



Vervoerregio Vlaamse Ardennen

Regionaal Mobiliteitsplan -
Beleidsplan



Vlaanderen
is mobiliteit &
openbare werken

23/02/2024

atelier \ demitro2

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



VOORWOORD

In het najaar van 2019 werd gestart met de opmaak van een regionaal mobiliteitsplan om de mobiliteitsuitdagingen in de regio Vlaamse Ardennen op een regionaal schaalniveau aan te pakken. Tot voor kort werden mobiliteitsplannen enkel op gemeentelijk of op Vlaams niveau opgemaakt. Op zich waren en zijn dit beleidsmatig nuttige documenten, maar – ondanks de pogingen tot afstemming – ontbrak vaak het intergemeentelijke en regionale aspect.

Voorliggend plan werd opgesteld door de lokale besturen samen met de verschillende entiteiten van het Vlaamse beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken (dMOW, AWV, De Lijn, DWV, DVW, ...) en andere mobiliteitspartners (Solva, Provincie Oost-Vlaanderen, NMBS, Infrabel, ...). Via een participatietraject waren ook diverse stakeholders op verschillende momenten betrokken. Dit plan is bindend voor de diensten en agentschappen van het Vlaamse Gewest, én voor de provincie en de 15 gemeenten uit de regio. De Vlaamse en federale partners zullen een cruciale rol spelen in de uitvoering van de maatregelen, maar ook de lokale besturen zullen hun verantwoordelijkheid moeten opnemen. Natuurlijk spelen ook de burger en het bedrijfsleven als 'klanten' van het mobiliteitssysteem een centrale rol, want enkel mits een aangepast verplaatsingsgedrag zijn de gezamenlijk beoogde doelstellingen bereikbaar.

Het regionale mobiliteitsplan is niet het eindpunt maar slechts het begin van de door het decreet betreffende de basisbereikbaarheid van 26 april 2019 aan de vervoerregioraad toegewezen taken. Daarom is niet alleen het plan op zich, maar zeker ook de opgezette overlegstructuur om dit plan op te maken, van groot en blijvend belang.

Namens de vervoerregioraad Vlaamse Ardennen,

De voorzitters,

Jurgen Haustraete, schepen van mobiliteit van de gemeente Kruisem

Erwin Sucaet, departement Mobiliteit en Openbare Werken van de Vlaamse overheid

LEESWIJZER

Dit beleidsplan werd opgesteld door atelier\demitro2 in het kader van de opmaak van het regionaal mobiliteitsplan van vervoerregio Vlaamse Ardennen. Deze nota vormt het sluitstuk van de derde fase en synthetiseert tegelijkertijd het resultaat van het doorlopen van alle stappen tot opmaak van het regionaal mobiliteitsplan.

Het mobiliteitsplan omvat in hoofdlijnen de langetermijnvisie op de gewenste mobiliteitsontwikkeling. Het 'regionaal scenario' (cf. visie) dewelke de regio heeft vooropgesteld als 'richting voor de toekomst' in de synthesesnota wordt hierbij verder uitgewerkt tot een beleidsscenario.

Binnen het mobiliteitsbeleid wordt vervolgens naar consensus gezocht tussen de verschillende actoren op vlak van verkeersinfrastructuur en mobiliteit binnen de vervoerregio. Het regionaal mobiliteitsplan vertaalt deze beleidsvisie in een gedragen actieprogramma met concrete maatregelen ter uitvoering op korte, middellange of lange termijn.

Onderhavig beleidsplan is opgebouwd uit 4 delen. De inhoud en opzet van elk van deze delen wordt hieronder kort toegelicht.

DEEL 1 | In een inleidend hoofdstuk wordt het kader voor de opmaak van regionale mobiliteitsplannen geschetst, en wordt het doorlopen planproces in de vervoerregio Vlaamse Ardennen omschreven.

DEEL 2 | Vervolgens worden de doelstellingen voor het plan geduid.

DEEL 3 | Omvat het inhoudelijke zwaartepunt van dit beleidsplan. Vanuit de gewenste mobiliteitsontwikkeling, zoals vormgegeven binnen de synthesesnota wordt de visie voor de regio verder geconcretiseerd en uitgewerkt tot een beleidsscenario.

