

Mobiliteitsplan vervoerregio  
Aalst

# Actieplan

Versie: mei 2023



**Vlaanderen**  
is mobiliteit &  
openbare werken

# atelier \ demitro2

atelier\ demitro2 is een samenwerking tussen Deloitte, MNT, Traject en O2 voor de vervoerregio's Aalst, Brugge, Oostende, Roeselare, Vlaamse Ardennen, Waasland en Westhoek. Tractebel is in onderaanneming van MNT.

**Deloitte.**

**MNT**  
MOBILITEIT IN ZICHT

 **TRAJECT**

**TRACTEBEL**  
ENGIE

**O2**

## LEESWIJZER

Het regionaal mobiliteitsplan bestaat uit drie documenten die samen gelezen dienen te worden: de visienota, de netwerkkaarten en de actietabel. In de visienota is de algemene visie van de vervoerregio Aalst uitgewerkt. De visienota bevat de visie van de vervoerregio op verschillende mobiliteitsaspecten. In de netwerkkaarten concretiseren we de wensbeelden van de netwerken auto en vracht. Op basis van de visie en de netwerkkaarten wordt de actietabel uiteindelijk vormgegeven. De actietabel bestaat uit concrete acties die de gewenste mobiliteitsontwikkeling van de vervoerregio omschrijven. Deze nota beschrijft het tot stand komen van de actietabel en geeft extra duiding bij bepaalde beleidskeuzes, alsook houdt ze rekening met enkele tekstuele opmerkingen en aanbevelingen op basis van de ontwerp-MER.

Na de inleiding over het proces van het regionaal mobiliteitsplan in het eerste hoofdstuk wordt vervolgens in hoofdstuk 2 het regionaal mobiliteitsplan zelf toegelicht. Het derde en vierde hoofdstuk geven inzicht in de opvolging van het regionaal mobiliteitsplan als geheel en de actietabel specifiek. Hoofdstuk 5 legt uit hoe de actietabel is opgebouwd en hoofdstuk 6 bevat tot slot de actietabel van het regionaal mobiliteitsplan.

# INHOUD

Leeswijzer .....	3
Inhoud	4
<b>1</b> <b>Proces</b> .....	<b>5</b>
1.1    Fase 1: Oriëntatienota .....	5
1.2    Fase 2: Visienota .....	5
1.3    Fase 3: Actietabel .....	5
1.4    Gemeenteraden/Provincieraad .....	5
<b>2</b> <b>Regionaal mobiliteitsplan</b> .....	<b>7</b>
2.1    Doelstellingen .....	7
2.2    Mobiliteitsthema's .....	7
<b>3</b> <b>Monitoring en evaluatie</b> .....	<b>18</b>
<b>4</b> <b>Voortgangsrapportage</b> .....	<b>18</b>
<b>5</b> <b>Opbouw van de actietabel</b> .....	<b>20</b>
Actienummer .....	20
Relevante thema's .....	20
Actie .....	20
Deelacties .....	20

Doelstellingen .....	21
Initiatiefnemer .....	21
Product .....	21
Tijdshorizon .....	21
Budget .....	22
<b>6</b> <b>Actietabel regionaal mobiliteitsplan</b> .....	<b>23</b>
Bijlage 1: Lijst 159 Hoppinpunten.....	24
Bijlage 2: Prioriteitenlijst Hoppinpunten (methodiek BVVRR 09/12/2021) .....	27
Bijlage 3: Kritische prestatie indicatoren.....	41

# 1 PROCES

Het actieplan is **de derde fase** in de opmaak van het regionaal mobiliteitsplan. In deze fase grijpen we terug naar de output uit de voorgaande fasen.

De opmaak van het regionaal mobiliteitsplan gebeurde in een iteratief proces, waarbij uitgebreid ruimte werd gelaten voor feedback van stakeholders, burgers en de verschillende betrokken beleidsniveaus. Er werden stakeholdersessies georganiseerd en er werd een burgerbevraging georganiseerd. In kader van de participatie kregen ook gemeenteraadsleden de kans zich te informeren in een aparte sessie. Dit **participatief proces** heeft als doel dat het regionaal mobiliteitsplan uiteindelijk breed gedragen is.

## 1.1 Fase 1: Oriëntatienota

In de eerste fase bestaat uit een inventaris en een synthese van de planningscontext. Er is finaal een bundeling gemaakt van de ervaren of te verwachten mobiliteitsproblemen en -kansen in de vorm van een SWOT-analyse. Deze analyse vormt eveneens de input voor de actietabel (fase 3).

## 1.2 Fase 2: Visienota

De tweede fase geeft vorm aan de **regiospecifieke visie rond mobiliteit**. Op basis van de doelen die op verschillende beleidsniveaus gesteld worden, leggen we in de visienota acht ambities vast die vervolgens vertaald worden naar de doelstellingen van het regionaal

mobiliteitsplan: anders, veilig, groen, vlot, leefbaar, nabij, sociaal en slim.

Vervolgens verkennen we mogelijke oplossingsrichtingen in de verschillende mobiliteitsthema's, om zo te komen tot een integrale mobiliteitsvisie. Deze visie-elementen zijn voor de modi auto en vracht vertaald naar de netwerkkaarten en vormen eveneens een leidraad bij het opstellen van de actietabel (fase 3).

## 1.3 Fase 3: Actietabel

In de derde fase is de actietabel de concrete **vertaling van de visie naar projecten** en initiatieven om de besproken doelstellingen te halen. Hierin wordt zowel de input vanuit de oriëntatienota als de visienota verzameld en aangevuld met de specifieke input van de betrokken actoren. Op deze manier bekomen we een uitgebreide en gedetailleerde actietabel.

## 1.4 Gemeenteraden/Provincieraad

Het decreet Basisbereikbaarheid stelt in art. 18, § 3/1. De vervoerregioraad stelt het ontwerp van het regionaal mobiliteitsplan vast en duidt de door de gemeenten te nemen beslissingen aan.

[...] De Vlaamse Regering keurt het regionaal mobiliteitsplan goed.

Art. 20 geeft mee: Bij de vaststelling van het regionaal mobiliteitsplan melden de provincies en de gemeenten aan de vervoerregio, binnen de door haar bepaalde termijn, alle potentiële strijdigheden van de bepalingen van de bestaande provinciale en gemeentelijke ruimtelijke

beleidsplannen en lokale mobiliteitsplannen met het regionaal mobiliteitsplan.

De provincie in kwestie brengt binnen de termijn, die de Vlaamse Regering bepaalt, de wijzigingen aan in het provinciaal ruimtelijk beleidsplan die noodzakelijk zijn om de onderlinge afstemming van de bepalingen, vermeld in het eerste lid, te verzekeren en brengt de vervoerregioraad daarvan op de hoogte.

De gemeente in kwestie brengt binnen de termijn, die de Vlaamse Regering bepaalt, de wijzigingen aan in het lokaal mobiliteitsplan en in het gemeentelijk ruimtelijk beleidsplan die noodzakelijk zijn om de onderlinge afstemming van de bepalingen, vermeld in het eerste lid, te verzekeren en brengt de vervoerregioraad daarvan op de hoogte.

## 2 REGIONAAL MOBILITEITSPLAN

### 2.1 Doelstellingen

Vanuit de vervoerregio Aalst streven we naar een duurzame modal split (meer kansen aan fiets en openbaar vervoer) en verkeersveiligheid. Alle acties die zijn opgenomen in de actietabel dragen dan ook bij aan deze **strategische doelstellingen**. Aangezien dit de belangrijkste strategische doelstellingen zijn, kunnen alle acties in de actietabel beschouwd worden als acties met de hoogste prioriteit. Een verdere onderverdeling van de acties in de tabel volgens prioriteit is dan ook niet opgenomen.

De actietabel is niet alleen bedoeld als insteek naar de partners binnen de vervoerregio, maar vormt tevens de basis voor de voorstellen aan de bevoegde Vlaamse minister om de prioriteiten en ambities van de regio aan te geven. Bij opmaak van het Geïntegreerd InvesteringsProgramma (GIP) op Vlaams niveau kunnen de prioriteiten van verschillende Vlaamse entiteiten binnen de regio gemakkelijk herkend worden.

### 2.2 Mobiliteitsthema's

Op basis van de visie-elementen uit de visienota werden de acties per thema opgebouwd.

#### 2.2.1 Veiligheid

Verkeersveiligheid is één van de prioriteiten binnen de mobiliteitssector die de vervoerregio wenst te ondersteunen. Alvorens we actief te werk kunnen gaan dient er eerst een goed beeld te worden

verkregen van de bestaande probleemsituaties. De vervoerregio ziet heil in een betrouwbaar **registratiesysteem** dat zogenaamde gevaarlijke punten kan detecteren, zowel voor gemeente- als gewestwegen. Een dynamische lijst vormt de basis om de prioriteiten vast te stellen.

Over alle netwerken en vervoersmodi heen dient er grote aandacht te gaan naar veilige **schoolomgevingen** en het inrichten van die netwerken conform de verschillende vademecums of inrichtingsprincipes.

In het kader van verkeersveiligheid is het van belang dat de betrokken wegbeheerders nieuwe **wegenisontwerpen** en ingrepen aan bestaande wegenis steeds toetsen aan de relevante vademecums. Hieronder zijn enkele belangrijke kaders opgenomen, deze lijst is echter niet limitatief:

- Vademecum Fietsvoorzieningen (Vlaamse Overheid, 2022)
- Vademecum Vergevingsgezinde wegen (Vlaamse Overheid, 2020)
- Vademecum Toegankelijk Publiek Domein (Vlaamse Overheid, 2010)
- Vademecum Voetgangersvoorzieningen (Vlaamse Overheid, 2003)
- Masterplan Toegankelijkheid (Vlaamse Overheid, 2020)

Daarnaast is het ook belangrijk dat het opnemen van **technologie** die de verkeersveiligheid in individuele voertuigen bevordert, gestimuleerd wordt. We denken hierbij o.a. aan:

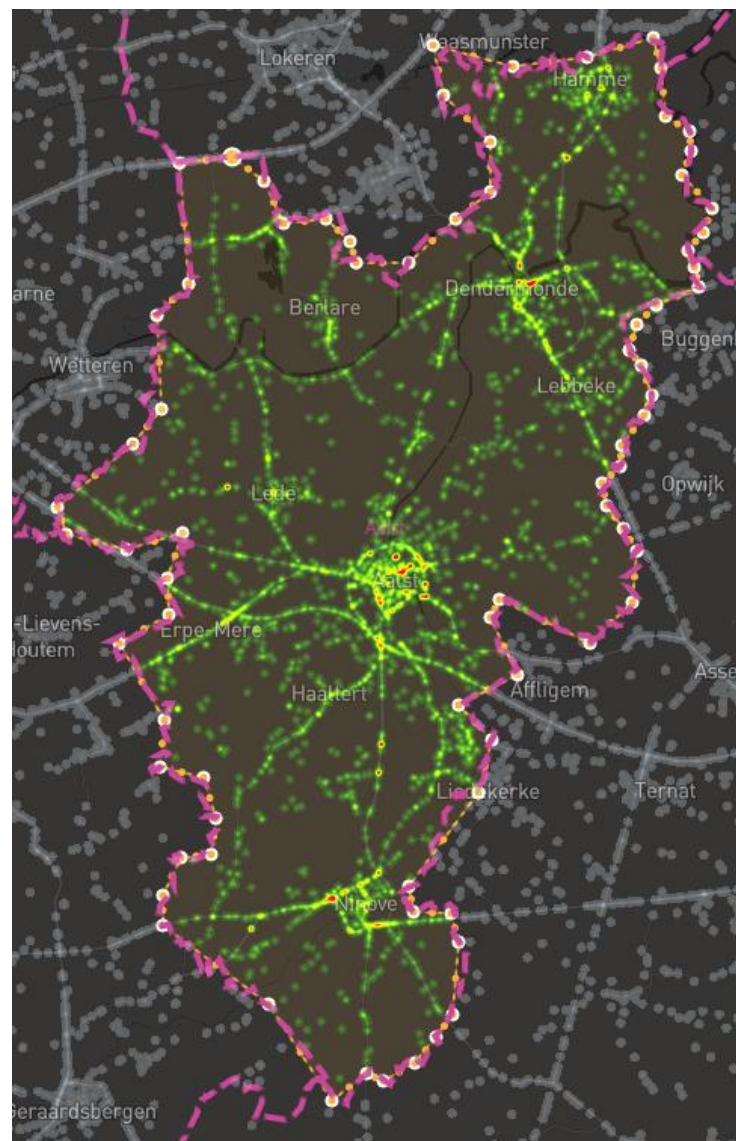
- Automatische waarschuwings- en remsystemen
- Adaptive cruise control
- Alcoholslot

Aangezien de regelgeving rond uitrusting en veiligheidsvoorschriften van wagens een Europese bevoegdheid is, kunnen we als vervoerregio de verdere integratie en uitrol van deze elementen alleen maar aanmoedigen.

