail zoals weergegeven op p. 46-47 en p. 50-51 in het regionaal mobiliteitsplan. Voor een uitgebreide kijk op de huidige situatie, verwijzen we naar de oriëntatienota.

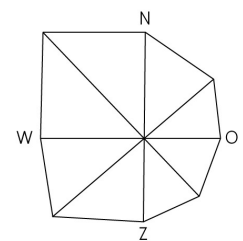
MOBILITEITSPRODUCTIE 800m

VERVOERREGIO GENT (2017)



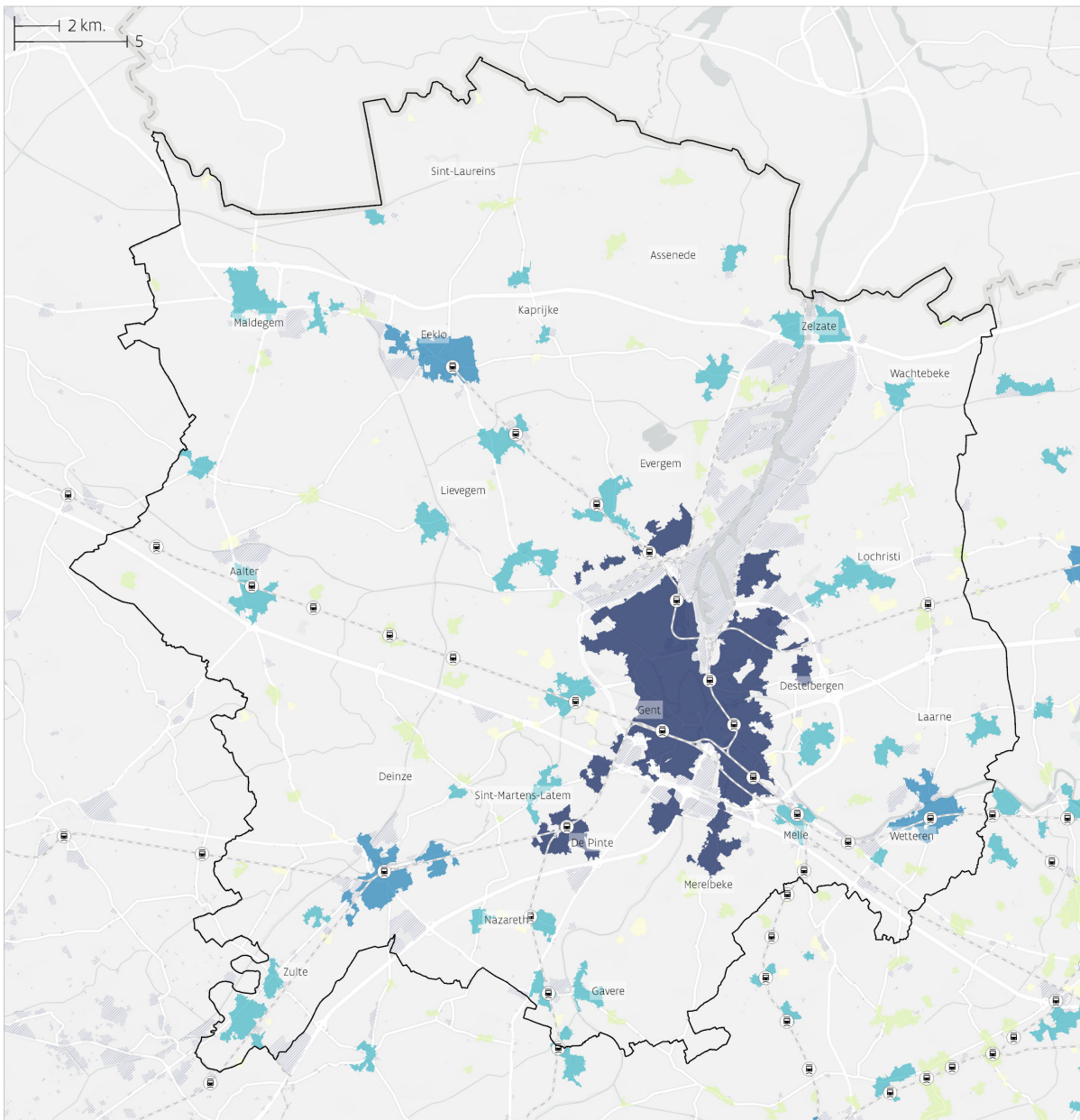


- | | | | |
|--|---------------------------------------|------------------------------|------------------------------|
| Vervoerregio Gent | Water | Waardevol | Biologische waarderingskaart |
| Effectief overstromingsgevoelig gebied | Mogelijk overstromingsgevoelig gebied | Waardevol tot zeer waardevol | Waardevol tot zeer waardevol |
| Habitatrichtlijn | open ruimtegebieden (ruimte-monitor) | Zeer waardevol | |
| VEN-gebieden | | | |



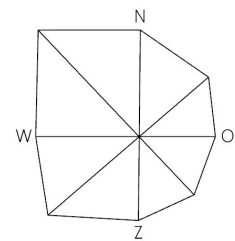
1:250.000

KERNEN (EIGEN KAART)

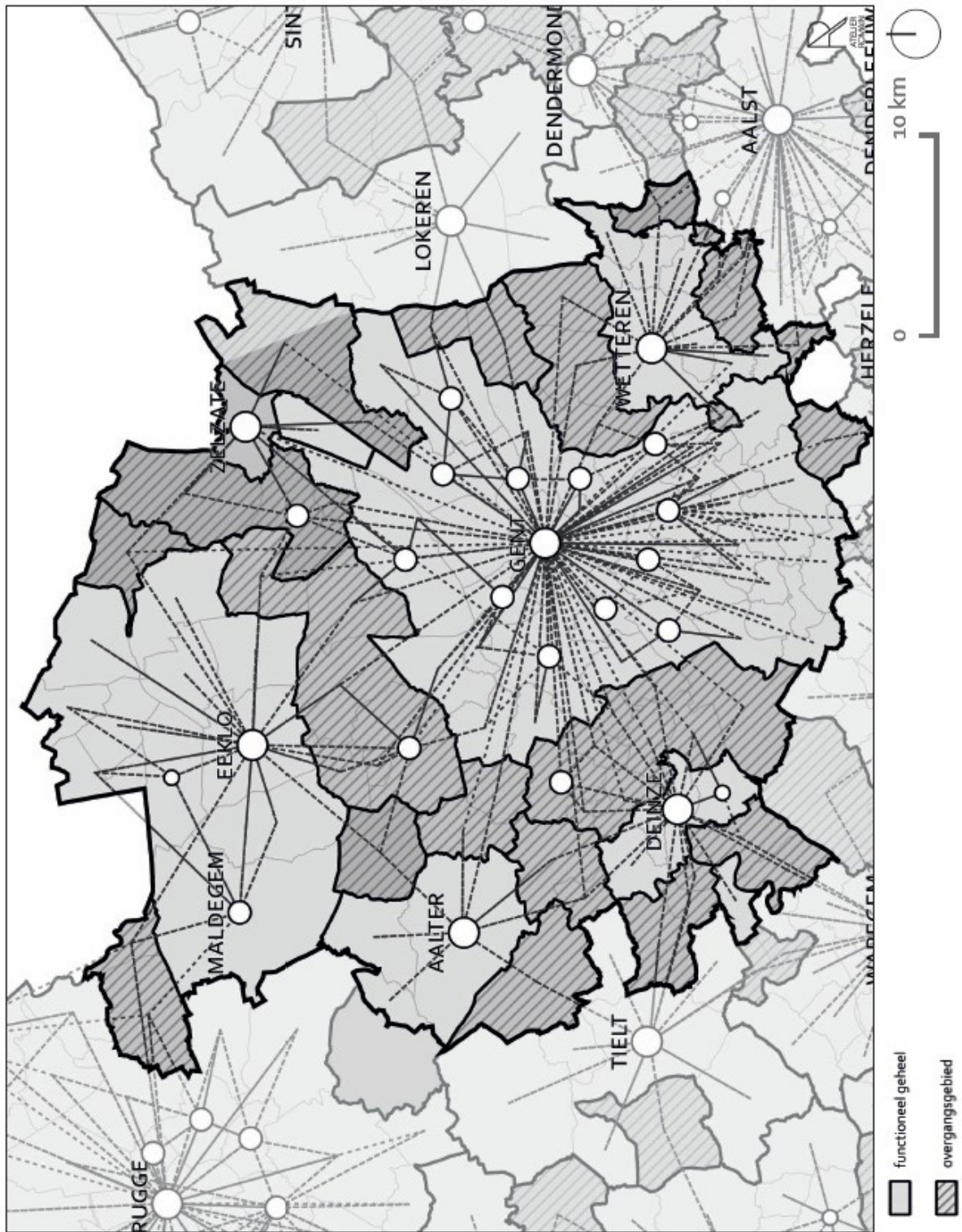


- Vervoerregio Gent
- ▨ Bedrijventerreinen (Toestand: 05/06/2019)
- Wateroppervlakte
- 🚉 Stations (Nmbs)
- Spoorwegen (Infrabel)

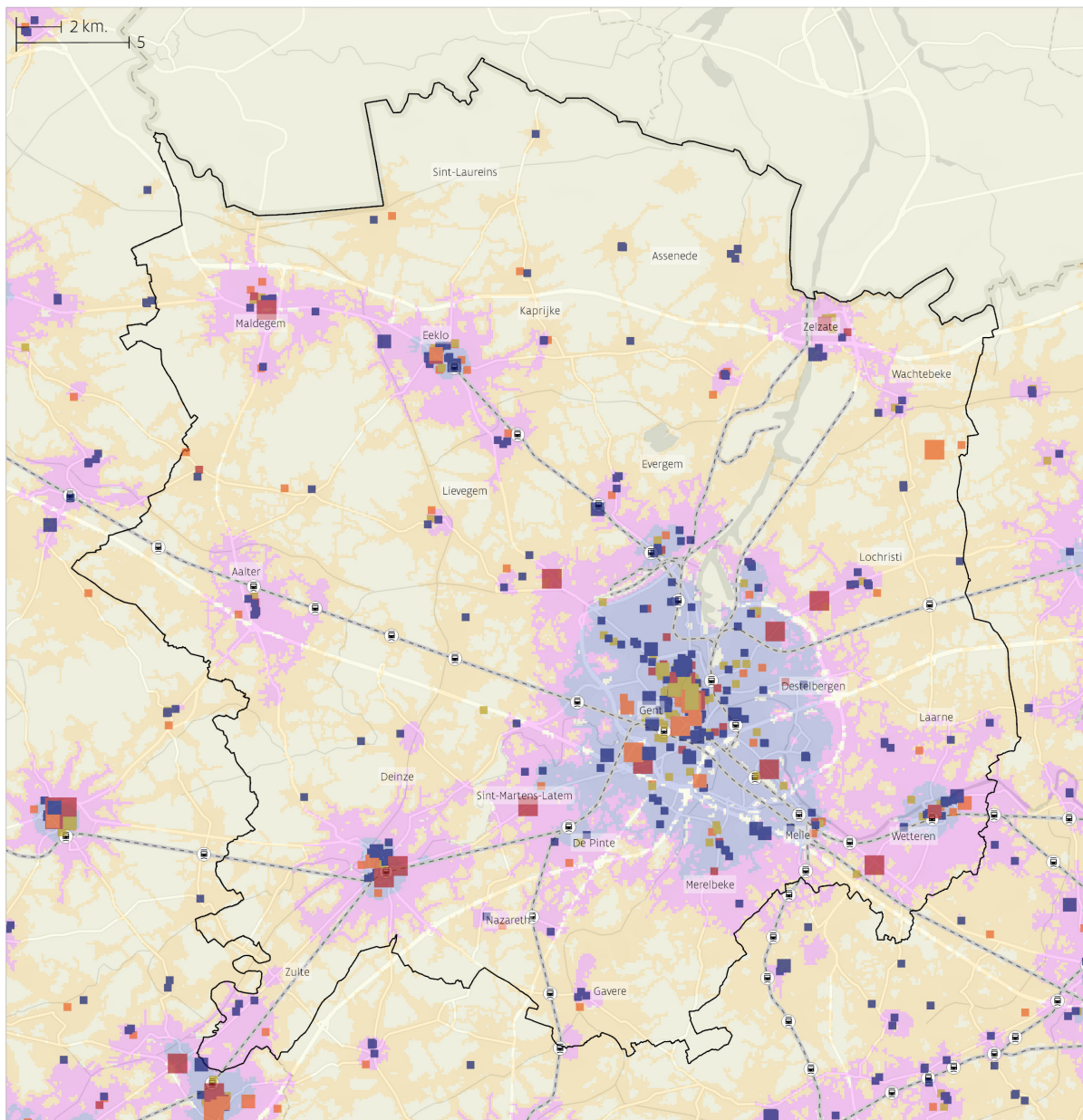
- Kernindeling
- Kern in grootstedelijk gebied
 - Kern in kleinstedelijk gebied
 - Hoofddorp
 - Woonkern
 - Kern o.b.v. RuRa



1:250.000



VOORZIENINGEN IN COMBINATIE MET KNOOP- EN
PLAATSWAARDE (EIGEN KAART)



□ Vervoerregio Gent

■ Kernen (RuRa)

■ Bedrijventerreinen (Toestand: 05/06/2019)

■ Wateroppervlakte

⊞ Stations (Nmbs)

— Spoorwegen (Infrabel)

Totaal voorzieningenniveau (Vito, 2015)

■ beperkt

■ matig

■ goed

■ zeer goed

Voorziening niveau 1 tot 4

■ Sport, cultuur & ontspanning (#84)

■ Welzijn en zorg (#552)

■ Onderwijs (#177)

■ Detailhandel en woonverzorgende voorzieningen (#43)

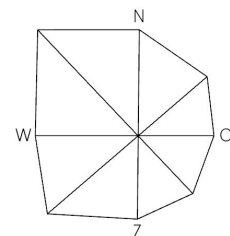
Indeling in niveau's:

■ Niveau 1: Internationaal

■ Niveau 2: Interregionaal

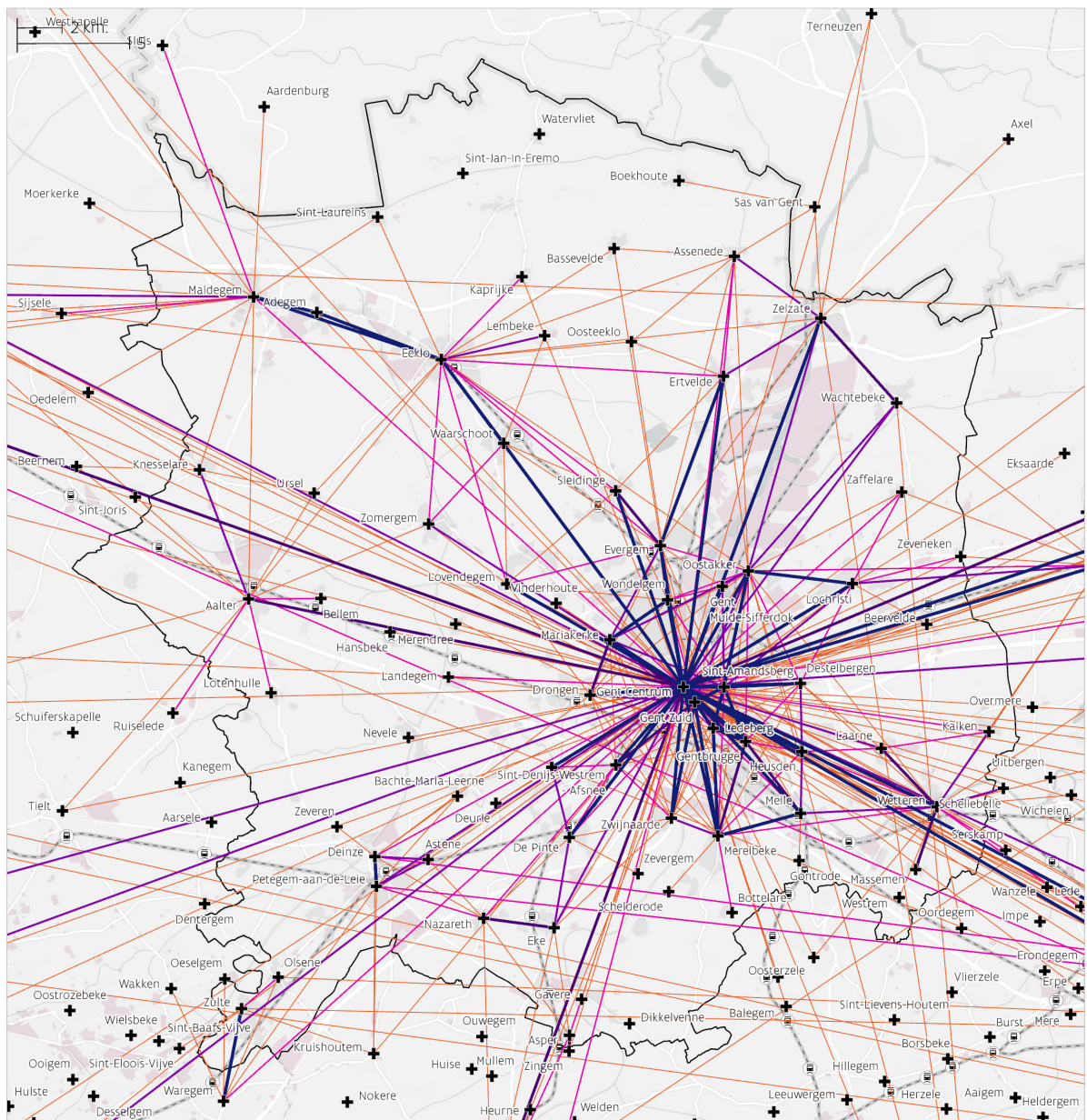
■ Niveau 3: Regionaal

■ Niveau 4: Bovenlokaal

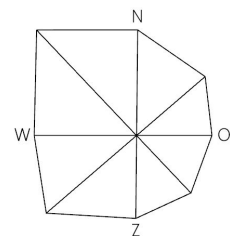


1:250.000

VERPLAATSINGSRELATIES (EIGEN KAART)

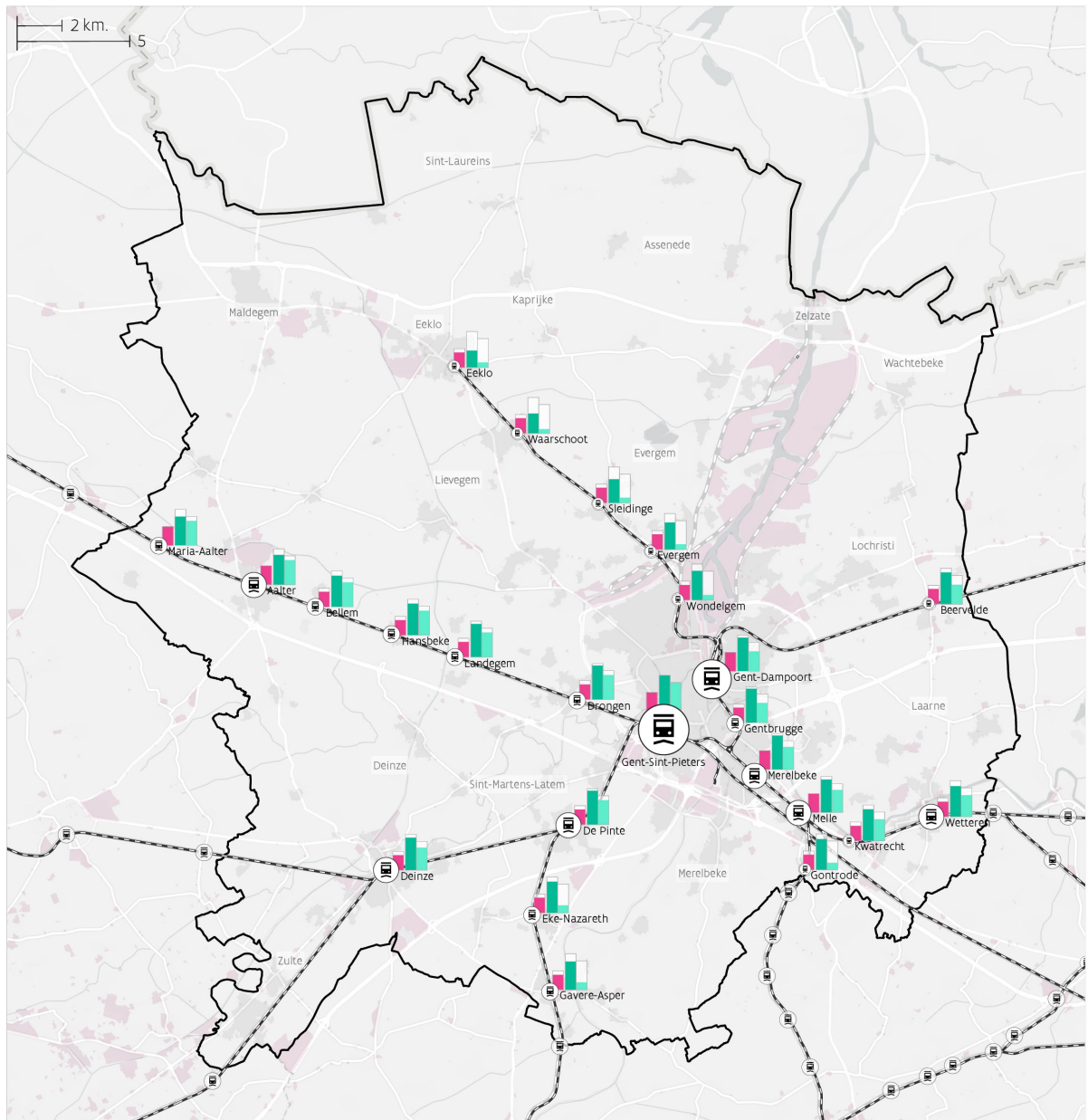


- Vervoerregio Gent
- Kernen (RuRa)
- Bedrijventerreinen (Toestand: 05/06/2019)
- Wateroppervlakte
- ⊙ Stations (Nmbs)
- Spoorwegen (Infrabel)
- ⊕ Herkomst
- H/B relaties
- 300 - 600
- ≤900
- ≤1.200
- ≤1.500
- ≤16.165

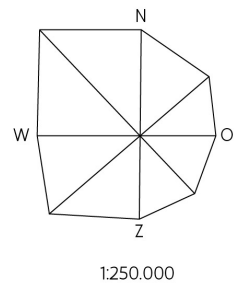


1:250.000

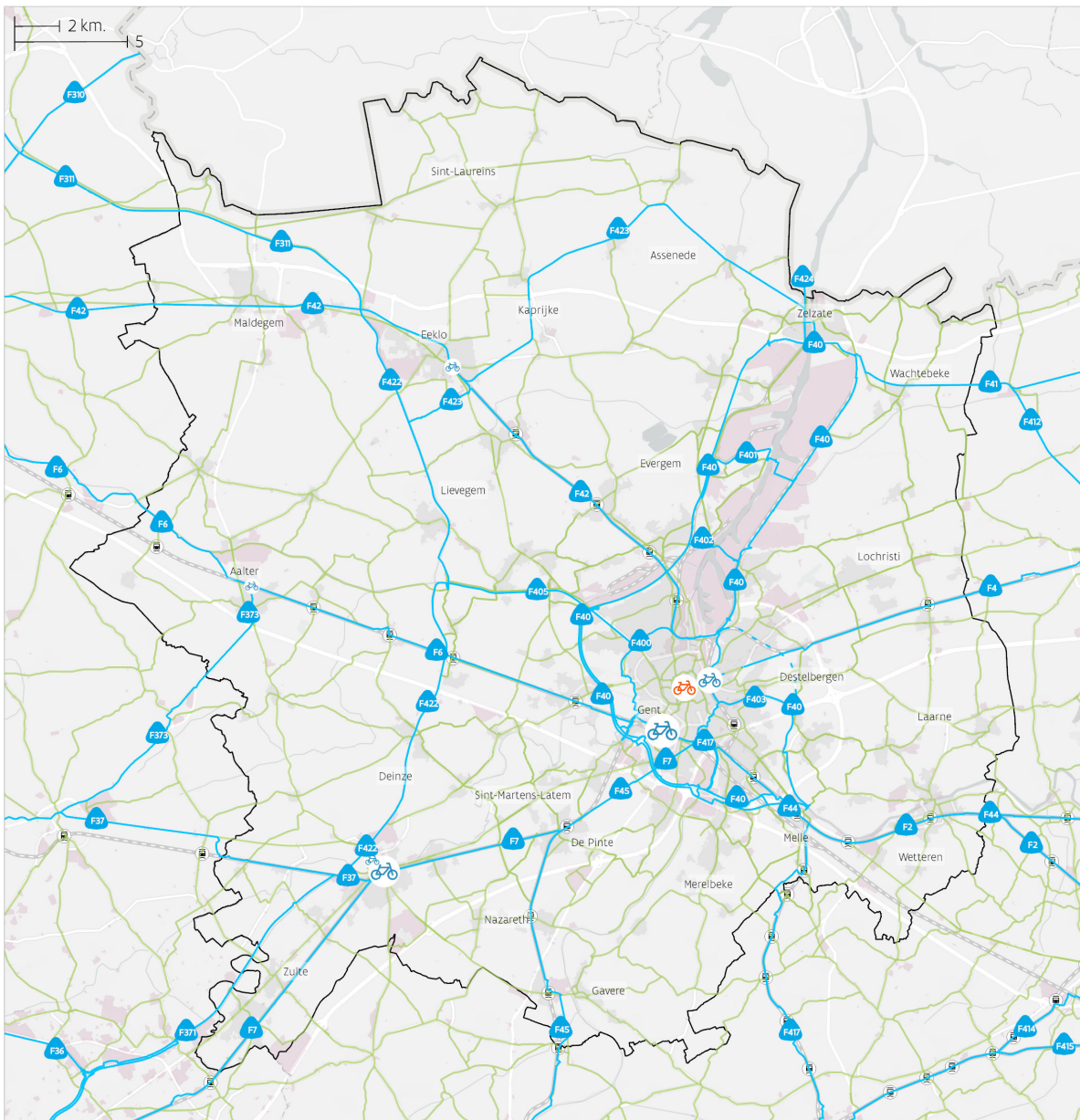




- Vervoerregio Gent
- Kernen (RuRa)
- Bedrijventerreinen (Toestand: 05/06/2019)
- Wateroppervlakte
- Stations (Nmbs)
- Spoorwegen (Infrabel)
- Amplitude
- Reistijdcentraliteit
- Overstapcentraliteit
- 1 of 2 treinritten per uur
- 3 of 4 treinritten per uur
- 5 tot 8 treinritten per uur
- 9 tot 16 treinritten per uur
- > 16 treinritten per uur

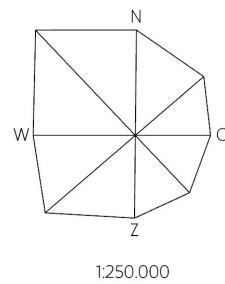


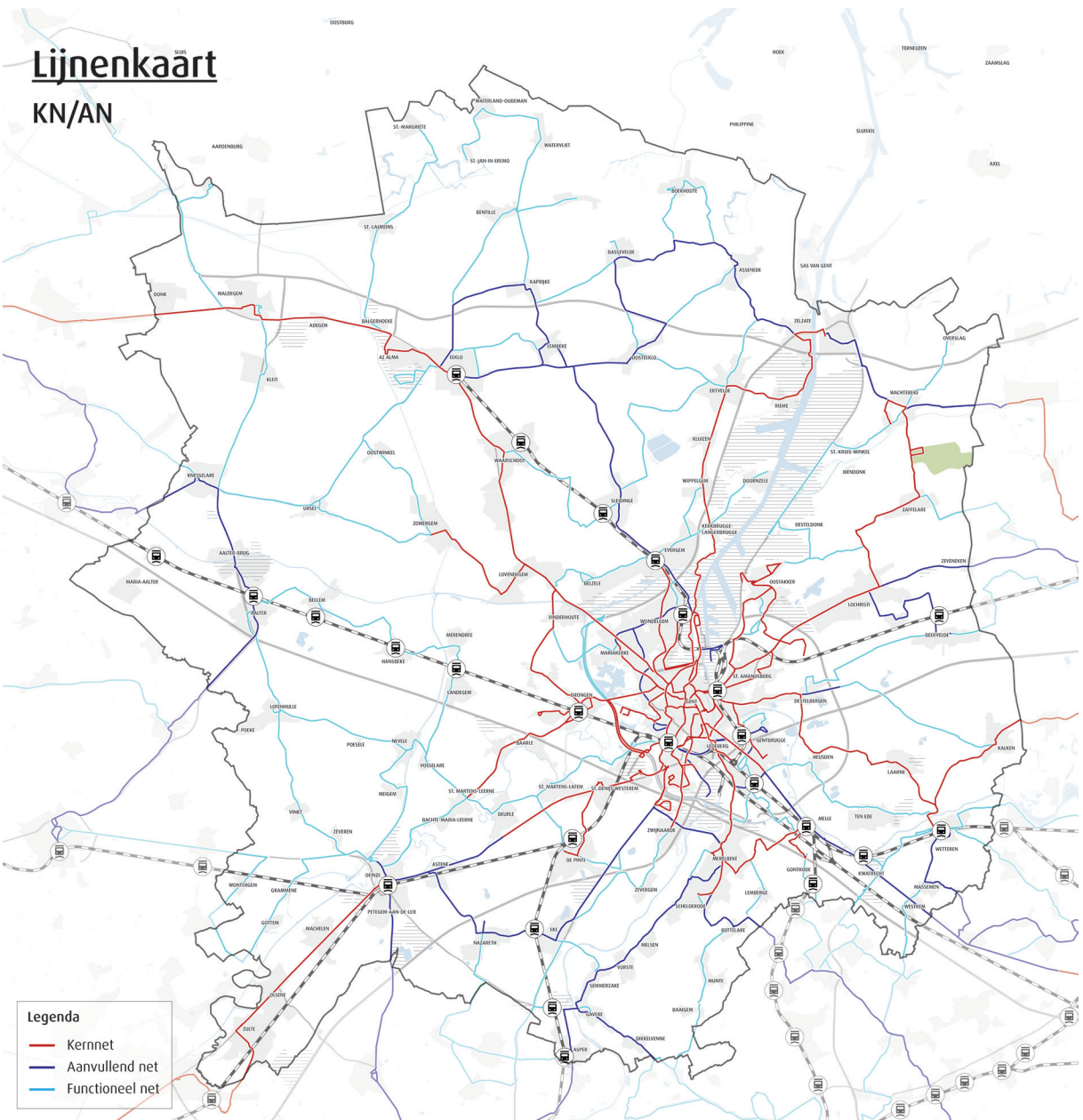
Als referentie voor de amplitude, reistijd- en overstapcentraliteit wordt het station Gent-Sint-Pieters genomen.
 De amplitude geeft het dagdeel aan waarin treindiensten beschikbaar zijn.
 De reistijdcentraliteit geeft aan hoe vlot alle andere stations in het netwerk te bereiken zijn op basis van minimale reistijd en frequentie.
 De overstapcentraliteit geeft aan hoeveel overstappen genomen moeten worden om alle andere stations in het netwerk te bereiken.