DEEL 4 | In een actietabel worden concrete maatregelen op korte, middellange of lange termijn gedefinieerd. Ook de implicaties van het mobiliteitsplan op bestaande beleidsplannen alsook voorstellen rond monitoring en evaluatie komen hierbij aan bod

INHOUD

Voorwoord.....	3
Leeswijzer.....	4
1 Inleiding.....	8
1.1 Vervoerregio Vlaamse Ardennen	8
1.2 Van een visie naar een plan	9
1.3 Proces	10
1.3.1 Oriëntatiefase	10
1.3.2 Synthesefase	10
1.3.3 Beleidsplanfase	11
1.4 Participatie en communicatie	11
2 Doelstellingen.....	14
2.1 Strategische doelstellingen	14
2.2 Operationele doelstellingen	15
2.2.1 SD1 Anders	15
2.2.2 SD2 Vlot	16
2.2.3 SD3 Veilig	17
2.2.4 SD4 Leefbaar	19
2.2.5 SD5 Milieuvriendelijk	21
2.2.6 SD6 Sociaal	23
3 Gewenste mobiliteitsontwikkeling.....	26
3.1 Onderzochte scenario's en voorkeursscenario	26
3.2 Gewenste mobiliteitsontwikkeling van het concentratiemodel (voorkeursscenario)	27
3.2.1 Selectie corridors	27
3.2.2 Principes openbaar vervoer	28
3.2.3 Principes gemotoriseerd verkeer	29
4 Uitwerking van het Beleidsscenario.....	30
4.1 Fiets	30
4.1.1 Netwerken en knooppunten	30
4.1.2 Aanbodzijde	32
4.1.3 Vraaggedrag	36
4.1.4 Datastrategie en digitalisering	36
4.2 Openbaar vervoer	37
4.2.1 Netwerken	37
4.2.2 Infrastructuur	48
4.2.3 Rollend materieel	50
4.3 Combimobiliteit: hoppinpunten	51
4.4 Gemotoriseerd verkeer -personenwagens-	54
4.4.1 Netwerk	54
4.4.2 Infrastructuur	61
4.5 Logistiek en goederenvervoer	68
4.5.1 Spoor- en waterwegen	68
4.5.2 Goederenvervoer per weg	69
4.6 Flankerend beleid	76
4.6.1 Innovatie	76
4.6.2 Parkeerbeleid	77
4.6.3 Tarifiering	77
4.6.4 Gedragsverandering	79
4.6.5 Vergroening	79
4.6.6 Handhaving	80
5 Actieprogramma.....	82
5.1 Actietabel	82

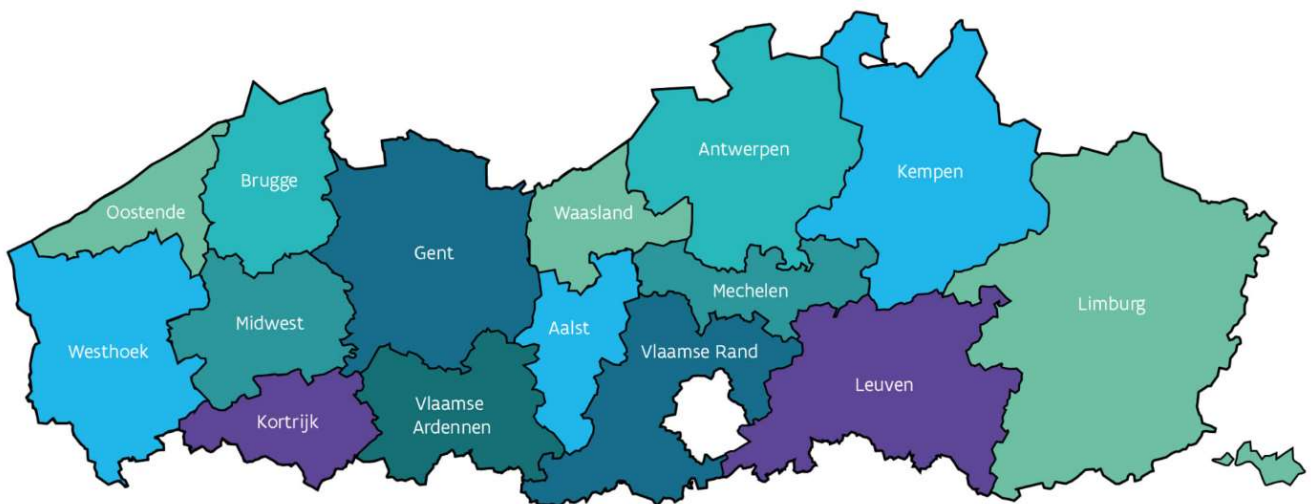
5.2	Top 5 krachtlijnen van het actieprogramma	83
5.3	Road maps	83
6	Wijziging van andere beleidsplannen.....	87
7	Monitoring en evaluatie.....	88
7.1	Voortgang van het mobiliteitsbeleid	88
7.2	Effecten van het mobiliteitsbeleid	88
8	Bijlagen.....	90
8.1	Actietabel	90
8.2	Overzichtslijst hoppinpunten	90