Ook **opleidingen en sensibiliseringsacties** zijn van belang om het thema veiligheid bij de inwoners van de vervoerregio aan te kaarten.

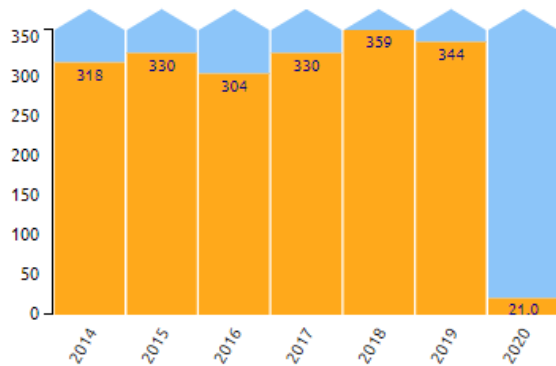
Het verkeersveiligheidsplan dat vijfjaarlijks wordt opgemaakt op Vlaams niveau wordt verder verfijnd op niveau van de vervoerregio met afstemming tussen de verschillende lokale besturen. De vervoerregio kan hierbij een coördinerende rol spelen om de lokale overheden te ondersteunen bij hun verkeersveiligheidsbeleid.

Omdat de vervoerregio wil inzetten op duurzame modi en combimobiliteit, is het aanpakken van fietsongevallen een topprioriteit. (zie verder: 2.2.2. Fiets)



Figuur 1: (Fietsongevallen 2014 -2019. <https://accidentsflanders.innoconnect.net/>)





### 2.2.2 Fiets

Op basis van de netwerkkaart voor de vervoersmodus fiets willen we het **fietsnetwerk in de vervoerregio verder realiseren en vervolledigen**. Het nut van de bestaande procedures tot vaststelling en eventueel wijziging van het Bovenlokaal Functioneel Fietsroutenetwerk (BFF)/Lokaal Functioneel Fietsroutenetwerk (LFF) wordt onderschreven. Het verder realiseren van de fietsnetwerken gebeurt aan de hand van de prioritering zoals vooropgesteld in de Visienota:

- Missing links in de buurt van scholen (op BFF of LFF)
- Onveilige schakels in de buurt van scholen (op BFF of LFF)
- Missing links woon-werkfietsroutes (op BFF of LFF)
- Missing links overige attractiepolen (op BFF of LFF)
- Onveilige schakels woon-werkfietsroutes (op BFF of LFF)

- Onveilige schakels overige attractiepolen (op BFF of LFF)
- Overige fietssnelwegen: dossiers die al een lange looptijd als studiefase achter de rug hebben, dienen eerst gerealiseerd
- Overig BFF
- Overig LFF
- Jaagpaden (binnen de bevoegdheid DVW)

In de actietabel werd een lijst van verdere uitbouw van het fietssnelwegennetwerk op korte termijn en middellange termijn opgenomen. Voor het verder optimaliseren van het bovenlokaal fietsnetwerk op gewestwegen wordt gekeken naar de gewestwegen die AWW op de planning heeft om te herinrichten. Voor BFF op gemeentewegen zien we een belangrijke rol voor de nog in ontwikkeling zijnde Provinciale Fietsbarometer. Deze tool kan in de nabije toekomst gebruikt worden om prioriteiten op het BFF-netwerk te detecteren.

In functie van de modal shift richting actieve weggebruikers, zullen we als vervoerregio speciale aandacht moeten hebben voor de huidige **knelpunten inzake verkeersveiligheid**. Indien er door beperkte aanpassingen van de bestaande infrastructuur geen oplossing kan worden geboden, dan zullen we actief een alternatievenonderzoek moeten voeren om dit knelpunt toch duurzaam op te lossen.

Naargelang de wegencategorisering moet de herinrichting gebeuren aan de hand van de inrichtingsprincipes van de desbetreffende wegencategorie, met aandacht voor maximaal ontharden of het gaan voor

'halfverharding' waar mogelijk en het integreren van voldoende groen naast verharde oppervlakten. Verder dient ook gelet te worden op het type verlichting en het effect ervan op de lokale biodiversiteit. Daarnaast is het voorzien van voldoende en kwalitatieve **fietsparkeerplaatsen** een speerpunt binnen het fietsbeleid.

In opdracht van De Vlaamse Waterweg nv is een studie lopende waarbij de **jaagpaden** langsheen de (Oude) Dender worden verbreed en de veiligheid en het comfort van de fietsers dus toenemen. De studie heeft als doelstelling het grootste deel van de jaagpaden langs de Dender te verbreden naar 3,40m (3m asfalt met veiligheidsstrook van 0,20m). De vraag voor verder onderzoek wordt meegenomen om de breedte van de jaagpaden waar fietssnelwegen ingetekend zijn naar 4,40m te brengen.

Voor de realisatie van dit plan is een ADC-toets nodig in kader van het Dwingend Algemeen Groot Belang (Uitzonderingsprocedure ADC-toets: A: is er een alternatieve oplossing voorhanden?, D: dient deze activiteit een dwingend algemeen groot belang? C: kunnen compenserende maatregelen opgesteld worden?). De onderzoekszone voor de studie loopt vanaf de spoorbrug in Erembodegem tot aan de gewestgrens in Geraardsbergen (met uitzondering van de zone tussen de sluizen van Teralfene en Denderleeuw omdat dit deel uitmaakt van een ander project (=vernieuwen stuwsluiscomplex Denderleeuw en afschaffing stuwsluis Teralfene). Verder zit in de studie ook nog het jaagpad langs de Oude Dender te Dendermonde. De vervoerregio ondersteunt het initiatief van DVW en vraagt aan de betrokken Vlaamse ministers om dit mogelijk te maken.

### 2.2.3 Openbaar vervoer lange termijn

Het staat buiten kijf dat het openbaar vervoer een heel belangrijke rol heeft in het bekomen van de gewenste **modal shift**. Daartoe wenst de vervoerregio de komende jaren verschillende acties op te nemen om het openbaar vervoer een centrale rol te geven in het mobiliteitssysteem. In de visienota worden meerdere suggesties en conclusies opgenomen die werden vertaald naar de actietabel.

Basisbereikbaarheid betekent voor openbaar vervoer ook op de lange termijn nagaan hoe de verbindingen met de grootstedelijke gebieden maar ook tussen de dichtste (klein)stedelijke gebieden vlot kunnen georganiseerd worden, zodat de reistijd concurrentieel wordt aan de wagen. Tegelijk nemen we hier de factor Ruimte mee, omdat de **verknoping van functies, de combimobiliteit en de uitbouw van Hoppinpunten** onlosmakelijk verbonden zijn met duurzame mobiliteit.

Als prioritaire actie op korte termijn wordt het **OV-plan Korte Termijn** in al zijn aspecten uitgerold, zoals goedgekeurd door de vervoerregio. Op deze manier vindt het decreet Basisbereikbaarheid zijn weg naar de regio en zal het dienen als basis voor verdere uitbreiding van het openbaar vervoer. Dit OV-plan KT zal in de toekomst **gemonitord en geëvalueerd** worden zodat eventueel kan bijgestuurd worden om te blijven voldoen aan het vraaggestuurde karakter van het openbaar vervoer.

Het treinnet blijft ook in de toekomst de ruggengraat van het openbaar vervoerssysteem. De regio vraagt **bijkomende investeringen voor het treinnet en wenst daartoe meerdere onderzoeken op te starten**, o.a. vlottere (frequentere of snellere) verbindingen naar

grootstedelijke gebieden Gent, Antwerpen en Brussel vanuit de verschillende stations in de regio.

Een aantal prioriteiten werden al opgenomen in de vooruitzichten die het Beheerscontract 2023-2032 van de NMBS formuleert qua potentieel naar de netcapaciteit en vraag naar spoorvervoer:<sup>1</sup>

- Snellere IC-verbinding tussen Aalst en Gent door het inleggen van een nieuwe S-verbinding voor de bediening van de kleinere haltes
- Frequentere (4x/u) S-treinen tussen Aalst, Ternat en Brussel
- Frequentere (2x/u) S-treinen tussen Geraardsbergen, Ninove en Denderleeuw

Op basis van de resultaten van de modeldoorrekening van het ambitieuze OV-scenario wenst de vervoerregio daar de volgende te onderzoeken prioriteiten aan toe te voegen, aangezien deze verbeteringen volgens dit onderzoek een substantiële impact kunnen hebben op het treingebruik in de vervoerregio:

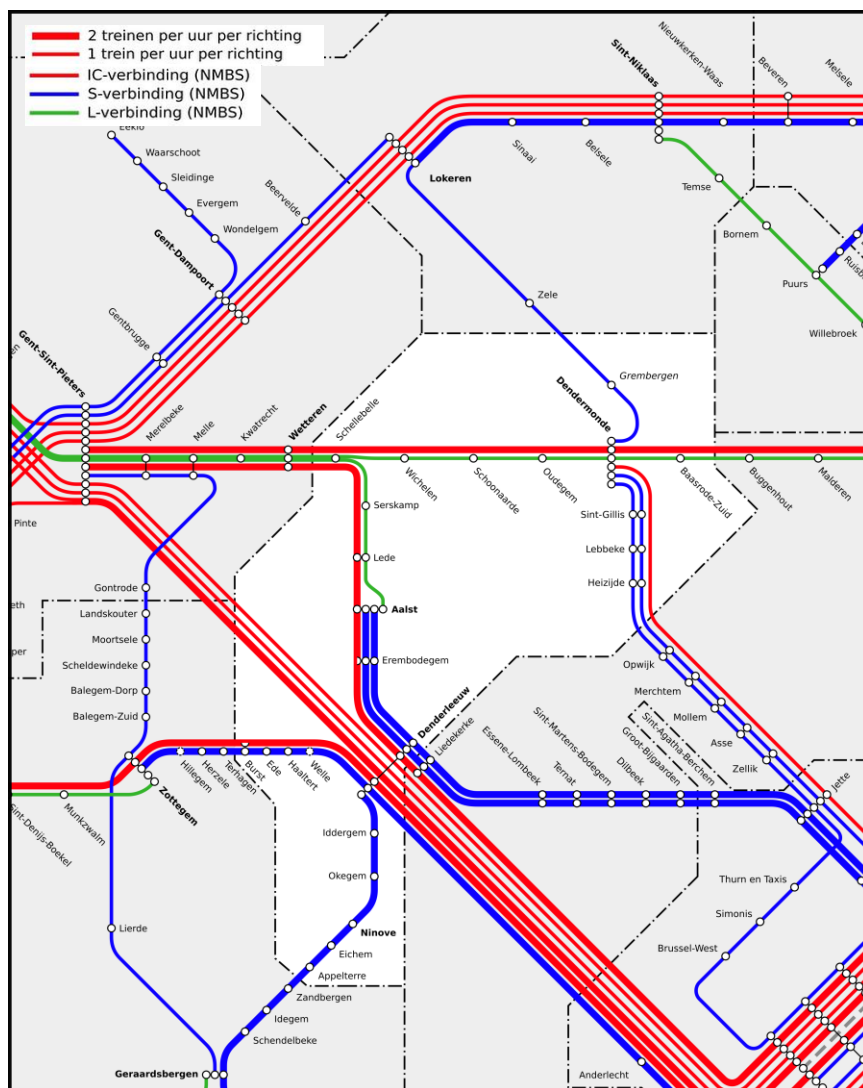
- Frequentere (2x/u) IC-treinen tussen Gent, Dendermonde en Mechelen

- Frequentere verbindingen tussen Dendermonde en Brussel: onderzoeken welke combinatie en frequentie van S- en IC-treinen mogelijk is op deze verbinding

Voorts blijft de stiptheid en betrouwbaarheid van het treinnet ook in deze regio een blijvend aandachtspunt, alsook een vlotte aansluiting tussen trein en bus in stationsomgevingen.