- Vervoerregio Gent
- Kernen (RuRa)
- Bedrijventerreinen (Toestand: 05/06/2019)
- Wateroppervlakte
- Stations (Nmbs)
- Spoorwegen (Infrabel)
- Fietssnelwegennet
- · - Tracé fietssnelweg nog niet bepaald
- Bovenlokaal Functioneel Fietsnet (2017)

- 🚲 Back-to-many deelfietsen (Donkey Republic)
- 🚲 Back-to-one deelfietsen (Bluebike)
- 🚲 10
- 🚲 25
- 🚲 50
- 🚲 100

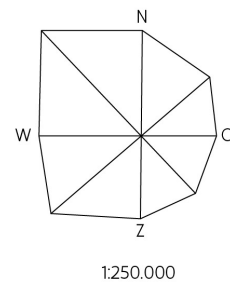






- Vervoerregio Gent
- Kernen (RuRa)
- Bedrijventerreinen (Toestand: 05/06/2019)
- Wateroppervlakte
- ⊞ Stations (Nmbs)
- Spoorwegen (Infrabel)

- Hoofdwegen
- Primaire weg type I
- Primaire weg type II
- Secundaire weg type I
- Secundaire weg type II
- Secundaire weg type III
- Lokale weg type I
- Lokale weg type II
- Overig wegennet



B

LIJST HOPPINPUNTEN

In Deel III, bij de strategie ‘Vlot overstappen aan hoppinpunten’, wordt de werkwijze voor de selectie en categorisering toegelicht. In deze bijlage vind je een volledige lijst van alle geselecteerde hoppinpunten (op korte en lange termijn). De lijst met punten op korte termijn komt overeen met de kaart op p. 119.

HOPPINPUNTEN VERVOERREGIO GENT: SELECTIE EN CATEGORISERING			ROL (in functie van voor- en natransport)				
GEMEENTE	NAAM LOCATIE	CATEGORIE	OV-knoop	Vertrek	Bestemming	P+R	Carpool
Aalter	Aalter station	Interregionaal	x	x	x	x	
Deinze	Deinze station	Interregionaal	x	x	x		
Gent	Sint-Pieters station	Interregionaal	x	x	x		x
Gent	Dampoort station	Interregionaal	x	x	x		
Wetteren	Wetteren station	Interregionaal	x	x	x		
De Pinte	De Pinte station	Regionaal		x			
Eeklo	Eeklo station	Regionaal	x	x	x		
Gent	Gent Zuid	Regionaal	x	x	x		
Gent	Ledeberg Eggermontstraat (+ Ledebergplein)	Regionaal		x	x		x
Gent	P+R Weba	Regionaal					x
Gent	P+R Watersportbaan (Zuiderlaan)	Regionaal			x		x
Gent	P+R Arsenaal / Gentbrugge	Regionaal		x			x
Gent	P+R The Loop	Regionaal			x		x
Gent	P+R Oostakker (Carrefour)	Regionaal		x	x		x
Zelzate	Zelzate Centrum	Regionaal	x	x	x		
Aalter	Aalter brug	Lokaal		x	x		
Aalter	Maria-Aalter station	Lokaal		x			
Aalter	Aalter markt	Lokaal		x	x		
Aalter	Aalter carpool	Lokaal					x
Aalter	Bellem station	Lokaal		x			
Aalter	Knesselare	Lokaal		x			
Aalter	Ursel	Lokaal		x			
Assenede	Assenede	Lokaal		x			
Assenede	Bassevelde	Lokaal		x			
Assenede	Oosteeklo	Lokaal		x			
De Pinte	De Pinte centrum	Lokaal		x			
De Pinte	De Pinte carpool	Lokaal					x
De Pinte	Zevergem	Lokaal		x			
Deinze	St. Martens-Leerne	Lokaal		x			
Deinze	Deinze VTI	Lokaal		x	x		
Deinze	Petegem	Lokaal		x			
Deinze	Astene	Lokaal		x			
Deinze	Hansbeke station	Lokaal		x			
Deinze	Landegem station	Lokaal		x			
Deinze/Nazareth	E3-Laan	Lokaal			x		
Destelbergen	Heusden	Lokaal		x			
Destelbergen	Destelbergen centrum	Lokaal		x			
Destelbergen	Destelbergen Admiraalstraat	Lokaal		x			
Destelbergen	Destelbergen Carpool / P+R	Lokaal					x
Eeklo	Balgerhoeke	Lokaal		x			
Eeklo	Eeklo centrum	Lokaal	x	x			
Evergem	Ertvelde	Lokaal		x			
Evergem	Kluizen	Lokaal		x			
Evergem	Wippelgem	Lokaal		x			
Evergem	Sleidinge station	Lokaal		x			
Evergem	Sleidinge dorp	Lokaal		x			
Evergem	Evergem station	Lokaal		x	x		
Evergem	Rieme	Lokaal		x			
Evergem	Evergem Brielken (terminus tram)	Lokaal	x	x			
Evergem	Kerkbrugge	Lokaal		x			
Evergem	Rabotstraat (Belsele)	Lokaal		x			
Gavere	Dikkelvenne	Lokaal		x			
Gavere	Asper	Lokaal		x			
Gavere	Gavere (brandweer)	Lokaal		x			
Gavere	Semmerzake	Lokaal		x			
Gavere	Baaigem	Lokaal		x			
Gavere	Gavere-Asper station	Lokaal		x	x		
Gent	Wondelgem station	Lokaal		x			
Gent	Gentbrugge station	Lokaal		x			
Gent	Merelbeke station	Lokaal		x			x
Gent	Drongen station	Lokaal		x			x
Gent	Afsnee	Lokaal		x			
Gent	Drongen Drongenplein	Lokaal		x			
Gent	Drongen Koninginnelaan (Rotonde)	Lokaal		x			
Gent	Baarle	Lokaal		x			
Gent	Korenmarkt	Lokaal	x	x	x		
Gent	1000 Vuren - Rabot	Lokaal	x	x			
Gent	Muide + Pauwstraat (potentieel station)	Lokaal		x			
Gent	Muidebrug	Lokaal		x			
Gent	Neuseplein	Lokaal		x			

GEMEENTE	NAAM LOCATIE	CATEGORIE	OV-knoop	Vertrek	Bestemming	P+R	Carpool
Gent	Sint-Jacobs	Lokaal	x	x	x		
Gent	Van Beverenplein	Lokaal		x			
Gent	Fratersplein	Lokaal		x			
Gent	Rerum Novarumplein	Lokaal		x			
Gent	Peerstraat	Lokaal		x			
Gent	Banierstraat	Lokaal		x			
Gent	Seghersplein	Lokaal		x			
Gent	Bataviabrug	Lokaal		x			
Gent	Muinklaan	Lokaal		x			
Gent	Terplatenbrug	Lokaal		x			
Gent	Sint-Bernadettekerk	Lokaal		x			
Gent	Yachtdreef	Lokaal		x			
Gent	Gentbrugge Groeningewijk	Lokaal		x			
Gent	Gentbrugge Moscou	Lokaal		x			
Gent	Mariakerke Malpertuusplein	Lokaal		x			
Gent	Mariakerke Claeysplein	Lokaal		x			
Gent	Mariakerke Kollekasteel	Lokaal		x			
Gent	Oostakker Wolfputstraat	Lokaal		x			
Gent	Oostakker Zalegemstraat	Lokaal		x			
Gent	Oostakker Krijtestraat	Lokaal		x			
Gent	Oostakker Driezwaantjesstraat	Lokaal		x			
Gent	Oostakker Lourdes	Lokaal		x			
Gent	Oostakker Slotendries	Lokaal		x			
Gent	Sint-Amandsberg Snellaertplein	Lokaal		x			
Gent	Sint-Amandsberg Dienstencentrum	Lokaal		x			
Gent	Sint-Amandsberg Achtendries	Lokaal		x			
Gent	Sint-Denijs-Westrem Stijn Streuvelslaan	Lokaal		x			
Gent	Sint-Denijs-Westrem Gemeenteplein	Lokaal		x			
Gent	Zwijnaarde Hekers	Lokaal		x			x
Gent	Zwijnaarde Klaartestraat	Lokaal		x			
Gent	Ghelamco Arena - Arteveldepark	Lokaal			x		
Gent	Technologiepark Zwijnaarde	Lokaal			x		
Gent	P+R Mariakerke Post	Lokaal		x			x
Gent	P+R Moscou	Lokaal		x			x
Gent	P+R Rozenbroeken	Lokaal					x
Gent	P+R Neptunus (Botestraat)	Lokaal					x
Gent	P+R Wondelgem (Industrieweg)	Lokaal					x
Gent	Gentbrugge Brug	Lokaal		x			
Gent	Gentbrugge Dienstencentrum	Lokaal		x	x		
Gent	Gentbrugge Gentbruggeplein	Lokaal		x			
Gent	Oostakker Dorp	Lokaal		x			
Gent	Zwijnaarde Molen	Lokaal		x			
Gent / Evergem	Veer Langerbrugge	Lokaal			x		
Kaprijke	Kaprijke	Lokaal		x			
Kaprijke	Lembeke	Lokaal		x			
Laarne	Laarne	Lokaal		x			
Laarne	Kalken	Lokaal		x			
Lievegem	Beke Lievetragel	Lokaal		x			
Lievegem	Waarschoot dorp	Lokaal		x			
Lievegem	Waarschoot station	Lokaal		x			
Lievegem	Lievegem Bredestraat Kouter	Lokaal		x			
Lievegem	Zomergem	Lokaal		x			
Lievegem	Vinderhout	Lokaal		x			
Lievegem	Lovendegem Dorp	Lokaal		x			
Lochristi	Lochristi-West	Lokaal		x			
Lochristi	Lochristi-Oost	Lokaal		x			
Lochristi	Zeveneken	Lokaal		x			
Lochristi	Zaffelare	Lokaal		x			
Lochristi	Beervelde station	Lokaal		x			
Maldegem	Donk	Lokaal		x			
Maldegem	Maldegem (potentieel station)	Lokaal		x	x		
Maldegem	Adegem (potentieel station)	Lokaal		x			
Melle	Melle station	Lokaal	x	x			
Melle	Gontrode station	Lokaal		x			
Melle	Gontrode Heirweg	Lokaal		x	x		
Merelbeke	Melsen	Lokaal		x			
Merelbeke	Bottelare	Lokaal		x			
Merelbeke	Kwenenbos	Lokaal		x			
Merelbeke	Lemberge	Lokaal		x			
Merelbeke	Merelbeke Poelstraat	Lokaal		x			
Merelbeke	Merelbeke	Lokaal		x			
Merelbeke	Flora (Van Goethemstraat)	Lokaal		x			
Merelbeke	Schelderode	Lokaal		x			

GEMEENTE	NAAM LOCATIE	CATEGORIE	OV-knoop	Vertrek	Bestemming	P+R	Carpool
Nazareth	Eke-Nazareth station	Lokaal		x			
Nazareth	Eke dorp	Lokaal		x			
Nazareth	Eke bedrijventerrein	Lokaal			x		
Nazareth	Nazareth	Lokaal		x			
Sint-Martens-Latem	Vierschaar	Lokaal		x			
Sint-Martens-Latem	De Kroon	Lokaal		x			
Wachtebeke	Puyenbroeck	Lokaal			x		
Wachtebeke	Wachtebeke	Lokaal		x			
Wetteren	Kwatrecht station	Lokaal			x		
Wetteren	Massemen	Lokaal		x			
Wetteren	Wetteren Laarnesteenweg	Lokaal		x			
Zelzate	Zelzate Vogelzang / Debbautshoek	Lokaal		x			
Zulte	Machelen	Lokaal		x			
Zulte	Olsene	Lokaal		x			
Zulte	Zulte Standbeeld	Lokaal		x			
Aalter	Lotenhulle	Buurt		x			
Aalter	Poeke	Buurt		x			
Assenede	Boekhoute	Buurt		x			
Assenede	Landsdijk	Buurt		x			
Deinze	Vinkt	Buurt		x			
Deinze	Zeveren	Buurt		x			
Deinze	Wontergem	Buurt		x			
Deinze	Grammene	Buurt		x			
Deinze	Vosselare	Buurt		x			
Deinze	Nevele	Buurt		x			
Deinze	Gottem	Buurt		x			
Deinze	Merendree	Buurt		x			
Deinze	Poesele	Buurt		x			
Deinze	Deinze Leiespiegel	Buurt		x	x		
Evergem	Doornzele	Buurt		x			
Gent	Gentbrugge Ecowijk	Buurt		x			
Gent	Sint-Amandsberg Oude Bareel	Buurt		x			
Gent	Sint-Amandsberg Azaleapark	Buurt		x			
Gent	Desteldonk	Buurt		x			
Gent	Sint-Kruis-Winkel dorp	Buurt		x			
Gent	Sint-Kruis-Winkel Jozefienstraat	Buurt		x			
Gent	The Loop (excentrische zones)	Buurt			x		
Gent	Gentbrugge De Punt/Arbed	Buurt		x			
Gent / Evergem	Veer Terdonk	Buurt			x		
Kaprijke	Bentille	Buurt		x			
Laarne	Microfibers	Buurt		x			
Maldegem	Kleit	Buurt		x			
Sint-Laureins	Watervliet	Buurt		x			
Sint-Laureins	Sint-Laureins	Buurt		x			
Wachtebeke	Overslag	Buurt		x			
Wetteren	Ten Ede	Buurt		x			
Wetteren	Carpool	Buurt					x
Zulte	Zulte Gaston Martensplein	Buurt		x			
Zulte	Zulte Kapellestraat	Buurt		x			

OP TERMIJN POTENTIËLE SELECTIE EN CATEGORISERING I.F.V. REALISATIE OV-VISIE			ROL (ifv voor- en natransport)				
GEMEENTE	NAAM LOCATIE	CATEGORIE	OV-knoop	Vertrek	Bestemming	P+R	Carpool
De Pinte	P+R N60 x E17	Regionaal				x	x
Deinze	Landegem station	Regionaal	x	x			
Gent	P+R R4 x N70 Oostakker	Regionaal				x	x
Gent	P+R R4 x N9 Mariakerke (VISO)	Regionaal			x	x	x
Gent	P+R R4 x N466 Drongen	Regionaal				x	x
Gent	Duizend Vuren / Rabot	Regionaal	x	x	x		
Gent	Sint-Jacobs / Neuseplein / Muide	Regionaal	x	x	x		
Gent/Evergem	Wondelgem / Evergem / knooppunt R4 x N456	Regionaal	x	x		x	x
Gent	Arsenaalsite	Regionaal	x	x	x	x	
Lochristi	Lochristi	Regionaal	x	x			
Maldegem	Maldegem (potentieel station)	Regionaal	x	x	x		
Melle	P+R Melle	Regionaal				x	x
Merelbeke	Merelbeke	Regionaal	x	x			
Gent	Sint-Amandsberg / Destelbergen (potentieel station)	Lokaal	x	x			
Gent	Oostakker Wittewalle	Lokaal		x			
Merelbeke	P+R Guldensporenpark	Lokaal			x	x	x
Zulte	Zulte (potentieel station)	Lokaal	x	x			
Gent/Evergem	Havengebied	Regionaal / Lokaal	x		x		x



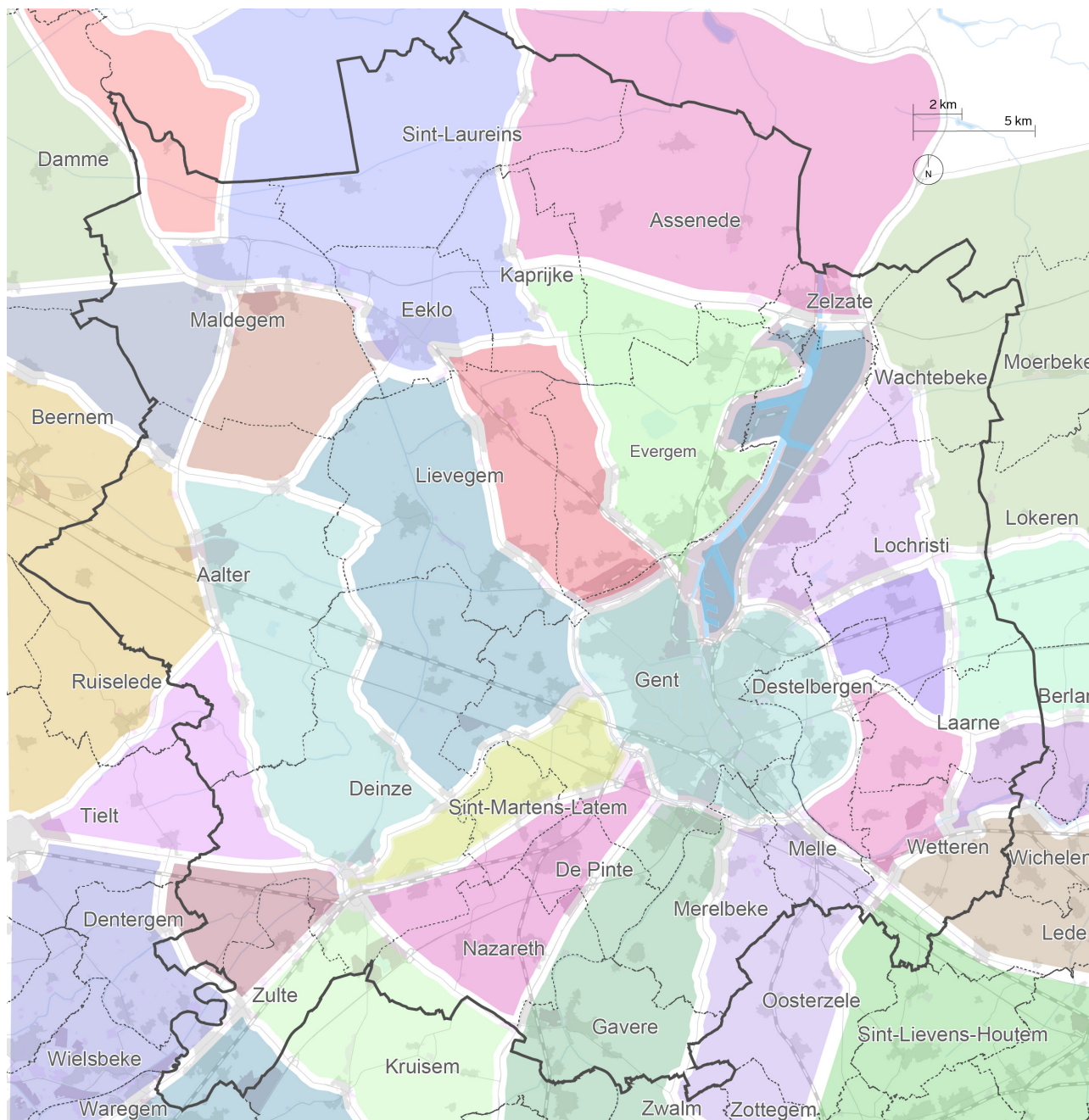
NAAMGEVING INTERLOKALE MAZEN

In de strategie ‘Verkeersluwe mazen in een verbindend wegennet’ spelen de interlokale mazen een belangrijke rol. De naamgeving van de mazen en de betrokken gemeenten per maas worden in deze bijlage opgelijst.

Selectie en naamgeving van de interlokale mazen

Een interlokale maas beperkt zich niet tot het grondgebied van één gemeente. Hieronder staat een overzicht van de verschillende gemeenten die samen zullen moeten werken per maas om de principes van de interlokale maas om te zetten naar de praktijk. Onderlinge afstemming zal nodig zijn bij het nemen van maatregelen voor het weren van regionaal doorgaand verkeer. Voor de mazen op de grens van de regio zal ook afgestemd moeten worden met gemeenten uit andere vervoerregio's.

- **Maas Middelburg:** Maldegem, Damme
- **Maas Eeklo:** Maldegem, Sint-Laureins, Eeklo, Kaprijke
- **Maas Assenede:** Kaprijke, Assenede, Zelzate, Sint-Laureins
- **Maas Damme:** Maldegem, Damme
- **Maas Oedelem:** Maldegem, Aalter, Damme, Beernem
- **Maas Maldegem:** Maldegem, Aalter, Eeklo
- **Maas Sleidingen:** Eeklo, Kaprijke, Lievegem, Evergem, Gent
- **Maas Evergem:** Kaprijke, Assenede, Zelzate, Evergem, Gent
- **Maas Haven:** Evergem, Zelzate, Gent
- **Maas Oostakker:** Gent, Lochristi, Wachtebeke
- **Maas Wachtebeke:** Wachtebeke, Lochristi, Zelzate, Moerbeke, Lokeren
- **Maas Aalter:** Aalter, Beernem, Ruiselede
- **Maas Lotenhulle:** Aalter, Deinze, Ruiselede, Tielt
- **Maas Deinze:** Aalter, Lievegem, Deinze
- **Maas Lievegem:** Lievegem, Eeklo, Maldegem, Aalter, Deinze, Gent
- **Maas Gent:** Gent, Destelbergen, Melle, Merelbeke
- **Maas Lochristi:** Lochristi, Destelbergen, Laarne
- **Maas Beervelde:** Lochristi, Laarne, Berlare, Lokeren
- **Maas Sint-Martens-Latem:** Deinze, Sint-Martens-Latem, Gent
- **Maas Laarne:** Laarne, Destelbergen, Wetteren, Melle
- **Maas Kalken:** Laarne, Wetteren, Wichelen, Berlare
- **Maas Dentergem:** Deinze, Zulte, Tielt, Dentergem, Wielsbeke, Waregem
- **Maas Machelen:** Deinze, Zulte, Tielt, Dentergem
- **Maas Nazareth:** Zulte, Deinze, Nazareth, Kruisem
- **Maas De Pinte:** Deinze, Sint-Martens-Latem, Gent, De Pinte, Nazareth
- **Maas Merelbeke:** Gent, De Pinte, Nazareth, Merelbeke, Gavere, Zwalm, Kruisem
- **Maas Melle:** Melle, Merelbeke, Wetteren, Gavere, Oosterzele, Zottegem, Zwalm
- **Maas Sint-Lievens-Houtem:** Wetteren, Lede, Sint-Lievens-Houtem, Oosterzele
- **Maas Wetteren:** Wetteren, Wichelen, Lede
- **Maas Zulte:** Zulte, Waregem, Kruisem



D

ONDERZOEKSRAPPORT

Vertrekkende vanuit de geïntegreerde visie werd per thema een strategie voorgesteld. Volgende pagina's geven onderzoek weer dat gebeurd is in kader van de opmaak van de strategieën (doorrekeningen in de Movemeter en het Regionaal Strategisch Verkeersmodel). Ook worden enkele selectiemethodieken om tot het voorkeurscenario te komen apart toegelicht.

C.1 MOVEMETER

C.1.1 Wat kan de MoveMeter

Voor de drie modi kunnen de volgende elementen in de Movemeter ingevoerd worden:

Auto

- Aantal autoritten van/naar zones aanpassen (procentueel of absoluut)
- Nieuwe weg aanmaken
- Capaciteit op corridorniveau vergroten
- Snelheid op corridorniveau verhogen
- Generieke reistijdverbetering op corridorniveau

Fiets

- Nieuwe fietsroute aanmaken
- Snelheid op corridorniveau verhogen

Openbaar vervoer

- Verbeteren reistijd op corridorniveau voor te selecteren relaties en/of voor het gehele OV-systeem

Voor de drie modi kunnen we dus voornamelijk werken met het verhogen en verlagen van het aantal ritten en van de snelheid/reistijd. Telkens worden de resultaten van de doorrekening vertaald naar intensiteiten van de auto of fiets. Bijvoorbeeld het effect van de reistijd van openbaar vervoer op een bepaalde corridor verhogen zal vertaald worden in het verschil op aantal autoritten op die as. Dit is geen becijferd resultaat, de sterkte van het verschil wordt aan de hand van kleurcodes weergegeven op kaart. Het eindresultaat geeft dus geen inzicht op het aantal in- en uitstappers op het openbaar vervoer en dus ook niet op de capaciteit van openbaar vervoer.

De Movemeter geeft telkens het effect van de doorgerekende maatregelen weer als het verschil ten opzichte van de vorige doorrekening. Bij de eerste doorrekening is dit het verschil ten opzichte van de nulreferentie. Neemt men een maatregel waardoor er op bijvoorbeeld de E40 meer verkeer komt dan kleurt de E40 rood. Neemt men in de volgende doorrekening een andere maatregel waardoor het effect van de vorige maatregel op de E40 teniet gedaan wordt, dan kleurt de E40 groen, omdat ten opzichte van de vorige doorrekening er minder verkeer op de E40 zit. Wanneer een as niet rood of groen kleurt, betekent dit dus dat er geen verandering is ten opzichte van de vorige doorrekening (er kan dus wel steeds een verandering zijn ten opzichte van het nulscenario, afhankelijk van de vorige doorrekeningen).

C.1.2 Legendes

Wegvakintensiteiten

Alle bouwstenen die doorgerekend worden resulteren in een weergave op kaart van de toename of afname van het aantal wagens op een bepaalde as. Zo kunnen eventuele verschuivingen van verkeer ingeschat worden bij bijvoorbeeld het knippen van een as of bijvoorbeeld de afname van het autoverkeer door een hogere frequentie op een buslijn.

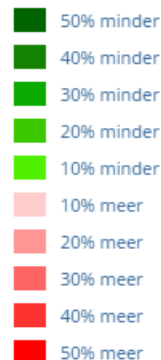
Traffic increase/decrease



Modal shift

Bij de doorrekening van de bouwstenen voor openbaar vervoer staat ook telkens een resultaat in bereikbaarheidswinsten (enkel voor de drie verschillende totaalpakketten van bouwstenen, zie verder). Deze worden weergegeven aan de hand van bolletjes op kaart. De kleur van het bolletje geeft een indicatie van het relatief verschil in aantal vertrekken met de auto in het gebied. Het geeft dus de modal shift van auto naar openbaar vervoer weer in dat gebied. Indien het bolletje groen kleurt is de bereikbaarheid van die inwoners met het openbaar vervoer dus verbeterd want minder mensen nemen vanuit dat gebied de auto. Het omgekeerde geldt indien het bolletje rood kleurt. Witte bolletjes betekenen dat er geen modal shift plaatsvindt in dat gebied.

relatief verschil aantal vertrekken in gebied



C.1.3 Bouwstenen openbaar vervoer

In de MoveMeter wordt het potentieel van ov-corridors en ov-verbetering onderzocht door het analyseren van hoeveel verkeer er in de ochtendspits overstappen van een aantal wegen op of langs deze assen/locaties naar het openbaar vervoer. M.a.w. in welke mate deze ov-bouwstenen leiden tot een afname van autoverkeer op deze assen/locaties.

Voor de bouwstenen wordt er enerzijds uitgegaan van een aantal generieke bouwstenen aangevuld met bouwstenen gebundeld in twee concepten.

De basis vormt het basisscenario 2030 waaraan deze bouwstenen worden toegevoegd. Het basisscenario omvat reeds basisbereikbaarheid KN-AN-FN alsook o.m. verlenging tram 4 en tram 7....

OV-bouwstenen - generieke

Het totaalpakket van generieke maatregelen voor openbaar vervoer dat werd getoetst in de Movemeter is samengesteld uit onderstaande bouwstenen.

Uitbouwen interstedelijk HOV-net

De impact op potentieel bij een HOV-lijn ter vervanging van buslijn. Deze wordt immers directer en sneller in termen van snelheid en minder stops:

- Zelzate – Eeklo
- Maldegem - Aalter

Uitbouwen van HOV stadsnet

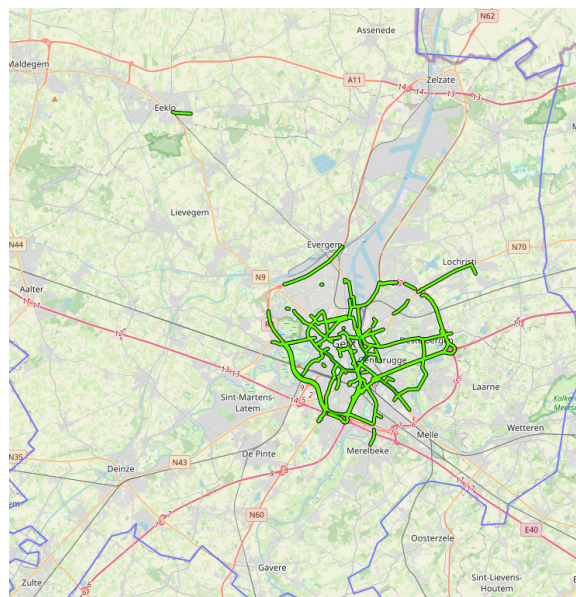
De impact op potentieel bij

- globale verbetering van OV in het grootstedelijk gebied: met hogere frequenties en betere doorstroming.
- verlenging van bestaande tramlijnen
 - Melle Leeuw – Melle Gemeenteplein
 - The Loop – Sint-Martens-Latem
 - HOV-lijn ter vervanging van stadsbus:
- Nieuw HOV-lijn Gent – Merelbeke

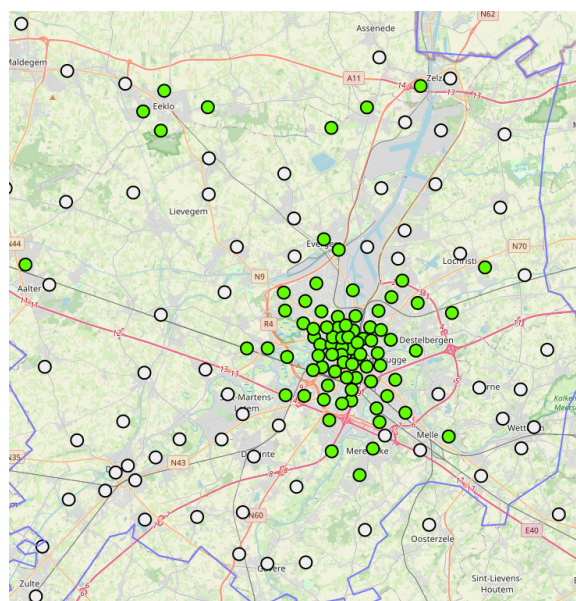
Verbeteren van doorstroming op KN en AN

De impact op potentieel bij hogere reistijden op het basis streeknet en stadsnet en dus het garanderen van de doorstroming.

Resultaat



Bereikbaarheidswinsten



Conclusies

- De generieke OV-bouwstenen leiden reeds tot een sprong in modal shift van auto naar OV. Dit met name in het grootstedelijk gebied Gent en randgemeenten. In mindere mate ook rondom Eeklo en Zelzate. In de landelijke gebieden is deze verschuiving minder tot niet aanwezig.
- De bereikbaarheidswinst met OV neemt toe in Gent, Merelbeke, Melle, Lochristi en omgeving Aalter, Eeklo en Zelzate.