Deel I

1 INLEIDING

1.1 VERVOERREGIO VLAAMSE ARDENNEN

In 2015 besliste de Vlaamse overheid dat gemeentebesturen meer zelf kunnen beslissen hoe ze 'hun' mobiliteit organiseren. Maar omdat verkeer niet stopt aan de grens van een gemeente is Vlaanderen sinds 1 januari 2019 opgedeeld in 15 zogenaamde vervoerregio's. Met de inrichting van vervoerregio's en vervoerregioraden hebben de gemeenten nu een kader waarbinnen ze kunnen samenwerken aan een geïntegreerd regionaal mobiliteitsplan, specifiek voor hun regio. Vervoerregio Vlaamse Ardennen is één van die regio's en telt 15 steden en gemeenten: Brakel, Geraardsbergen, Herzele, Horebeke, Kluisbergen, Kruisem, Lierde, Maarkedal, Oosterzele, Oudenaarde, Ronse, Sint-Lievens-Houtem, Wortegem-Petegem, Zottegem en Zwalm.

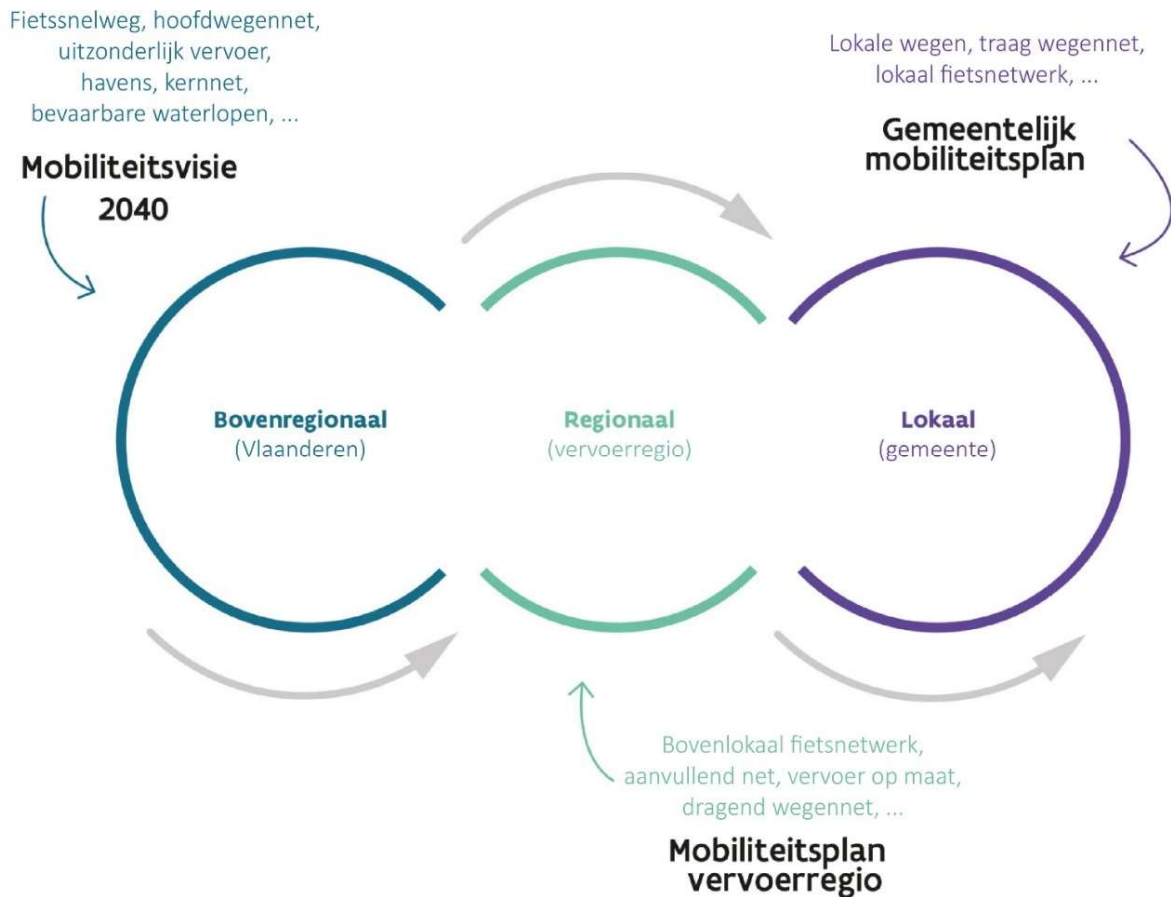


Figuur 1: De 15 Vlaamse Vervoerregio's

De uitwerking van de mobiliteitsvisie voor de vervoerregio gebeurt in twee stappen. Enerzijds de opmaak van een openbaar vervoerplan (OV-plan) dat zich richt op de organisatie van het openbaar vervoer op korte termijn. Dit plan wordt opgemaakt met oog op een gefaseerde uitrol vanaf januari 2023. Parallel en aansluitend op het OV-plan wordt het overkoepelende regionale mobiliteitsplan (RMP) opgemaakt. Het regionaal mobiliteitsplan legt de globale mobiliteitsvisie voor een langere termijn vast voor de vervoerregio, en dat voor alle vervoersmodi. Vanzelfsprekend is de tijdshorizon hier wat