---

<sup>1</sup> Beheerscontract (openbaredienstcontract) 2023-2032 tussen de Belgische Staat en NMBS, Belgisch Staatsblad 10/1/2023, art. 2 en bijlage 1

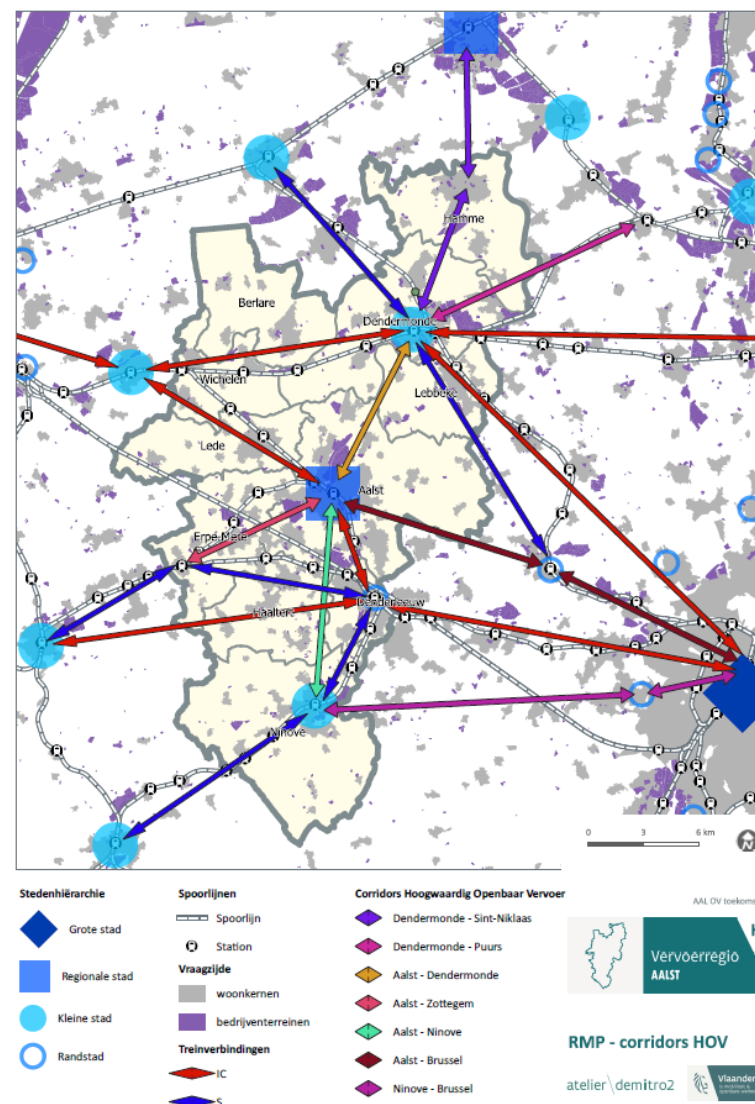


Figuur 2: Wenskaart treinnetwerk 2030 (frequentere verbindingen Dendermonde-Brussel niet op kaart weergegeven)

Op een aantal regionale assen wenst de vervoerregio te onderzoeken of de uitbouw van een as van **Hoogwaardig Openbaar Vervoer (HOV)** mogelijk is ter aanvulling van het treinnetwerk. Hierbij wordt ingezet op een verbinding die snel, frequent, betrouwbaar en comfortabel is om op regionale schaal met de auto te concurreren. HOV kan zowel een trein, tram, bus of ander vervoermiddel zijn. De volgende potentiële HOV-assen dienen hierbij onderzocht te worden naar haalbaarheid:

- Een regionale noord-zuidverbinding, bestaande uit gekoppelde of aparte deelverbindingen:
  - o Sint-Niklaas - Hamme - Dendermonde
  - o Dendermonde - Aalst
  - o Aalst - Ninove - (Geraardsbergen)
- Verbinding Aalst - Erpe-Mere - Burst - (Zottegem)
- Verbindingen Aalst - Asse - Brussel en Ninove - Dilbeek - Brussel (via respectievelijk N9 en N8)
- Verbinding Dendermonde - Puurs

Deze zeven verbindingen vormen een aanvulling op het treinnetwerk, waardoor de steden binnen de vervoerregio (Aalst, Dendermonde en Ninove) met elkaar en met de omliggende steden en grote kernen verbonden worden. De HOV-corridors hebben een kwalitatief aanbod, met een goede amplitude, frequentie, commerciële snelheid, doorstroming en betrouwbaarheid.



Figuur 3: Treinverbindingen (niet alle S-verbindingen weergegeven) en corridors Hoogwaardig Openbaar Vervoer

Drie nieuwe of heropende stations werden binnen de modeldoorrekening van het OV-scenario onderzocht: Baasrode-Noord, Gijzegem en Grembergen. Twee van deze stations, Baasrode-Noord en Gijzegem, liggen op onderzochte nieuwe treinverbindingen, respectievelijk Dendermonde-Puurs en Dendermonde-Aalst. De resultaten van deze stations zijn dan ook niet los te bekijken van een alternatievenstudie van deze verbindingen. **Station Grembergen** ligt wel aan een bestaande spoorlijn en omvat dus een op zichzelf staand vraagstuk rond de heropening. Op basis van onderstaande motivatie wenst de vervoerregio aan de NMBS te vragen om de heropening van het station Grembergen te onderzoeken. De NMBS voorziet in vervoersplan 2023-2026<sup>2</sup> om de IC-26 te beperken tot Dendermonde in het kader van een betere robuustheid van het treinverkeer en de bediening tussen Dendermonde en Sint-Niklaas te vervangen door het doortrekken van de tweede S34-trein die de hele dag elk uur tussen Dendermonde en Antwerpen zal rijden. Dit gewijzigde aanbod met geschikter voorstadsmaterieel geeft meer mogelijkheden om spoorlijn 57 uit te baten als een regionale spoorverbinding met meer haltes.

De vervoerregio wenst in de toekomst ook het **busaanbod verder uit te breiden** en stelt daartoe meerdere onderzoeken voor, zoals het verhogen van frequenties van meerdere KN en AN - lijnen, alsook het uitbreiden van de (avond)amplitudes.

Uit de doorrekening met het verkeersmodel voor Oost-Vlaanderen blijkt dat enkel een uitbreiding van het OV-aanbod niet voldoende is om een gunstige modal shift te bekomen. Het opnemen van **gunstmaatregelen ten behoeve van het OV** is ook nodig, de regio

wenst op dat vlak in te zetten op het blijvend wegwerken van doorstromingsproblematieken op het wegennet. De betrokken wegbeheerders dienen inspanningen te leveren om de verliestijden van het OV maximaal in te perken. De regio kan hierbij beroep doen op de knelpuntenlijst van De Lijn.

Tot slot wordt ook een groot belang gehecht aan het **vervoer op maat**, dat een zeer grote rol zal opnemen in de first- en last mile en combimobiliteit. Zowel de deelsystemen als het flexvervoer, worden bij voorkeur ook in de toekomst uitgebreid, wanneer daarvoor de nodige budgetten beschikbaar zijn en uiteraard na grondige analyse van de gebruiksgegevens.

#### 2.2.4 Groener en minder autoverkeer

Niet alle acties die binnen het thema autoverkeer bijdragen aan de strategische doelstellingen en het bekomen van de modal shift kunnen worden uitgevoerd op niveau van de vervoerregio. Hiervoor wordt ook actie vanuit andere overheden verwacht. Een groot aantal acties gekoppeld aan het thema autoverkeer bestaat uit **aanbevelingen geformuleerd vanuit de vervoerregio aan hogere overheden**. Al dan niet op basis van eerder uitgevoerd onderzoek stellen we als vervoerregio adviezen op en vragen we de desbetreffende overheden over te gaan tot concrete acties.

Als vervoerregio vragen we o.m. om het mogelijk te maken om private laadpalen publiek ter beschikking te stellen. Op niveau van de provincie zou hiervoor een aanspreekpunt gecreëerd kunnen worden, zodat er

---

<sup>2</sup> Bron: <https://www.belgiantrain.be/nl/about-sncb/en-route-vers-mieux/transport-plan>, roadshow Oost-Vlaanderen, slide 28

afstemming over de grenzen van de regio heen gebeurt. Ook nemen we initiatieven om een gunstigere modal shift te bekomen, alsook te evolueren naar **groenere kilometers**. Zo zullen de vervoer op maatsystemen in de regio elektrisch zijn en wensen we overige deelsystemen ook zoveel als mogelijk fossielvrij te voorzien.

### 2.2.5 Parkeren

Als vervoerregio beschouwen we het parkeerbeleid als een lokale materie. Wel wil de vervoerregio een **gemeenschappelijke visie op de pendelparkings**, omdat het (betalend) parkeerregime aan bepaalde treinstations kan leiden tot een verschuiving van het parkeerprobleem, eerder dan dat we een toename van duurzaam voor- en natransport bereiken. Afstemming op de tarifiering van de stationsparkings en op de visie rond vrachtwagenparkeren is noodzakelijk.

Ook de in opmaak zijnde Vlaamse **visie rondom carpoolparkings en vrachtwagenparkeren** wensen we in de regio te implementeren.

Daarnaast vragen we ook het parkeerbeleid en de weginrichting in functie van parkeerplaatsen steeds te toetsen aan de bestaande **vademecums**. Hieronder zijn enkele belangrijke kaders opgenomen.:

- Vademecum Duurzaam Parkeerbeleid (Vlaamse Overheid, 2008)
- Vademecum Vergevingsgezinde wegen (Vlaamse Overheid, 2020) voor de realisatie van vrachtwagenparkings

### 2.2.6 Wegencategorisering

De netwerkkaart van de wegencategorisering geeft het beoogde netwerk van het autoverkeer binnen de vervoerregio weer. Op basis

van deze selectie worden de wegen ingericht volgens de inrichtingsprincipes per categorie. De inrichtingsprincipes voor het wegennet vormen de basis voor een veilige en leesbare inrichting van het robuust wegennet. De Projectstuurgroep is steeds aan zet om de beste oplossing aan te reiken bij een herinrichting.