OV-bouwstenen – concept 1

Versterken van S-net

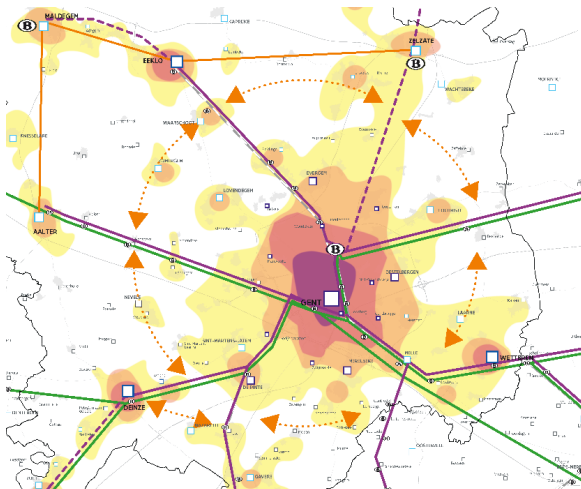
De impact op potentieel bij hogere frequentie op:

- bestaande S-lijnen Gent – Eeklo + Gent – Beervelde (van 2/u naar 4/u)
- nieuwe treinverbinding: Eeklo – Maldegem (4/u)
- nieuwe treinverbinding Gent – Zelzate – Terneuzen (4/u)
- nieuwe treinverbinding S-net: Deinze – Waregem (4/u)

Uitbouwen interstedelijk HOV-net

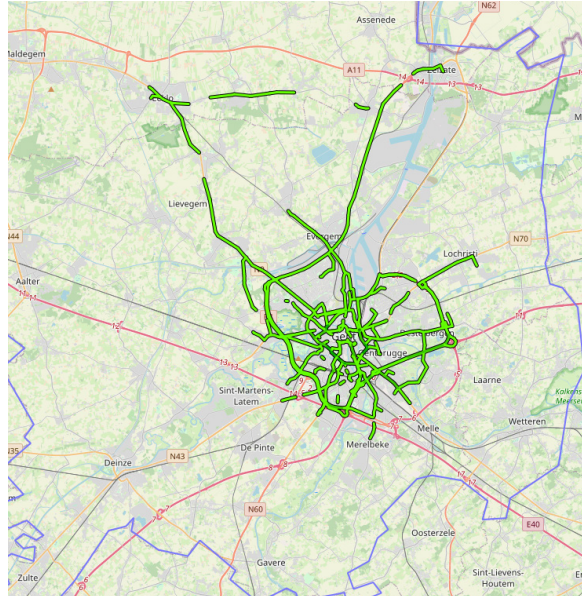
De impact op potentieel bij HOV-lijn ter vervanging van buslijn. Deze wordt immers directer en sneller in termen van snelheid en minder stops:

- Radiale verbinding Zomergem – Lievegem – Gent
- Radiale verbinding Zelzate – Ertvelde – Evergem

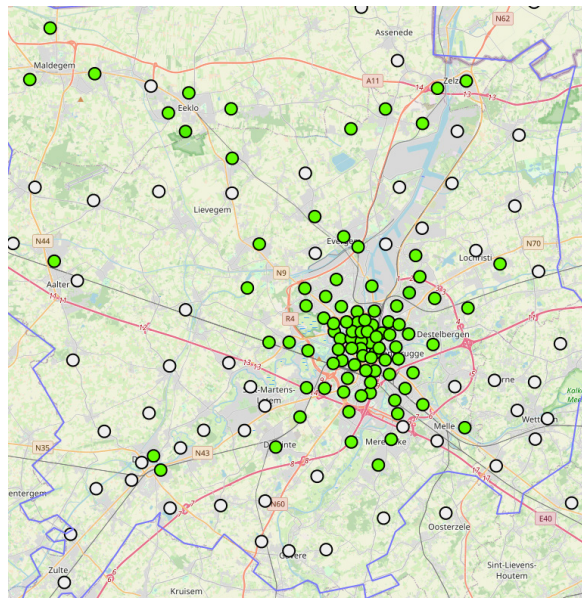


Conceptuele verbeelding van OV-onderzoeksconcept 1

Resultaat



Bereikbaarheidswinsten



Conclusies

- Door de frequentieverhoging op het S-net leidt dit een grotere verschuiving naar OV vnl op de radiale verbindingen naar Gent vanuit Zelzate en Eeklo.
- De bereikbaarheidswinst met OV in Deinze en Maldegem neemt ook toe.

OV-bouwstenen – concept 2

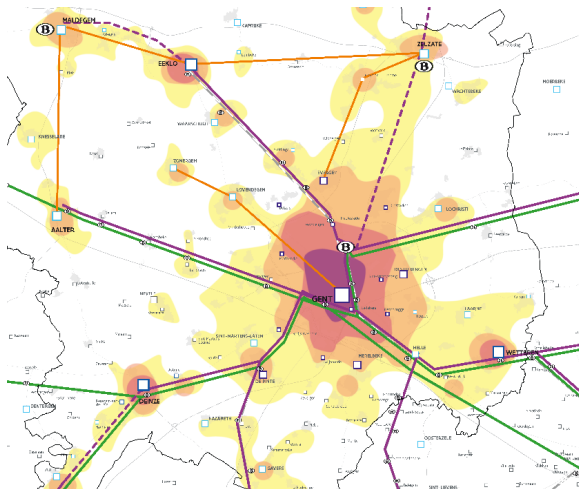
Versterken van S-net

De impact op potentieel bij hogere frequentie op:

- alle bestaande S-lijnen: 8/u
- nieuwe treinverbinding: Eeklo – Maldegem (8/u)
- nieuwe treinverbinding Gent – Zelzate – Terneuzen (8/u)
- nieuwe treinverbinding S-net: Deinze – Waregem (8/u)

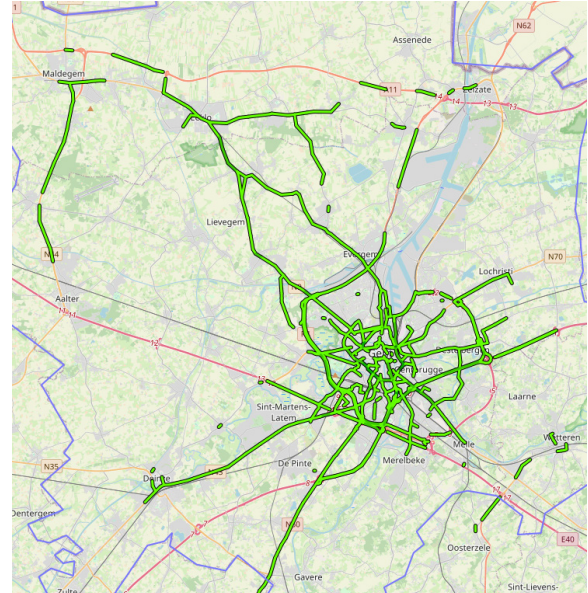
Uitbouwen interstedelijk HOV-net

De impact op potentieel bij tangentiële ontsluiting naar de stations.

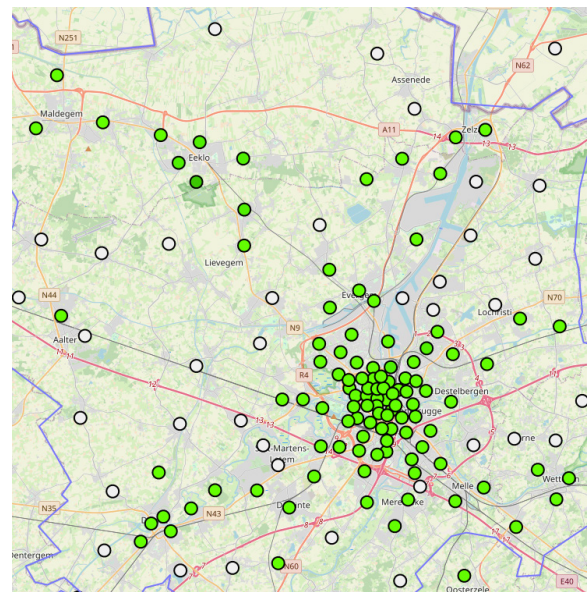


Conceptuele verbeelding van OV-onderzoekconcept 2

Resultaat



Bereikbaarheidswinsten



Conclusies

- Een verder verhoging van frequentie op het S-net leidt tot een nog grotere verschuiving naar OV vnl op de radiale verbindingen met uitbreiding vanuit Oudenaarde, Deinze en Destelbergen.
- De bereikbaarheidswinst met OV neemt bijkomend toe in omgeving Deinze, Maldegem en Wetteren.

Globaal resultaat bouwstenen

De generieke maatregelen leiden tot een forse modal shift van auto naar OV maar dit hoofdzakelijk in en rond het grootstedelijk gebied. Dit uit zich door een verkeersafname op een groot deel van de R4 en langsheen de tramverlengingen of HOV-assen.

De impact op de tangentiële HOV is veel geringer, enkel ter hoogte van Eeklo ontstaat er een afname van verkeer. De bereikbaarheid met OV daarentegen verbetert wel rondom Zelzate, Eeklo en het grootstedelijk gebied Gent.

Wanneer bijkomend bij de generieke bouwstenen de bouwstenen van concept 1 worden doorgevoerd is er een duidelijk effect waar te nemen van de radiale HOV-verbindingen zowel op de as Lievegem-Gent als op de as Zelzate-Evergem. De as Gent - Zelzate - Terneuzen is omwille van het grensoverschrijdend verkeer in de Movemeter vertekend weergegeven en daardoor niet bruikbaar. De bereikbaarheid met OV neemt bijkomend toe nabij Maldegem, Lievegem en Deinze.

Wanneer bijkomend bij de generieke bouwstenen deze van concept 2 worden doorgevoerd, is er een sterkere afname van auto verkeer ten gevolge een frequenter S-net dan in concept 1. Dit leidt tot een duidelijk modal shift langsheen de radiale steenwegen van en naar Gent, zelfs tot in Deinze, Gavere, Eeklo en Beervelde (gekenmerkt door een station langsheen het S-net).

Hoe hoger de gewogen reistijdwinst en dus hoe aantrekkelijker het OV, hoe concurrentiëler het wordt met de auto. Openbaar vervoer als ruggengraat werkt daar waar voldoende potentieel aanwezig is. Bij de tangentiële lijnen zijn de effecten kleiner, aangezien de verplaatsingen vandaag voornamelijk radiaal gericht zijn op Gent.

C.1.4 Bouwstenen auto

In de MoveMeter kan de doorstroming op wegen doorgerekend worden door een snelheidsverhoging (voor een verbeterde doorstroming) of snelheidsverlaging (voor een verminderde doorstroming) toe te passen op de wegen. In deze oefening willen we een eerste inschatting maken van de effecten van de selectie van de hoofdwegen en het dragend netwerk door de doorstroming te verhogen. De hoofdwegen, regionale wegen en interlokale wegen worden telkens apart doorgerekend zodanig dat we het effect per niveau kunnen onderscheiden. De gebruikte snelheden zijn modelsnelheden en willen dus geen realistische representaties zijn van een realiteit waarin

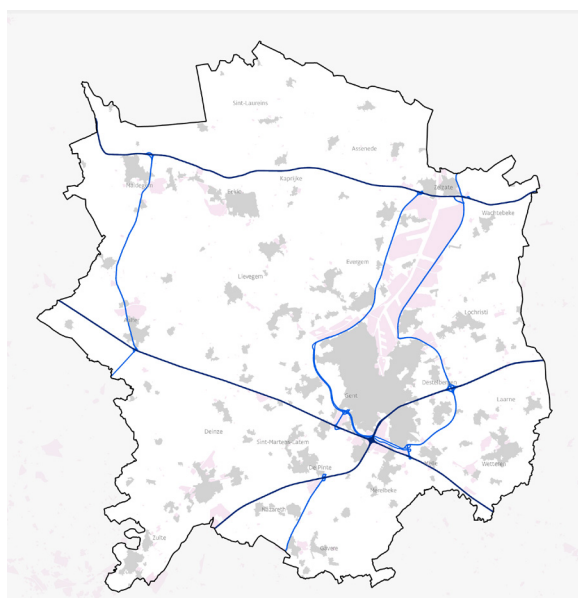
maatregelen doorgevoerd worden binnen de visie van de nieuwe wegcategorisering.

Ze zijn zo gekozen dat het onderscheid duidelijk zichtbaar is tussen de vier niveaus volgens de hiërarchie van de nieuwe wegcategorisering (anders zou er geen afgetekend effect waargenomen kunnen worden):

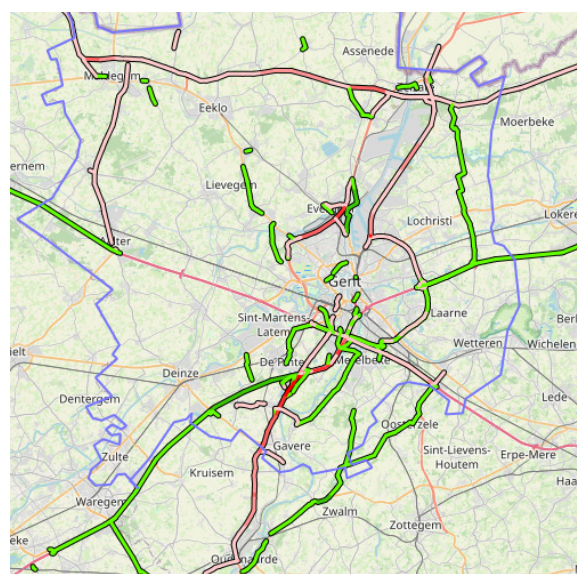
- Europese hoofdwegen (EHW) = 120 km/u
- Vlaamse hoofdwegen (VHW) = 90 km/u
- Regionale wegen (RW) = 70 km/u
- Interlokale wegen (IW) = 50 km/u

Doorstroming hoofdwegen verhogen

120 km/u EHW
90 km/u VHW



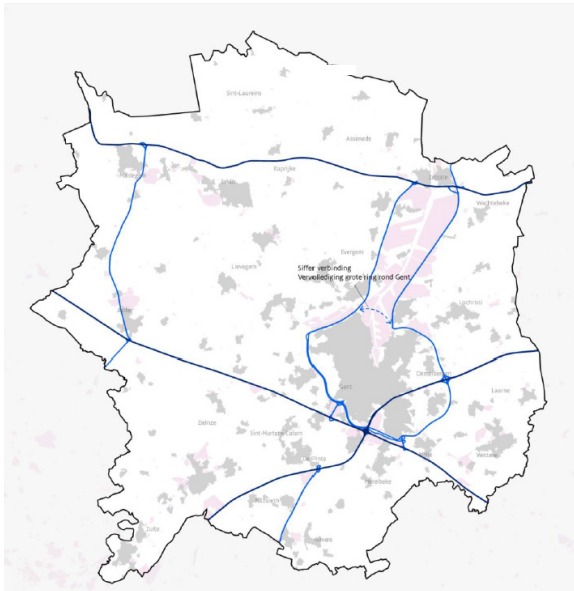
Resultaat



Conclusies

- Toename verkeer op hoofdwegen, afname op assen die geselecteerd zijn in het dragend netwerk (N9, N42, N449, N444, klein stukje N43)
- Met name forse toename op E34, daardoor geen toename op E40
- Afname op E17 richting Antwerpen door betere doorstroming E34 en R4 Oost
- Aanzuigeffect op de N60, hierdoor afname verkeer op lokaal wegennet maar ook op de E17
- Verkeerstoename rondom Gent valt mee

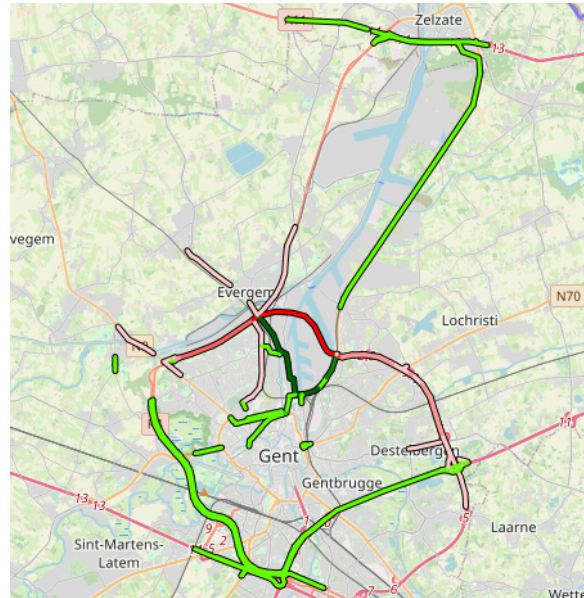
Sluiten R4 ten noorden van Gent



- Europese Hoofdweg
- Vlaamse hoofdweg
- - - Toekomstige verbinding: sluiten R4 rond Gent



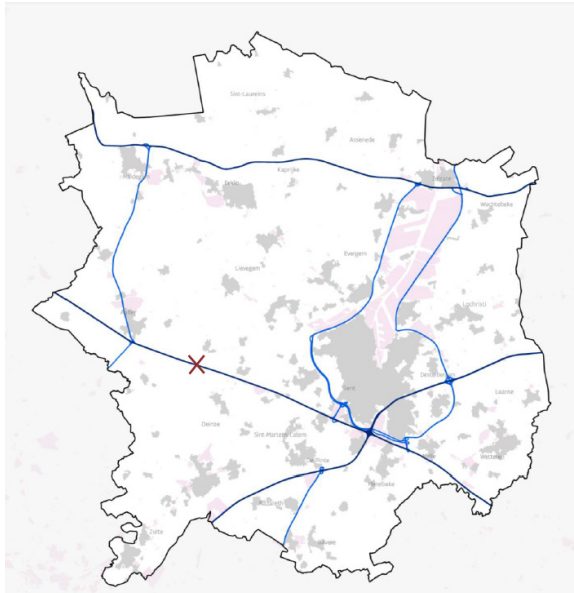
Resultaat



Conclusies

- Toename verkeer op het noordelijk deel van ring Gent.
- Forse afname verkeer N456 en N424 binnen de R4
- Afname verkeer op zuidwestelijk deel R4 en op E17 door Gent
- Geen verschil op het zuidoostelijk deel van de ring
- Afname Zelzate-Gent (oost): verkeer vanuit bijv. Eeklo -> Gent Oost rijdt nu binnendoor (diffuus) en dan via de nieuwe verbinding i.p.v. via Zelzate.

Op- en afrit Nevele sluiten



— Europese Hoofdweg
 — Vlaamse hoofdweg

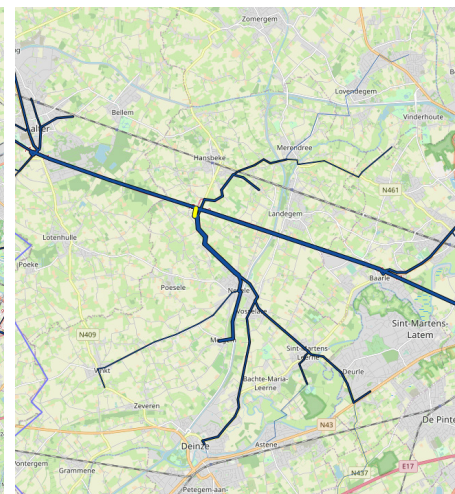
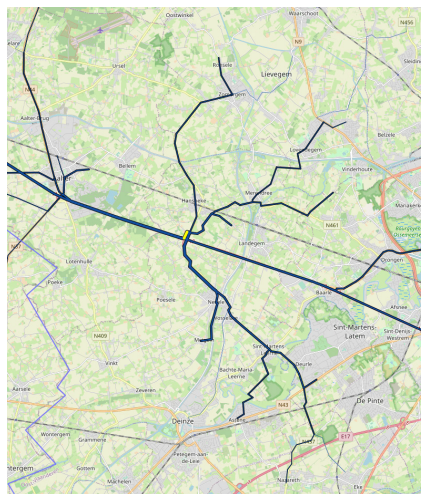
Op- en afrit Nevele (E40) sluiten



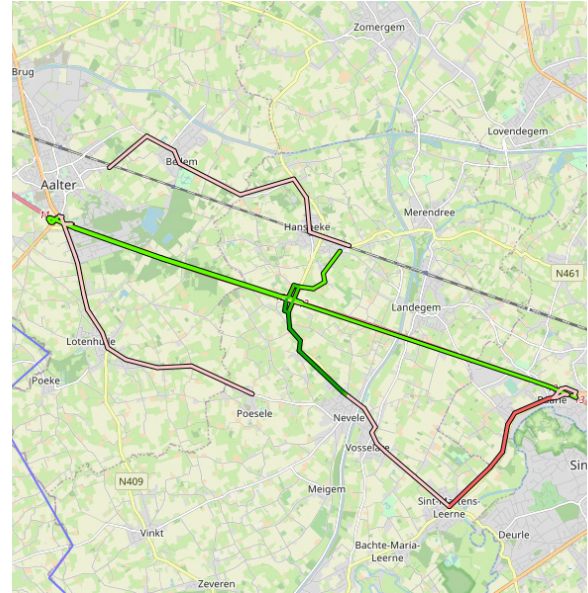
Doorstroming hoofdwegen verhogen



Nulreferentie



Resultaat



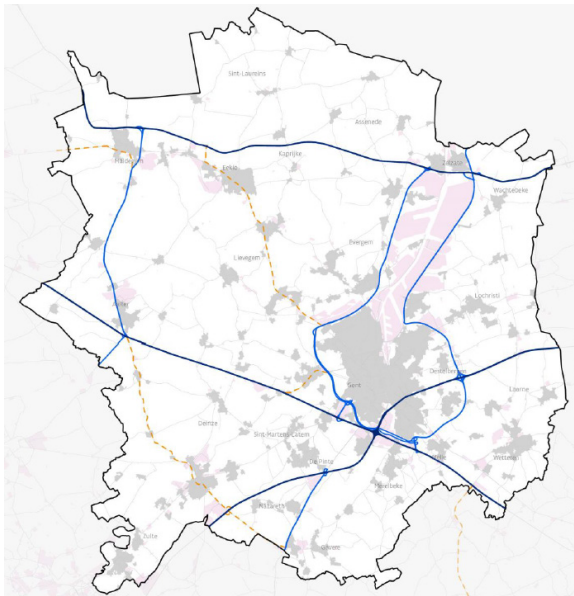
Selected link analyse

Conclusies

- Sluiten van de afrit leidt tot meer verkeer binnendoor:
- Vnl. via N466 door Sint-Martens-Leerne naar Nevele -> via dragend netwerk
- Via N409 door Lotenhulle naar Poesele -> via dragend netwerk
- Via Bellem en Hansbeke binnendoor -> lokale wegen
- Verkeer dat gebruik maakt van op- en afrit Nevele is vooral lokaal verkeer naar Nevele zelf, Meigem, Hansbeke etc.
- Ook regionaal verkeer vanuit bijvoorbeeld Deinze en Deurle -> zij hebben voldoende alternatieven in het dragend netwerk

Doorstroming regionale wegen

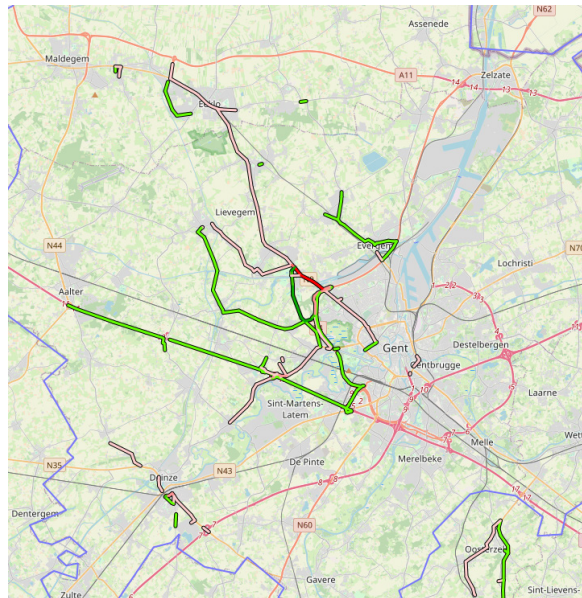
RW verhogen 70km/u



- Europese Hoofdweg
- Vlaamse hoofdweg
- - - Regionale weg



Resultaat



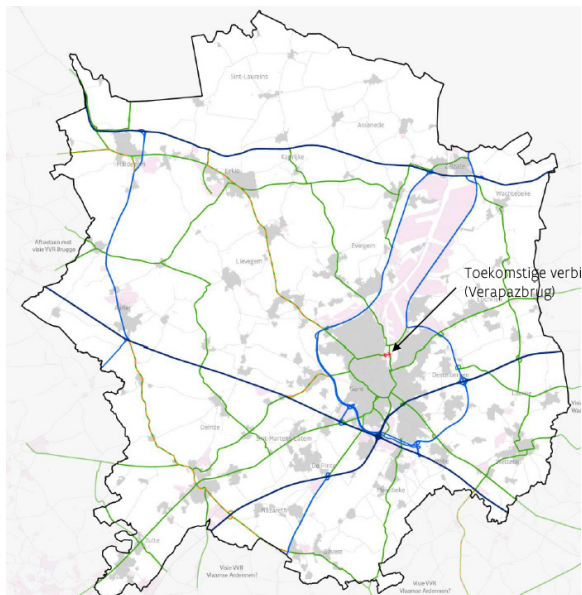
Conclusies

- Met name regionale weg van Eeklo naar Gent trekt veel verkeer > ring Eeklo op LT
- Afname verkeer op lokaal wegennet rond N9
- Regionale weg Aalter – Deinze – Gavere veel minder effect
- Doorstroming verbeteren op regionale wegen leidt tot minder verkeer op de (parallel lopende) E40. Ongewenst?
- Verkeer wil rechtdoor blijven rijden op N466, is dit gewenst? Moeten hier maatregelen voor genomen worden?

Doorstroming interlokale wegen (IW) verhogen

50km/u, doorstroming RW > IW

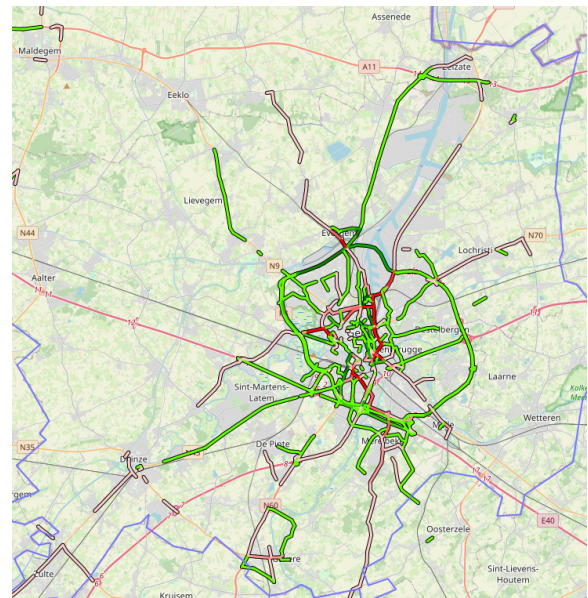
Deze doorrekeningen werden uitgevoerd nog voor de inrichtingsprincipes voor het dragend wegennet bekend waren. Daarom hebben we rekening gehouden met twee mogelijke uitkomsten. Een eerste mogelijkheid is dat er een sterk onderscheid gemaakt wordt tussen de regionale en interlokale wegen en dus de doorstroming op regionale wegen veel belangrijker is dan die op de interlokale wegen. De regionale wegen vormen dan dus de eerste belangrijke drager voor doorgaand verkeer dwars door de grote mazen van de hoofdwegen. Bijgevolg wordt in de MoveMeter met een snelheidsverschil gerekend tussen de regionale wegen en interlokale wegen. Dat resultaat is hieronder weergegeven.



- Europese Hoofdweg
- Vlaamse hoofdweg
- Regionale weg
- Interlokale weg



Resultaat



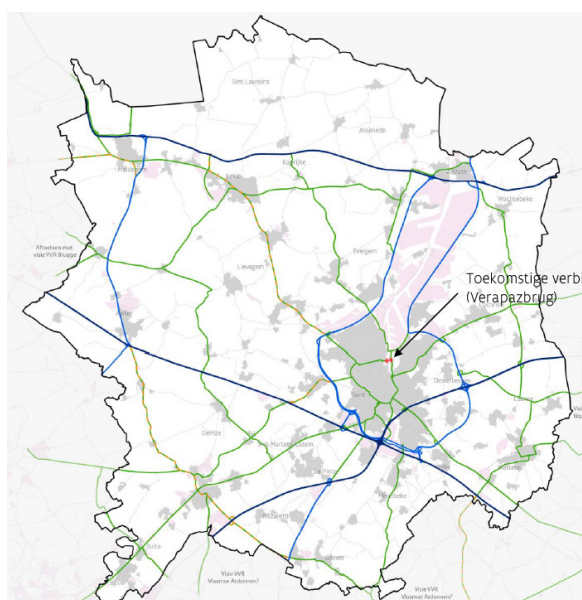
Conclusies

- Er zijn slechts beperkt effecten in landelijke wegen. Interlokale wegen hebben nu meestal al het gewenste kwaliteitsniveau
- Dit geldt niet voor Gent, de interlokale wegen binnen Gent zijn nu met name in de spits traag.

Opmerking: Doorstroming op alle verbindingswegen binnen de R4 mag niet verhoogd worden want trekt verkeer van R4 naar R40! -> Er moet een onderscheid gemaakt worden tussen stedelijke interlokale wegen en landelijke interlokale wegen.

Doorstroming interlokale wegen verhogen 50km/u, doorstroming RW = IW

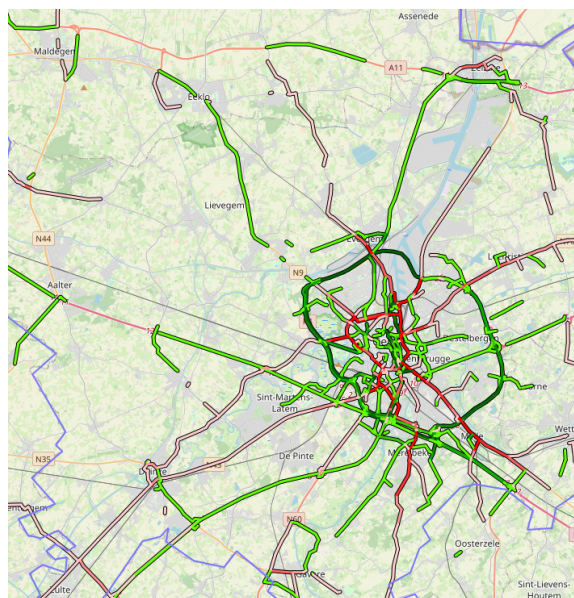
In tegenstelling tot vorige doorrekening wordt hier rekening gehouden met een mogelijke uitkomst van de inrichtingsprincipes waarin principes voor de regionale wegen qua infrastructuur en snelheidsregimes gelijk zijn aan die voor de interlokale wegen. Men gaat dan uit van een gelijkaardige doorstroming. Bijgevolg wordt in de MoveMeter de snelheid van de interlokale wegen gelijk gesteld aan die van de regionale wegen. Dat resultaat is hieronder weergegeven.