ruimer (tot 2030). De mobiliteitsvisie geeft aan hoe de regio de verandering van de modaliteitskeuze (modal shift) in de hand werkt, met als doel de mobiliteit en leefbaarheid in de Vlaamse Ardennen op een duurzame manier te waarborgen. Zowel het regionaal mobiliteitsplan als het openbaar vervoerplan maken deel uit van de uitrol van het decreet basisbereikbaarheid.

Het mobiliteitsbeleid is hierbij gericht op het garanderen van de bereikbaarheid van onze samenleving. Daarbij wordt geïnvesteerd in een mobiliteitssysteem waarmee de economie en de maatschappij ondersteund wordt. Het mobiliteitssysteem is duurzaam, veilig, intelligent en multimodaal. De verschillende vervoersmodi zijn niet elkaars concurrent, integendeel, ze moeten elkaar aanvullen en slim op elkaar inspelen. Het wordt uitgebouwd en geëxploiteerd met aandacht voor toegankelijkheid en leefbaarheid.

Naast het regionale mobiliteitsplan zijn er nog twee niveaus waarop mobiliteit wordt geregeld. Boven het regionale mobiliteitsplan staat de Vlaamse mobiliteitsvisie 2040, die richting geeft voor het hele Vlaamse gewest. Onder het regionale mobiliteitsplan staat het lokaal mobiliteitsplan, wat op niveau van één of meer gemeenten het vervoerskader invult.



Figuur 2. Geïntegreerd kader mobiliteitsbeleid in Vlaanderen

1.2 VAN EEN VISIE NAAR EEN PLAN

Om tot een daadwerkelijke koersverandering inzake mobiliteit te komen, is een aanpak op verschillende fronten noodzakelijk.