- Basisprincipes inrichting robuust wegennet: Europese Hoofdwegen & Vlaamse Hoofdwegen (Vlaamse Overheid)
- Basisprincipes inrichting robuust wegennet: Regionale wegen & Interlokale wegen (Vlaamse Overheid)
- Het lokale wegennet dient door de lokale besturen zelf opgemaakt te worden, de vervoerregio geeft advies.

### 2.2.7 Vracht en logistiek

De beoogde netwerkstructuur van het regionaal vrachtrouten netwerk is opgenomen op de netwerkkaart. Het regionaal vrachtrouten netwerk kent geen eigen inrichtingsprincipes, al hebben de inrichtingsprincipes van de wegencategorisering wel een invloed op het vrachtverkeer. De inrichtingsprincipes voor Europese en Vlaamse hoofdwegen stellen dat deze wegencategorieën ontworpen moeten zijn voor gemotoriseerd verkeer, inclusief vrachtverkeer. Ook de regionale en interlokale wegen zijn in principe gedimensioneerd op vrachtverkeer, onafhankelijk van hun rol in het vrachtrouten netwerk. Naast het regionale vrachtrouten netwerk wenst de vervoerregio **ook werk te maken van een lokaal vrachtrouten netwerk**, waartoe de lokale actoren in samenspraak met elkaar bouwen aan een logisch netwerk.

Voor het thema logistiek worden meerdere acties opgenomen. De regio wenst meer vrachtverkeer over de Dender, waar mogelijk. Daartoe

wordt de verdere **opwaardering van de Dender** ondersteund en wordt aan DVW gevraagd om onderzoek te voeren naar het potentieel van de uitbouw van **regionale overslagcentra in Aalst en Dendermonde**. Bij het kiezen van ontwikkelingen voor bedrijventerreinen en overslagplaatsen worden de openruimtenetwerken 'Boven-Schelde' en 'Dender' gerespecteerd.

We wensen niet enkel meer vrachtverkeer over het water, maar **ook via het spoor**. Hiervoor vragen we aan Infrabel gelijkaardige onderzoeken naar het potentieel van spoorterminals voor de opwaardering van het spoornet ten gunste van het goederenvervoer. Daarbovenop onderschrijft de regio het om belang om ook goederenvervoer via het spoor en de binnenvaart te blijven 'vergroenen'.

### 2.2.8 Ruimte

Ruimte en mobiliteit hangen onlosmakelijk met elkaar samen. Het sleutelwoord hierin is wisselwerking: afstemming tussen beide domeinen is noodzakelijk, vandaag en in de toekomst. Het regionaal mobiliteitsplan vormt de **basis voor de interdisciplinaire afstemming en samenwerking** tussen de domeinen ruimte en mobiliteit.

De vervoerregio is het platform om afspraken te maken met andere overheden in functie van het clusteren en bundelen van logistieke functies en bedrijvigheid, waar relevant zelfs via herlokalisatie en het doen uitdoven van zonevreemde bedrijventerreinen. Ook de (duurzame) ontsluiting van bedrijvigheden en verknoping met de

verschillende mobiliteitsnetwerken mag niet vergeten worden. Via samenwerkingen tussen de verschillende lokale besturen en overheden willen we deze principes ook in de praktijk realiseren.

Ook woonontwikkelingen moeten steeds kritisch benaderd worden met voldoende aandacht voor **ontsluiting, verknoping, verdichting en duurzaamheid. De mobiscore kan hiervoor een goede kapstok bieden**. Als vervoerregio wensen we alleszins een halte toe te roepen aan de verdere verlinting.

Tot slot is het ook de doelstelling van de vervoerregioraad om het jaarlijks bijkomend ruimtebeslag gerelateerd aan het transportsysteem actief te doen afnemen. Om **ontharding te stimuleren** heeft de Vlaamse Regering sinds 1 januari 2023 ontharding vrijgesteld van de vergunningsplicht<sup>3</sup>. We staan kritisch tegenover nieuwe verharding en detecteren overgedimensioneerde infrastructures. Nieuwe verharding compenseren we door waar nodig andere overmatige verharding weg te nemen. Daarnaast wordt verharding maximaal beperkt en waar dat niet kan, dient zo veel mogelijk gebruik gemaakt te worden van waterdoorlatende materialen. Naast de verharde stukken wordt ook maximaal ingezet op integratie met groen.

### 2.2.9 Toegankelijkheid

Als vervoerregio wensen we maximaal in te zetten op toegankelijkheid van **het openbaar domein en het openbaar vervoer**. Alle actoren dienen het **STOP-principe** te onderschrijven en uit te dragen binnen diverse projecten. Waar nodig, moet de openbare ruimte in eerste

---

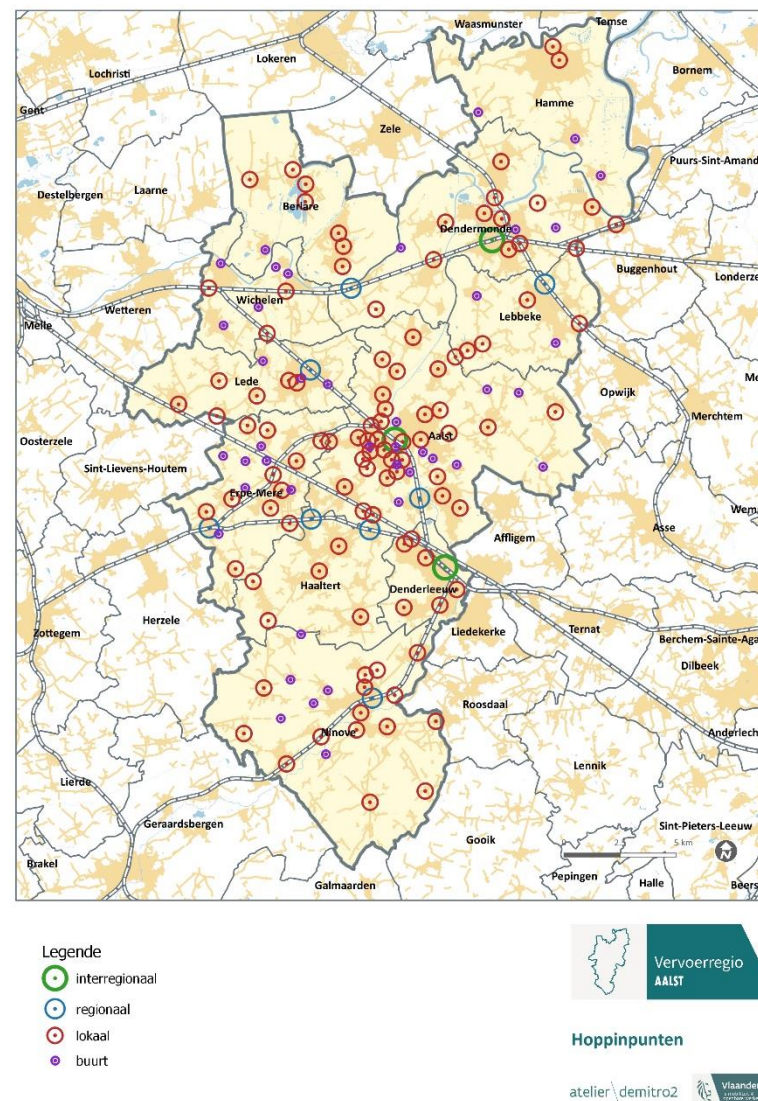
<sup>3</sup> [Vrijstelling vergunningsplicht inzake afbraak en ontharding | Departement Omgeving - Vlaamse overheid \(vlaanderen.be\)](https://www.vlaanderen.be/vrijstelling-vergunningsplicht-inzake-afbraak-en-ontharding)



instantie ruimte maken voor voetgangers en fietsers. We vragen de nodige aandacht voor logische looplijnen, oversteekbaarheid en drempelloze overgangen.

Daarnaast zetten we specifiek in op integraal toegankelijk openbaar vervoer, dit zowel voor **de voertuigen als voor de OV-infrastructuur**. **Bushaltes, treinstations, Hoppinpunten** moeten op termijn integraal toegankelijk zijn (fysiek, visueel, auditief en leesbaar). Deze visie zetten we concreet kracht bij door in eerste instantie in te zetten op plaatsen met veel OV-gebruikers: bushaltes op het kernnet/aanvullend net en treinstations verdienen prioritaire aandacht.

De vervoerregio hecht verder ook grote waarde aan het uitrollen van alle geselecteerde Hoppinpunten, conform de minimale vormvereisten, en wenst de uitrol ervan te koppelen aan **de opgemaakte prioriteitenlijst**, zoals toegelicht op de BVVRR 09/12/2021. Deze lijst rangschikt alle Hoppinpunten in functie van de netwerkscore. Zo zal een Hoppinpunt met frequent en divers openbaar vervoer hoger op de lijst staan dan een Hoppinpunt dat enkel wordt bediend door vervoer op maat. De lijst van Hoppinpunten is opgenomen in bijlage 1, de prioriteitenlijst van Hoppinpunten is opgenomen in bijlage 2.



Figuur 4: Hoppinpunten in de vervoerregio Aalst

Hieronder zijn enkele belangrijke kaders omtrent toegankelijkheid opgenomen, deze lijst is echter niet limitatief:

- Vademecum Toegankelijk Publiek Domein (Vlaamse Overheid, 2010)
- Masterplan Toegankelijkheid (Vlaamse Overheid, 2020)
- Ontwerpwijzer Hoppinpunten (AWV, 2022)
- Vademecum Voetgangersvoorzieningen (Vlaamse Overheid, 2003)

Naast het verder inzetten op de toegankelijkheid van mobiliteit, door onder andere het (fysiek, visueel, auditief en leesbaar) toegankelijk maken van alle Hoppinpunten vinden we het als vervoerregio ook belangrijk om de noodzaak van maatregelen om mobiliteit en openbaar vervoer betaalbaar te houden verder te onderzoeken.

### 3 MONITORING EN EVALUATIE

Het regionaal mobiliteitsplan maakt deel uit van een cyclisch planningsproces dat gemonitord en geëvalueerd wordt. Het regionaal mobiliteitsplan werd door onderzoek onderbouwd en opgemaakt met inspraak en overleg. (Twee)jaarlijks wordt het plan gemonitord en in de eerste helft van elke regeer- of bestuursperiode geëvalueerd.

De monitoring en evaluatie van de ambities van het regionaal mobiliteitsplan zal per vervoerregio gebeuren aan de hand van

kritische prestatie indicatoren (KPI's) en gerapporteerd worden. In bijlage 3 is een lijst van mogelijke meetbare indicatoren opgenomen. Welke indicatoren effectief ingezet zullen worden ter monitoring en evaluatie van de ambities van het regionaal mobiliteitsplan dient in samenspraak met verschillende actoren te worden vastgelegd in voorbereiding van het eerste monitoringsrapport. Om de huidige toestand in beeld te brengen worden de nodige cijfers verzameld. Indien nodig wordt hiervoor een nulmeting gedaan. Bij de opmaak van het eerste monitoringsrapport kan de lijst van KPI's nog verder worden aangevuld en verbeterd. Daarnaast wordt ook het functioneren van de verschillende netwerken gemonitord en geëvalueerd.

Op basis van tussentijdse monitoring en evaluatie van het volledige regionale mobiliteitsplan (bestaande uit de visienota, de netwerkkaarten en de actietabel) kan het plan geheel of gedeeltelijk worden herzien.