- Europese Hoofdweg
- Vlaamse hoofdweg
- - - Regionale weg
- Interlokale weg



Resultaat



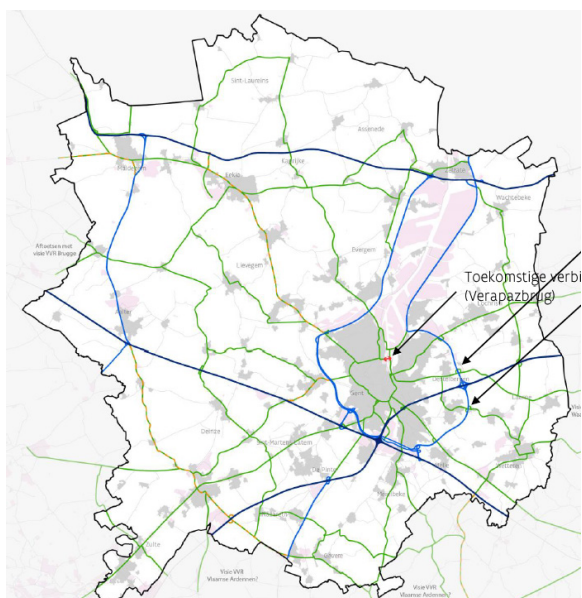
Conclusies

- Nu wel effect in landelijk gebied, maar nog steeds redelijk beperkt.
- Extreme effecten rondom Gent. Fors meer verkeer dat dwars door Gent heen gaat rijden over de verbeterde 'interlokale' wegen. Minder verkeer over de R4.
- In sommige gevallen kan het verbeteren van interlokale wegen leiden tot minder verkeer over regionale wegen en hoofdwegen (zie bijv. bij Deinze en Eeklo)

Opmerking I: De inrichtingsprincipes voor regionale wegen en interlokale wegen liggen zeer dicht bij elkaar. De geselecteerde regionale wegen hebben op vandaag al een belangrijkere functie in het netwerk. Het upgraden van de geselecteerde interlokale wegen zou verkeer van de regionale wegen weghalen richting de interlokale wegen waardoor meer kernen te maken kunnen krijgen met een hoger aandeel doorgaand verkeer. Ook van de hoofdwegen verplaatst verkeer naar de interlokale wegen. Dit is niet gewenst. Het doorgaand verkeer zou in eerste instantie zoveel mogelijk op de hoofdwegen gehouden moeten worden.

Opmerking II: Voor alle verbindingswegen binnen de R4 geldt dezelfde opmerking als bij vorige doorrekening.

Doorstroming interlokale wegen (RW>IW)

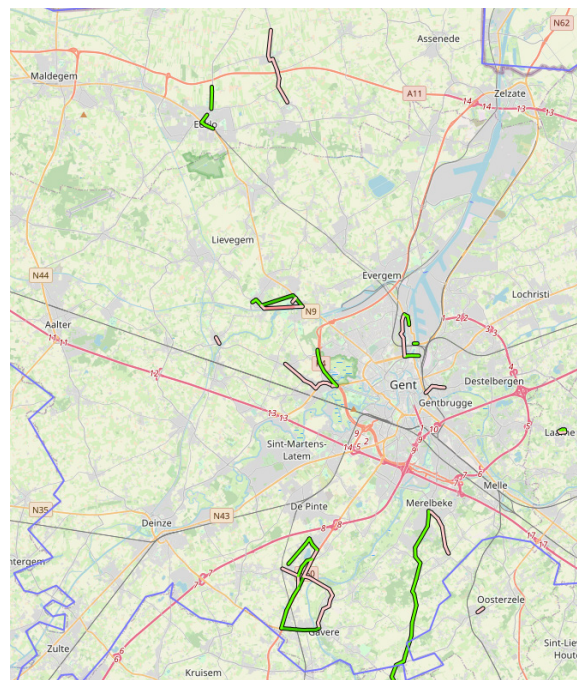


— Europese Hoofdweg
 — Vlaamse hoofdweg

- - - Regionale weg
 — Interlokale weg



Resultaat



Conclusies

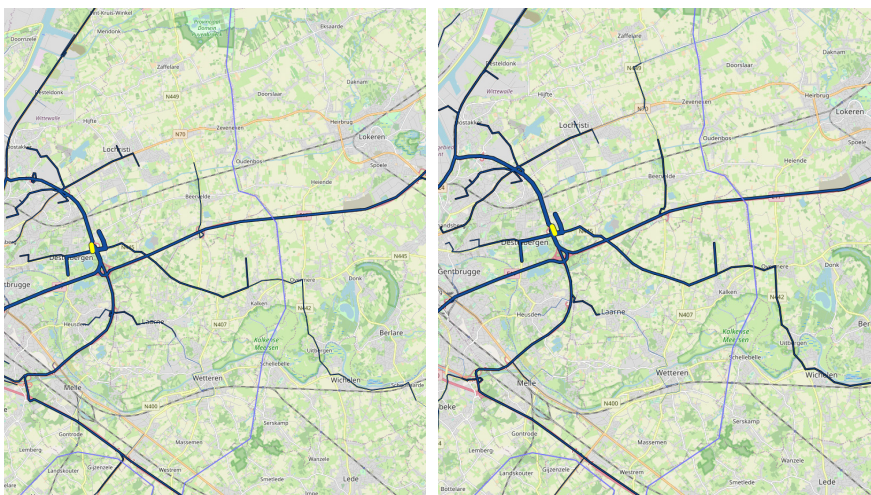
- Toevoegen van de extra interlokale wegen leidt niet tot heel veel effect volgens de MoveMeter
- Zeer weinig verschuivingen van lokale weg naar interlokale weg, enkel plaatselijk in Lievegem, Eeklo en Eke.
- Hier en daar verschuiving van een hoofdweg (R4 en N60) of eerder geselecteerde interlokale weg (N444 naar een nieuwe interlokale weg = meer spreiding van het verkeer.

Opmerking: Deze doorrekening werd gedaan rekening houdend met het feit dat er een duidelijk onderscheid in inrichtingsprincipes zou gemaakt worden tussen de regionale wegen en interlokale wegen. Gezien het effect bij doorstroming RW>IW buiten de R4 veel kleiner is dan wanneer de doorstroming RW = IW kan verwacht worden dat in bovenstaande doorrekening het effect ook groter is rekening houdend met de gekende inrichtingsprincipes en dus nog meer verkeer van de hoofdwegen weggetrokken zal worden naar de interlokale wegen. Er kan dus een grotere spreiding van het verkeer verwacht worden.

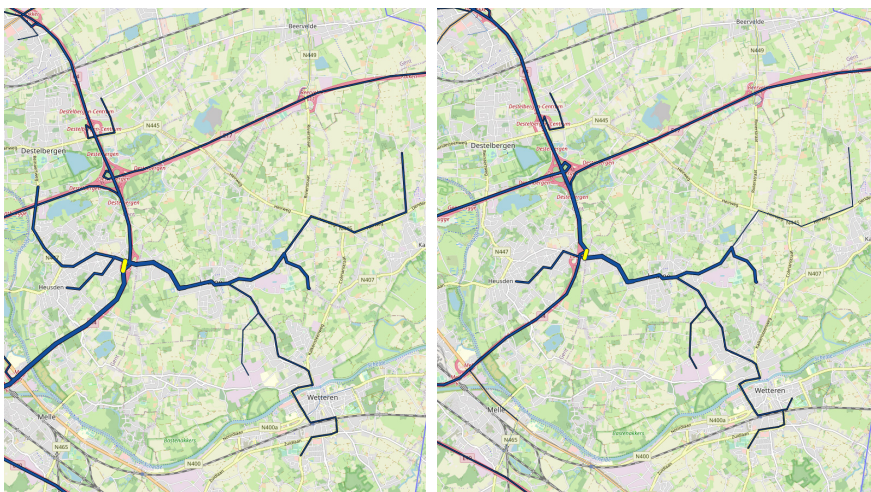
Voor twee discussiepunten werd een selected link analyse uitgevoerd, namelijk voor afrit Destelbergen en afrit Laarne. Men zou in theorie kunnen verwachten dat op de N445 en Eekhoekstraat-Laarnebaan-N447 regionaal doorgaand verkeer zit gezien de verbinding met de R4, een Vlaamse hoofdweg (ook de reden waarom ze in eerste instantie geselecteerd werden binnen het dragende wegennet). Echter zien we in praktijk dat de op- en afritten voornamelijk door lokaal verkeer met herkomst of bestemming in Destelbergen, Laarne en Heusden genomen worden. Van afrit Laarne rijdt ook een deel richting Wetteren maar niet verderdoor.

Vanaf afrit Destelbergen is er wel doorgaand verkeer richting Kalken en Wichelen. De N445 richting Dendermonde is dan ook weerhouden in de selectie van de interlokale wegen, in tegenstelling tot de N445 richting Gent, de N447 en de Laarnebaan-Eekhoekstraat. Zij staan enkel nog in de lijst met discussiepunten. We stellen dus voor deze niet te selecteren in het dragend wegennet van de vervoerregio.

Selected link analyse Destelbergen

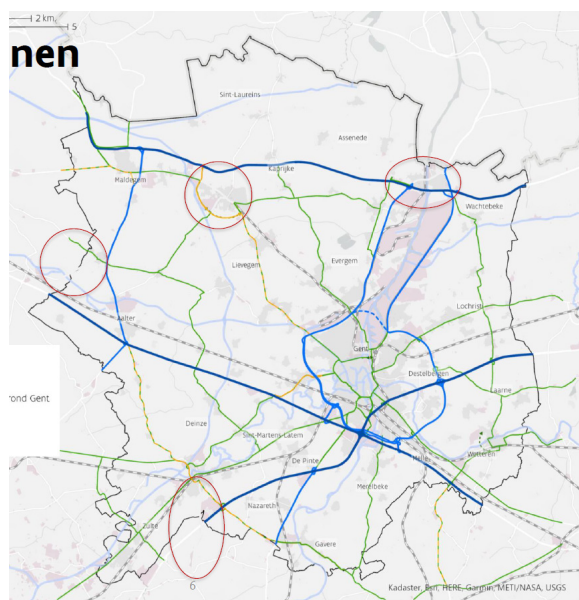


Selected link analyse Heusden - Laarne



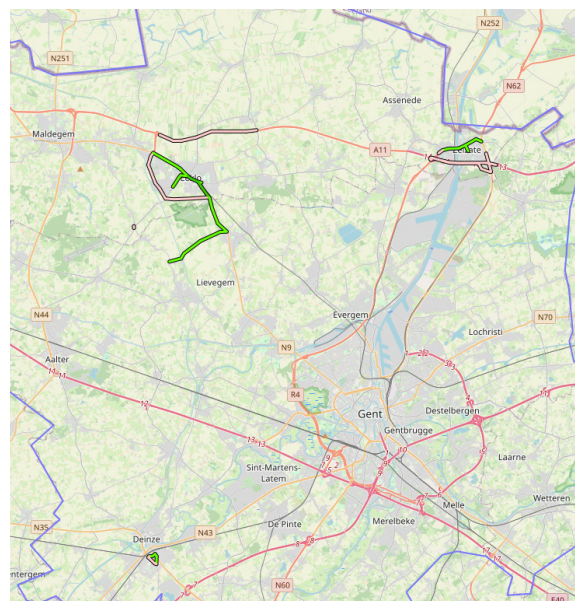
Aangepast wegennet volgens recentste werkhypothese (minimaal netwerk)

De vorige doorrekeningen werden telkens gedaan voor de bilaterale sessies met de gemeenten. Daarna werden enkele wijzigingen doorgevoerd in het minimale netwerk. Om een doorrekening te maken van het effect van het verhogen van de doorstroming voor openbaar vervoer op de steenwegen, werden eerst de wijzigingen in het minimale netwerk voor auto doorgerekend. De rechtse kaart geeft het verschil weer ten opzichte van de doorrekening onder punt 8.2.5 Doorstroming interlokale wegen (IW) verhogen (50km/u, doorstroming RW > IW).



- Europese Hoofdweg
- Vlaamse hoofdweg
- Toekomstige verbinding: sluiten R4 rond Gent
- Regionale weg
- Interlokale weg

Resultaat



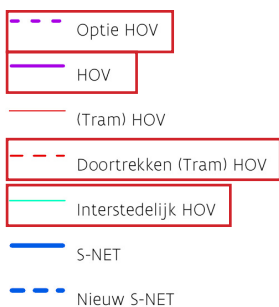
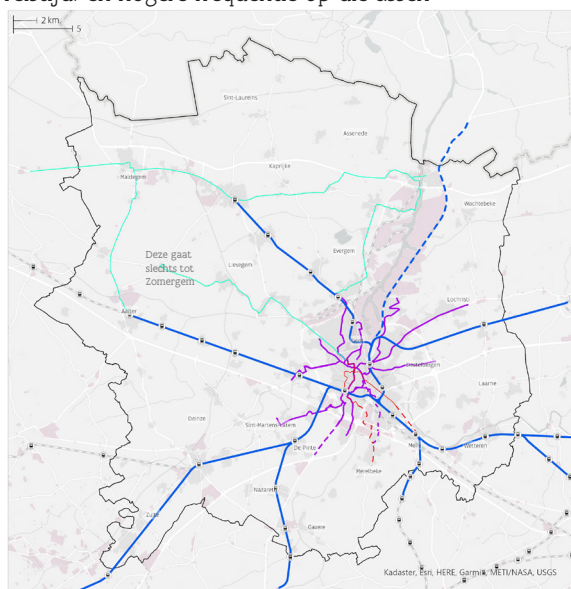
Conclusies

- Groot effect zichtbaar bij Eeklo, meer verkeer op de rondweg en E34 i.p.v. door de kern heen
- Groot effect zichtbaar bij Zelzate, meer verkeer op de E34 i.p.v. R4.
- Weinig tot geen effecten zichtbaar bij Deinze en Knesselare

C.1.5 Bouwstenen combinatie openbaar vervoer en auto op steenwegen (MoveMeter)

Onderzoeken van de effecten van HOV versus auto op steenwegen

HOV: Verbeteren doorstroming en snelheid (kortere reistijd) en hogere frequentie op die assen



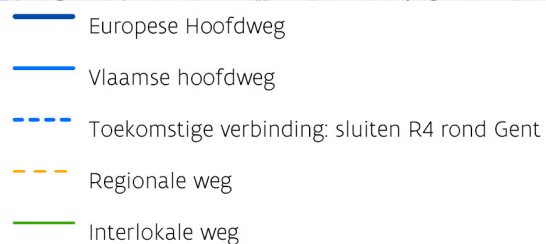
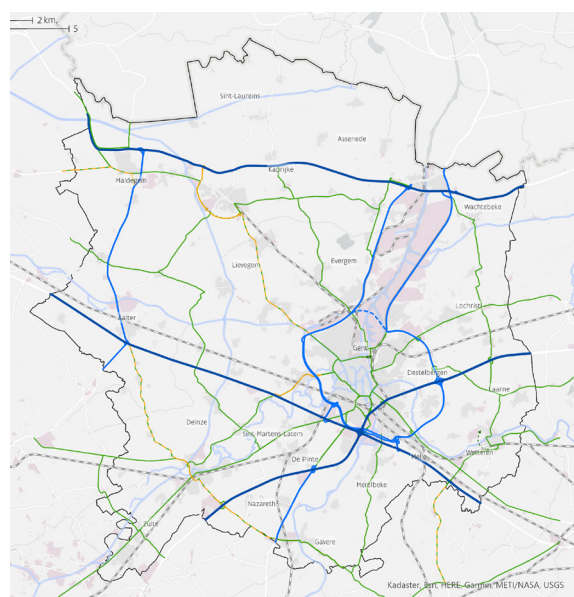
HOV-assen

- Zelzate – Eeklo
- Eeklo-Maldegem
- Maldegem – Aalter
- Zomergem – Gent
- Zelzate – Ertvelde - Evergem

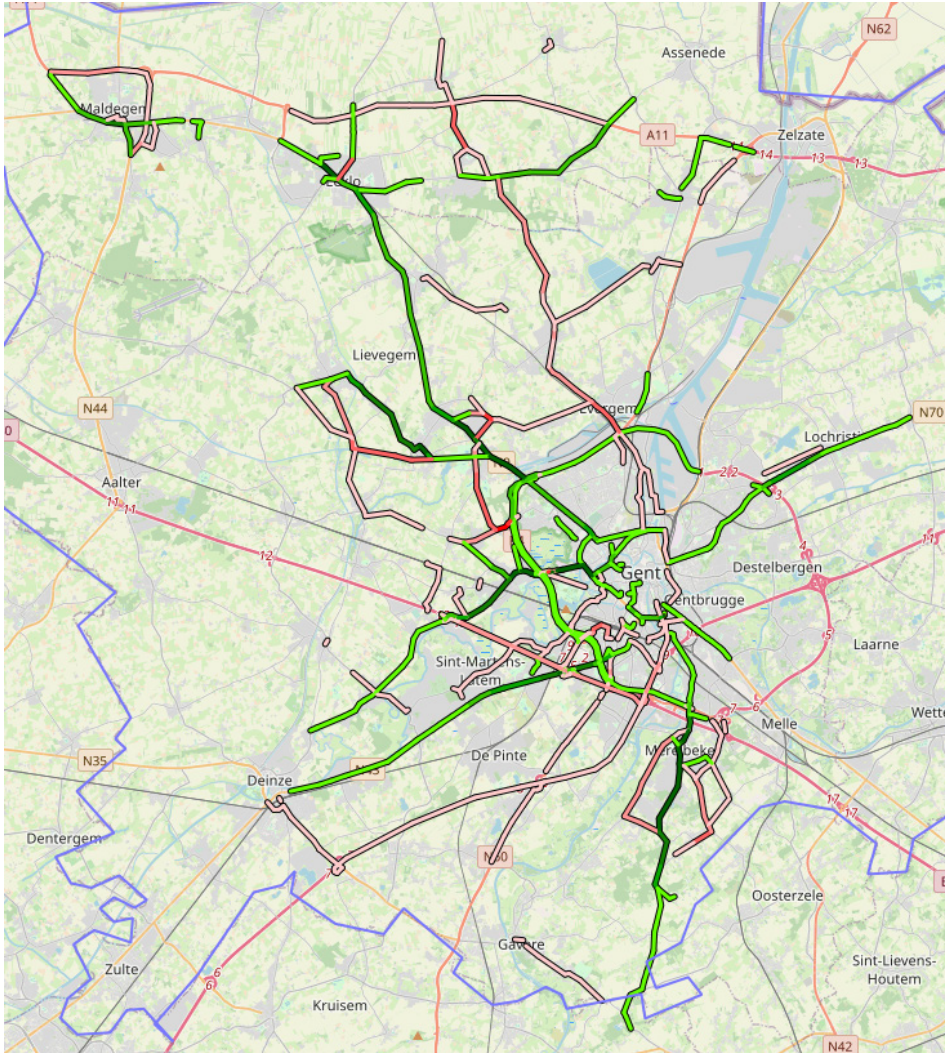
HOV stadsnet

- Melle Leeuw – Melle Gemeenteplein
- UZ Gent – Merelbeke
- The Loop – Sint-Martens-Latem
- Drongen station – Gent centrum
- Mariakerke post – Gent centrum
- Oostakker Dorp – Gent centrum
- Lochristi – Gent centrum
- Wondelgem station – Gent centrum

Auto: Verminderen snelheid (hogere reistijd) op de HOV-assen tov doorrekening 8.2.8 aangepast wegennet.



Resultaat



Conclusies

Twee effecten zichtbaar:

- Afname autoverkeer door verbetering OV: Afname van autoverkeer zichtbaar op de OV-assen, met name richting Lochristi, Merelbeke, Sint-Martens-Latem en Drogen
- Verschuiving autoverkeer naar andere wegen door verlagen auto snelheid: Verschuiving van verkeer tussen Maldegem / Eeklo en Gent naar de E34 en N456 i.p.v. N9 en N448 door OV-assen Gent-Zomergem, Eeklo-Maldegem en Eeklo-Zelzate.

Een groot deel van het verkeer van de N43 en de N444 verschuift vnl. naar de hoofdwegen (E17 en N60), dit is positief. Ook in Maldegem en Eeklo gebeurt dit (naar de E34).

Echter op enkele plaatsen zit ook verschuiving naar lokale wegen parallel aan de HOV-assen (sluipwegen), hier zouden maatregelen tegen sluipverkeer voorgesteld kunnen worden.

C.2 REGIONAAL STRATEGISCH VERKEERSMODEL

C.2.1 Strategische Verkeersmodellen Vlaanderen

De strategische verkeersmodellen Vlaanderen worden ingedeeld in 2 klassen:

- strategische personenmodellen
- strategische vrachtmodellen.

Strategische personenmodellen beschrijven het verkeer voor verschillende uren en volgende vervoerwijzen worden gemodelleerd:

- wegverkeer (personenwagens (als bestuurder of als passagier) en vrachtwagens);
- openbaar vervoer (trein, tram, bus, metro);
- fiets- en voetgangersverkeer.

Deze klasse van strategische personenmodellen wordt opgesplitst in twee families:

- strategisch personenmodel Vlaanderen
- regionale verkeersmodellen.

Strategische vrachtmodellen beschrijven de goederenstromen op dagbasis en volgende vervoerwijzen worden gemodelleerd:

- wegverkeer (vrachtwagens);
- spoorvervoer (bloktrein, verspreid vervoer, intermodaal vervoer);
- binnenvaart (direct of intermodaal).

De strategische verkeersmodellen zijn opgebouwd voor een basisjaar 2017 en een toekomstjaar 2030.

C.2.2 Regionaal Verkeersmodel Gent

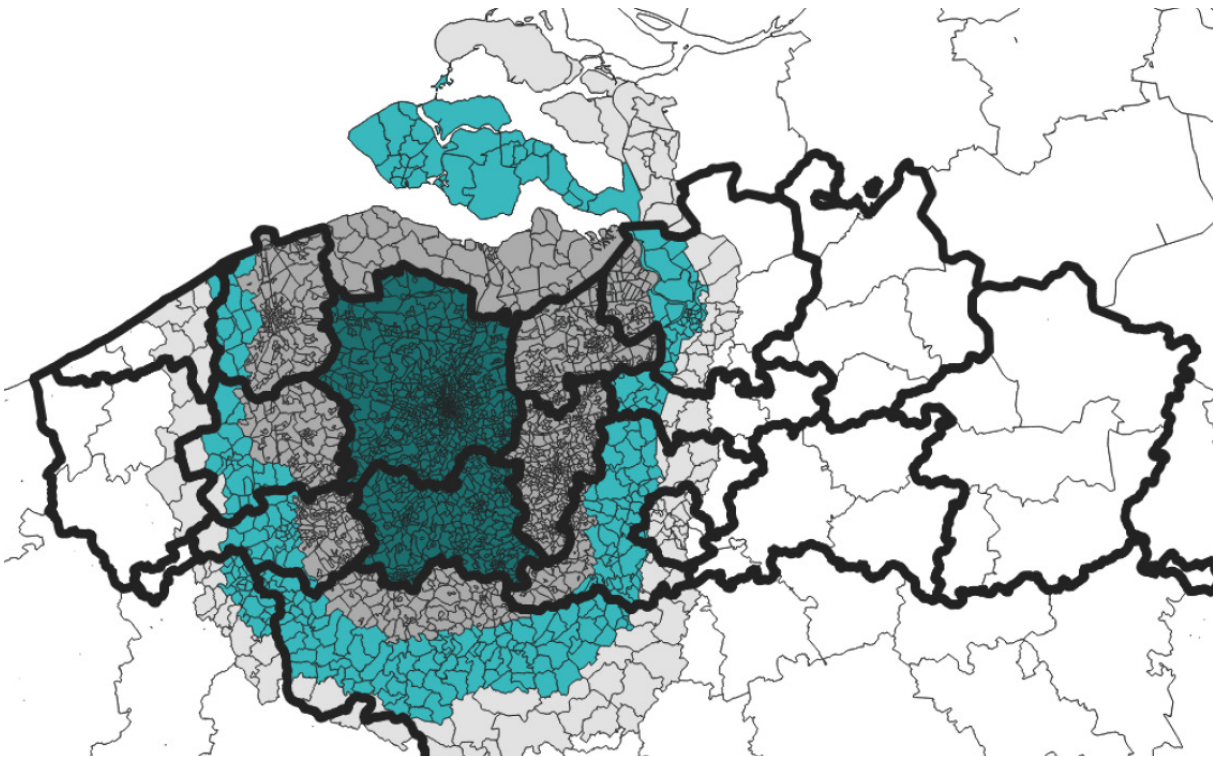
De doorrekeningen zijn uitgevoerd met behulp van het regionaal verkeersmodel Gent versie 4.2.2-RMP.

Dit verkeersmodel beschrijft de mobiliteit van het personenverkeer aan de hand van de spreiding in tijd en ruimte van socio-economische activiteiten, het volledige multimodale vervoersaanbod, de aantrekkelijkheid van de verschillende vervoerwijzen en de invloed hiervan op de modale keuze en trajectkeuze voor alle verplaatsingen.

In het regionaal verkeersmodel Gent is de vervoerregio Gent, in combinatie met de vervoerregio Vlaamse Ardennen, het studiegebied. Gent betreft dus een groter gebied dan één enkele vervoerregio, maar heeft dezelfde detaillering als een kleiner gebied.

Binnen het studiegebied gebeuren de modevaluaties en berekeningen. Het invloedsgebied is een schil rondom het studiegebied, dewelke een sterke invloed heeft op de modellering in het studiegebied. Bovendien zijn er nog 3 andere gordels, die vallen onder het buitengebied. Deze 5 gordels zijn op onderstaande figuur weergegeven.

Op basis van deze gordels is de zonering manueel opgebouwd: fijn in studiegebied en invloedsgebied, terwijl buitengebied 1 wat ruwer is, daar is de zonering gebaseerd op deelgemeenteniveau. De zonering in buitengebied 2 is gebaseerd op gemeenteniveau, terwijl de zonering in buitengebied 3 op arrondissementen gebaseerd is.



Zonering en gordels regionaal verkeersmodel Gent versie 4.2.2. (Bron: MOW team Verkeersmodellen)

Op netwerkniveau wordt er gedetailleerd gemodelleerd binnen het studiegebied, invloedsgebied en buitengebied. Dat betekent dat alle wegen opgenomen worden. Modevaluaties gebeuren enkel in het studiegebied van het regionaal verkeersmodel.

Het gebruikte modelinstrumentarium focust vooral op een zo correct mogelijke modellering van het personenverkeer, maar er wordt uiteraard ook rekening gehouden met het vrachtverkeer over de weg. De vrachtwagenverplaatsingen worden berekend in het strategisch vrachtmodel Vlaanderen versie 4.2.2.

Alle motieven worden meegenomen: woon-werk, woon – school, recreatief verkeer en zakelijk verkeer. Het verkeersmodel is gekalibreerd met de beschikbare meetgegevens voor het basisjaar 2016/2017 (specifieke meetcampagne, aangevuld met de vaste telpunten op de snelwegen).

In het verkeersmodel wordt zowel een basistoestand (kalibratiejaar 2016/2017) als een toekomstscenario voor het jaar 2030 doorgerekend (referentiescenario 2030). Het referentiescenario bevat enerzijds alle geplande infrastructuurprojecten naar wegenis (zoals omleidingsweg Eeklo, Verapazbrug, ombouw R4 West en Oost, ...) en openbaar vervoer (Nieuw Openbaar Vervoerplan 2021, verlenging tram 4 en tram 7,...) en anderzijds alle ruimtelijke projecten.

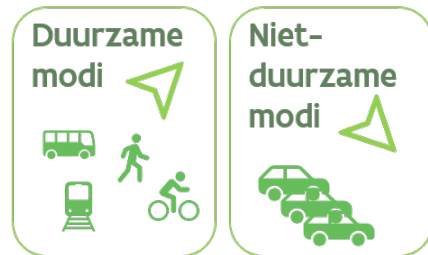
Vervoerregio Gent heeft 3 thematische modelpakketten doorgerekend met het Regionaal Verkeersmodel Gent. Deze themapakketten wijken af van het referentiescenario 2030. Twee themapakketten omvatten telkens bijkomend de infrastructurele ingrepen en kwaliteitseisen voor de verschillende modi (OV, fiets, auto, vracht) en knopen.

Om het effect van 'sturen in gebruik' in rekening te brengen, werd dit modelmatig vertaald als een 3e themapakket waarbij de drempel het autogebruik wordt

verhoogd door het nemen van restrictieve maatregelen (bv autokost).

De thematische pakketten hebben tot doel om de voorgestelde strategieën uiterst aantrekkelijk te modelleren. De resultaten van deze doorrekeningen dienen daarbij inzicht te geven in welke soort maatregelen het meest effect hebben om onze ambities in de regio waar te maken.

Een vierde modelpakket kan enkel doorgerekend worden met het Vlaams SVM en omvat de modellering van rekeningrijden op Vlaams niveau. De resultaten dienen inzicht te geven in het effect van rekeningrijden in gans Vlaanderen en op de mobiliteit in VVR Gent. Vervoerregio Gent is vragende partij om deze doorrekening te analyseren naar impact op de regio.



De aandacht dient erop gevestigd te worden dat in elk modelpakket alle netwerken worden opgenomen, zowel auto, openbaar vervoer als fiets. Dit betekent dat elk modelpakket multimodaal wordt doorgerekend. Per modelpakket wordt onderscheid gemaakt in het type maatregelen dat genomen wordt, hetzij het stimuleren van duurzame modi, hetzij het ontraden van niet-duurzame modi.

Referentiescenario 2030		
Infrastructurele projecten wegenis: omleidingsweg Eeklo, Verapazbrug, ombouw R4 West en Oost,... openbaar Vervoer: basisbereikbaarheid KN-AN-FN, verlenging tram 4, tram 7,...		
Ruimtelijke projecten arbeidsplaatsen leerlingenplaatsen inwoners		
S1 – stimuleren duurzame modi	S2 – ontraden auto- en vrachtverkeer	S3 – autokost
Maatregelen fietsnetwerk	Maatregelen ter ontrading van doorgaand auto- en vrachtverkeer in interlokale mazen	Maatregelen gecoördineerde aanpak parkeerbeleid
Maatregelen OV		
Maatregelen P&R		

C.2.3 Thematische modelpakketten

Het Verkeersmodel wordt ingezet om de visievorming en keuze van het beleidscenario te voeden. Daarnaast dienen de resultaten ondersteuning te bieden bij de selectie en prioritering van maatregelen in kader van het opstellen van het actieplan. Tot slot zullen resultaten van het SVM ook worden meegenomen in het MER.

De drie thematische modelpakketten betreffen

Stimuleren duurzame modi

Het modelpakket stimuleren van duurzame vervoerswijzen omvat maatregelen die impact hebben op de netwerken openbaar vervoer, fiets en hoppins.

De doorrekening van dit modelpakket heeft tot doel inzicht te krijgen in het potentieel bij een optimaal openbaar vervoernetwerk en fietsnetwerk met een optimale verknoping.

Het openbaar vervoernetwerk in het verkeersmodel bestaat uit

- het netwerk KT OVplan 2022
- het S-net cfr OV-strategie
- interstedelijk HOV
- HOV voorstadsnet

In het netwerk in het verkeersmodel worden bestaande en potentiële P+Rs opgenomen. Het betreffen steeds locaties gelegen langsheen een HOV-as (of minimaal een kernnetlijn) om vlot te kunnen overstappen op het openbaar vervoer.

De overige differentieëren zich omwille van hun functie of als bestemmingshoppin of als vertrekhooppin voor reizigers uit de ruimere omgeving. Deze locaties hebben naast hun functie als P+R in bijzonder ook een functie als P+B.

Daarnaast zijn ook alle stations potentiële P+R locaties. Alle stations worden door het opwaarderen van het S-net frequenter bediend en worden hierdoor aantrekkelijker in het OV-netwerk.