Onderhavig beleidsplan vormt het eindproduct van het regionale mobiliteitsplan. Dit beleidsplan synthetiseert het resultaat van het doorlopen van alle stappen tot opmaak van het regionaal mobiliteitsplan en concretiseert de toekomstige mobiliteitsvisie (cf. gewenste mobiliteitsontwikkeling) voor de vervoerregio in een gedragen actieprogramma met concrete maatregelen ter uitvoering op korte, middellange of lange termijn. (Naast het wensbeeld uit voorliggend mobiliteitsplan zullen echter ook de budgettaire omstandigheden/mogelijkheden uiteindelijk mee bepalen wanneer bepaalde acties worden uitgevoerd).

Daar waar voor het mobiliteitsplan wordt uitgegaan van een tijdshorizon van (+) 10 jaar, bevat het plan dan ook voldoende visie/ambitie-elementen die eerder uitgaan van een doorkijk op langere termijn (10 – 30 jaar).

1.3 PROCES

In onderhavige paragraaf worden de processtappen van het te doorlopen planningsproces verder toegelicht.

De verschillende actoren van de vervoerregio komen bijeen in ambtelijke werkgroepen en maken beslissingen in de vervoerregioraad. Elke vervoerregio heeft een korte-termijnplan opgesteld voor het openbaar vervoer en dient eveneens een regionaal mobiliteitsplan uit te werken. Dat mobiliteitsplan kijkt naar alle mobiliteitsaspecten op iets langere termijn, met een tijdshorizon + 10 jaar. De opmaak van het mobiliteitsplan gebeurt in drie fasen:

- Fase 1 - oriëntatiefase: inventarisatie van de beleidscontext en bundeling van kansen en knelpunten voor de regio;
- Fase 2 - synthesefase: bepalen van de doelen en opstellen toekomstscenario's;
- Fase 3 - beleidsplanfase: vertalen van het toekomstscenario naar een concreet actieplan.

1.3.1 Oriëntatiefase

In de eerste fase werd informatie verzameld over de ruimtelijke- en verkeersplanologische context. Deze informatie werd verrijkt met de visies van de betrokken stakeholders. Volgende initiatieven werden georganiseerd voor informatie en dialoog:

- Opmaak projectgids¹ voor duiding van het mobiliteitsverhaal van de regio en kadering van oefening;
- Bilaterale gesprekken gemeentes en andere beleidsactoren uit de vervoerregioraad, startmeeting met raadsleden;
- Startmeeting en gesprekken met overige stakeholders;

Vanuit deze inventarisatie kwam een regionaal mobiliteitsprofiel tot stand en werden kansen en knelpunten geïdentificeerd voor de vervoerregio Vlaamse Ardennen, die door middel van SWOT²-analyses in beeld werden gebracht. De oriëntatienota³ werd besproken en goedgekeurd op de vervoerregioraad van 21 februari 2020.

1.3.2 Synthefase

In de synthesefase werd de richting van de toekomstige mobiliteit binnen vervoerregio Vlaamse Ardennen bepaald. De doelstellingen werden vastgelegd op basis van de ambities op de verschillende niveaus. Om deze doelstellingen te kunnen behalen worden twee strategische toekomstscenario's voor de regio opgemaakt. Dit zijn integrale, op zichzelf staande scenario's die vertrekken vanuit een andere visie op de mobiliteit in de regio, wat resulteert in een andere aanpak voor de verschillende mobiliteitsthema's (fiets, openbaar vervoer lange termijn, auto/vracht). Vervolgens worden de scenario's geëvalueerd.

Hiertoe werden verschillende (thema)sessies met de ambtelijke werkgroep, vervoerregioraad en stakeholders gehouden om tot gedragen doelstellingen, twee onderscheidende én realistische scenario's en uiteindelijk het voorkeursscenario te komen.

¹ Vervoerregio Vlaamse Ardennen, Projectgids, atelier\demitro2, z.d.