### 4 VOORTGANGSRAPPORTAGE

(Twee)jaarlijks wordt een voortgangsrapportage opgemaakt dat aangeeft waar we staan met de uitvoering van de acties. Elke actor rapporteert dan de voortgang en/of status van zijn acties, zodat er een duidelijk beeld van de stand van zaken gevormd kan worden.

Dit is eveneens het moment waarop de dynamische lijst van deelacties kan worden bijgestuurd. De lijst kan dan worden herzien: bijkomende deelacties kunnen worden opgenomen of uitgevoerde acties kunnen worden geschrapt.

Er wordt gestreefd naar het behalen van de acties binnen de planhorizon van 2030.

## 5 OPBOUW VAN DE ACTIETABEL

Actienr.	Relevante thema's	Actie	Deelacties	Doelstellingen	Initiatiefnemer	Product	Tijdshorizon	Kostprijs
x.x	Thema's waarin de actie kadert.	Strategische actie van regionaal belang die we als VVR formuleren en die duidelijk gekoppeld is aan onze visie.	- Deelactie 1 - Deelactie 2 - ...	De vooropgestelde strategische doelstelling(en) waaraan de actie bijdraagt.	De verantwoordelijke die partners zoekt en het proces/project in gang zet.	Het product waarin de uitvoering van de actie resulteert.	De status die aangeeft waar we staan in de uitrol van de actie.	€€€€

### Actienummer

De nummering van de acties gebeurt tweeledig. Enerzijds wordt er met het eerste getal, van 1 tot en met 9, verwezen naar het bijhorende thema uit de visienota. Het tweede getal geeft anderzijds de nummering van de acties binnen eenzelfde thema aan.

### Relevante thema's

In deze kolom geven we aan binnen welke thema's van de visienota de actie kadert. In sommige gevallen past een actie binnen meerdere thema's of is een actie voor meerdere thema's relevant. Dan vermelden we eerst het thema van de visienota waaruit de actie voortvloeit. Ook alle andere relevante thema's worden benoemd.

De visienota omvat volgende thema's, die je dus ook terugvindt in deze actietabel: Veiligheid, Fiets, Openbaar vervoer op lange termijn, Autoverkeer, Parkeren, Wegencategorisering, Vrachtverkeer en logistiek, Ruimte, Toegankelijkheid.

### Actie

In deze kolom omschrijven we de actie zelf. Een actie wordt in de actietabel opgenomen indien deze voldoende strategisch van aard is, past binnen de visie van het RMP en indien de actie een regionaal belang heeft. Dit betekent dat de actie een mobiliteitsimpact heeft over de grenzen van de individuele lokale besturen heen en waarvoor opvolging vanuit de vervoerregio wenselijk is.

### Deelacties

Een aantal strategische acties vraagt een verdere verfijning en detaillering in meer concrete maatregelen of deeltappen. Dit gebeurt door, waar nodig en wenselijk, deelacties op te nemen.

De deelacties worden opgesomd in een niet-exhaustieve lijst van voorbeelden waarin de actie inhoudelijk of ruimtelijk concreter wordt benoemd. De lijst is eveneens dynamisch en kan bij elke voortgangsrapportage worden bijgestuurd en geactualiseerd. Hierbij kunnen uitgevoerde acties geschrapt worden en nieuwe deelacties toegevoegd worden.

Noch acties noch deelacties hebben de intentie om uitspraken te doen over de oplossingsrichting. Bij de uitvoering van de (deel)actie moet blijken welke oplossingsrichting wenselijk is.

## Doelstellingen

Zoals in de visienota geformuleerd vormen acht ambities de kapstok van het regionaal mobiliteitsplan: anders, veilig, groen, vlot, leefbaar, nabij, sociaal en slim. Deze ambities zijn een overkoepeling van de strategische doelstellingen die voor heel Vlaanderen vastgesteld werden en die de basis vormen voor het Vlaams beleid. Vervolgens hebben we deze doelstellingen vertaald naar uitvoerbare beleidslijnen, waarnaar de vervoerregio in de toekomst streeft met een planhorizon tot 2030.

## Initiatiefnemer

De initiatiefnemer is de actor die verantwoordelijk is voor de uitvoering van de actie. Het is deze verantwoordelijke die partners zoekt en het proces/project in gang zet. Dit betekent dat de initiatiefnemer van een actie niet noodzakelijk de trekker noch de financierder is. Het gaat veeleer om degene die een inspanningsverbintenis aangaat om het project op te starten en de nodige partners bij elkaar brengt in een projectstuurgroep.

Elk van de leden van de vervoerregioraad kan een actie als agendapunt op de vervoerregioraad initiëren.

## Product

Aangezien een (deel)actie geen uitspraken doet over de oplossingsrichting, wordt enkel het eerste product waarin de (deel)actie resulteert opgenomen in de actietabel. Het is echter mogelijk dat een (deel)actie achtereenvolgend resulteert in verschillende producten: eerst wordt bijvoorbeeld een studie uitgevoerd, vervolgens wordt op basis van de studie geopteerd voor infrastructuurwerken, flankerend beleid of een aanbeveling. Ook kan de studie zelf uit verschillende deelstudies bestaan: louter een technisch ontwerp met uitwerking in start- en projectnota of ook de opmaak van een MER en/of RUP.

Als vervoerregio kunnen we voor bepaalde acties zelf geen concrete stappen ondernemen. We zijn hiervoor afhankelijk van de hogere overheden. Daarom doen we aanbevelingen. Dit zijn vragen die we als vervoerregio stellen aan de andere overheden.

De volgende producten zijn opgenomen in de actietabel: Studie, Lokale mobiliteitsvisie, Infrastructuurwerken, Flankerend beleid, Monitoring/evaluatie en Aanbeveling.

## Tijdshorizon

De tijdshorizon is de status die aangeeft waar we staan in de uitrol van een (deel)actie. Een (deel)actie kan van continue aard zijn, reeds lopend zijn of nog moeten worden opgestart.

Indien de start van de actie nog moet plaatsvinden wordt aangegeven binnen welke periode van tijd de (deel)actie zal worden opgestart. De tijdshorizon start vanaf dat het regionaal mobiliteitsplan is

goedgekeurd. Hierbij worden volgende interpretaties van timing gehanteerd:

- Korte termijn: 0 tot 3 jaar
- Middellange termijn: 4 tot 6 jaar
- Lange termijn: meer dan 6 jaar

## Budget

Het budget geeft een indicatie van kostprijs van de uitrol van een (deel)actie. In de actietabel worden geen exacte bedragen opgenomen, maar op basis van een vork wordt in grote lijnen een raming vooropgesteld. Dit zijn investeringen die in de begroting zullen worden opgenomen. Het is ook mogelijk dat er aan een actie geen budget wordt toegekend. In dat geval wordt geen grote investering verwacht. Meestal is deze categorie gekoppeld aan specifieke *producten*. Zo worden er voor de producten Aanbeveling en Lokale mobiliteitsvisie bijvoorbeeld geen budgetten opgenomen. Hiervan wordt verondersteld dat deze

acties worden opgenomen binnen de interne werking van de betrokken actoren.

In de actietabel onderscheiden we volgende categorieën:

- €€€€ - *Geen specifiek budget*
- €€€€ - Kleine studie, aanpassing van een plan/visie/document, campagnes of stimuleren, beleidsaanpassingen, zeer kleine infrastructuurwerken (bijvoorbeeld snelheidsregime aanpassen, markeringen of verkeersborden)
- €€€€ - Kleine infrastructuurwerken, quick wins, zeer grote of uitgebreide studies/plannen opmaken
- €€€€ - Grote of uitgebreide infrastructuurwerken
- €€€€ - Zeer grote infrastructuurwerken (bijvoorbeeld alle inrichtingsprincipes toepassen)

## **6 ACTIETABEL REGIONAAL MOBILITEITSPLAN**

Zie excel.

## BIJLAGE 1: LIJST 159 HOPPINPUNTEN

Gemeente	Deelgemeente + locatie	Type Hoppinpunt
Aalst	Aalst Blanckaertdreef	Lokaal
Aalst	Aalst Heidestraat	Lokaal
Aalst	Aalst Oude Abdijstraat	Lokaal
Aalst	Achterweg	Lokaal
Aalst	Baardegem Kerk	Lokaal
Aalst	Bergkouter	Buurt
Aalst	Colinetstraat	Lokaal
Aalst	De Haring	Lokaal
Aalst	Een Meistraat	Lokaal
Aalst	Eendrachtstraat	Buurt
Aalst	Erembodegem Jagershoek	Lokaal
Aalst	Erembodegem Kapellestraat	Lokaal
Aalst	Erembodegem Orangeriestraat	Buurt
Aalst	Erembodegem Station	Regionaal
Aalst	Erpestraat	Lokaal
Aalst	Gijzegem	Lokaal
Aalst	Graanmarkt	Buurt
Aalst	Herdersem Gemeentehuis	Lokaal
Aalst	Hof Somergem	Buurt
Aalst	Hof Ter Lokerenstraat	Lokaal
Aalst	Hofstade Babbelaarstraat	Lokaal
Aalst	Hofstade Consciencestraat	Lokaal
Aalst	Hofstade Centrum	Lokaal
Aalst	Hofstade Kuipersstraat	Lokaal

Aalst	Houtmarkt	Lokaal
Aalst	Irisstraat	Lokaal
Aalst	Kerrebroek Station	Lokaal
Aalst	Ledebaan	Lokaal
Aalst	Meldert Kerk	Buurt
Aalst	Moorsel Dorp	Lokaal
Aalst	Moorsel Houten Kruis	Buurt
Aalst	Moorsel Spruithoek	Buurt
Aalst	Nieuwerkerken Dries	Lokaal
Aalst	Nieuwerkerken Schoolstraat	Lokaal
Aalst	Odisee	Lokaal
Aalst	OLV Ziekenhuis	Lokaal
Aalst	Park	Buurt
Aalst	Schietbaan	Lokaal
Aalst	Sinte Annalaan	Lokaal
Aalst	Aalst Station	Interregionaal
Aalst	Stedelijk Ziekenhuis	Lokaal
Aalst	Katoenstraat	Lokaal
Aalst	Volksplein	Buurt
Aalst	Vredeplein	Lokaal
Aalst	Watertoren	Buurt
Aalst	Welvaartstraat	Lokaal
Aalst	Zwembad	Buurt
Berlare	Kerk	Lokaal
Berlare	Christiaenstraat	Lokaal
Berlare	Overmere Kerk	Lokaal
Berlare	Overmere Jachtstraat	Lokaal
Berlare	Overmere Klappeldonk	Lokaal
Berlare	Overmere Vogelpark	Lokaal