Het fietsnetwerk in het verkeersmodel omvat de strategie fiets met een aangepaste fietssnelheid per laag. De fietssnelheid wordt daarbij per laag verhoogd met 25% om het fietsen ook in het verkeersmodel aantrekkelijk te maken.

Op de lokale wegen geldt aanvullend een snelheidsbeperking van 30km/u voor autoverkeer.

Ontraden auto- en vrachtverkeer

Dit modelpakket omvat maatregelen die impact hebben op het wegennetwerk auto.

De doorrekening van dit modelpakket heeft tot doel inzicht te krijgen in welke mate snelheidsremmende maatregelen bijdragen aan minder gemotoriseerd verkeer. De focus ligt daarbij op het vrijwaren van (doorgaand)

verkeer in de interlokale mazen.

Per wegcategorie gelden volgende snelheidsregimes:

- Europese Hoofdwegen 120km/u
- Vlaamse Hoofdwegen 90km/u
- Regionale Wegen 70km/u
- Interlokale Wegen 50km/u
- Lokale Wegen 30km/u

Binnen de bebouwde kom geldt echter, ongeacht het type weg, een snelheidsbeperking van 30 max km/u.

Autokost

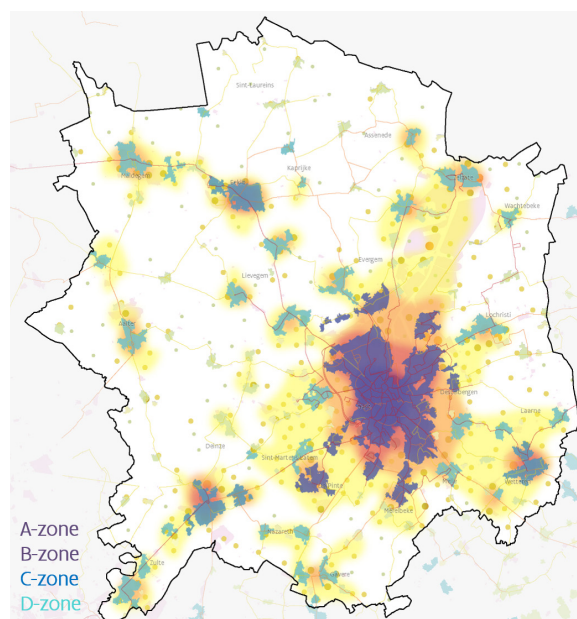
Dit modelpakket omvat maatregelen die impact hebben op het autogebruik door het nemen van restrictieve maatregelen in de vorm van een autokost. In het verkeersmodel is dit doorvertaald als een parkeerrestictie.

De doorrekening van dit modelpakket heeft tot doel inzicht te krijgen in welke mate de drempel tot parkeren wordt verhoogd door het nemen van parkeerrestrictieve maatregelen.

De zonering voor het nemen van parkeerrestrictieve maatregelen is gebaseerd op de kaart met gebiedstypologieën:

- zone A omvat het grootstedelijk gebied binnen R40
- zone B omvat het grootstedelijk gebied tussen R4 en R40
- zone C omvat de kleinstedelijke gebieden
- zone D omvat de woonkernen

Dit kan zowel betekenen dat er minder parkeerplaatsen worden voorzien op het openbaar domein in bepaalde zones, als dat er betaald parkeren of blauwe zone wordt toegepast.



C.3 ONDERBOUWING NETWERK STRATEGIEËN

C.3.1 Kwaliteitseisen fiets

In deel III hoofdstuk 8.2 worden per laag de verschillende kwaliteitseisen gedefinieerd waaraan de fietsvoorzieningen moeten voldoen. Gezien de lagen afgestemd zijn op verschillende types fietsers, zal de focus op de ene eis sterker zijn moeten zijn dan op de andere. Dit is weergegeven in de drie rozen.

Opsomming van de criteria:



Samenhang

Het stelsel van fietsvoorzieningen vormt een samenhangend geheel zonder onderbrekingen en geeft aansluiting op het punt waar fietsers hun herkomst of bestemming hebben.



Directheid

Het stelsel van fietsverbindingen biedt fietsers een zo direct mogelijke route naar hun bestemming, waarbij het omrijden tot een minimum beperkt blijft.



Doorstroomsnelheid

De voorzieningen garanderen een vlotte doorstroming van het fietsverkeer met weinig oponthoud door voldoende brede fietsinfrastructuur en vlotte kruising met andere infrastructuur



Veiligheid

De voorzieningen waarborgen de veiligheid van de fietsers en de overige weggebruikers. Naast verkeersveiligheid gaat het hier ook om sociale veiligheid.



Comfort

De voorzieningen maken vlot en comfortabel fietsverkeer mogelijk.



Ruimtelijke integratie

De voorzieningen zijn zodanig vormgegeven en in de omgeving ingepast dat ze een betekenisvol onderdeel vormen van de omgevende ruimte.



Beleving

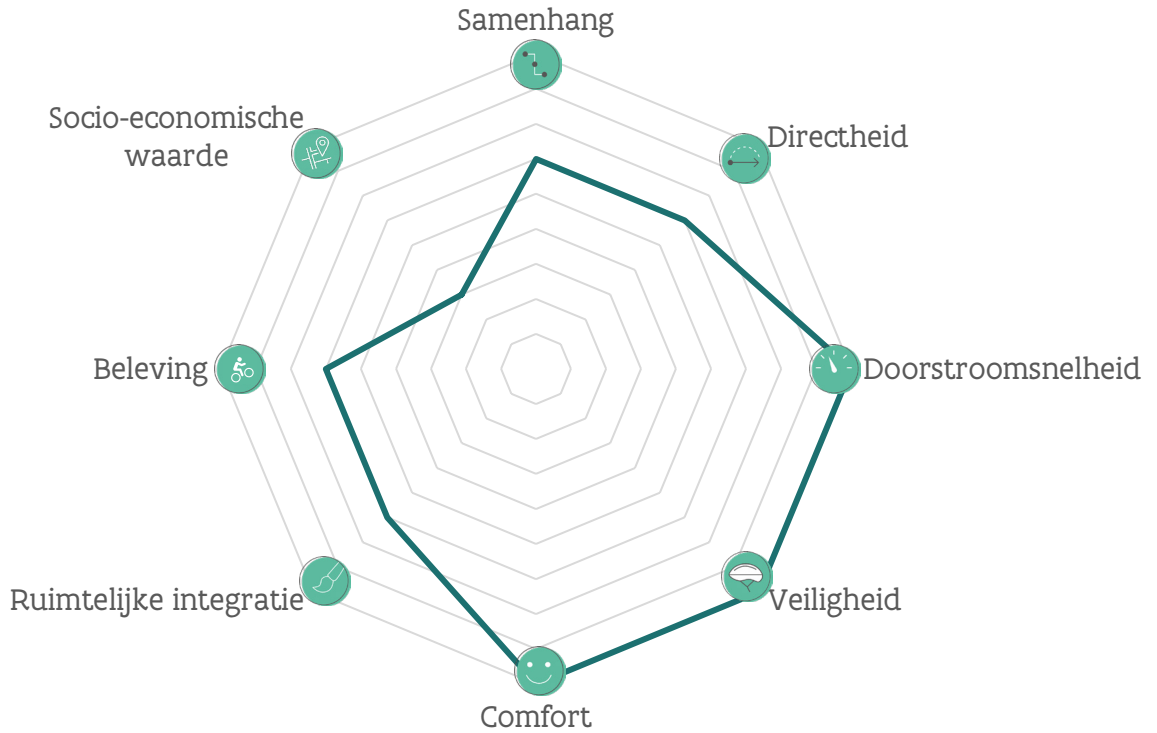
De voorzieningen zijn zodanig ontworpen en geïntegreerd in het omgevend landschap dat het aantrekkelijk en belevingsvol wordt om te gaan fietsen.



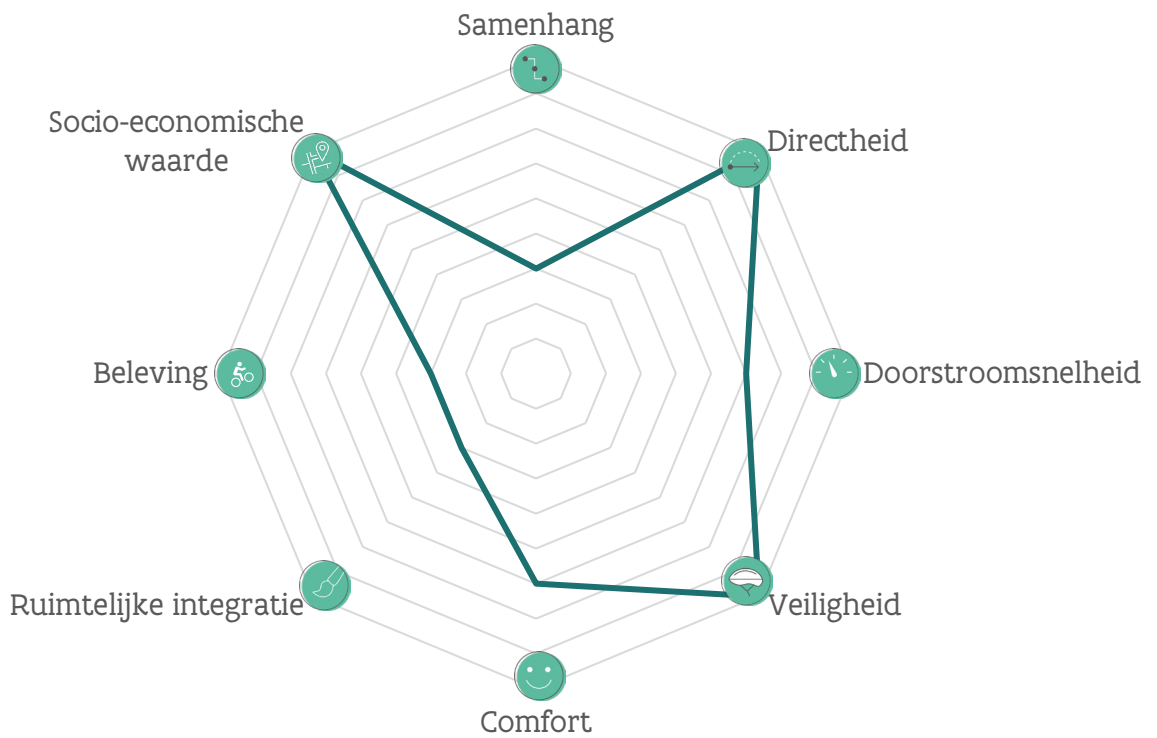
Socio-economische waarde

Het stelsel van fietsvoorzieningen maakt verbindingen naar verscheidene functies en attractiepolen en biedt zo een belangrijke socio-economische waarde voor de maatschappij.

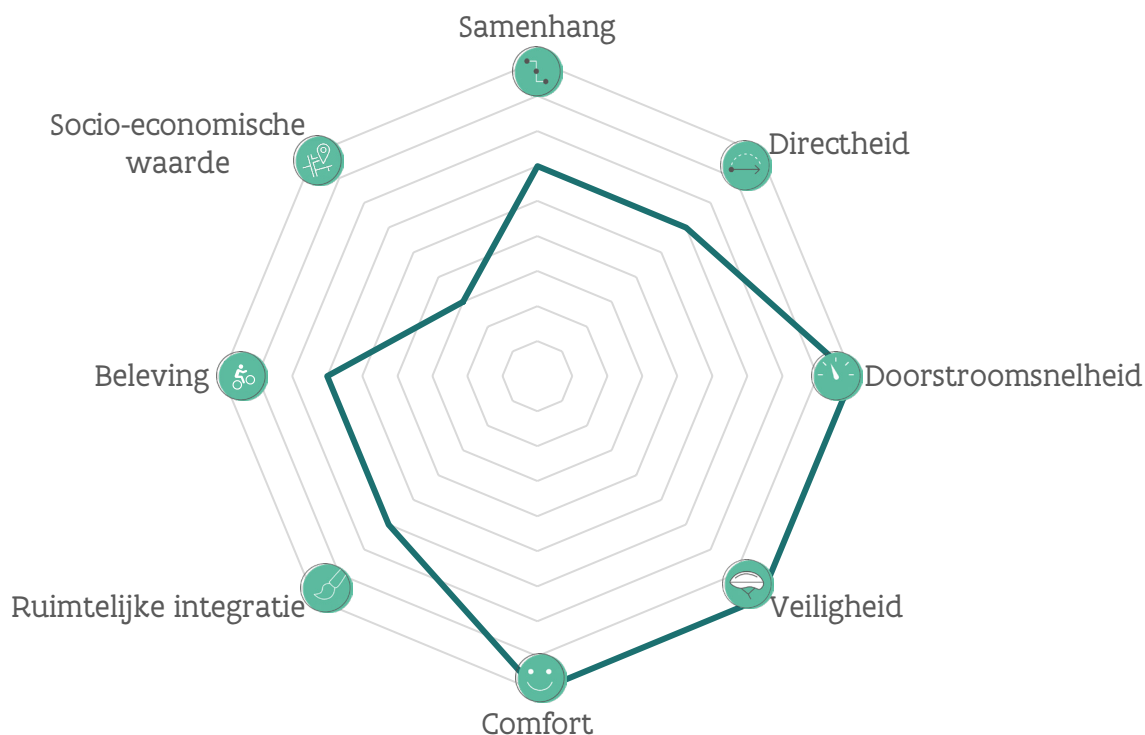
Kwalitatieve criteria voor fietssnelwegen



Kwalitatieve criteria voor veilige fietsinfrastructuur langs drukke verkeersassen



Kwalitatieve criteria voor autoluwe kwaliteitsfietsroutes



Veiligheid is de kwaliteitseis die bij elke laag de belangrijkste is. De ontwerpprincipes uit hoofdstuk 8.2 kunnen ook telkens gelinkt worden aan een van de belangrijkste kwaliteitseisen per laag.

Categorie	Ontwerpprincipes	Bijhorende kwaliteitseisen
Fietsnelwegen	<ul style="list-style-type: none"> - Ontwerpsnelheid 30 km/u - Maximaal auto- en conflictvrij (fietsbruggen/tunnels) - In voorrang 	<ul style="list-style-type: none"> - Doorstroomsnelheid - Veiligheid - Veiligheid en comfort
Veilige fietsinfrastructuur langs verkeersassen	<ul style="list-style-type: none"> - Maximaal vrijliggend of aanliggend verhoogd - Veilige oversteken en toegangen tot functies langs de weg 	<ul style="list-style-type: none"> - Veiligheid - Veiligheid en socio-economische waarde
Autoluwe kwaliteitsfietsroutes	<ul style="list-style-type: none"> - Maximaal fietsen in gemengd verkeer - Maximaal autoluw - Aangepaste snelheidsregimes voor auto's waar nodig - Veilige kruisingen met verkeersassen 	<ul style="list-style-type: none"> - Veiligheid - Veiligheid en beleving - Veiligheid - Veiligheid

C.3.2 Selectiemethodiek nieuwe wegcategorisering

We willen als vervoerregio ambitieus zijn en het regionaal doorgaand verkeer zoveel mogelijk bundelen waardoor we een groter aantal kernen ervan kunnen vrijwaren. Vervoerregio Gent is zeer zorgvuldig omgegaan met de selectie van het dragend netwerk. De inrichtingsprincipes vragen een sterke opwaardering van de verbindingswegen (aantal erfdoorgangen beperken, bouwvrije strook BUBEKO ...) waardoor het selecteren van een grote hoeveelheid aan verbindingswegen moeilijk realiseerbaar wordt op terrein. De vervoerregio wilt zich focussen op de belangrijkste verbindingswegen die binnen onze regio en regio-overschrijdend een belangrijke rol moeten opnemen.

Verderbouwend op de beslissingsboom, afkomstig uit de studie omtrent de nieuwe wegcategorisering, is er vanuit MOW een voorstel tot selectiemethodiek uitgewerkt voor de verdere selectie van regionale en interlokale wegen. In de thematische werksessies met de ambtelijke werkgroep is aan de slag gegaan met deze methodiek en werd deze verfijnd naar gelang de noden van onze vervoerregio.

A | Oefening dragend wegennet

Volgende is de selectiemethodiek voor het dragend wegennet dat resulteerde uit de thematische werksessies en voor Vervoerregio Gent dus de basis vormt voor de opmaak van de werkhypothese.

Criterium 1: "De visie van de vervoerregio en de situatie op het terrein is steeds bepalend in de keuze van de verbindingswegen."

De selectiemethodiek is zeer theoretisch dus wordt verrijkt door inzichten vanuit de lokale en bovenlokale actoren en gemeenten in de vervoerregio die ook vat hebben op wat dit zou betekenen in praktijk. Ondanks de opgestelde methodiek is het dus mogelijk dat bepaalde wegen die eerder geselecteerd waren toch niet weerhouden zijn dankzij voortschrijdende inzichten.

Criterium 2: "Alle aansluitingen met de Europese hoofdwegen worden geselecteerd als interlokale weg of hoger."

De aansluitingen met Vlaamse hoofdwegen werden ook telkens overwogen, echter bleek dat hier geen eenduidig criterium rond gevormd kon worden gezien de functie van vele aansluitingen op vandaag louter de ontsluiting van omliggende kernen (of in Gent een deel van het stedelijk gebied) betreft en dus geen nood is aan een doorgaande verbinding.

Criterium 3: "Alle wegen die kernen verbinden vanaf een bepaalde grootte en die op een voldoende grote afstand van elkaar liggen en een HB-relatie kennen, worden geselecteerd als interlokale weg of hoger, indien de omrijfactor groter is dan 1,3 via een eerder geselecteerde weg."

In dit criterium werden kernen met een inwonersaantal hoger dan 5000 geselecteerd die een herkomstbestemmingsrelatie hebben met andere grote kernen

waartussen meer dan 300 verplaatsingen per dag gebeuren.

Criterium 4: "Er moet een verbindingsweg binnen een bepaalde actieradius van interregionale en regionale voorzieningen liggen (m.u.v. voorzieningen met grote parkings waarvan verwacht wordt dat de wegen ernaar toe grote capaciteiten moeten kunnen verdragen)."

Criterium 5: "Regionale mobipunten (grote P&R's > 200 ppl) en de interregionale stations Aalter en Gent-Sint-Pieters zijn vlot bereikbaar via een verbindingsweg." Gezien de netwerkstructuur van verbindingswegen in rastervorm kunnen geen verbindingswegen getrokken worden tot in deze punten. Om de bestemming te bereiken kunnen bijgevolg de laatste kilometers wel via lokale wegen afgelegd worden. Hiermee wordt vermeden dat wegen die op regionaal niveau geen verbindende rol spelen geselecteerd worden, louter omdat de rasterstructuur vervuld zou kunnen worden.

Criterium 6: "Indien de overwegende afstand die afgelegd wordt bij het gebruik van de weg groter is dan 10 km, dan wordt de weg geselecteerd als verbindingsweg."

Ritten tussen 10 en 40 km worden in de studie voor de nieuwe wegcategorisering gedefinieerd als regionaal of interlokaal verkeer. In het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen wordt afhankelijk van de bebouwingsdichtheid voor het hoofdwegennet een maaswijdte van maximaal ongeveer 40 km voorgesteld. Bij grotere maaswijdtes kan een primaire weg type I geselecteerd worden om de maas te doorsnijden. 40 km wordt daarom gehanteerd als bovengrens voor regionaal verkeer.

Algemeen is bij elke selectie die overwogen werd gekeken of de omrijfactor via het hoofdwegennet (of eerder geselecteerde dragende verbindingswegen) groter is dan 1,3. Zo niet, dan wordt de weg niet geselecteerd tenzij dit de visie van de vervoerregio tegenspreekt.

B | Oefening regionale wegen

In de studie werd reeds een voorstel gedaan voor regionale wegen op basis van volgende criteria:

- Verbindingen tussen steden van 1e en 3e orde;
- tussen steden van 2e en 3e orde;
- tussen steden van 3e orde.

Steden van 3e orde in Vervoerregio Gent zijn: Wetteren, Deinze, Aalter en Eeklo.

De voorwaarde is steeds dat de omrijfactor via EHW groter is dan 1,3 en dat er overwegend regionaal verkeer op die weg zit óf meer dan 500 vw/etmaal. Indien de selectie niet voldoet aan deze voorwaarden dan is een selectie als interlokale weg mogelijk.

Hieronder staat de figuur met het resultaat van de selectie in de studie. Assen die niet voldoen aan de voorwaarden zijn aangeduid als interlokale wegen.

Aan de hand van controlecriteria werd getracht om de geselecteerde wegen te benaderen vanuit de invalshoek

omgevingscontext en zo het voorstel van de selectie te verfijnen. Volgende drie omgevingselementen worden belicht: de doorkruising van kernen, de aanwezigheid van lintbebouwing en de aanwezigheid van gevoelige zones (zone 30). Voor elk criterium zijn grenswaarden opgesteld die niet overschrijd mogen worden ten behoeve van de selectie van het betreffende wegsegment als Vlaamse hoofdweg of regionale weg (RW). Het al dan niet overschrijden van bepaalde grenswaarden zal leiden tot voorwaarden die gekoppeld worden aan de geselecteerde wegsegmenten (zie legende voorwaardelijke selecties). In de studie werd een missing link (tracé te onderzoeken) aangeduid tussen Lokeren en Zelzate, gezien de huidige verbinding via de hoofdwegen een grote omrijfactor heeft. Echter is er vanuit onze vervoerregio geen vraag om die verbinding te onderzoeken. Op de wenslijn ligt op vandaag geen weg die geselecteerd wordt, ook doorkruist de lijn een belangrijk open ruimtegebied, namelijk de Moervaartvallei, dat zich uitstrekt van Stekene tot Gent. Dit dient verder opgenomen te worden met vervoerregio Waasland.

In deze studie is echter geen rekening gehouden met bestaande studies zoals de streefbeeld voor de N44 en de N49/E34. Hierdoor wordt de rechtstreekse verbinding tussen Eeklo en Aalter (via Aalterbrug) onmogelijk via de N499 en wordt de kern van Ursel ontlast van doorgaand verkeer. De regionale weg tussen Maldegem en Brugge zal ook een andere aansluiting krijgen met de E34, namelijk via het complex van de E34 met de N44, via de te realiseren ventweg langs de E34 en de N498. In de werkhypothese zijn deze (en andere) studies wel in rekening gebracht.

Voor de selectie van regionale wegen is een gelijkaardige oefening gedaan aan die voor de selectie van verbindingswegen binnen het dragend netwerk algemeen. In deze oefening voor de selectie van de regionale wegen is het resultaat van de studie in rekening gebracht naast enkele andere criteria. Wanneer een weg aan minstens twee van de vier criteria beantwoordt, is deze weerhouden als regionale weg.

Volgende zijn de vier criteria:

Criterium 1: Selectie volgens de criteria in de studie van de nieuwe wegencategorisering.

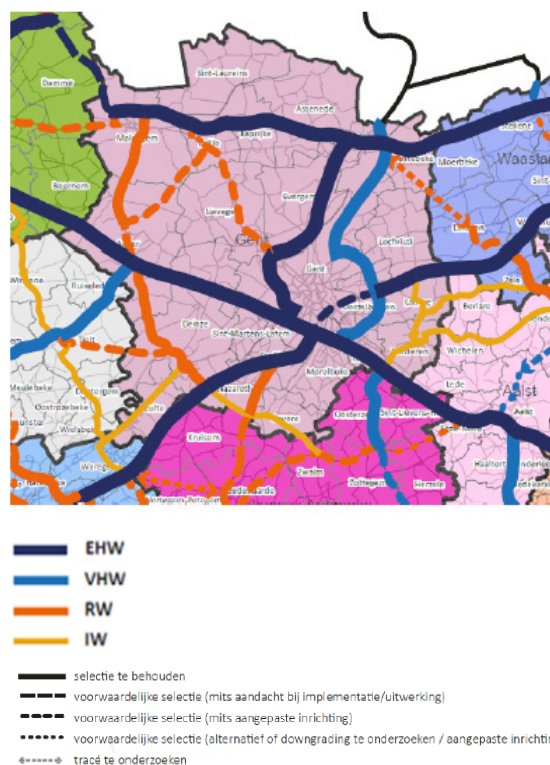
Criterium 2: "Indien de verbindingsweg grote kernen (>2000 inwoners) met een belangrijke HB-relatie verbindt over een afstand van meer dan 20 km, dan wordt de weg geselecteerd als regionale weg."

Criterium 3: "Indien de overwegende afstandsklasse over de verbindingsweg groter is dan 40 km, dan wordt de weg geselecteerd als regionale weg."

Criterium 4: "Indien het aandeel vrachtverkeer op de verbindingsweg groter is dan 20%, dan wordt de weg geselecteerd als regionale weg."

C | Verfijning oefeningen

Twee voorgaande oefeningen zijn gebaseerd op zeer theoretische criteria. Dit resultaat werd geëvalueerd in



de tweede thematische werksessie voor auto. De criteria zoals hiervoor beschreven, werden reeds aangepast aan de conclusies na de tweede werksessie. Sommige criteria waren niet streng genoeg waardoor vaak wegen in de selectie terecht kwamen die eerder een lokaal ontsluitend karakter hebben (hoewel sommigen op vandaag ook gebruikt worden door doorgaand verkeer, i.e. regionaal sluipverkeer). Enkele verbindingswegen werden om deze reden ter discussie gesteld en geschrapt.

Het resultaat van de oefeningen vormde de basis voor de opmaak van de werkhypothese, deze werd op de bilaterale sessies met de gemeenten en gebiedsgerichte sessies met de ambtelijke werkgroep verder verfijnd (zie discussiepunten werkhypothese).

Niet weerhouden selecties

Verschillende wegen werden geselecteerd op basis van de selectiemethodiek maar werden niet weerhouden in de werkhypothese. Dit komt enerzijds door nieuwe inzichten vanuit de bilaterale gesprekken en anderzijds door de gedeelde ambitie om selectief te zijn in het aanduiden van regionale en interlokale wegen. De Vervoerregio concludeerde dat de vooropgestelde selectiemethodiek te ruim is. Hieronder staat opgelijst op basis van welk criterium de weg oorspronkelijk geselecteerd was en wat de reden is om deze niet te weerhouden in het dragend wegennet.

- N455 te Sint-Laureins
Geselecteerd op basis van de definitie van regionaal verkeer uit de studie van de nieuwe wegencategorisering: De overwegende afstand gereden over deze weg ligt tussen de 10 en 40km. Het voorstel is om deze selectie niet te weerhouden gezien deze weg eerder de lokale verbinding naar Sint-Laureins en Sint-Margriete (een zeer

kleine kern) maakt. Hier zou geen doorgaand verkeer moeten komen. We zitten in landelijk gebied, de kernen liggen veel verder uiteen waardoor het lokaal verkeer vaker afstanden groter dan 10km moet afleggen.

- Burgstraat - Oosthoek en N436 te Assenede
Geselecteerd op basis van criterium 2 dat eerst geformuleerd was met betrekking tot herkomstbestemmingsrelaties tussen kernen met een inwonersaantal hoger dan 2000. Naast deze selectie leken ook andere selecties op basis van dit criterium niet correct. Het criterium werd vervolgens verstrengd naar kernen met een inwonersaantal hoger dan 5000. Assenede telt slechts 2171 inwoners waardoor relaties met Assenede niet meer weerhouden worden in het dragend netwerk.

- Verbinding N499-N9 over Zomergem
Geselecteerd op basis van criterium 2 dat eerst geformuleerd was met betrekking tot herkomstbestemmingsrelaties tussen kernen met een inwonersaantal hoger dan 2000. Naast deze selectie leken ook andere selecties op basis van dit criterium niet correct. Het criterium werd vervolgens verstrengd naar kernen met een inwonersaantal hoger dan 5000. Zomergem telt slechts 3562 inwoners waardoor relaties met Zomergem niet meer weerhouden worden in het dragend netwerk.

- N461 tussen Nevele - Gent
Geselecteerd op basis van de definitie van regionaal verkeer uit de studie van de nieuwe wegencategorisering: De overwegende afstand gereden over deze weg ligt tussen de 10 en 40km. Het voorstel is om deze selectie niet te weerhouden gezien de omrijfactor via de E40 kleiner is dan 1,3. De selectie van deze weg is echter wel van belang in de open discussie of de op- en afrit van Nevele in vraag gesteld moet worden.

- N368 tussen Knesselare - Beernem
Geselecteerd op basis van het criterium waarin alle verbindingen met Europese en Vlaamse hoofdwegen tot het dragend netwerk moeten horen. Dit criterium werd reeds verfijnd naar enkel verbindingen met Europese hoofdwegen. Verbindingen met Vlaamse hoofdwegen vallen ook binnen het dragend netwerk, echter kan maar uitzonderlijk gekozen worden om een verbinding met een Vlaamse hoofdweg als lokale weg te selecteren. In de hiërarchie van de nieuwe wegencategorisering (zie figuur) wil men op schakelpunten in het netwerk van de hoofdwegen in principe enkel een uitwisseling voorzien naar verbindingswegen in het dragend netwerk om oneigenlijk gebruik en sluipverkeer op de lokale wegen zoveel mogelijk te vermijden. Door de gegroeide diffuse structuuropbouw van het wegennet is dit echter in praktijk niet haalbaar, vandaar zijn uitzonderingen mogelijk maar moeten we deze beperken. Hier is de geselecteerde weg reeds op vandaag een sluiproute. Het verkeer hoort de E40 en N44 te volgen. Aan het knooppunt tussen de E40 en N44 zijn reeds maatregelen getroffen om de verbinding tussen de twee hoofdwegen zo vlot mogelijk te maken. De gemeenten zullen echter wel circulatiemaatregelen moeten treffen om de sluiproute onmogelijk of zeer onaantrekkelijk te maken.

- N445 in Destelbergen tussen R40 - R4
Idem selectiecriteria N368 Knesselare - Beernem. De N445 in Destelbergen dient louter als lokale ontsluiting voor de gemeente vanaf de R4. Het is niet wenselijk om deze weg door een dense woonomgeving als calamiteitsroute voor de E17 te selecteren. Buiten de R4 kan dit wel, richting Dendermonde. Regionaal verkeer met bestemming Gent moet zoveel mogelijk gekanaliseerd worden op de geselecteerde invalswegen.

- N477 - Laarnebaan - Laarnesteenweg te Laarne en Destelbergen

Idem selectiecriteria N368 Knesselare - Beernem. Net zoals in Destelbergen dient de N477 louter als ontsluiting van Heusden en Laarne vanaf de R4. Echter spreken we hiermee wel een van de basiscriteria waarop de nieuwe wegencategorisering steunt tegen, namelijk dat een lokale weg niet mag aantakken op een Europese hoofdweg (zie figuur hiërarchie). Langs de kant van Laarne is ook een vrachtproblematiek, vrachtverkeer rijdt in Laarne van de R4 richting Wetteren en bedrijventerrein Stookte. Het bedrijventerrein zou via de E40 ontsloten moeten worden voor vracht.