² SWOT staat voor strengths, weaknesses, opportunities & threats en is een methode om sterktes, zwaktes, kansen en bedreigingen te evalueren

³ Vervoerregio Vlaamse Ardennen, Regionaal mobiliteitsplan, Oriëntatienota, atelier\demitro2, januari 2019

Ter ondersteuning werd een uitgebreide burgerbevraging gehouden die het draagvlak, de meningen en de ideeën van de burgers in de regio capteerde. Daarnaast werden ook verschillende stakeholdersessies gehouden rond ruimte en mobiliteit, openbaar vervoer op lange termijn, fietsen en verkeersveiligheid, vracht- en autoverkeer.

De synthesesnota⁴ werd besproken en goedgekeurd op de vervoerregioraad van 27 januari 2023.

1.3.3 Beleidsplanfase

De beleidsplanfase betreft de laatste fase waarin het voorkeurscenario verder wordt uitgewerkt én een actieplan wordt opgemaakt van prioritaire maatregelen en verantwoordelijkheden. Deze beleidsacties worden bepaald voor de tijdshorizon van het mobiliteitsplan (+10 jaar) met aanbevelingen naar monitoring en evaluatie.

1.4 PARTICIPATIE EN COMMUNICATIE

Het regionaal mobiliteitsplan kwam tot stand met de inbreng van stakeholders, doorheen alle stadia van het traject. Reeds van bij aanvang werden stakeholders geïdentificeerd en gecontacteerd, en ontvingen ze communicatie op maat. Door stakeholders mee te betrekken bij de ontwikkeling van ideeën, doelstellingen, visies en acties werd een dubbel doel nagestreefd:

- Kennis en informatie inwinnen bij de veldexperts, stakeholders die dagelijks met bepaalde facetten van regionale mobiliteit in contact komen en daardoor over expertise beschikken die relevant is voor het projectteam.
- Delen van informatie om de stakeholders bewust te maken van het feit dat er gewerkt wordt aan een regionaal mobiliteitsplan. Dit creëert draagvlak en kan nuttig zijn in de latere implementatiefases van het plan.

Van in het begin, bij het uittekenen van de doelstellingen en het maken van de analyse, werd reeds de mening gevraagd van specifieke groepen. Hiervoor werden vier peergroupsessies georganiseerd: één met mensen met een mobiliteitsbeperking, één met jongeren, één met mensen met ervaring in woon-werkverkeer en één met Waalse stakeholders.

Daarnaast vond er een stakeholdersessie plaats over enkele specifieke thema's, met name ruimte en mobiliteit, toegankelijkheid en openbaar vervoer, veiligheid en fietsen en tot slot vracht- en autoverkeer. Ter voorbereiding van het overleg werd een webinar ter beschikking gesteld van de stakeholders met duiding van de vier thema's.

Tevens werd een brede online burgerbevraging georganiseerd in de verschillende gemeenten van de vervoerregio.

⁴ Vervoerregio Vlaamse Ardennen, Regionaal mobiliteitsplan, Synthesesnota, atelier \demiro2, december 2022

Sessie	Datum
Peergroepsessie personen met een mobiliteitsbeperking	18 december 2019
Projectgids	Januari 2020
Startmoment stakeholders en raadsleden	21 januari 2020
Peergroepsessie woon-werkverkeer en goederenverkeer	20 februari 2020
Peergroepsessie jongeren	6 maart 2020
Burgerbevraging mobiliteit	April-mei 2020
Film	Juni 2020
Peergroepsessie Waalse stakeholders	2 september 2020
Webinar diverse mobiliteitsthema's	30 oktober 2020
Stakeholdermeeting diverse mobiliteitsthema's	9 november 2020
Stakeholdersessie milieu en mobiliteit	21 maart 2022
Burgerbevraging milieu en mobiliteit	Mei-juni 2022
Infosessie synthesesnota stakeholders en raadsleden	7 maart 2023
Slotsessie regionaal mobiliteitsplan	Nog te bepalen
Film openbaar onderzoek	Nog te bepalen
Infopanelen in alle gemeenten + folder	Nog te bepalen
Fysiek infocafé voor burgers	Nog te bepalen
Online infocafé voor burgers	Nog te bepalen
Samenvattende brochure	Nog te bepalen