<b>Berlare</b>	Sint-Annaplein	Lokaal
<b>Berlare</b>	Uitbergen Kerk	Buurt
<b>Denderleeuw</b>	Denderleeuw Station	Interregionaal
<b>Denderleeuw</b>	Welle Dorp	Lokaal
<b>Denderleeuw</b>	Iddergem Leliestraat	Lokaal
<b>Denderleeuw</b>	Middenstraat	Lokaal
<b>Denderleeuw</b>	Welle Steenveldlaan	Lokaal
<b>Denderleeuw</b>	Welle Station	Lokaal
<b>Denderleeuw</b>	Iddergem Station	Lokaal
<b>Dendermonde</b>	Grembergen Dorp	Lokaal
<b>Dendermonde</b>	Dendermonde Station	Interregionaal
<b>Dendermonde</b>	Sint-Gillis Kerk	Lokaal
<b>Dendermonde</b>	Schoonaarde Station	Regionaal
<b>Dendermonde</b>	Appels Handwijzer	Lokaal
<b>Dendermonde</b>	AZ Sint-Blasius	Buurt
<b>Dendermonde</b>	Baasrode Dorpsplein	Lokaal
<b>Dendermonde</b>	Dendermonde Hoogveld	Lokaal
<b>Dendermonde</b>	Baasrode Noord Station	Lokaal
<b>Dendermonde</b>	Kerk	Lokaal
<b>Dendermonde</b>	Oude Vest	Lokaal
<b>Dendermonde</b>	Scheldedreef	Lokaal
<b>Dendermonde</b>	Sint-Gillis Station	Lokaal
<b>Dendermonde</b>	Oudegem Station	Lokaal
<b>Dendermonde</b>	Wissenstraat	Buurt
<b>Dendermonde</b>	Appels Verko	Buurt
<b>Dendermonde</b>	Schoonaarde Migrodries	Lokaal
<b>Erpe-Mere</b>	Mere Vijfhoek	Lokaal
<b>Erpe-Mere</b>	Burst Station	Regionaal

<b>Erpe-Mere</b>	Aaigem Dorp	Lokaal
<b>Erpe-Mere</b>	Burst Kerk	Lokaal
<b>Erpe-Mere</b>	Erondegem Halfbunder	Lokaal
<b>Erpe-Mere</b>	Erondegem Kerk	Buurt
<b>Erpe-Mere</b>	Erondegem Kuilstraat	Lokaal
<b>Erpe-Mere</b>	Erpe Kerk	Lokaal
<b>Erpe-Mere</b>	Oostdorpstraat	Lokaal
<b>Erpe-Mere</b>	Ottergem Dorp	Buurt
<b>Erpe-Mere</b>	Oude Broekstraat	Lokaal
<b>Erpe-Mere</b>	Erpe-Mere Station	Lokaal
<b>Erpe-Mere</b>	Vijfhuizen	Lokaal
<b>Erpe-Mere</b>	Vlekkem Dorp	Buurt
<b>Erpe-Mere</b>	Domein Steenberg	Buurt
<b>Erpe-Mere</b>	Burst Nieuwenbos	Buurt
<b>Erpe-Mere</b>	Groendal Parking	Buurt
<b>Erpe-Mere</b>	Jozef-Cardijnstraat	Buurt
<b>Erpe-Mere</b>	Bambrugge Prinsdaal	Lokaal
<b>Haaltert</b>	Ede Station	Regionaal
<b>Haaltert</b>	Haaltert Station	Regionaal
<b>Haaltert</b>	Administratief Centrum	Lokaal
<b>Haaltert</b>	Denderhoutem Kerk	Lokaal
<b>Haaltert</b>	Heldergem Ouddorp	Lokaal
<b>Haaltert</b>	Kerksken Kerk	Lokaal
<b>Haaltert</b>	Heldergem Watertoren	Lokaal
<b>Hamme</b>	Tweebruggenplein	Lokaal
<b>Hamme</b>	Hooirt	Lokaal
<b>Hamme</b>	Hamme Marktplein	Lokaal
<b>Hamme</b>	Moerzeke Dorp	Buurt
<b>Hamme</b>	Moerzeke Kastel	Buurt

<b>Hamme</b>	Theet	Lokaal
<b>Hamme</b>	Zogge Centrum	Buurt
<b>Lebbeke</b>	AC / Molenstraat	Lokaal
<b>Lebbeke</b>	Lebbeke Station	Regionaal
<b>Lebbeke</b>	Lange Minnestraat	Buurt
<b>Lebbeke</b>	Denderbelle Centrum	Buurt
<b>Lebbeke</b>	Wieze Callebaut	Lokaal
<b>Lebbeke</b>	Wieze Kapittelstraat	Lokaal
<b>Lebbeke</b>	Baasrode Zuid Station	Lokaal
<b>Lebbeke</b>	Heizijde Station	Lokaal
<b>Lebbeke</b>	Wieze Oktoberhallen	Lokaal
<b>Lede</b>	Lede Station	Regionaal
<b>Lede</b>	Bosstraat	Buurt
<b>Lede</b>	Impe Dorp	Lokaal
<b>Lede</b>	Oordegem Dorp	Lokaal
<b>Lede</b>	Impe Papegem Kapel	Lokaal
<b>Lede</b>	Smetlede Kerk	Lokaal
<b>Lede</b>	Wanzele Kerk	Buurt
<b>Lede</b>	Ziekenhuis	Lokaal
<b>Lede</b>	De Bron	Buurt
<b>Lede</b>	Lede Dorp	Lokaal
<b>Ninove</b>	Ninove Station	Regionaal
<b>Ninove</b>	Centrum	Lokaal
<b>Ninove</b>	Appelterre industriezone	Buurt
<b>Ninove</b>	Aspelare Dorp	Lokaal
<b>Ninove</b>	Denderwindeke Kerk	Lokaal

<b>Ninove</b>	Industriezone Doorn Noord	Lokaal
<b>Ninove</b>	Nederhasselt Dorp	Buurt
<b>Ninove</b>	Neigem Dorps	Lokaal
<b>Ninove</b>	Ninove Industrie	Lokaal
<b>Ninove</b>	Okegem Station	Lokaal
<b>Ninove</b>	Outer Kloosterstraat	Buurt
<b>Ninove</b>	Outer Lebeke Kerk	Buurt
<b>Ninove</b>	Meerbeke Poulck	Lokaal
<b>Ninove</b>	Pollare Dorp	Buurt
<b>Ninove</b>	Appelterre Station	Lokaal
<b>Ninove</b>	Eichem Station	Lokaal
<b>Ninove</b>	Voorde Dorp	Lokaal
<b>Ninove</b>	Bloemenwijk	Lokaal
<b>Ninove</b>	Lindendreef	Lokaal
<b>Ninove</b>	Meerbeke Vlinderlaan	Lokaal
<b>Ninove</b>	Pollarebaan	Lokaal
<b>Ninove</b>	Outer Wijk Molenveld	Buurt
<b>Wichelen</b>	Schellebelle Dorp	Buurt
<b>Wichelen</b>	Sociaal Huis	Buurt
<b>Wichelen</b>	Schellebelle Station	Lokaal
<b>Wichelen</b>	Kapel Bruinbeke	Buurt
<b>Wichelen</b>	Serskamp Kerk	Buurt
<b>Wichelen</b>	Serskamp Station	Lokaal
<b>Wichelen</b>	Wichelen Station	Lokaal
<b>Wichelen</b>	Wichelen Scheldebrug	Buurt

## BIJLAGE 2: PRIORITEITENLIJST HOPPINPUNTEN (METHODIEK BVVRR 09/12/2021)

Gemeente	Haltenaam	Type Hoppinpunt	Trein	KN en cadans	FN en VOM	Bus-perron	Fiets	Prioriteit
Denderleeuw	Welle Station	Lokaal	Meerdere	2 of meer per uur	Meerdere	Nee	Nee	10,4
Denderleeuw	Denderleeuw Station	Interregionaal	Meerdere	Meerdere richtingen	Meerdere	Nee	ja	10,3
Dendermonde	Dendermonde Station	Interregionaal	Meerdere	Meerdere richtingen	Meerdere	Nee	ja	10,3
Denderleeuw	Iddergem Station	Lokaal	1 trein per uur	2 of meer per uur	Meerdere	Geen	Nee	9,9
Erpe-Mere	Burst Station	Regionaal	Meerdere	1 per uur	Meerdere	Geen	ja	9,5
Haaltert	Ede Station	Regionaal	Meerdere	1 per uur	Meerdere	Geen	ja	9,5
Aalst	Aalst Station	Interregionaal	Meerdere	Meerdere richtingen	Meerdere	ja	ja	9,3
Dendermonde	Baasrode Noord Station	Lokaal	Geen	Meerdere richtingen	Meerdere	Geen	Geen	8,8
Ninove	Ninove Station	Regionaal	1 trein per uur	Meerdere richtingen	Meerdere	Nee	Ja	8,8
Haaltert	Haaltert Station	Regionaal	Meerdere	2 of meer per uur	1 lijn of enkel VoM	Nee	ja	8,5
Aalst	Aalst Blanckaertdreef	Lokaal	Geen	2 of meer per uur	Meerdere	Geen	Geen	7,9

Aalst	Achterweg	Lokaal	Geen	2 of meer per uur	Meerdere	Geen	Geen	7,9
Aalst	De Haring	Lokaal	Geen	2 of meer per uur	Meerdere	Geen	Geen	7,9
Aalst	Gijzegem	Lokaal	Geen	2 of meer per uur	Meerdere	Geen	Geen	7,9
Aalst	Ledebaan	Lokaal	Geen	2 of meer per uur	Meerdere	Geen	Geen	7,9
Aalst	Kerrebroekstraat	Lokaal	Geen	2 of meer per uur	Meerdere	Geen	Geen	7,9
Denderleeuw	Welle Dorp	Lokaal	Geen	2 of meer per uur	Meerdere	Geen	Geen	7,9
Dendermonde	Appels Handwijzer	Lokaal	Geen	2 of meer per uur	Meerdere	Geen	Geen	7,9
Dendermonde	Baasrode Dorpsplein	Lokaal	Geen	2 of meer per uur	Meerdere	Geen	Geen	7,9
Dendermonde	Dendermonde Industrieweg	Lokaal	Geen	2 of meer per uur	Meerdere	Geen	Geen	7,9
Dendermonde	Nachtegaalstraat	Lokaal	Geen	2 of meer per uur	Meerdere	Geen	Geen	7,9
Dendermonde	Sint-Gillis Kerk	Lokaal	Geen	2 of meer per uur	Meerdere	Geen	Geen	7,9
Erpe-Mere	Bambrugge Prinsdaal	Lokaal	Geen	2 of meer per uur	Meerdere	Geen	Geen	7,9
Ninove	Pollarebaan	Lokaal	Geen	Meerdere richtingen	1 lijn of enkel VoM	Geen	Geen	7,9
Berlare	Overmere Kerk	Lokaal	Geen	Meerdere richtingen	Meerdere	Nee	Geen	7,8

Berlare	Overmere Klappeldonk	Lokaal	Geen	Meerdere richtingen	Meerdere	Geen	Nee	7,8
Erpe-Mere	Vijfhuizen	Lokaal	Geen	Meerdere richtingen	Meerdere	Nee	Geen	7,8
Ninove	Centrumlaan	Lokaal	Geen	Meerdere richtingen	Meerdere	Geen	Nee	7,8
Lede	Lede Station	Regionaal	Meerdere	1 per uur	1 lijn of enkel VoM	Nee	ja	7,6
Aalst	Eendrachtstraat	Lokaal	Geen	Meerdere richtingen	Geen	Geen	Geen	7,3
Dendermonde	Sint-Gillis Station	Lokaal	Meerdere	Geen	1 lijn of enkel VoM	Nee	Nee	7,1
Aalst	Erembodegem Jagershoek	Lokaal	Geen	2 of meer per uur	1 lijn of enkel VoM	Geen	Geen	7
Aalst	Erembodegem Kapellestraat	Lokaal	Geen	2 of meer per uur	1 lijn of enkel VoM	Geen	Geen	7
Berlare	Sint-Annaplein	Lokaal	Geen	1 per uur	Meerdere	Geen	Geen	7
Denderleeuw	Welle Steenveldlaan	Lokaal	Geen	2 of meer per uur	1 lijn of enkel VoM	Geen	Geen	7
Dendermonde	Oudegem Station	Lokaal	1 trein per uur	2 of meer per uur	1 lijn of enkel VoM	Nee	ja	7
Dendermonde	Schoonaarde Station	Regionaal	1 trein per uur	1 per uur	Meerdere	Nee	ja	7