- N444 in Merelbeke tussen R40 en R4
Idem selectiecriteria N368 Knesselare - Beernem. De N444 ten zuiden van de R4 maakt de verbinding tussen de zuidelijke gemeenten onder Gent en de Vlaamse Ardennen met de R4. Regionaal doorgaand verkeer richting Gent centrum zou niet mogen doorrijden op de N444 voorbij de R4, dit is slechts de ontsluiting voor de wijken van Merelbeke en Melle die ten noorden van de R4 liggen. Het doorgaand verkeer dient de R4 te nemen en via de geselecteerde invalswegen Gent binnen te rijden.

- N35 in Gavere tussen de N444 en N60
Idem selectiecriteria N368 Knesselare - Beernem. De vervoerregio bestendigt de belangrijke verbindingfunctie die de N444 op vandaag heeft voor verkeer dat uit de Vlaamse Ardennen komt. Dat verkeer moet zoveel mogelijk gebundeld worden op de N60 of de N42 maar automobilisten vanuit de noordelijke gemeenten zoals Zwalm zouden niet via de kern van Gavere op de N60 gestuurd mogen worden. De inrichting van de kern van Gavere laat dit niet toe.

- N415 en Poelstraat - Van Thorenburglaan te Merelbeke en Oosterzele

Geselecteerd op basis van criterium 4 dat binnen een bepaalde afstand van regionale en interregionale voorzieningen een verbindingsweg wilt voorzien. Juist over de grens van onze vervoerregio ligt in Oosterzele een regionale voorziening in de sector welzijn en zorg. Dit ligt centraal in de grote maas tussen de N444 in Merelbeke en de N42 in Oosterzele. De verbinding van de voorziening kan naar de R4 in het noorden gemaakt worden via de Poelstraat en de N444, of naar de N42 en N444 via de N415. Om voor slechts 1 voorziening extra interlokale wegen te selecteren, lijkt onnodig. Een maasverkleining ten zuiden van Gent is niet wenselijk gezien de vele dorpskernen die hierdoor belast worden met regionaal doorgaand verkeer.

- Verbinding tussen Scheldewindeke en Eke/Gavere
Geselecteerd op basis van criterium 2 dat eerst

geformuleerd was met betrekking tot herkomstbestemmingsrelaties tussen kernen met een inwonersaantal hoger dan 2000. Naast deze selectie leken ook andere selecties op basis van dit criterium niet correct. Het criterium werd vervolgens verstrengd naar kernen met een inwonersaantal hoger dan 5000. Gavere telt slechts 2733 en Eke slechts 2397 inwoners waardoor relaties met Gavere en Eke niet meer weerhouden worden in het dragend netwerk.

- N452 te Nazareth

Geselecteerd op basis van het criterium waarin alle verbindingen met een Europese hoofdweg tot het dragend netwerk moeten horen. De verbinding met open afrit E40 in Nevele werd doorgetrokken tot de N35. Na de bilaterale gesprekken met de gemeenten lijkt dit echter te ver. Doorgaand verkeer richting bijvoorbeeld de kust zou de E17/N60 en in Zwijnaarde de E40 moeten nemen in plaats van pas op te rijden op de E40 te Nevele

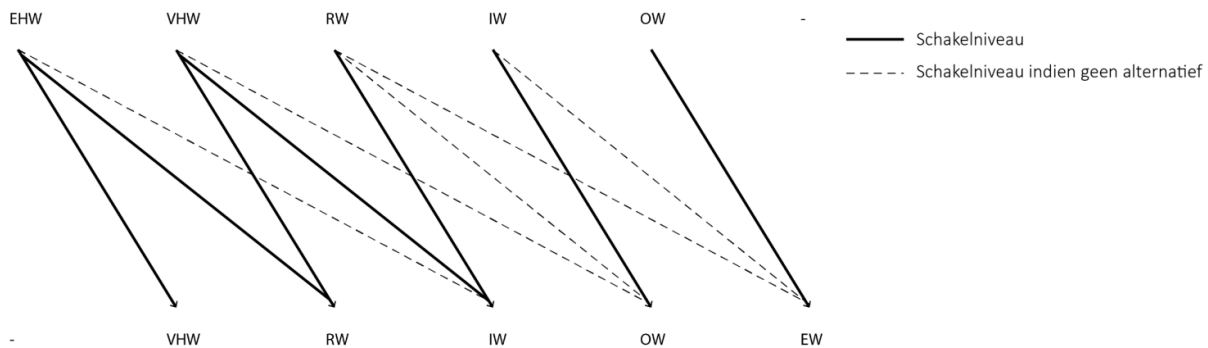
- N437 vanaf N43 te Nazareth

Idem N368 Knesselare - Beernem. De weg werd ook geselecteerd omdat Eke binnen het eerdere criterium van grotere kernen viel. Het criterium werd vervolgens verstrengd naar kernen met een inwonersaantal hoger dan 5000. Nazareth telt slechts 2379 inwoners waardoor relaties met Eke niet meer weerhouden worden in het dragend netwerk.

- N458 tussen Meulestede en R40

Geselecteerd samen met de Port Arthurlaan en N456 tussen Meulestede en de R40 op basis van het criterium waarin alle verbindingen met Europese en Vlaamse hoofdwegen tot het dragend netwerk moeten horen. Er is voor gekozen om de selectie van de Port Arthurlaan en N456 te weerhouden omdat deze de tijdelijke zuidelijk havenverbinding voorziet samen met de N424. Beide selecteren is overbodig gezien ze parallel lopen en de omrijfactor te verwaarlozen is.

De gemeenten Destelbergen, Laarne, Melle en Merelbeke formuleerden hun bezorgdheden omtrent de **studie voor het viaduct van de E17 in Gentbrugge**. Zij vrezen dat heel wat extra verkeer van de E17 naar de R4 gaat verschuiven, wat implicaties zal hebben op hun wegennet en de leefbaarheid in de kernen. Dit is echter een studie dat een eigen traject aan het doorlopen is los van de opmaak van het RMP. Het is dus niet de bedoeling om vanuit het RMP uitspraken te doen over de uitkomst van de studie, ook niet om voorkeursscenario's vanuit de vervoerregio te gaan definiëren. De gemeenten zijn ook betrokken in het studietraject.



Schakelpunten uit de studie "Naar een slim, veilig en robuust wegennet als onderdeel van een geïntegreerde visie op mobiliteit en ruimtelijke ontwikkeling"



E

VERKLARENDE WOORDENLIJST

VERKLARENDE WOORDENLIJST

Afkortingen

OV: Openbaar vervoer

HOV: Hoogwaardig openbaar vervoer

RMP: Regionaal mobiliteitsplan

AWG: Ambtelijke werkgroep

VVRR: Vervoerregioraad

PSG: Projectstuurgroep

FSW: Fietssnelweg

BFF: Bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk

MOW: Departement Mobiliteit en Openbare Werken

AWV: Agentschap Wegen en Verkeer

Definities

Ambtelijke werkgroep: De ambtelijke werkgroep is de ambtelijke vertegenwoordiging van de 23 gemeenten en de betrokken key stakeholders van de vervoerregio.

Vervoerregioraad: De vervoerregioraad is de politieke vertegenwoordiging van de 23 gemeenten en de betrokken key stakeholders van de vervoerregio. De vervoerregioraad is het beslissingsorgaan.

Projectstuurgroep: De projectstuurgroep (PSG) begeleidt projecten in uitvoering van het mobiliteitsbeleid en de basisbereikbaarheid volgens een projectmethodologie. De gefaseerde projectmethodologie blijft behouden, net als enkele herkenbare begrippen zoals de startnota, projectnota en unieke verantwoordingsnota en moet bijdragen tot een duidelijke stroomlijning in het ontwerp- en planningsproces.

Strategisch MER: Milieueffectenrapportage voor plannen op een strategisch niveau.

Beleidsplan ruimte: Het beleidsplan ruimte is een nieuw instrument waarmee de Vlaamse Regering een vernieuwde filosofie en aanpak in het ruimtelijke beleid wil inzetten. Dit kan opgemaakt worden op de verschillende bestuursniveau's (federaal, provinciaal, gemeentelijk).

(Vervoers)modi: Verschillende wijzen om zich te verplaatsen zoals te voet, met de fiets, de bus, de trein,

de wagen, de e-step, ...

Vervoeremissies: Broeikasgassen en lichtverontreinigde stoffen uitgestoten door de verschillende vervoersmodi over de weg, per trein en in de binnenscheepvaart.

NO₂: Stikstofdioxide, een gas dat in de lucht terecht komt oa. door uitlaatgassen van verkeer.

Combimobiliteit: Reizigers die zich verplaatsen volgens de principes van combimobiliteit combineren verschillende op elkaar afgestemde vervoersmogelijkheden om van punt A naar punt B te gaan, ze kiezen steeds een meest geschikt vervoersmiddel op maat van het schaalniveau waarop ze zich bevinden.

Deelmobiliteit: Deelmobiliteit betekent het delen van transportmiddelen tussen gebruikers, dit kan zowel tegelijk (samen gebruik maken van een deelwagen) of na elkaar (bij bijvoorbeeld een deelfiets of deelstep).

Estuaire vaart: Estuaire vaart is het varen met versterkte binnenschepen over een klein stukje open zee langs de kustlijn, tussen de monding van de Westerschelde en de havens van Zeebrugge en Oostende.

Binnenvaart: Binnenvaart is een vervoerswijze binnen de transportsector voor massavervoer en zware ladingen via rivieren en kanalen

Modal split: Modal split is de term voor de verdeling van het aantal verplaatsingen over de vervoerswijzen of modi.

Modal shift: Modal shift is de term voor de verandering van de vervoerswijze of modus, bijvoorbeeld van vervoer over de weg met de wagen naar de fiets (voor personenvervoer) of van vervoer over de weg naar vervoer per schip (voor goederenvervoer).

Knooppuntwaarde: De mate waarin een kern is geïntegreerd in het systeem van collectief vervoer voor personen.

Klimaatadaptieve mobiliteitsinfrastructuur. Klimaatadaptatie is zich aanpassen aan de klimaatverandering waardoor de kwetsbaarheid voor de effecten van de klimaatverandering verminderd wordt. Klimaatadaptieve mobiliteitsinfrastructuur is bijvoorbeeld het aanleggen van waterdoorlatende parkeerplaatsen, groene bedding voor de tram in de stad, ... maar kunnen ook maatregelen zijn zoals het ontharden van overgedimensioneerde verkeersknopen of de weginfrastructuur op zich waar de verkeerssituatie dat toelaat (karrespoor).

Logistieke hubs: Centraal overslagpunt in een distributienetwerk van waaruit een aantal afzenders en

ontvangers van goederen worden bediend. Dit is vaak gesitueerd aan de rand van een stad.

Cargofiets: Een bakfiets voor bedrijven, een vrachtfiets met een groter laadvermogen voor bijvoorbeeld de levering van pakjes.

Ecosysteemdiensten: Ecosysteemdiensten (ESD) omvatten 'al de goederen en diensten die ecosystemen aan de samenleving leveren' zoals natuurlijke bescherming tegen overstroming, bestuiving door wilde insecten, natuurlijke waterzuivering, klimaatregulering, natuurgebonden recreatie, etc.

Voertuigverliesuren: Voertuigverliesuren is het aantal uur dat een vrachtwagen stilstaat of vertraging heeft door een gebrek aan capaciteit op de weg.

Ruimtebeslag: Het aandeel van de ruimte dat is ingenomen door onder meer huisvesting, industriële en commerciële doeleinden, transportinfrastructuur of recreatieve doeleinden.

Duurzame vervoerswijzen/modi: Duurzame mobiliteit omschrijven we als voldoende mobiliteit om volwaardig deel te nemen aan het maatschappelijk leven zonder dat de negatieve gevolgen van ons individueel mobiliteitsgedrag de mobiliteit van anderen op korte of lange termijn nadelig beïnvloeden. Overconsumptie van mobiliteit leidt tot een niet-duurzame situatie (klimaatopwarming, luchtvervuiling, geluidsoverlast, file, verkeersonveiligheid, ...). Wanneer we in de synthesesnota verwijzen naar duurzame modi, verwijzen we naar verplaatsingen die niet met de wagen (of bij logistiek de vrachtwagen) gedaan worden wanneer een duurzaam alternatief mogelijk is (namelijk te voet, fiets, openbaar vervoer of carpoolen met volwassenen).

Autoluw: Autoluw is niet hetzelfde als autovrij, dit wil zeggen dat er relatief weinig gemotoriseerd verkeer door die straat rijdt.

Hoogwaardig openbaar vervoer: Hoogwaardig openbaarvervoer (HOV) is stads- en streekvervoer dat voldoet aan hoge eisen op het gebied van doorstroming (snelheid, betrouwbaarheid en efficiëntie). Andere kenmerken zijn hoge frequentie, comfortvoorziening en reisinformatie bij zowel de haltes als in het voertuig. Bij HOV wordt ook de uitstraling erg belangrijk gevonden omdat men het totale vervoersconcept als een 'product' aan de reiziger wil kunnen verkopen. HOV kan zowel per spoor als via de weg.

Economische poorten: Gedefinieerd in het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen, dit zijn zee- en luchthavens en internationaal georiënteerde multimodale logistieke parken. (Op initiatief van de Provinciale Ontwikkelingsmaatschappijen (POM's) werd door het

Vlaams Instituut voor de Logistiek in 2008 het concept "extended gateways" uitgewerkt. Dit concept wil logistieke activiteiten clusteren en goederenstromen bundelen op bij voorkeur multimodaal ontsloten locaties ("hot spots"). Deze "extended gateways" zouden kunnen gezien worden als economische poorten.¹⁾

1 Uit <https://www.mobiliteitsraad.be/mora/pagina/extended-gateways#:~:text=Dit%20concept%20wil%20logistieke%20activiteiten,gezien%20worden%20als%20economische%20poorten.>



ACTIETABEL

In Deel IV, wordt het actieplan voorgesteld aan de hand van fiches. In deze bijlage vind je hetzelfde actieplan, maar dan in tabelvorm.

Strategie	Fichenr.	Speerpunt	Actienr.	Actie	(niet-)
Openbaar vervoer als ruggengraat van onze regio	OV01	Regio-overschrijdende treinverbindingen uitbreiden en verbeteren	OV01.01	Verbeteren van de directheid, snelheid, frequentie en amplitude op treinverbindingen van station Gent-Sint-Pieters naar diverse internationale knooppunten (Antwerpen Centraal, Brussels Airport, Charleroi Airport en Lille)	Onderzo - Gent-Si - Gent-Si - Gent-Si - Gent-Si
			OV01.02	Verbeteren van de directheid, frequentie en amplitude op de directe interregionale treinverbindingen	- Onder grootste - Onder regionaa - Verhog - Afstem
	OV02	Een dragend performant regionaal trein- en busnetwerk uitbouwen	OV02.01	Uitbouwen van een performant regionaal voorstedelijk spoornet, het S-net	- Onder Denderm - 2 - 4 - Onder Geraards - Onder Muide, O - Afstem - Verhog
			OV02.02	Realisatie van de voorstadsverbinding Gent - Zelzate - Terneuzen	- Onderz lopend) - Realisa Gent ver termijn
			OV02.03	Uitbouwen van een performant regionaal interstedelijk/ tangentieel HOV-net	- Ontwi en 4x pe - Zelza - Zelza - Mald
			OV02.04	Uitbouwen van een performant stedelijk HOV -net (studie Update Pegasus)	- Opwa uur in da Update P - Loch - Dest - Mere - Tech - Dron - Mari - Uitvoer
			OV02.05	Realiseren van verlengingen van stedelijke HOV -verbindingen (studie Update Pegasus)	- Doortr opsomm - tram - HOV - HOV - HOV
			OV02.06	Uitbouwen van een performant kernnet (KN)	- Verhog - KN 5 - KN 3
			OV02.07	Doorstromingsmaatregelen uitvoeren op de (inter)stedelijke HOV-assen en het kernnet	- Uitwer Basisber - Uitvoer HOV-net

Deelacties	Initiatiefnemer	Bijdrage aan doelstellingen (1 = hoog)	Kosten-inschatting
<p>limitatieve lijst van deelacties of -stappen, met een focus op acties van regionaal belang)</p> <p>zoek naar het verbeteren van volgende verbindingen (in volgorde van prioriteit):</p> <ul style="list-style-type: none"> Sint-Pieters - Brussels Airport Sint-Pieters - Lille Sint-Pieters - Antwerpen-Centraal Sint-Pieters - Charleroi Airport (via trein- en/of busverbinding) 	NMBS Infrabel	1	€ € € €
<p>zoek naar frequentieverhoging van 4x tot 6x per uur op de directe verbindingen naar de stedelijke gebieden Antwerpen en Brussel</p> <p>zoek naar frequentie van 2x tot 4x per uur op de directe verbindingen naar de stedelijke gebieden Kortrijk, Mechelen, Aalst, Brugge en Sint-Niklaas</p> <p>aanpak van de rijpadcapaciteit op de betreffende verbindingen (waar nodig)</p> <p>aanpak van het aanbod in interregionale knopen i.f.v. betrouwbaar overstappen</p>	NMBS Infrabel	2	€ € € €
<p>zoek naar frequentieverhogingen op de voorstadsverbindingen naar Aalter, Eeklo, Lokeren, Ronse, Aalst, Zottegem-Geraardsbergen, Oudenaarde en Deinze</p> <p>2x per uur in dal (prioriteit)</p> <p>4x per uur in de spits</p> <p>zoek naar het verschonen (ontdieselen) van de verbindingen naar Eeklo, Ronse en Geraardsbergen</p> <p>zoek naar (her)openen van bijkomende stations langs de bestaande verbindingen in Olsene, Postakker/Destelbergen en The Loop</p> <p>aanpak van het aanbod in regionale knopen op het S-net i.f.v. betrouwbaar overstappen</p> <p>aanpak van de rijpadcapaciteit op de betreffende verbindingen (waar nodig)</p>	NMBS Infrabel	1	€ € € €
<p>zoek naar het aanbod van personenvervoer Gent - Zelzate - Terneuzen via het spoor (studie)</p> <p>studie van een grensoverschrijdend HOV-aanbod voor personen, die Terneuzen via Zelzate met de bus verbindt, hetzij via spoor hetzij via een andere vorm van HOV, zowel op korte als op lange afstand (in studie)</p>	Infrabel De Lijn	1	€ € € €
<p>aanpak van tangentiële HOV-verbindingen met een minimale frequentie van 2x per uur in dal</p> <p>2x per uur in de spits op de assen:</p> <ul style="list-style-type: none"> Zelzate - Eeklo Zelzate - Beervelde station - Wetteren Zottegem - Eeklo 	De Lijn	1	€ € €
<p>aanpak van buslijnen tot stedelijke HOV-corridors met een minimale frequentie van 4x per uur in dal en 6x tot 8x per uur in de spits naar randgemeenten (via tramas of de weg) ikv studie Pegasus - o.a. op volgende assen:</p> <ul style="list-style-type: none"> Willebroek - Kristi, Antwerpsesteenweg Willebroek - Merelbeke, Dendermondsesteenweg Willebroek - Merelbeke, Hundelgemsesteenweg Willebroek - Technologiepark Zwijnaarde, Oudenaardsesteenweg Willebroek - Drogenbossesteenweg Willebroek - Wakerke, Brugssesteenweg Willebroek - aanpak van het project Gentspoort 	De Lijn (project Gentspoort: De Werkvennootschap)	1	€ € € €
<p>aanpak van stedelijke HOV-verbindingen (via tramas of de weg) ikv studie Pegasus - voorlopige aanpak:</p> <ul style="list-style-type: none"> Willebroek - Melle Leeuw - Melle station Willebroek - Technologiepark - carpoolparking E17 Willebroek - Merelbeke - Gent-Sint-Pieters Willebroek - Sint-Denijs-Westrem - Sint-Martens-Latem (hoppin De Vierschaar) 	De Lijn	3	€ € € €
<p>aanpak van de frequentie op o.a. volgende verbindingen:</p> <ul style="list-style-type: none"> Willebroek - Gent - Brugge Willebroek - Wetteren - Gent 	De Lijn	2	€ € €
<p>aanpak van een prioriteitenkader voor doorstroming (o.b.v. potentieel en normen voor doorstroming) (zie ook corridorstudie De Lijn)</p> <p>aanpak van gerichte infrastructurele ingrepen i.f.v. gegarandeerde doorstroming op het interstedelijk HOV-net en het kernnet</p>	Wegbeheerder (AWV, lokale besturen, ...) De Lijn	1	€ € €

Strategie	Fichenr.	Speerpunt	Actienr.	Actie	(nie
Openbaar vervoer als ruggengraat van onze regio	OV03	Een complementair openbaar vervoersnetwerk uitbouwen	OV03.01	Optimaliseren van het aanvullend net en het vervoer op maat (VoM)	- Ontw Basisbe - Sin - Zev - Dei - no - Lie - Aal - Eve - Zev
			OV03.02	Uitbouw van aanbod van deelsystemen	- Imple - Optin - Imple
			OV03.03	Uitwerken van duurzaam collectief vervoer voor woonwerkverplaatsingen	- Uitw van de - Uittes zelfrijd - Onder
	OV04	Kwaliteit, comfort, toegankelijkheid en aantrekkelijkheid van het openbaar vervoer garanderen	OV04.01	Aanbieden van kwaliteitsvolle en comfortabele voertuigen	- Alle v toegan - Voert - Aanbi
			OV04.02	Uitbouwen van een duidelijk en herkenbaar openbaar vervoer	- Voor (inter) Ontwer - Voor
			OV04.03	Realisatie van ticket- en tariefintegratie tussen de diverse mobiliteitsaanbieders	
			OV04.04	Realisatie toegankelijke haltes en stations	- Opm Toegan - Omb Hoppin - Reali
			OV04.05	Onderzoek naar kader voor tijdelijke mobiliteitssituaties , met als doelstelling het garanderen van een stipte en betrouwbare dienstverlening voor de reizigers die het OV gebruiken.	
			OV04.06	Verbeteren van de stiptheid van het openbaar vervoer	- Uitvo - Uitvo
			OV04.07	Aanbieden van betrouwbare, actuele reisinformatie	- Aanbi hoppin - Aanbi van het

Deelacties	Initiatiefnemer	Bijdrage aan doelstellingen (1 = hoog)	Kosten- inschatting
<p>ontwikkeling van extra verbindingen in het basis OV-netwerk en VoM (zie normen bereikbaarheid):</p> <p>Maldegem - Laureins - Maldegem</p> <p>Zomergem - eindhalte tram 2 Zwijnaarde</p> <p>Landegem centrum - deelkernen Nevele en Landegem</p> <p>Landegem - station De Pinte - Stationsstraat</p> <p>Landegem - station Landegem en/of station Aalter</p> <p>Zomergem - Zomergem i.k.v. leerlingen middelbaar onderwijs vanuit o.m. Bellem</p> <p>Zomergem - Doornzele</p> <p>Zomergem - Lochristi</p>	De Lijn	2	€ € €
<p>Implementeren van een deelwagenaanbod in de hele vervoerregio</p> <p>Modernisatie van bestaande deelsystemen</p> <p>Experimentatie van nieuwe vormen van deelmobiliteit</p>	Lokale besturen Veneco?	2	€ €
<p>Ontwikkelen van een geïntegreerd systeem van collectief vervoer voor woon-werkverkeer op niveau vervoerregio</p> <p>Testen en opzetten van innovatieve technologieën via proefprojecten (bv. introductie van gebiedscollectief vervoer)</p> <p>Onderzoek van het potentieel en de haalbaarheid van openbaar vervoer via waterwegen</p>	MOW MDK Max Mobiel Lokale besturen	2	€ €
<p>Uitrusten van voertuigen van het S-net, (inter)stedelijk HOV en kernnet uitrusten volgens de eisen qua bereikbaarheid</p> <p>Uitrusten van voertuigen met informatieborden met de nodige reisinformatie</p> <p>Uitrusten van informatieborden die voor iedereen raadpleegbaar zijn</p>	NMBS, De Lijn	2	€ € €
<p>Uitrusten van voertuigen met eenduidig herkenbare elementen (reisinformatie, marketing, ...) en materieel van het (inter)stedelijk HOV en basis OV-net op de voertuigen, aan de haltes en op de netplannen (cf. ontwerprijwijzer Hoppinpunten)</p> <p>Uitrusten van voertuigen met typerende verschijningsvormen, materieel en kleuren voor het (inter)stedelijk HOV</p>	De Lijn	3	€ €
	NMBS, De Lijn, MOW	2	€ €
<p>Uitrusten van voertuigen met prioriteitenkader realisatie toegankelijke haltes, zoals beschreven in Masterplan bereikbaarheid</p> <p>Uitrusten van voertuigen met prioriteitenkader realisatie van bestaande haltes naar toegankelijke haltes adhv prioriteitenkader (cf. ontwerprijwijzer Hoppinpunten)</p> <p>Uitrusten van voertuigen met realisatie van toegankelijke stations</p>	MOW, NMBS, Infrabel, De Lijn, lokale besturen	1	€ € €
	De Lijn	3	€
<p>Uitrusten van voertuigen met gerichte ingrepen op het treinnet i.f.v. stipte dienstverlening</p> <p>Uitrusten van voertuigen met gerichte ingrepen op het HOV- en kernnet i.f.v. stipte dienstverlening</p>	NMBS, Infrabel, De Lijn	1	€ € €
<p>Uitrusten van voertuigen met actuele informatie over tijdstip en locatie van overstapmogelijkheden aan Hoppinpunten</p> <p>Uitrusten van voertuigen met actuele informatie over tijdstip, locatie en overstapmogelijkheden in de voertuigen van het S-net, (inter)stedelijk HOV en kernnet</p>	De Lijn	3	€ € €

Strategie	Fichenr.	Speerpunt	Actienr.	Actie	(niet-)
Fijnmazig en divers fietsnetwerk	F01	Fietssnelwegen en bovenlokale functionele fietsroutes (BFF) realiseren en opwaarderen	F01.01	Aanleggen van nog niet gerealiseerde fietssnelwegen en opwaarderen van bestaande fietssnelwegen	- F42 (G - F6 (Ge - F2 (Ge - F40 (ri
			F01.02	Versneld uitvoeren van het bestaand BFF	
			F01.03	Realisatie van fietssnelwegen en BFF die in het RMP toegevoegd zijn	- Fietss - Veilige - Aanleg
	F02	Doorgroei naar het langetermijnwensbeeld van het regionaal fietsnetwerk	F02.01	Studietraject naar uitvoering van drielagig regionaal fietsnetwerk (fietssnelwegen, fietsinfrastructuur langs verkeersassen en autoluwe kwaliteitsfietsroutes)	- Evalua - Invent - In kaar context - Tracé-
			F02.02	Onderzoek naar het gebruik van bestaande subsidieringsmechanismen voor de realisatie van het langetermijnwensbeeld	
			F02.03	Definitieve tracéselectie en realisatie van het drielagig regionaal fietsnetwerk, op basis van de selectiecriteria en kwaliteitseisen uit het RMP	- Selecti - Selecti - Selecti
			F02.04	Bewegwijzering voor het regionaal fietsnetwerk en bijhorende digitale fietsnavigatie uitbouwen (gebaseerd op de bestaande systemen)	
	F03	Aantrekkelijke en kwaliteitsvolle fietsvoorzieningen aanbieden	F03.01	Optimaliseren van het regionaal deelfietsstelsel t.h.v. hoppinpunten	
			F03.02	Uitrol van bijkomende deelsystemen van zachte deelmobiliteit (zoals deelfietsen, maar ook andere vormen zijn mogelijk) t.h.v. hoppinpunten, park-and-bikelocaties en belangrijke attractiepolen	
			F03.03	Uitrol van aantrekkelijke en kwaliteitsvolle fietsvoorzieningen t.h.v. hoppinpunten en aan attractiepolen	- Aanbie - Aanbie

Deelacties <i>(limitatieve lijst van deelacties of -stappen, met een focus op acties van regionaal belang)</i>	Initiatiefnemer	Bijdrage aan doelstellingen <i>(1 = hoog)</i>	Kosten-inschatting
ent - Eeklo - Maldegem) nt - Aalter - Brugge) nt - Aalst - Brussel) ng Gent)	MOW, De Vlaamse Waterweg, Provincie Oost-Vlaanderen	1	€ € € €
	Wegbeheerders (AWV, Lokale besturen)	2	€ € € €
nelweg Eeklo - Zelzate langs E34 (incl. haalbaarheids- en tracé-onderzoek) fietsinfrastructuur langs het dragend wegennet ngen van een fietsverbinding tussen De Pinte en Merelbeke	AWV, Provincie Oost-Vlaanderen, Lokale besturen	2	€ € € €
tie van bestaande fietssnelwegen en BFF arisatie van lokale fietsroutes rt brengen van gewenste verbindingen op basis van potentieelonderzoek en ruimtelijke	MOW, Provincie Oost-Vlaanderen	1	€ €
onderzoek voor de gewenste verbindingen	MOW, Provincie Oost-Vlaanderen	2	€
e en realisatie van fietssnelwegen e en realisatie van trajecten voor veilige fietsinfrastructuur langs verkeersassen e en realisatie van trajecten voor autoluwe kwaliteitsfietsroutes	MOW, Provincie Oost-Vlaanderen	2	€ € €
	MOW, Provincie Oost-Vlaanderen	3	€ € €
	Lokale besturen Mobiliteitscentrale Vervoerregioraad	3	€
	Lokale besturen	3	€ €
den van (beveiligde) fietsstallingen, met ruimte voor buitenmaatse fietsen den van herstelzuilen, oplaadpunten en andere voorzieningen voor fietsers	Wegbeheerders (AWV, Lokale besturen)	2	€ €

Strategie	Fichenr.	Speerpunt	Actienr.	Actie	(niet-)
Verkeersluwe mazen in een verbindend wegennet	A01	Verbindend en robuust hoofd- en dragend wegennet realiseren	A01.01	Aanpakken van doorstromings- en afwikkelingsknelpunten op het hoofdwegennet	- Ombou - Uitvoer Gentbrug - Heraan afritten - Realisa - Verbete - Optima - Onderz
			A01.02	Aanpakken van doorstromings- en afwikkelingsknelpunten op het dragend wegennet	- Aanleg - Aanleg - Ombou - Herinri - Onderz of Oostv - Onderz
			A01.03	Garanderen verkeersleefbaarheid op het dragend wegennet	- Doorvo (in volgo - Mer - Dei - Kap
			A01.04	Het aanpassen van hoofdwegen conform de inrichtingsprincipes	- Uitvoer - Realise
			A01.05	Het aanpassen van het dragend wegennet conform de inrichtingsprincipes	- Herinri - Herinri - Herinri - Herinri
	A02	Interlokale mazen vrijwaren van doorgaand verkeer	A02.01	Weren van doorgaand verkeer uit de interlokale mazen	- Afbake samenw - Uitvoe
			A02.02	Weren van doorgaand verkeer uit woonwijken en dorpskernen	- Per mo - Opmak - Toepas weren