Erpe-Mere	Erondegem Halfbunder	Lokaal	Geen	2 of meer per uur	1 lijn of enkel VoM	Geen	Geen	7
Erpe-Mere	Erondegem Kuilstraat	Lokaal	Geen	2 of meer per uur	1 lijn of enkel VoM	Geen	Geen	7
Erpe-Mere	Erpe Kerk	Lokaal	Geen	2 of meer per uur	1 lijn of enkel VoM	Geen	Geen	7
Lebbeke	Wieze Callebaut	Lokaal	Geen	2 of meer per uur	1 lijn of enkel VoM	Geen	Geen	7
Ninove	Bloemenwijk	Lokaal	Geen	2 of meer per uur	1 lijn of enkel VoM	Geen	Geen	7
Ninove	Lindendreef	Lokaal	Geen	2 of meer per uur	1 lijn of enkel VoM	Geen	Geen	7
Denderleeuw	Iddergem Leliestraat	Lokaal	Geen	2 of meer per uur	Meerdere	Nee	Geen	6,9
Erpe-Mere	Burst Kerk	Lokaal	Geen	2 of meer per uur	Meerdere	Nee	Geen	6,9
Erpe-Mere	Mere Vijfhoek	Lokaal	Geen	Meerdere richtingen	1 lijn of enkel VoM	Geen	Nee	6,9
Ninove	Meerbeke Vlinderlaan	Lokaal	Geen	Meerdere richtingen	1 lijn of enkel VoM	Geen	Nee	6,9
Aalst	Colinetstraat	Lokaal	Geen	2 of meer per uur	Meerdere	Nee	Geen	6,9
Aalst	Erebodegem Orangeriestraat	Lokaal	Geen	2 of meer per uur	Meerdere	Nee	Geen	6,9

Aalst	Erpestraat	Lokaal	Geen	2 of meer per uur	Meerdere	Nee	Geen	6,9
Aalst	Hofstade Consciencestraat	Lokaal	Geen	2 of meer per uur	Meerdere	Nee	Geen	6,9
Aalst	Hofstade Gemeentehuis	Lokaal	Geen	2 of meer per uur	Meerdere	Geen	Nee	6,9
Aalst	Odisee	Lokaal	Geen	2 of meer per uur	Meerdere	Nee	Geen	6,9
Aalst	Sinte Annalaan	Lokaal	Geen	2 of meer per uur	Meerdere	Nee	Geen	6,9
Aalst	Houtmarkt	Lokaal	Geen	Meerdere richtingen	Meerdere	Nee	Nee	6,8
Denderleeuw	Middenstraat	Lokaal	Geen	Meerdere richtingen	Meerdere	ja	Geen	6,8
Dendermonde	Oude Vest	Lokaal	Geen	Meerdere richtingen	Meerdere	Nee	Nee	6,8
Ninove	Okegem Station	Lokaal	1 trein per uur	1 per uur	Geen	Geen	ja	6,5
Aalst	Aalst Heidestraat	Lokaal	Geen	2 of meer per uur	Geen	Geen	Geen	6,4
Ninove	Neigem dorp	Lokaal	Geen	2 of meer per uur	Geen	Geen	Geen	6,4
Lebbeke	Lebbeke Station	Regionaal	Meerdere	Geen	1 lijn of enkel VoM	Geen KN/AN	nee	6,1
Aalst	Hofstade Babbelaarstraat	Lokaal	Geen	1 per uur	1 lijn of enkel VoM	Geen	Geen	6,1
Berlare	Overmere Jachtstraat	Lokaal	Geen	1 per uur	1 lijn of enkel VoM	Geen	Geen	6,1

Berlare	Overmere Vogelpark	Lokaal	Geen	1 per uur	1 lijn of enkel VoM	Geen	Geen	6,1
Dendermonde	Schoonaarde Migrodries	Lokaal	Geen	1 per uur	1 lijn of enkel VoM	Geen	Geen	6,1
Erpe-Mere	Oostdorpstraat	Lokaal	Geen	1 per uur	1 lijn of enkel VoM	Geen	Geen	6,1
Haaltert	Heldergem Watertoren	Lokaal	Geen	1 per uur	1 lijn of enkel VoM	Geen	Geen	6,1
Lebbeke	Lange Minnestraat	Lokaal	Geen	1 per uur	1 lijn of enkel VoM	Geen	Geen	6,1
Lede	Bosstraat	Lokaal	Geen	1 per uur	1 lijn of enkel VoM	Geen	Geen	6,1
Lede	Impe Kerk	Lokaal	Geen	1 per uur	1 lijn of enkel VoM	Geen	Geen	6,1
Lede	Lede Dorp	Lokaal	Geen	1 per uur	1 lijn of enkel VoM	Geen	Geen	6,1
Ninove	Denderwindeke Kerk	Lokaal	Geen	1 per uur	1 lijn of enkel VoM	Geen	Geen	6,1
Ninove	Voorde Lavaanstraat	Lokaal	Geen	1 per uur	1 lijn of enkel VoM	Geen	Geen	6,1
Aalst	Herdersem Gemeentehuis	Lokaal	Geen	2 of meer per uur	1 lijn of enkel VoM	Nee	Geen	6



Aalst	Hof lokerenstraat Ter	Lokaal	Geen	2 of meer per uur	1 lijn of enkel VoM	Nee	Geen	6
Aalst	Nieuwerkerken Schoolstraat	Lokaal	Geen	1 per uur	Meerdere	Nee	Geen	6
Aalst	Schietbaan	Lokaal	Geen	2 of meer per uur	1 lijn of enkel VoM	Nee	Geen	6
Berlare	Christiaenstraat	Lokaal	Geen	1 per uur	Meerdere	Nee	Geen	6
Dendermonde	Scheldedreef	Lokaal	Geen	2 of meer per uur	1 lijn of enkel VoM	Nee	Geen	6
Erpe-Mere	Aaigem Dorp	Lokaal	Geen	1 per uur	Meerdere	Nee	Geen	6
Haaltert	Administratief centrum	Lokaal	Geen	2 of meer per uur	1 lijn of enkel VoM	Geen	Nee	6
Haaltert	Heldergem Ouddorp	Lokaal	Geen	1 per uur	Meerdere	Nee	Geen	6
Lebbeke	AC / Molenstraat	Lokaal	Geen	2 of meer per uur	1 lijn of enkel VoM	Geen	Nee	6
Lebbeke	Wieze Kapittelstraat	Lokaal	Geen	2 of meer per uur	1 lijn of enkel VoM	Nee	Geen	6
Ninove	Aspelare Dorp	Lokaal	Geen	1 per uur	Meerdere	Nee	Geen	6
Ninove	Meerbeke Poulck	Lokaal	Geen	2 of meer per uur	1 lijn of enkel VoM	Nee	Geen	6

Lebbeke	Wieze Oktoberhallen	Lokaal	Geen	2 of meer per uur	1 lijn of enkel VoM	Nee	Geen	6
Haaltert	Denderhoutem Kerk	Lokaal	Geen	2 of meer per uur	Meerdere	Nee	Nee	5,9
Hamme	Tweebruggenplein	Lokaal	Geen	Meerdere richtingen	1 lijn of enkel VoM	Nee	Nee	5,9
Lede	Oordegem Dorp	Lokaal	Geen	Meerdere richtingen	1 lijn of enkel VoM	Ja	Geen	5,9
Aalst	Een meistraat	Lokaal	Geen	2 of meer per uur	Meerdere	Nee	Nee	5,9
Aalst	Moorsel Dorp	Lokaal	Geen	2 of meer per uur	Meerdere	Nee	Nee	5,9
Aalst	OLV Ziekenhuis	Lokaal	Geen	2 of meer per uur	Meerdere	Nee	Nee	5,9
Aalst	Welvaartstraat	Lokaal	Geen	2 of meer per uur	Meerdere	Ja	Geen	5,9
Ninove	Ninove Industrie	Lokaal	Geen	2 of meer per uur	Geen	Nee	Geen	5,4
Aalst	Baardegem Kerk	Lokaal	Geen	1 per uur	1 lijn of enkel VoM	Nee	Geen	5,1
Lede	Smetlede Kerk	Lokaal	Geen	1 per uur	1 lijn of enkel VoM	Nee	Geen	5,1
Aalst	Erembodegem Station	Regionaal	Meerdere	Geen	1 lijn of enkel VoM	Geen KN/AN	ja	5,1
Lebbeke	Heizijde Station	Lokaal	Meerdere	Geen	1 lijn of enkel VoM	Geen KN/AN	ja	5,1

Wichelen	Schellebelle Station	Lokaal	Meerdere	Geen	1 lijn of enkel VoM	Geen KN/AN	ja	5,1
Aalst	Hofstade Kuipersstraat	Lokaal	Geen	2 of meer per uur	1 lijn of enkel VoM	Ja	Geen	5
Aalst	Irisstraat	Lokaal	Geen	2 of meer per uur	1 lijn of enkel VoM	Nee	Nee	5
Aalst	Nieuwerkerken Dries	Lokaal	Geen	2 of meer per uur	1 lijn of enkel VoM	Nee	Nee	5
Aalst	Stedelijk Ziekenhuis	Lokaal	Geen	2 of meer per uur	1 lijn of enkel VoM	Nee	Nee	5
Berlare	Kerk	Lokaal	Geen	1 per uur	Meerdere	Nee	Nee	5
Dendermonde	Grembergen Dorp	Lokaal	Geen	2 of meer per uur	1 lijn of enkel VoM	Nee	Nee	5
Haaltert	Kerksken Kerk	Lokaal	Geen	1 per uur	Meerdere	Nee	Nee	5
Ninove	Industriezone Doorn Noord	Lokaal	Geen	2 of meer per uur	1 lijn of enkel VoM	Geen KN/AN	Geen	5
Aalst	Vredeplein	Lokaal	Geen	2 of meer per uur	Meerdere	ja	Nee	4,9
Ninove	Appelterre Station	Lokaal	1 trein per uur	Geen	1 lijn of enkel VoM	Geen KN/AN	Nee	4,6
Ninove	Eichem Station	Lokaal	1 trein per uur	Geen	1 lijn of enkel VoM	Geen KN/AN	Nee	4,6

Wichelen	Serskamp Station	Lokaal	1 trein per uur	Geen	1 lijn of enkel VoM	Geen KN/AN	Nee	4,6
Erpe-Mere	Oude Broekstraat	Lokaal	Geen	1 per uur	Geen	Nee	Geen	4,5
Aalst	Aalst Oude Abdijstraat	Lokaal	Geen	2 of meer per uur	Geen	Ja	Geen	4,4
Lede	Ziekenhuis	Lokaal	Geen	1 per uur	1 lijn of enkel VoM	Nee	Nee	4,1
Lede	Impe Papegem Kapel	Lokaal	Geen	1 per uur	Meerdere	Ja	Nee	4
Lebbeke	Baasrode Zuid Station	Lokaal	1 trein per uur	Geen	1 lijn of enkel VoM	Geen KN/AN	Ja	3,6
Wichelen	Wichelen Station	Lokaal	1 trein per uur	Geen	1 lijn of enkel VoM	Geen KN/AN	Ja	3,6
Dendermonde	Appels Verko	Buurt	Geen	Geen	Meerdere	Geen KN/AN	Geen	3,5
Ninove	Nederhasselt dorp	Buurt	Geen	Geen	Meerdere	Geen KN/AN	Geen	3,5
Ninove	Outer Kloosterstraat	Buurt	Geen	Geen	Meerdere	Geen KN/AN	Geen	3,5
Ninove	Outer Lebeke Kerk	Buurt	Geen	Geen	Meerdere	Geen KN/AN	Geen	3,5

Wichelen	Schellebelle Dorp	Buurt	Geen	Geen	Meerdere	Geen KN/AN	Geen	3,5
Hamme	Hamme Marktplein	Lokaal	Geen	1 per uur	1 lijn of enkel VoM	Ja	Nee	3,1
Aalst	Hof Somergem	Buurt	Geen	Geen	1 lijn of enkel VoM	Geen KN/AN	Geen	2,6
Aalst	Moorsel Spruithoek	Buurt	Geen	Geen	1 lijn of enkel VoM	Geen KN/AN	Geen	2,6
Aalst	Zwembad	Buurt	Geen	Geen	1 lijn of enkel VoM	Geen KN/AN	Geen	2,6
Dendermonde	AZ Sint-Blasius	Buurt	Geen	Geen	1 lijn of enkel VoM	Geen KN/AN	Geen	2,6
Erpe-Mere	Ottergem Dorp	Buurt	Geen	Geen	1 lijn of enkel VoM	Geen KN/AN	Geen	2,6
Erpe-Mere	Vlekkem Dorp	Buurt	Geen	Geen	1 lijn of enkel VoM	Geen KN/AN	Geen	2,6
Hamme	Moerzeke Kastel	Buurt	Geen	Geen	1 lijn of enkel VoM	Geen KN/AN	Geen	2,6
Hamme	Zogge Centrum	Buurt	Geen	Geen	1 lijn of enkel VoM	Geen KN/AN	Geen	2,6
Ninove	Appelsterre industriezone	Buurt	Geen	Geen	1 lijn of enkel VoM	Geen KN/AN	Geen	2,6

Ninove	Outer Molenveld	Wijk	Buurt	Geen	Geen	1 lijn of enkel VoM	Geen KN/AN	Geen	2,6
Ninove	Pollare Dorp		Buurt	Geen	Geen	1 lijn of enkel VoM	Geen KN/AN	Geen	2,6
Wichelen	Kapel Bruinbeke		Buurt	Geen	Geen	1 lijn of enkel VoM	Geen KN/AN	Geen	2,6
Aalst	Meldert Kerk		Buurt	Geen	Geen	Meerdere	Geen KN/AN	Nee	2,5
Erpe-Mere	Erpe-Mere Station		Lokaal	enkel piekuur	Geen	1 lijn of enkel VoM	Geen KN/AN	Nee	2,2
Aalst	Bergkouter		Buurt nabij	Geen	Geen	Geen	Geen KN/AN	Geen	2
Aalst	Volksplein		Buurt Nabij	Geen	Geen	Geen	Geen KN/AN	Geen	2
Aalst	Watertoren		Buurt Nabij	Geen	Geen	Geen	Geen KN/AN	Geen	2
Dendermonde	Wissenstraat		Buurt	Geen	Geen	Geen	Geen KN/AN	Geen	2
Erpe-Mere	Burst Nieuwenbos		Buurt Nabij	Geen	Geen	Geen	Geen KN/AN	Geen	2
Erpe-Mere	Joseph Cardijnstraat		Buurt Nabij	Geen	Geen	Geen	Geen KN/AN	Geen	2

Aalst	Kerrebroek Station	Lokaal	enkel piekuur	Geen	Geen	Geen KN/AN	Nee	1,6
Aalst	Moorsel Houten Kruis	Buurt	Geen	Geen	1 lijn of enkel VoM	Geen KN/AN	Nee	1,6
Berlare	Uitbergen Kerk	Buurt	Geen	Geen	1 lijn of enkel VoM	Geen KN/AN	Nee	1,6
Erpe-Mere	Erondegem Kerk	Buurt	Geen	Geen	1 lijn of enkel VoM	Geen KN/AN	Nee	1,6
Hamme	Moerzeke Dorp	Buurt	Geen	Geen	1 lijn of enkel VoM	Geen KN/AN	Nee	1,6
Lebbeke	Denderbelle Centrum	Buurt	Geen	Geen	1 lijn of enkel VoM	Geen KN/AN	Nee	1,6
Lede	Wanzele Kerk	Buurt	Geen	Geen	1 lijn of enkel VoM	Geen KN/AN	Nee	1,6
Wichelen	Serskamp Kerk	Buurt	Geen	Geen	1 lijn of enkel VoM	Geen KN/AN	Nee	1,6
Wichelen	Sociaal huis	Buurt	Geen	Geen	1 lijn of enkel VoM	Geen KN/AN	Nee	1,6
Wichelen	Wichelen Brugstraat	Buurt	Geen	Geen	1 lijn of enkel VoM	Geen KN/AN	Nee	1,6
Aalst	Graanmarkt	Buurt Nabij	Geen	Geen	Geen	Geen KN/AN	Nee	1

Erpe-Mere	Bambrugge Administratief Centrum	Buurt Nabij	Geen	Geen	Geen	Geen KN/AN	Nee	1
Erpe-Mere	Groendal parking	Buurt Nabij	Geen	Geen	Geen	Geen KN/AN	Nee	1
Lede	De Bron	Buurt	Geen	Geen	Geen	Geen KN/AN	Nee	1
Aalst	Park	Buurt	Geen	Geen	1 lijn of enkel VoM	Geen KN/AN	Ja	0,6



## BIJLAGE 3: KRITISCHE PRESTATIE INDICATOREN

Hieronder volgt een lijst van mogelijke meetbare indicatoren. Dit zijn indicatoren die op Vlaams niveau kunnen worden aangeleverd. Er kan een onderscheid gemaakt worden tussen indicatoren die al dan niet vervoerregiospecifiek kunnen worden aangeleverd.

Vervoerregiospecifieke indicatoren
Aantal verkeersdoden
Aantal letselongevallen
Aantal zwaargewonde verkeersslachtoffers
Aantal dode en zwaargewonde voetgangers
Aantal dode en zwaargewonde fietsers (incl. elektrische fietsen en speedpedelecs)
Aantal doden en zwaargewonden bij ongevallen met jonge autobestuurders
Aantal installaties trajectcontroles langs gewestwegen
Aantal roodlichtcamera's langs gewestwegen
Aantal snelheidscamera's (uitgezonderd verkeerslichten) langs gewestwegen
Bevolkingsgroei en -structuur
Werkzaamheidsgraad: verhouding werkenden t.o.v. het totaal aantal personen tussen 20 en 64 jaar.
Dynamische lijst aantal gevaarlijke punten langs gewestwegen
Aantal en capaciteit carpoolparkings
Modal split woon-werk/-school
Verdeling van inwoners (%) volgens gebruiksfrequentie vervoermiddelen voor woon-werk/-school.
Toegankelijkheid bus-/tramhaltes (in aantallen en procentueel t.o.v. totaal)
Stiptheid dienstregelingsaanbod De Lijn (doorkomsttijden)

Aantal en type kruisingen op Vlaamse fietssnelwegen
Aantal publieke- en semi-publieke laadpunten voor elektrische wagens
Aantal abonnementen De Lijn
Verdeling van inwoners (%) volgens gebruiksfrequentie vervoermiddelen voor vrije tijd
Verdeling van inwoners (%) volgens pendeltijd bij woonwerk/-school verplaatsingen
Verdeling van inwoners (%) volgens pendelafstand bij woonwerk/-school verplaatsingen
Stiptheid reizigerstreinen in grote stations
Aantal reizigers De Lijn
Penetratiegraad abonnementen De Lijn
Penetratiegraad abonnementen VG/VT De Lijn

Algemene indicatoren
Verkeerssamenstelling snelwegen
Voertuigkilometers snelwegen (verkeersprestatie)
Filezwaarte snelwegen (in kilometer en uren file)
Jaarlijkse gezinsuitgaven aan transport
Aantal passagiers luchthavens
Vliegbewegingen luchthavens
Aantal ton vervoerde vracht in luchthavens
Trafiiek binnenvaart volgens verpakkingstype (in aantal ton en/of TEU in geval van containers)
Trafiiek binnenvaart volgens verpakkingstype per corridor (in aantal ton en/of TEU in geval van containers)

Lengte Vlaamse binnenvaartnet
Maritieme trafiek
Verdeling van beroepsactieve Vlamingen volgens frequentie van carpoolen
Verdeling van loontrekkenden (in %) volgens frequentie van thuiswerken
Aantal en kenmerken van voertuigen in het taxiwagenpark
Aantal en kenmerken van voertuigen in wagenpark van autocars
Lengte van Vlaamse gewestwegen
Globale toestand van de gewestwegen (uitgedrukt in %)
Aantal strafrechtelijke verkeersinbreuken gerelateerd aan snelheid, alcohol, drugs en GSM-gebruik geregistreerd door Federale Politie
Aantal en kenmerken van voertuigen in het wagenpark De Lijn (excl. exploitanten)
Globale toestand van de snelwegen (uitgedrukt in %)
Aantal kunstwerken (met A-inspecties van EBS) volgens type en staat (in absolute aantallen en procentueel t.o.v. totaal)
Verdeling van gezinnen volgens aantal fietsen, elektrische fietsen of personenwagens in bezit
Modal split personenvervoer volgens afstand
Algemene tevredenheid De Lijn
Personenvervoer over water (diensten)
Personenvervoer over water (tellingen)
Staat van fietspaden langs gewestwegen (steekproefgewijze inspectie door AWV, gemeten in km en uitgedrukt in %)
Verdeling van inwoners (in %) volgens frequentie van gebruik actieve modi voor korte afstanden.
Verdeling van inwoners (in %) volgens tevredenheid over staat van wegen, voet- en fietspaden
Percentage inwoners dat vindt dat er voldoende fietspaden/fietsenstallingen zijn
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

Percentage inwoners dat vindt dat er voldoende parkeerplaatsen zijn
Percentage inwoners dat vindt dat er voldoende aanbod OV is

We moeten ons echter niet beperken tot de reeds beschikbare indicatoren. Voor het monitoren van de doelstellingen en ambities van het regionaal mobiliteitsplan kunnen namelijk ook volgende indicatoren interessant zijn:

<b>Andere indicatoren</b>
Duurzame bereikbaarheid van belangrijke maatschappelijke functies
Aandeel woongelegenheden nabij vervoersknopen
Aandeel duurzame modi
Aandelen spoor en binnenvaart
Publieke laad- en tankinfrastructuur
Aandeel zero emissie voertuigkilometers
Verhoging van het gebruik van het stadsnet
Aandeel bijkomend ruimtebeslag per dag/jaar
Duurzame bereikbaarheid van belangrijke maatschappelijke functies
Aandeel toegankelijke bushaltes
Aantal nieuwe ontwikkeling met focus op minder mobiele
Openbaar vervoer aangepast aan een sociaal tarief voorzien
Aantal slimme verkeerskruispunten
Aantal dynamische verkeersborden
Uitwisseling van gegevens en open data naar MaaS spelers
Percentage tewerkstellingsplaatsen op goed gelegen locaties
Bevolkingspercentage op goed gelegen locaties
Het terugdringen van de gemiddelde bijkomende ruimte-inname mobiliteit

Bovenstaande lijsten van indicatoren zijn niet limitatief of bindend. Welke indicatoren effectief ingezet zullen worden ter monitoring en evaluatie van de ambities van het regionaal mobiliteitsplan wordt in de volgende fase verder uitgewerkt.