Deelacties <i>(limitatieve lijst van deelacties of -stappen, met een focus op acties van regionaal belang)</i>	Initiatiefnemer	Bijdrage aan doelstellingen <i>(1 = hoog)</i>	Kosten- inschatting
luwen van de R4 West en Oost (studie Complex project R4WO) ren van een oplossing voor het E17-viaduct in Gentbrugge (studie Complex project Viaduct gge) leggen van het op- en afrittencomplex E40 in Drongen (studie heraanleg op- en complex E40 Drongen) tie Voorlopige Zuidelijke Havenring (VZH) ren van doorstroming op E40 Drongen - Merelbeke - Wetteren aliseren van verbinding B403 (R4xE40 Merelbeke) roek naar de plaats en inpasbaarheid van de Sifferverbinding	AWW De Werkvennootschap project VZH: MOW, AWW, DWV, Stad Gent, North Sea Port, Provincie Oost- Vlaanderen, Infrabel	2	€ € € €
van een omleidingsweg rond Eeklo van een omleidingstraject en nieuwe Scheldebrug in Wetteren w van de B401 naar stedelijke toegang (studie B401 Gent) chting aansluiting N9-R4 Mariakerke roek naar de selectie van een interlokale weg tussen Kaprijke en Eeklo (doortrekken ventweg eldstraat-Eeklostraat) roek naar de selectie van een interlokale weg tussen Knesselare en Beernem (N368 of N337)	AWW MOW	2	€ € € €
eren van maatregelen om de verkeersleefbaarheid op het dragend wegennet te garanderen orde van prioriteit): elbeke (N444) nze (N43) rijke (N456) (weren internationaal sluijverkeer)	AWW	1	€ € € €
ren van de ombouw van de N49 tot de autosnelweg E34 ren van een op- en afrittencomplex in Kaprijke	AWW	2	€ € € €
chten van de N44 en N44A (realisatie streefbeeld) chten van de N444 chten van de N60 De Pinte-Ronse (realisatie streefbeelden) chten van de N35	AWW	2	€ € € €
ren van mobiliteitskamers in elke maas en per mobiliteitskamer een gebiedsgerichte erking tussen buurgemeenten opzetten ren van een gezamenlijk mobiliteitsonderzoek voor de interlokale maas 'Gent'	Lokale besturen	1	€ €
biliteitskamer uitvoeren van snelheidsmilderende en circulatiemaatregelen ren van lokale wijkcirculatieplannen en uitvoeren van wijkcirculatiemaatregelen ssen van het Fix the Mix principe (Fietsberaad) in de woonwijken om doorgaand verkeer te	Lokale besturen	1	€ €

Strategie	Fichenr.	Speerpunt	Actienr.	Actie	(niet-)
Vlot overstappen aan hoppinpunten	H01	Hoppinpunten als knooppunten van duurzame mobiliteit uitbouwen	H01.01	Uitbouwen van de geselecteerde interregionale hoppinpunten	- Uitvoerdiensten - Ontwe... voor kw... - Uitbre... stallinge
			H01.02	Uitbouwen van de (op korte termijn) geselecteerde regionale hoppinpunten	- treinst... - busstat... - park-ar... Oostakke
			H01.03	Uitbouwen van de geselecteerde lokale en buurthoppinpunten	
			H01.04	Monitoren, evalueren en optimaliseren van de gerealiseerde hoppinpunten	- Monito... - Monito...
	H02	Potentiële locaties voor hoppinpunten bestuderen, selecteren en realiseren	H02.01	Multidisciplinair onderzoek naar de locaties die als ' potentieel regionaal hoppinpunt op lange termijn ' geselecteerd zijn (wanneer voldoende OV-aanbod op de betreffende locatie gerealiseerd is)	- treinst... - HOV-ha... - een kno... - een kno... - een kno... - een kno... - park-ar...
			H02.02	Definitieve selectie en daaropvolgende realisatie van de (vandaag potentiële) hoppinpunten	

Deelacties <i>(limitatieve lijst van deelacties of -stappen, met een focus op acties van regionaal belang)</i>	Initiatiefnemer	Bijdrage aan doelstellingen <i>(1 = hoog)</i>	Kosten- inschatting
Herinrichting van project Gent-Sint-Pieters met aandacht voor kwalitatief mobiliteits- en dienstenaanbod Herontwerp en uitvoering van integrale herinrichting stationsomgeving Gent-Dampoort met aandacht voor kwalitatief mobiliteits- en dienstenaanbod (project Gentspoort) Optimaliseren van het mobiliteits- en dienstenaanbod (deelmobiliteit, buslijnen, fietsbereikbaarheid en -aanbod, ...) t.h.v. de stations van Aalter, Deinze en Wetteren	NMBS De Lijn De Werkvennootschap Lokale besturen AWV	2	€ € € €
Herinrichting stations Eeklo, De Pinte Herinrichting stations Zelzate, Gent-Zuid Herontwerp van de fietsroutes (d-rijden) Ledeberg, Weba, Watersportbaan, Arsenaal/Gentbrugge, The Loop, Lochristi	NMBS De Lijn Lokale besturen AWV	2	€ € € €
	Lokale besturen De Lijn AWV	3	€ € €
Herontwerpen, evalueren en optimaliseren van het mobiliteits- en dienstenaanbod Herontwerpen, evalueren en optimaliseren van de infrastructuur en publieke ruimte	Wegbeheerder (AWV, Lokale besturen)	2	€
Herinrichting stations Landegem, Maldegem Herontwerpen van de fietsroutes in Lochristi en Merelbeke Herontwerpen van het knooppunt in het westelijke centrum van Gent (Duizend Vuren / Rabot) Herontwerpen van het knooppunt in het noordelijke centrum van Gent (Sint-Jacobs / Neuseplein / Muide) Herontwerpen van het knooppunt in het noorden van Gent (Wondelgem / Evergem / knooppunt R4) Herontwerpen van het knooppunt aan de Arsenaalsite (Gent) Herontwerpen van de fietsroutes (d-rijden) aan R4 x N70 (Oostakker), R4 x N9 (Mariakerke), R4 x N9 (Melle), E17 x N60 (De Pinte)	Lokale besturen De Lijn	2	€ €
	Vervoerregioraad	3	€

Strategie	Fichenr.	Speerpunt	Actienr.	Actie	(niet-)
Efficiënte logistiek met minimale impact	L01	Sterk spoor- en binnenvaartnetwerk verder uitbouwen	L01.01	Verbeteren van de spoorontsluiting in North Sea Port tussen Terneuzen en Gent	- Ontwi - Ontwi - Uitbre
			L01.02	Uitvoeren van een spooruitbreiding op spoorlijn L59 Gent-Antwerpen (studie spooruitbreiding spoorlijn L59)	
			L01.03	Verhogen spoorcapaciteit tussen Antwerpen en Zeebrugge	- KT: uitb - LT: ond
			L01.04	Uitvoeren van de aanleg van de nieuwe sluis in Terneuzen (studie Project Nieuwe Sluis Terneuzen)	
			L01.05	Het uitvoeren van een MKBA naar het faciliteren van 3 high cube containerlagen in het Seine-Scheldegebied .	
			L01.06	Verbeteren van de goederenvervoerrelatie tussen Gent en Zeebrugge	- Onderz van Nort - In afwa in Vlaan - Ontwik binnenva
			L01.07	Verhogen van de capaciteit op het spoor tussen Wondelgem en Gent-Dampoort en wegwerken barrièrewerking	- Ongelij - Realise
	L02	Logistieke hubs voor de overslag naar spoor en binnenvaart, het bundelen van vrachtstromen	L02.01	Ontwikkelen van een regionaal overslagcentrum in Aalter (omgeving Woestijne) (met op termijn eventueel de overslag van containers)	Aantrekk
			L02.02	Ontwikkelen van een watergebonden logistiek knooppunt in Wetteren en wisselwerking met de bestaande bedrijvigheid	
			L02.03	Onderzoek naar consolidatiepunten in de vervoerregio	- Onderz - Onderz Prijkels - Onderz

Deelacties <i>Limitatieve lijst van deelacties of -stappen, met een focus op acties van regionaal belang</i>	Initiatiefnemer	Bijdrage aan doelstellingen <i>(1 = hoog)</i>	Kosten-inschatting
<p>Werkzaamheden van een nieuwe verbinding op de oostoever tussen Axel en Zelzate</p> <p>Werkzaamheden van een nieuwe zuid-oostboog in het spoor ten oosten van de Sluiskilbrug</p> <p>Werkzaamheden en ontsluiten naar het noorden van de spoorbundel aan het Kluisendok ('Zandeken')</p>	<p>North Sea Port</p> <p>Infrabel</p> <p>Prorail</p>	1	€ € € €
	Infrabel	1	€ € € €
<p>Voorbereiding lijn Gent-Antwerpen</p> <p>Onderzoek naar een nieuwe spoorlijn langs A11/E34 die Antwerpen en Zeebrugge verbindt</p>	<p>Port of Antwerp-Bruges</p> <p>Infrabel</p>	2	€ € € €
	Vlaams-Nederlandse Scheldec commissie	1	€ € € €
	De Vlaamse Waterweg	2	€ €
<p>Onderzoek van mogelijkheden voor transport per pijpleiding tussen Gent en andere deelhavens</p> <p>North Sea Port en/of Haven van Antwerpen-Zeebrugge.</p> <p>Ontwikkeling van een verbeterde infrastructuur tussen de haven van Gent en de andere zeehavens</p> <p>Werkzaamheden bijkomend inzetten op estuaire vaart.</p> <p>Werkzaamheden van een sociaal-economisch monitoringsinstrument (SEMI) ter stimulans van de vaart</p>	<p>North Sea Port</p> <p>Port of Antwerp-Bruges</p> <p>De Vlaamse Waterweg</p> <p>Fluxys</p>	1	€ € €
<p>Werkzaamheden kruisen van L58 met de Afrikalaan</p> <p>Werkzaamheden van de verbinding naar de haven (L204)</p>	Infrabel	2	€ € € €
Werkzaamheden van uitbater ROC	De Vlaamse Waterweg	2	€ € € - € € € €
	De Vlaamse Waterweg	3	€ € € - € € € €
<p>Onderzoek naar de haalbaarheid van de consolidatie van stromen in de Gentse haven</p> <p>Onderzoek naar de haalbaarheid van de consolidatie van stromen op bedrijventerreinen, zoals de</p> <p>Onderzoek naar de mogelijke rol in de last mile beleving binnen de regio</p>	<p>Veneco</p> <p>North Sea Port</p>	3	€ €

Strategie	Fichenr.	Speerpunt	Actienr.	Actie	(niet-)
Efficiënte logistiek met minimale impact	L03	Knopen in functie van first and last mile logistiek	L03.01	Aantrekken van de juiste partners om de bestaande invulling in Tech Lane Ghent Eiland Zwijnaarde (o.a. watergebonden activiteiten in de bouwsector) te combineren met stadsdistributie, een lokaal overslagpunt of (watergebonden) afvoeren van (afval)stromen uit de binnenstad	- Onderz haven. - Onderz L03.02)
			L03.02	Ontwikkelen van stadsdistributiehubs in de omgeving rond de R4, aan de zuidzijde van de Gentse haven of langs de Gentse waterlopen	- Verderz - Scherp (binnens - Onderz - Onderz
			L03.03	Onderzoeken of regionale overslagpunten ook gebruikt kunnen worden voor andere functies zoals first and last mile logistiek (op Vlaams niveau)	
	L04	Vrachtroutenetwerk voor een efficiënte en hinderloze afwikkeling van vrachtwagenverkeer uitbouwen	L04.01	Sluiten van de R4 zodat het kanaal Gent-Terneuzen gekruist kan worden zonder hinder van (ADR)vracht voor de omgeving.	- Realisa - Onderz ADR op
			L04.02	Weren van regionaal doorgaand vrachtverkeer uit de mazen van het hoofd- en regionaal vrachtroutenetwerk	- Nemen Vlaams /
			L04.03	Selecteren van lokale vrachtaanrijroutes ter ontsluiting van lokale bedrijventerreinen richting het hogere vrachtroutenetwerk volgens de door de vervoerregio omschreven principes	- Definitie - In gebie bepalen
			L04.04	In gebiedscoalities van buurgemeenten opmaken van kader voor het geleiden van niet-regulier vrachtverkeer	- In gebie
	L05	Vrachtwagenparkeren op een veilige manier faciliteren met minder hinder voor de omgeving tov vandaag	L05.01	Opmaken van een regionaal beleidskader voor vrachtwagenparkeren , aanvullend op de kaders opgemaakt op Europees en Vlaams niveau	- Uitwerf houdend transitve - Locatie - Bij de k andere t
			L05.02	Ontwikkelen en uitvoeren van een vergunningenbeleid dat erop toeziet dat bedrijven op privéterrein voldoende plaats voorzien voor de eigen en in opdracht rijdende vrachtwagens om de nood aan bijkomende parkings te minimaliseren	
			L05.03	Actief benaderen en ondersteunen van bedrijven binnen de regio om het potentieel van een modal shift en/of bundeling van stromen te onderzoeken.	

Deelacties <i>(limitatieve lijst van deelacties of -stappen, met een focus op acties van regionaal belang)</i>	Initiatiefnemer	Bijdrage aan doelstellingen <i>(1 = hoog)</i>	Kosten- inschatting
<p>oek naar de haalbaarheid van de consolidatie van stromen buiten (maar nabij) de Gentse</p> <p>oek naar de mogelijke rol in de last mile beleving binnen de regio. (koppeling actiepunt</p>	De Vlaamse Waterweg	3	€ €
<p>zetten lopende studies stad Gent en DVW</p> <p>stellen noden en invulling stadsdistributie/ last mile beleving in functie van doelgroep (stad vs randstedelijk vs haven)</p> <p>oek naar mogelijkheden ontwikkeling stadshub in de omgeving van UCB-site</p> <p>oek naar noodzaak bijkomende (watergebonden) stadshubs langs de Gentse waterlopen.</p>	Stad Gent	3	€ €
	MOW	3	€ €
<p>ctie van de Voorlopige Zuidelijke Havenring</p> <p>oek naar de plaats en inpasbaarheid van een oplossing voor het kruisen van het kanaal voor de E34 ter hoogte van Zelzate</p>	AWV	1	€ € € €
<p>van (selectief) vrachtgeleidende, -milderende en -werende maatregelen per maas binnen het regionaal vrachtroutenetwerk, met garantie voor lokaal bestemmingsverkeer</p>	Wegbeheerder (AWV of lokale besturen)	1	€ € -€ € € € €
<p>ief vastleggen en doorvertalen principes naar lokaal niveau</p> <p>edscoalities (vooral bij gemeentegrensoverschrijdende trajecten) de lokale vrachtroutes</p>	Lokale besturen	3	€
<p>edscoalities van buurgemeenten opmaken van kader voor landbouwverkeer op lokale wegen</p>	Lokale besturen Vervoerregioraad	3	€
<p>ken van een kader waar vrachtwagens wel en niet in de regio mogen parkeren, rekening met de verschillende parkeernoden (lokale chauffeurs, respecteren rij-rusttijden verkeer, wachten tot openen bedrijven)</p> <p>onderzoek naar lokale/regionale/lokale vrachtwagenparkings in functie van specifieke noden. keuze voor oplossingen/maatregelen een mogelijk waterbedeffect naar andere gebieden en type parkings voorkomen.</p>	MOW, Lokale besturen	2	€ €
	Vergunningverlenende overheid (Departement Omgeving, Provincie Oost-Vlaanderen, lokale besturen)	2	€
	De Vlaamse Waterweg, Multimodaal.Vlaanderen	2	€ €

Strategie	Fichenr.	Speerpunt	Actienr.	Actie	(niet-)
Slim ruimtegebruik stimuleert duurzame mobiliteit	R01	Een ruimte-, locatie- en vergunningenbeleid ondersteunen dat via kwalitatieve verdichting en verweving duurzame mobiliteit stimuleert	R01.01	Ondersteunen van een locatie- en vergunningenbeleid in functie van woonverdichting in kernen met een hoge knooppuntwaarde en hoog voorzieningenniveau	- Uitwer - Toepa
			R01.02	Ondersteunen van een locatie- en vergunningenbeleid om verplaatsingsgenererende attractoren in de nabijheid van duurzaam bereikbare locaties te vestigen	- Uitwer - Toepa
			R01.03	Ondersteunen van een doordacht locatie- en vergunningenbeleid voor vrachtgenererende bedrijven om de nood aan transport (over de weg) in te perken, goederen met meer duurzame modi te vervoeren, stromen beter te bundelen en het beperken van logistiek wegtransport door woonkernen.	- Uitwer - Toepa

Deelacties <i>(limitatieve lijst van deelacties of -stappen, met een focus op acties van regionaal belang)</i>	Initiatiefnemer	Bijdrage aan doelstellingen <i>(1 = hoog)</i>	Kosten- inschatting
werken van regio-overstijgende hulpmiddelen en instrumenten op Vlaams niveau werken van een doordacht locatie- en vergunningenbeleid op lokaal niveau	Vergunningverlenende overheid (Departement Omgeving, Provincie Oost-Vlaanderen, lokale besturen)	1	€
werken van regio-overstijgende hulpmiddelen en instrumenten op Vlaams niveau werken van een doordacht locatie- en vergunningenbeleid op lokaal niveau	Vergunningverlenende overheid (Departement Omgeving, Provincie Oost-Vlaanderen, lokale besturen)	1	€
werken van regio-overstijgende hulpmiddelen voor herlocalisatie werken van een doordacht locatie- en vergunningenbeleid op lokaal niveau	Vergunningverlenende overheid (Departement Omgeving, Provincie Oost-Vlaanderen, lokale besturen)	1	€

Strategie	Fichenr.	Speerpunt	Actienr.	Actie	(niet-)
Samen bouwen aan slimme mobiliteit	S01	Combimobiliteit stimuleren	S01.01	Stimuleren van combimobiliteit en deelsystemen	- Ontwi toegang openbar - uitbou - stimul
			S01.02	Uitvoeren van specifieke communicatiecampagnes gericht op het promoten van combimobiliteit bij reizigers	
	S02	Mobiliteit voor iedereen	S02.01	Uitvoeren van maatregelen mbt mobilitetsmanagement	- Uitvoe motivere vervoers - Opsch werkgev - Inscha binnen o - Opma
			S02.02	Uitvoeren van maatregelen m.b.t. inclusieve mobiliteit	- Uitvoe aan het - Opzett verhoge - Stimul
			S02.03	Inzetten op toegankelijke openbare ruimte	- Voorzi volgens - Aanpa voetpad

Deelacties <i>(limitatieve lijst van deelacties of -stappen, met een focus op acties van regionaal belang)</i>	Initiatiefnemer	Bijdrage aan doelstellingen <i>(1 = hoog)</i>	Kosten- inschatting
<p>Uitrollen van een geïntegreerd digitaal Mobility-as-a-Service-platform, waarbij de reiziger heeft tot verschillende vervoersdiensten die gecombineerd worden aangeboden door publieke en privé-vervoersbedrijven</p> <p>Uitrollen van gecoördineerd aanbod van deelsystemen</p> <p>Uitwisselen van kennisdeling en know-how</p>	MOW	2	€ € €
	MOW-Vlaanderen De Lijn Lokale besturen	3	€ €
<p>Uitrollen van specifieke doelgroepgerichte informatie- en sensibilisatiecampagnes gericht op het informeren van reizigers om niet te reizen, op een ander tijdstip te reizen of voor een ander vervoermiddel te kiezen</p> <p>Uitrollen van bepaalde mobiliteitsmanagementinitiatieven (cfr. Spits Gent - mobiliteitsadvies voor werkdagen, Testkaravaan Provincie Oost-Vlaanderen, ...) tot op niveau van de vervoerregio</p> <p>Uitrollen van ambassadeurs en influencers binnen de vervoerregio om duurzame mobiliteit te promoten</p> <p>Uitrollen van communicatiecampagnes promoten</p> <p>Uitrollen van bedrijfsvervoersplannen</p>	MOW-Vlaanderen Lokale besturen	2	€ €
<p>Uitrollen van maatregelen en campagnes om personen bij te staan en te helpen hoe deel te nemen aan het mobiliteitsstelsel</p> <p>Uitrollen van pilootproject om nabijheid en betrokkenheid voor verschillende doelgroepen te vergroten</p> <p>Uitrollen van kennisdeling voor verschillende doelgroepen</p>	MOW-Vlaanderen Lokale besturen	2	€ €
<p>Uitrollen van een toegankelijke inrichting van nieuw publiek domein (voetpaden, pleinen, wegen, ...) op basis van hun ontwerpprincipes en kwaliteitsrichtlijnen</p> <p>Uitrollen van de knelpunten inzake toegankelijkheid van het publiek domein (toegang tot gebouwen, pleinen, wegen, ...) in elke gemeente i.f.v. het nastreven van de kwaliteitseisen</p>	Wegbeheerder (AWV, Lokale besturen, ...) De Lijn	2	€ € €

Strategie	Fichenr.	Speerpunt	Actienr.	Actie	(niet-)
Samen bouwen aan slimme mobiliteit	S03	Vlotte, veilige en schone mobiliteit	S03.01	Inzetten op verkeersmanagement	- Gebruik doorstro schadelij - Inzette alternati - Onder vertalen
			S03.02	Transitiegericht parkeerbeleid	- Inzette assen - Opma versterki - Uitwo - Uitvo - Stimu - Gecoö
			S03.03	Inzetten op een duurzame, veilige manier om met nieuwe vervoerswijzen en -ontwikkelingen, voertuigtechnologieën en innovatie om te gaan	- Opmaa voertuig
			S03.04	Inzetten op verkeersveiligheid	- Uitvoe - Toepas - Herker
			S03.05	Vergroenen van het wagenpark	- Vergro - Vergro
	S04	Regelgeving en fiscaliteit slim inzetten	S04.01	Inzet van regio-overschrijdende regelgevende en/of fiscale maatregelen op Vlaams niveau	- Opmaa wagenpa - Herzie
			S04.02	Onderzoek naar invoering milieuzonering op Vlaams niveau	- Opmaa
			S04.03	Implementeren van een uitgebreid en geheroriënteerd mobiliteitsbudget , waarbij bedrijven hun medewerkers in plaats van een salariswagen een duurzame mobiliteitsoplossing op maat kunnen aanbieden	
			S04.04	Invoeren van een kilometerheffing	- Invoer - Effecti slimme k - Toepas spitsperi

Deelacties <i>(limitatieve lijst van deelacties of -stappen, met een focus op acties van regionaal belang)</i>	Initiatiefnemer	Bijdrage aan doelstellingen (1 = hoog)	Kosten- inschatting
<p>ken van dynamische verkeersregelingen en slimme detectie op specifieke locaties om de omringing voor fiets en openbaar vervoer te optimaliseren, de verkeersveiligheid te verhogen, lokale lokale uitstoot te verminderen of doorgaand verkeer te ontraden.</p> <p>ken van dynamische verkeersborden om reizigers bij calamiteiten te informeren over alternatieven t.h.v. hoppingpunten met een multimodaal aanbod om files te vermijden</p> <p>steunen van het geselecteerde wegennetwerk en vrachtroutenetwerk door deze door te voeren naar correct routeadvies in de routeringssoftware van GPS-systemen</p>	Wegbeheerder (AWV, Lokale besturen, ...)	2	€ € € €
<p>ken van een slim prijsgestuurd parkeerbeleid op en in de omgeving van P&R's langsheen HOV-locaties</p> <p>ken van een gecoördineerde regionale parkeerstrategie (P&B en P&R) ter ondersteuning en implementatie van het lokaal parkeerbeleid:</p> <p>ken van een gemeenschappelijk regionaal kader voor parkeerbeleid</p> <p>ken van een duurzaam lokaal parkeerbeleid</p> <p>ken van een lokale parkeerverordening</p> <p>ken van kennisdeling & know how rond lokaal parkeerbeleid</p> <p>ken van gecoördineerd beleid rond vrachtwagenparkeren</p>	Lokale besturen Vergunningverlenende overheid (Departement Omgeving, Provincie Oost-Vlaanderen, lokale besturen)	2	€ €
<p>ken van een kader voor het uitvoeren van pilootprojecten in het kader van innovatie en nieuwe technologieën (bv. autonoom rijden, digitaliseren logistiek, platooning,...)</p>	MOW-Vlaanderen	3	€
<p>ken van specifieke sensibiliseringsacties en verkeerseducatie per doelgroep</p> <p>ken van het Vlaams verkeersveiligheidsplan</p> <p>ken van een uniforme infrastructuur en weginrichting gebruiken</p>	MOW-Vlaanderen Wegbeheerder (AWV, Lokale besturen, ...)	3	€ €
<p>ken van de invoering van voertuigen De Lijn (cf. doelstelling Vlaams Energie- en Klimaatplan)</p> <p>ken van de invoering van privaat wagenpark (cf. Vlaams Luchtbeleidsplan)</p>	De Lijn MOW-Vlaanderen Federale Overheid	3	€ € €
<p>ken van de invoering van regelgevende en fiscale maatregelen mbt het stelselmatig verduurzamen van het openbaar vervoer en de verplaatsingen</p> <p>ken van de invoering van regelgevende maatregelen mbt doorstroming openbaar vervoer</p>	Federale Overheid MOW-Vlaanderen	1	€
<p>ken van de invoering van een kader voor milieuzonering op Vlaams niveau</p>	MOW-Vlaanderen	3	€
<p>ken van de invoering van een kader voor milieuzonering op Vlaams niveau</p>	Federale Overheid MOW-Vlaanderen	1	€
<p>ken van de invoering van rekeningrijden op Vlaams niveau</p> <p>ken van de invoering van het gewenst gebruik van het geselecteerde wegen- en vrachtnetwerk stimuleren via een kilometerheffing</p> <p>ken van de invoering van een slimme kilometerheffing voor personenwagens met een hogere heffing in de stad om spreiding van het verkeer over de dag te bevorderen</p>	MOW-Vlaanderen	1	€

6

POTENTIËLE KPI'S

Voor de monitoring wordt gewerkt met KPI's (kritische prestatie indicatoren) en wordt een rapportering gemaakt. Een voorstel van potentiële KPI's wordt hieronder gegeven, maar kan bij de opmaak van het eerste monitoringsrapport aangevuld en verbeterd worden. Het is van belang om voor die KPI's cijfers te verzamelen die de huidige toestand in beeld brengen. In sommige gevallen zal het nodig zijn om hiervoor ook een nulmeting uit te voeren.

Naam indicator	Bron	Beschikbaar op vervoerregioniveau
Aantal verkeersdoden	DMOW-VVM	1
Aantal letselongevallen	DMOW-VVM	1
Aantal zwaargewonde verkeersslachtoffers	DMOW-VVM	1
Aantal dode en zwaargewonde voetgangers	DMOW-VVM	1
Aantal dode en zwaargewonde fietsers (incl. elektrische fietsen en speedpedelecs)	DMOW-VVM	1
Verkeerssamenstelling snelwegen	Verkeerscentrum	0
Voertuigkilometers snelwegen (verkeersprestatie)	Verkeerscentrum	0
Filezwaarte snelwegen (in kilometer uren file)	Verkeerscentrum	0

Definitie

Aantal personen dat tijdens een verkeersongeval overlijdt of binnen 30 dagen na het ongeval overlijdt aan de gevolgen ervan. Enkel de geregistreerde verkeersdoden die zich voordeden op de openbare weg worden hier opgenomen.

Aantal verkeersongevallen met ten minste één voertuig, dat lichamelijke schade veroorzaakt en dat zich voordoet op de openbare weg. Een verkeersongeval waarbij twee of meer weggebruikers betrokken zijn wordt beschouwd als één verkeersongeval. Ongevallen met louter materiële schade worden niet opgenomen.

Aantal personen dat in een verkeersongeval gewond raakt en wiens toestand zodanig is dat een ziekenhuisopname van meer dan 24u noodzakelijk is. Enkel de geregistreerde zwaargewonden die zich voordeden op de openbare weg worden hier opgenomen.

Aantal voetgangers dat tijdens een verkeersongeval zwaargewond geraakt (ziekenhuisopname van meer dan 24u noodzakelijk), ter plaatse of binnen een periode van 30 dagen na het ongeval overlijdt aan de gevolgen ervan.

Aantal fietsers dat tijdens een verkeersongeval zwaargewond geraakt (ziekenhuisopname van meer dan 24u noodzakelijk), ter plaatse of binnen een periode van 30 dagen na het ongeval overlijdt aan de gevolgen ervan. Belangrijk om weten is dat gebruikers van een speedpedelc ook als fietsers worden gezien.

Procentuele verdeling van voertuigkilometers vracht en niet-vracht in het totale verkeersvolume gedurende een volledig etmaal op een gemiddelde werkdag (ma t.e.m. vrij, incl. schoolvakanties en feestdagen).

Afstand die door de voertuigen samen op een gemiddelde werkdag worden afgelegd op de snelwegen. Deze wordt uitgedrukt in voertuigkilometer of kortweg kilometer. Het gaat m.a.w. steeds om een daggemiddelde, niet om een absoluut totaal aantal kilometers per maand of per jaar.

Gemiddelde omvang van de files op Vlaamse snelwegen op een gemiddelde werkdag (ma t.e.m. vrij, incl. schoolvakanties en feestdagen). Deze indicator wordt uitgedrukt in kilometeruren. Deze indicator houdt enkel rekening met de lengte en de duur van een file, niet met de snelheid of met het aantal betrokken voertuigen. 100 kilometeruren is het equivalent van 100 kilometer file gedurende 1 uur of 200 kilometer file gedurende een half uur.

Naam indicator	Bron	Beschikbaar op vervoerregioniveau
Aantal installaties trajectcontroles langs gewestwegen	AWV	1
Aantal roodlichtcamera's langs gewestwegen	AWV	1
Aantal snelheidscamera's (uitgezonderd verkeerslichten) langs gewestwegen	AWV	1
Jaarlijkse gezinsuitgaven aan transport	Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)	0
Aantal passagiers luchthavens	FOD Mobiliteit	0
Vliegbewegingen luchthavens	FOD Mobiliteit	0
Aantal ton vervoerde vracht in de luchthavens	FOD Mobiliteit	0
Trafiëk binnenvaart volgens verpakkingstype (in aantal ton en/of TEU in geval van containers)	DVW	0

Definitie

Aantal installaties trajectcontroles op autosnelwegen en gewestwegen in Vlaanderen, in beheer van AWV.

Aantal palen waar installaties voor roodlichtcamera's op autosnelwegen en gewestwegen in Vlaanderen (in beheer van AWV) mogelijk zijn. De sterke stijging in 2021 is te wijten aan het feit dat vóór 2021 deze indicator het aantal installaties roodlichtcamera's weergeeft, terwijl vanaf 2021 deze indicator gebaseerd is op paaldata: de politie heeft een beperkt aantal camera's die van paal wisselen.

Aantal palen voor snelheidscamera's op autosnelwegen en gewestwegen in Vlaanderen, in beheer van AWV, met uitzondering van de roodlichtcamera's. Voor het jaar 2021 zijn geen cijfers beschikbaar voor de categorieën VERWIJDERD en IN_ONTWERP

Jaarlijkse gezinsuitgaven aan transport in EUR (of procentueel t.o.v. totale gezinsuitgaven) waarbij de gezinnen ingedeeld worden in vier kwartielen op basis van inkomen.

Aantal geregistreerde passagiers in de luchthavens van Zaventem (Brussels-Airport), Antwerpen, Oostende-Brugge en Kortrijk-Wevelgem zowel voor charter-als lijnvluchten. De scherpe daling in aantal passagiers voor de luchthaven Kortrijk-Wevelgem is te verklaren doordat vóór 2017 cijfers doorgegeven werden van alle POB (passengers on board), d.i. alle inzittenden van welk soort trafiek dan ook. Vanaf 2017 tonen de cijfers voor Kortrijk-Wevelgem de netto in- en uitcheckende, door luchtvaartmaatschappijen of-bedrijven tegen betaling of om bedrijfsredenen vervoerde passagiers, dat is dan excl. piloten, boordpersoneel, vlieg instructeurs, leerlingen of privé eigenaars in hun vrije tijd.

Aantal vliegbewegingen geregistreerd in de luchthavens van Zaventem (Brussels Airport), Antwerpen, Oostende-Brugge, Kortrijk-Wevelgem zowel voor charter-als lijnvluchten.

Aantal ton vracht (excl. bagage van passagiers) dat wordt op-of afgeladen in de luchthavens van Zaventem (Brussels Airport), Antwerpen, Oostende-Brugge en Kortrijk-Wevelgem.

Totale goederenoverslag langs Vlaamse binnenwaterwegen waar registratie verplicht is, uitgedrukt in ton of TEU, en opgesplitst volgens verpakkingstype.

Naam indicator	Bron	Beschikbaar op vervoerregioniveau
Trafiek binnenvaart volgens verpakkingstype per corridor (in aantal ton en/of TEU in geval van containers)	DVW	0
Lengte Vlaamse binnenvaartnet	DVW	0
Maritieme trafiek	MORA	0
Verdeling van beroepsactieve Vlamingen volgens frequentie van carpoolen	OVG	0
Verdeling van loontrekkenden (in %) volgens frequentie van thuiswerken	Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)	0
Aantal en kenmerken van voertuigen in het taxiwagenpark	Federaal Planbureau	0
Aantal en kenmerken van voertuigen in wagenpark van autocars	Federaal Planbureau	0
Lengte van Vlaamse gewestwegen	AWV	0
Globale toestand van de gewestwegen (uitgedrukt in %)	AWV	0

Definitie

Vervoerde tonnages goederen voor de Vlaamse binnenscheepvaart per corridor (ABC-as, Albertkanaal, Seine-Schelde). Containertrafiek per corridor kan ook in aantal TEU worden bekeken.

Aantal kilometer bevaarbare waterwegen in Vlaanderen opgesplitst volgens CEMT-klasse.

Jaarlijkse evolutie van de haventrafiek (ook wel overslagvolume) volgens verpakkingstype uitgedrukt in kiloton (of x1000 ton) en/of TEU (in geval van containers)

Frequentie van carpooling bij beroepsactieve Vlamingen met een vast werkadres dat niet bij hen thuis is.

Percentage werkenden dat soms of gewoonlijk thuiswerkt met filtermogelijkheid op geslacht. Deze cijfers zijn afkomstig van Statbel (EAK) waar de focus vaak ligt op "loontrekkenden", hiermee bedoelen zij werkenden excl. zelfstandigen.

Aantal taxi's, opgesplitst naar gewest (BHG/VG/WG/onbekend), type voertuig (gewone personen auto/ personenauto voor dubbel gebruik/ minibussen / speciale personenauto), brandstof (Benzine/ plug-in hybride met benzinemotor/ Diesel / plug-in hybride met dieselmotor/ LPG / Elektriciteit /Aardgas / Andere) en leeftijdsklasse (t.e.m. 2 jaar / 3 t.e.m. 5 jaar / 6 t.e.m. 10 jaar / 11 jaar en ouder)

Park van autobussen en-cars, opgesplitst naar type eigenaar (natuurlijke persoon/rechtspersoon), gewest (BHG/VG/WG/onbekend), brandstof (Benzine/ Diesel / LPG / Elektriciteit /Aardgas / Andere) en leeftijdsklasse (t.e.m. 2 jaar / 3 t.e.m. 5 jaar / 6 t.e.m. 10 jaar / 11 jaar en ouder)

Overzicht van het Vlaams wegennet beheerd door het Agentschap Wegen en Verkeer volgens type wegennet.

Globale functionele kwaliteitsbeoordeling van de gewestwegen in Vlaanderen gelijktijdig voor de parameters veiligheid en structuur. Op de oneven jaren worden de provincies Antwerpen, Vlaams-Brabant en Limburg volledig opgemeten, en op de even jaren de provincies Oost- en West-Vlaanderen. Voor deze indicator is dus geen algemeen Vlaams cijfer beschikbaar.

Naam indicator	Bron	Beschikbaar op vervoerregioniveau
Bevolkingsgroei en -structuur	Provincies In Cijfers	1
Aantal BTW-plichtige ondernemingen	Provincies In Cijfers	1
Werkzaamheidsgraad: verhouding werkenden t.o.v. het totaal aantal personen tussen 20 en 64 jaar.	Provincies In Cijfers	1
Aantal strafrechtelijke verkeersinbreuken gerelateerd aan snelheid, alcohol, drugs en GSM-gebruik geregistreerd door Federale Politie	FEDPOL	0
Aantal en kenmerken van voertuigen in het wagenpark De Lijn (excl. exploitanten)	dataroom	0
Dynamische lijst aantal gevaarlijke punten langs gewestwegen	DMOW - afdeling beleid (team verkeersveiligheid), AWV	1
Globale toestand van de snelwegen (uitgedrukt in %)	AWV	0

Definitie

Aantal inwoners Vlaanderen

Aantal BTW-plichtige ondernemingen

Aantal werkenden in verhouding tot het totaal aantal personen in de leeftijdsgroep 20-64 jarigen.

Aantal strafrechtelijke verkeersinbreuken gerelateerd aan snelheid, alcohol, drugs en gsm-gebruik geregistreerd door de Federale Politie in Vlaanderen. Deze cijfers zijn m.a.w. exclusief GAS-boetes en exclusief vaststellingen van de wegeninspectie. De sterke toename in het aantal inbreuken tegen rijden onder invloed van drugs tussen 2019 en 2020 kan verband houden met de vereenvoudiging van de opsporing (eerder speekselanalyses dan bloedafnames) en met het meer systematisch opleggen van speekseltesten bij een ongeval door de parketten. Fluctuaties in het aantal vastgestelde inbreuken is mede afhankelijk het aantal uitgevoerde controles. Over dit laatste hebben we geen cijfers.

Overzicht van aantal en type trams, trambussen en bussen in wagenpark De Lijn. Deze cijfers zijn exclusief bussen van exploitanten.

Dynamische gevaarlijke puntenlijst van 2021 met aantal gevaarlijke punten (kruispunten/wegsegmenten) langs gewestwegen in Vlaanderen berekend op basis van ongevallendata 2017-2019.

Globale functionele kwaliteitsbeoordeling van de autosnelwegen in Vlaanderen op basis van de parameters stroefheid, spoorvorming en scheurvorming en de gecombineerde vlakheidsindex.

Naam indicator	Bron	Beschikbaar op vervoerregioniveau
Aantal en capaciteit carpoolparkings	AWV	1
Aantal kunstwerken (met A-inspecties van EBS) volgens type en staat (in absolute aantallen en procentueel t.o.v. totaal)	iAsset	0
Verdeling van gezinnen volgens aantal fietsen, elektrische fietsen of personenwagens in bezit	OVG	0
Modal split personenvervoer volgens afstand	OVG	0
Algemene tevredenheid De Lijn	De Lijn - DMOW	0
Personenvervoer over water (diensten)	MDK	0
Personenvervoer over water (tellingen)	MDK	0

Definitie

Overzicht van het aantal carpoolparkings en hun parkeercapaciteit langs A-en N-wegen in Vlaanderen . Er wordt een onderscheid gemaakt tussen: autoparkeerplaatsen (excl. parkeerplaatsen mindervaliden en excl. parkeerplaatsen elektrische wagens): parkeerplaatsen voor mindervaliden: parkeerplaatsen voor elektrische wagens: parkeerplaatsen voor fietsers: parkeerplaatsen voor moto's: parkeerplaatsen voor vrachtwagens.

Overzicht (in aantal en procentueel t.o.v. totaal) van de staat en het aantal kunstwerken volgens type (brug, tunnel, keermuur), binnen het beleidsdomein MOW zoals opgenomen in iASSET, waarvoor A-inspecties met advies door EBS vereist zijn. A-inspecties met advies EBS voor kunstwerken binnen het beleidsdomein MOW zijn vereist voor bruggen /tunnels met een totale overspanning van meer dan 5 meter en voor keermuren met een te keren hoogte van meer dan 6 meter. Inspecties voor andere kunstwerken binnen het beleidsdomein MOW vallen onder de verantwoordelijkheid van respectievelijk entiteiten.

Deze indicator geeft procentueel weer over hoeveel fietsen (inclusief elektrische) of over hoeveel personenwagens Vlaamse gezinnen beschikken.

Procentueel aandeel van verschillende hoofdvervoerswijzen in verplaatsingspatroon volgens aantal verplaatsingen per dag (gavpppd) of volgens aantal kilometer (gaakpppd) ingedeeld volgens afstand van de verplaatsing. Zo kan de modale split bekeken worden voor bijv. verplaatsingen korter dan 5 km. In 2014 vond geen OVG veldwerk plaats, vandaar de sprong van 2013 naar 2015. Dit weerspiegelt dus geen fout in de cijferreeks, maar wel de overgangperiode tussen OVG 4 en OVG 5.

Evolutie van het aandeel reizigers dat voor algemene tevredenheid over De Lijn een score geven van 7, 8, 9 of 10 op 10 (top 4) op een schaal van 0 t.e.m. 10.

Naam indicator	Bron	Beschikbaar op vervoerregioniveau
Staat van fietspaden langs gewestwegen (steekproefgewijze inspectie door AWV, gemeten in km en uitgedrukt in %)	AWV	0
Modal split woon-werk/-school	Gemeente-en stadsmonitor	1
Verdeling van inwoners (%) volgens gebruiksfrequentie vervoermiddelen voor woon-werk/-school.	Gemeente-en stadsmonitor	1
Verdeling van inwoners (in %) volgens frequentie van gebruik actieve modi voor korte afstanden.	Gemeente-en stadsmonitor	0
Verdeling van inwoners (in %) volgens tevredenheid over staat van wegen, voet- en fietspaden	Gemeente-en stadsmonitor	0
Percentage inwoners dat vindt dat er voldoende fietspaden/fietstenstallingen zijn	Gemeente-en stadsmonitor	0

Definitie

Overzicht van het fietscomfort van de fietspaden langs Vlaamse gewestwegen (ongeacht ligging BFF of niet-BFF). Het Vlaams cijfer voor 2015 is exclusief provincies Oost-en West-Vlaanderen omdat nog geen meting plaatsvonden in deze twee provincies. Vlaams totaalcijfer vanaf 2017 wel o.b.v. alle 5 provincies.

Modale verdeling naar dominant vervoermiddel (=hoofdvervoerswijze) voor verplaatsingen tussen woonplaats en school/werk, in %. Onder dominant vervoersmiddel verstaan we de modus waarmee meestal het grootste deel van de afstand naar werk, school of opleiding wordt afgelegd. Vraagstelling: Met welk vervoermiddel leg je meestal het grootste deel van de afstand naar je werk, school of opleiding af?

Modale verdeling van de verplaatsingen tussen woonplaats en werk, school of opleiding per vervoersmiddel. Respondenten konden meerdere vervoersmiddelen aanduiden op de vraag: "Welke verschillende vervoersmiddelen gebruik je meestal om de rit van thuis naar je werk, school of opleiding af te leggen?". Voor elke respondent is dus gekend of hij/zij al dan niet gebruikt maakt van een bepaald vervoermiddel. Selecteer een analysefactor en een Vervoermiddel om in de balk grafiek onderaan de verdeling tussen gebruik en niet gebruik te zien in de desbetreffende categorie, bijv. gebruik elektrische fiets volgens nationaliteit: Belg vs. Niet-Belg.

Aandeel (%) inwoners dat het voorbije jaar voor korte afstanden vaak de fiets genomen heeft of zich te voet heeft verplaatst. Er werd in de vraagstelling geen toelichting gegeven voor "korte afstanden". Inzoomen op fiets of te voet (als aparte items) kan door gebruik te maken van de filter rechts op de pagina. Vraagstelling: Hoe vaak heb je de voorbije 12 maanden de fiets genomen voor korte afstanden? / Hoe vaak heb je de voorbije 12 maanden je te voet verplaatst voor korte afstanden?

Aandeel (%) van inwoners dat tevreden is over de staat van de fietspaden, voetpaden en wegen (bevraagd als aparte items) in de gemeente/stad. Gebruik de filter om een item te selecteren. Vraagstelling: Ben je het met onderstaande uitspraken over jouw gemeente eens? - De fietspaden zijn in goede staat in mijn gemeente/ De voetpaden zijn in goede staat in mijn gemeente/ De straten en pleinen zijn in goede staat in mijn gemeente

Aandeel (%) van inwoners dat vindt dat er voldoende fietsenstallingen en fietspaden (bevraagd als aparte items) zijn in de gemeente/buurt. Gebruik de filter om een item te selecteren. Vraagstelling: ben je het met onderstaande uitspraken over jouw gemeente eens? Er zijn voldoende fietspaden in mijn gemeente/ Er zijn voldoende fietsenstallingen in mijn gemeente

Naam indicator	Bron	Beschikbaar op vervoerregioniveau
Toegankelijkheid bus/tram-haltes (in aantallen en procentueel t.o.v. totaal)	De Lijn	1
Percentage inwoners dat het veilig vindt om te fietsen in de gemeente/ Percentage inwoners dat het veilig vindt voor kinderen om zich alleen naar school te verplaatsen	Gemeente-en stadsmonitor	0
Percentage inwoners dat vindt dat er voldoende parkeerplaatsen zijn	Gemeente-en stadsmonitor	0
Percentage inwoners dat vindt dat er voldoende aanbod OV is	Gemeente-en stadsmonitor	0
Aantal inschrijvingen speed pedelecs	Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)	0
Walstroom binnenvaart	Mosshine El Kahloun	0
Aantal binnengekomen zeeschepen zeehavens	MORA	0
Niet gereden geplande ritten De Lijn	De Lijn	0

Definitie

Aantal toegankelijke haltes naar type beperking (3 types worden onderscheiden motorische beperking, motorische beperking mits assistentie en visuele beperking). Om het percentage toegankelijke haltes te berekenen is enkel het totaal aantal haltes exclusief belbushaltes relevant. Bij de belbus is het voertuig zelf immers steeds uitgerust voor passagiers met een beperking. Haltes die dus exclusief worden aangereden door de belbus worden hier daarom niet meegegeven in het totaal aantal haltes.

Aandeel (%) van inwoners dat het voor kinderen veilig vindt om zich alleen te verplaatsen naar school en aandeel (%) van inwoners dat het veilig vindt om te fietsen in de gemeente/ buurt. Deze twee items werden apart bevroegd, maak een selectie in de filtervelden om "veilig fietsen in de gemeente" of "veilig naar school" te bekijken.

Aandeel (%) van inwoners dat vindt dat er voldoende parkeerplaatsen zijn voor bewoners in de buurt/gemeente. Vraagstelling: Ben je het met onderstaande uitspraken over jouw buurt eens? Er zijn voldoende parkeerplaatsen voor bewoners in mijn buurt.

Aandeel (%) van inwoners dat vindt dat er voldoende openbaar vervoer is in de buurt. Vraagstelling: Ben je het met onderstaande uitspraken over jouw buurt eens? Er rijdt voldoende openbaar vervoer (bus, tram, metro, trein, ...) in mijn buurt.

Aantal inschrijvingen van speed pedelecs.

Aantal walstroomvoorzieningen in Vlaanderen

Aantal zeeschepen dat in de Vlaamse havens is aangekomen (Antwerpen, North Sea Port (Gent), Zeebrugge, Oostende).

Aandeel niet uitgevoerde geplande ritten (exclusief staking) t.o.v. het totaal aantal geplande ritten.

Naam indicator	Bron	Beschikbaar op vervoerregioniveau
Aantal en kenmerken van voertuigen binnen het wagenpark van deelwagens	autodelen.net	0
Aantal passagiers zeehavens	MORA	0
Ladingen en lossingen binnenvaart (uitgedrukt in aantal ton)	DVW	0
Samenstelling nieuwe vloot personenwagens	VMM	0
Aantal en type kruisingen op Vlaamse fietssnelwegen	Geoloket Fiets	1
Percentage fietspaden langs gewestwegen conform vademecum fietsvoorzieningen (o.b.v. GIS-data AWV per hectometer fietspad (herleid naar km))	AWV	0
Grootte van het totale personenwagenpark	VMM	0
Aantal en capaciteit truckparkings langs snelwegen	AWV	0

Definitie

Aantal deelwagens beschikbaar per gewest. Voor het Vlaams gewest evolutie elektrische wagen vs. niet-elektrische wagens beschikbaar vanaf 2020 (in 2019 enkel totaal aantal deelwagens gekend zonder dat we de verhouding elektrisch vs. niet-elektrisch kennen).

Aantal ontscheepte en ingescheepte passagiers per Vlaamse haven

Overzicht van de ladingen en lossingen van binnenvaartschepen op Vlaamse binnenvaartwegen uitgedrukt in ton en voor het verpakkingstype containers ook in TEU.

Samenstelling van de nieuwe vloot van personenwagens volgens aandrijvingstype. Niet plug-in hybriden zijn ondergebracht bij respectievelijk benzine en diesel. Het gaat hier om alle nieuwe personenwagens ingeschreven in een bepaald jaar, ook deze die in datzelfde jaar terug uitgeschreven werden. De nieuwe inschrijvingen van tweedehandsvoertuigen worden niet opgenomen in deze indicator.

Aantal en type kruisingen die liggen op de Vlaamse fietssnelwegen met uitzondering van (1) kruisingen in de provincie Antwerpen, (2) kruisingen langs gewestwegen (van AWW), en (3) kruisingen langs onbefietsbare stukken fietssnelweg.

Overzicht van het aantal geanalyseerde kilometers fietspaden in Vlaanderen dat in overeenstemming is met de richtlijnen van het Vademecum Fietsvoorzieningen. (Ongeacht of deze fietspaden gelegen zijn op het BFF (Bovenlokaal Functioneel Fietsroutenetwerk) of het niet-BFF ("lokale netwerk"). Op basis van inrichtingsparameters (zoals snelheidsregime aanpalende, weg, breedte fietspaden, breedte tussenstroken, etc.) krijgt elke hectometer fietspad een globale score waaraan vervolgens een kwaliteitsklasse wordt toegekend. De klassen "zeer goed" en "goed" worden beschouwd als conform: de klassen "voldoende", "slecht" en "zeer slecht" als niet-conform.

Samenstelling van het Vlaamse personenwagenpark volgens aandrijvingstype. Niet plug-in benzine-en dieselhybriden zijn ondergebracht bij resp. benzine en diesel. Het totale aantal voertuigen wordt jaarlijks bepaald op 31 december.

Overzicht van het aantal truckparkings langs Vlaamse snelwegen en de parkeercapaciteit van deze truckparkings.

Naam indicator	Bron	Beschikbaar op vervoerregioniveau
Aantal afgelegde voertuigkilometers De Lijn opgesplitst volgens bus of tram	De Lijn	0
Aantal verkeersongevallen De Lijn	De Lijn	0
Emissie van broeikasgassen (in kiloton CO2-eq)	MIRA	0
Emissie van NOx (in kiloton)	MIRA	0
CO2-emissie nieuwe personenwagens (g/km)	MIRA	0
Fietsbewegingen geteld door fietstelpalen van AWV (gewestwegen)	opendata.vlaanderen	0
Modal split personenvervoer volgens motief	OVG	0

Definitie

Aantal gereden kilometers door de bussen en trams van De Lijn (inclusief exploitanten geregeldvervoer en leerlingenvervoer)

Aantal verkeersongevallen waarbij De Lijn betrokken is of mogelijk betrokken zou kunnen zijn opgesplitst volgens weg- en spoorverkeer.

Broeikasgasemissie door transport per modus in Vlaanderen uitgedrukt in kiloton CO₂-equivalenten. De transportsector is medeverantwoordelijk voor de uitstoot van de broeikasgassen CO₂ (koolstofdioxide), CH₄ (methaan), N₂O (lachgas), HFK's (fluorkoolwaterstoffen) en PFK's (perfluorkoolwaterstoffen). Deze broeikasgassen dragen in verschillende mate bij aan de klimaatverandering. Om hun opwarmend effect te kunnen vergelijken, worden emissies uitgedrukt in CO₂-equivalenten (CO₂-eq).

Emissie van stikstofoxiden (NO_x) uitgedrukt in kiloton (=1000 ton) door transport per modus in Vlaanderen. Stikstofgas (N₂) is een kleur- en reukloos gas dat op zichzelf niet schadelijk is voor mens of milieu. Maar als we over stikstof spreken, bedoelen we stikstof in combinatie met zuurstof of waterstof. Stikstofoxiden (NO_x) kunnen irritaties aan de luchtwegen veroorzaken.

Gemiddelde CO₂-uitstoot van nieuwe personenwagens in Vlaanderen uitgedrukt in g/km.

Deze pagina geeft inzicht in de fietstelpalen van AWW. De lijngrafiek geeft de evolutie weer van het gemiddeld aantal fietsbewegingen dat op een gemiddelde dag in een gegeven maand wordt geregistreerd. De standaardselectie bevat enkel de evolutie van de originele 24 telpalen van AWW. Er komen echter soms nieuwe palen bij. Indien deze fietstelpalen langs uitzonderlijke drukke (of kalme) locaties liggen, dan beïnvloedt dit de evolutie.

Procentueel aandeel van verschillende hoofdvervoerswijzen in verplaatsingspatroon volgens aantal verplaatsingen per dag (gavpppd) of volgens aantal kilometer (gaakpppd) ingedeeld volgens motief. Zo kan de modal split bekeken worden, bijv. voor woon-werk, woon-school of voor beide motieven samen. In 2014 vond geen OVG veldwerk plaats, vandaar de sprong van 2013 naar 2015. Dit weerspiegelt dus geen fout in de cijferreeks, maar wel de overgangperiode tussen OVG 4 en OVG 5.

Naam indicator	Bron	Beschikbaar op vervoerregioniveau
Modal split personenvervoer volgens netto-inkomen	OVG	0
Modal split volgens type gemeente van woonplaats	OVG	0
VervoerMiddelenBezit-Index van gezinnen	OVG	0
Aantal publieke-en semi-publieke laadpunten voor elektrische wagens	Eco-Movement	1
Verdeling van inwoners volgens gebruiksfrequentie mobiliteitsdiensten via deelplatformen	IMEC	0
Percentage inwoners blootgesteld aan wegverkeergeluid ter hoogte van de gevel	MIRA	0
Aantal verkochte losse ritten De Lijn	De Lijn	0

Definitie

Procentueel aandeel van verschillende hoofdvervoerswijzen in verplaatsingspatroon volgens aantal verplaatsingen per dag (gavpppd) of volgens aantal kilometer (gaakpppd) opgesplitst volgens inkomenscategorie. De laagste inkomenscategorieën zijn verschillend vanaf 2015. In 2014 vond geen veldwerk plaats, vandaar de sprong van 2013 naar 2015. Dit weerspiegelt dus geen fout in de cijferreeks, maar wel de overgangperiode tussen OVG 4 en OVG 5.

Procentueel aandeel van verschillende hoofdvervoerswijzen in verplaatsingspatroon volgens aantal verplaatsingen per dag (gavpppd) of volgens aantal kilometer (gaakpppd) opgesplitst volgens type gemeente van woonplaats (ingedeeld volgens RSV). Zo kan de modal split bekeken worden van personen die wonen in bepaalde gebiedstypes. In 2014 vond geen OVG veldwerk plaats, vandaar de sprong van 2013 naar 2015. Dit weerspiegelt dus geen fout in de cijferreeks, maar wel de overgangperiode tussen OVG 4 en OVG 5.

Indeling van gezinnen volgens mobiliteitsgehalte, VMB-Index, met mogelijkheid te filteren volgens netto-maandelijks gezinsinkomen. De VervoerMiddelenBezit-index meet het 'mobiliteitsgehalte' van een gezin: hoe meer vervoermiddelen een gezin bezit, hoe mobieler een gezin. Een gezin zonder vervoermiddelen scoort het laagst, gevolgd door gezinnen met enkel een fiets enzovoort. Maar een gezin met één wagen scoort hoger dan een gezin met enkel fietsen omdat een auto hoger in de kolom staat.

Aantal publieke en semi-publieke laadpunten voor elektrische wagens opgesplitst per vervoerregio.

Percentage Vlamingen dat het afgelopen jaar gebruik heeft gemaakt van mobiliteitsdiensten via platformen van autodelen volgens type dienstverlening. De volgende diensten worden onderscheiden: "Delen van rit met een particulier (bv. Uber)": "Een auto huren bij een particulier": "Een auto delen via een deelbedrijf (bv. Cambio)": "Een fiets of step delen van een deelbedrijf".

Percentage van de bevolking in Vlaanderen blootgesteld aan geluidsdruk(niveaus) ter hoogte van de gevel van woningen. Er wordt een onderscheid gemaakt volgens blootstelling overdag (excl. avond en nacht) ($L_{Aeq}>65dB(A)$) versus blootstelling gedurende de hele dag (incl. avond en nacht) ($L_{den}>65dB(A)$).

Aantal verkochte ritten bij De Lijn opgesplitst volgens TypeRit: Biljetten, Biljetten CEMV (contactloos betaald aan cEMV-terminal), Mobiele biljetten, Kaarten, Mobiele kaarten, Dagpas. (CEMV staat voor contactloos Europay, Mastercard, Visa)

Naam indicator	Bron	Beschikbaar op vervoerregioniveau
Aantal abonnementen De Lijn	Provincies In Cijfers	1
Algemene stiptheid reizigerstreinen (BE)	Infrabel	0
Afgeschatte reizigerstreinen (BE)	Infrabel	0
Aantal geregistreerde klanten bij deelwagenbedrijven	autodelen.net	0
Gemiddelde woon-werkafstand (in km)	OVG	0
Gemiddelde woon-werkverplaatsingstijd (in min)	OVG	0
Percentage inwoners dat hinder ondervindt van sluisverkeer / onaangepaste snelheid	Gemeente-en stadsmonitor	0
Voldoende aanbod autoluwe zones	Gemeente-en stadsmonitor	0

Definitie

Aantal abonnementen in omloop bij vervoersmaatschappij De Lijn opgesplitst volgens Buzzy Pass, Omnipass 25-64 (vanaf 2006), omnipass 65+ (vanaf 2015).

Officiële stiptheid van binnenlandse reizigerstreinen. Het stiptheidspercentage geeft het percentage weer van alle binnenlandse treinen die aangekomen zijn op hun eindbestemmingsstation met een vertraging van maximaal 5 minuten en 59 seconden. Voor de treinen die door de Brusselse Noord-Zuid verbinding rijden, geldt als metingspunt de aankomst in het eerste station van de verbinding dat zij op hun reisweg aandoen. Als onafhankelijk infrastructuurbeheerder en beheerder van het treinverkeer zorgt Infrabel voor een correcte toewijzing van de oorzaken van vertragingen. Hiervoor bestaan grosso modo drie hoofdcategorieën: Infrabel, een spoorwegonderneming of derden. Indien een partij het niet eens is met de toegewezen verantwoordelijkheid, wordt de daartoe opgerichte, neutrale bemiddelingsdienst van Infrabel ingeschakeld.

Aantal en percentage binnenlandse treinen (t.o.v. totaal aantal treinen) dat wordt afgeschaft over het geheel van zijn reisweg of een deel daarvan.

Aantal geregistreerde klanten van autodeelsystemen volgens type autodeelsysteem: Free-floating (na gebruik kan de deelwagen op een andere plaats dan het vertrekpunt teruggeplaatst worden): Roundtrip (na gebruik wordt de deelwagen op dezelfde locatie of in dezelfde zone teruggeplaatst): Particulier kostendelend (private wagens die door verschillende huishoudens worden gedeeld)

Gemiddelde afgelegde afstand (in km) tussen thuisadres-werkadres van beroepsactieve Vlamingen. In 2014 vond geen OVG-veldwerk plaats, vandaar de sprong van 2013 naar 2015. Dit weerspiegelt dus geen fout in de data, maar wel de overgangperiode van OVG 4 naar OVG 5.

Gemiddelde woon-werkverplaatsingstijd (in min) van beroepsactieve Vlamingen. In 2014 vond geen OVG-veldwerk plaats, vandaar de sprong van 2013 naar 2015. Dit weerspiegelt dus geen fout in de data, maar wel de overgangperiode van OVG 4 naar OVG 5.

Aandeel (%) van inwoners dat de afgelopen maand hinder heeft ondervonden van onaangepaste snelheid van het verkeer of van sluipverkeer. Dit werd bevraagd als aparte items. Selecteer het item (sluipverkeer of te snel rijden) dat je wil zien in het filterveld 'item'.

Percentage inwoners dat tevreden is met het aanbod aan autoluwe en autovrije zones in de gemeente of stad.

Naam indicator	Bron	Beschikbaar op vervoerregioniveau
Voldoende aanbod deelsystemen	Gemeente-en stadsmonitor	0
Voldoende aanbod publieke laadpalen	Gemeente-en stadsmonitor	0
Verdeling van inwoners (%) volgens gebruiksfrequentie vervoermiddelen voor vrije tijd.	Gemeente-en stadsmonitor	1
Verdeling van inwoners (%) volgens pendeltijd bij woonwerk/-school verplaatsingen	Gemeente-en stadsmonitor	1
Verdeling van inwoners (%) volgens pendelafstand bij woonwerk/-school verplaatsingen	Gemeente-en stadsmonitor	1
Stiptheid reizigerstreinen in grote stations	Infrabel	1
Stiptheid goederentreinen (BE)	Infrabel	0

Definitie

Percentage inwoners dat tevreden is met het aanbod aan deelsystemen (auto/fiets,...) in de gemeente of stad.

Percentage inwoners dat tevreden is met het aanbod aan publieke laadpalen in de gemeente of stad. Door afronding is de som niet altijd gelijk aan 100%.

Percentage inwoners (18+) dat gebruik maakt van de volgende vervoermiddelen in zijn/haar vrije tijd:
Autobestuurder: autopassagier: elektrische fiets: fiets: fiets algemeen (elektrisch of niet-elektrisch): te voet:
bus/tram: trein. Onder vrije tijd verstaan we de tijd los van werk, school, huishoudelijke taken, zorg voor kinderen en/of ouderen en nachtrust.

Tijdsduur van de verplaatsing tussen woonplaats en werk, school of opleiding ingedeeld volgens categorieën: 15 min of minder: tussen 15 en 30 min: tussen 30 min en 1 uur: meer dan 1 uur.

Afstand van de verplaatsing tussen woonplaats en werk, school of opleiding ingedeeld volgens categorieën: 5 km of minder: tussen 5 en 10 km: tussen 10 en 25 km: tussen 25 en 50km: meer dan 50 km.

Percentage van alle binnenlandse reizigerstreinen die met een vertraging van maximaal 5 minuten en 59 seconden aangekomen zijn in het station (enkel voor stations die ten minste zes technische meetpunten verwijderd zijn van een ander vertrekstation). De cijfers die getoond worden per gebied zijn dus NIET gebaseerd op metingen in alle stations van België en verschillen daarom van de algemene indicator stiptheid reizigerstreinen (BE).

Stiptheid van alle goederentreinen op het Infrabel netwerk bij aankomst op eindbestemming, gemeten op 30 minuten en gemeten op 60 minuten vertraging.