Tabel 1. Participatiesessies vervoerregio Vlaamse Ardennen

Deel II

2 DOELSTELLINGEN

2.1 STRATEGISCHE DOELSTELLINGEN

In dit hoofdstuk worden de doelstellingen van een duurzaam mobiliteitsbeleid bepaald, met name 'wat willen we bereiken op vlak van mobiliteit binnen onze regio?'. Op basis van de mobiliteitsvisie van Vlaanderen worden zes ambities geformuleerd die de kapstok van het regionaal mobiliteitsplan vormen. Deze ambities of strategische doelstellingen worden vervolgens geconcretiseerd in operationele doelstellingen die aansluiten op de identiteit van de regio. De strategische doelstellingen zijn een vertaling van een hele reeks beleidsplannen en -instrumenten die de Vlaamse Regering en haar partners al hebben gelanceerd. Het betreft hierbij o.a. het Vlaams Regeerakkoord, de Vlaamse Mobiliteitsvisie 2040, het Vlaams Energie- en Klimaatplan, het Verkeersveiligheidsplan Vlaanderen, het Masterplan Toegankelijkheid ...



Strategische doelstelling 1: ANDERS
We realiseren een modal shift naar meer duurzame verplaatsingsmodi.



Strategische doelstelling 2: VLOT
We waarborgen de selectieve bereikbaarheid van knooppunten en vlotte doorstroming per modi.



Strategische doelstelling 3: VEILIG
We streven naar een slachtoffervrij vervoerssysteem tegen 2050 met prioritaire aandacht voor zwakke weggebruikers.



Strategische doelstelling 4: LEEFBAAR
We verbeteren verkeersleefbaarheid in stedelijke gebieden en kernen van gemeenten.



Strategische doelstelling 5: MILIEU
We streven naar klimaatneutraliteit, verminderen de milieudruk en energieverbruik, ondanks de toenemende vraag naar mobiliteit.



Strategische doelstelling 6: SOCIAAL
We bieden iedereen op selectieve wijze de vrijheid om zich te verplaatsen.

2.2 OPERATIONELE DOELSTELLINGEN

Volgend op de Vlaamse ambities worden in voorliggende paragraaf de doelstellingen voor de vervoerregio geformuleerd. De strategische doelstellingen worden hierin doorvertaald naar operationele doelstellingen op niveau van de Vlaamse Ardennen, met tijdshorizon +10 jaar. Uit de Vlaamse beleidsplannen worden doelstellingen gedestilleerd:

- die gerelateerd zijn aan mobiliteit,
- waar de vervoerregio zelf een impact op heeft,
- die SMART – Specific, Measurable, Achievable, Relevant en Time-bound – zijn,
- die meetbaar zijn aan de hand van de Vlaamse indicatoren.

Na het in werking treden van het regionale mobiliteitsplan zullen de operationele doelstellingen gebruikt worden om de doorwerking van het mobiliteitsbeleid in de regio te monitoren. Het slagen van een doelstelling is een gedeelde verantwoordelijkheid van partners op verschillende niveaus (Vlaams – Regionaal – lokaal stedelijk/gemeentelijk). Iedereen dient zijn steentje bij te dragen.

2.2.1 SD1 Anders

We realiseren een modal shift naar meer duurzame verplaatsingsmodi.

De vervoerregio zet in op een modale verschuiving naar meer duurzame modi. Typische duurzame vervoersmiddelen zijn openbaar vervoer, de fiets – al dan niet elektrisch – en te voet, maar ook nieuwe vervoerstrends zoals de verschillende types voortbewegingstoestellen dragen bij tot de modal shift en een duurzame mobiliteit.

2.2.1.1 OD1.1 Het aandeel duurzame modi in de Vlaamse Ardennen neemt toe tot 40% in 2030

Bron: Vlaams regeerakkoord 2019-2024: *“Het aandeel duurzame modi moet voor heel Vlaanderen toenemen tot minstens 40%.”*

Modale verdeling	Te voet	Fiets	Trein	Bus / tram / metro	Bestuurder	Passagier		Aandeel duurzame modi
						Volwassen	Kind	
Vlaamse Ardennen as-is 2017 (RVM)	4,5%	7,8%	3,8%	2,1%	61,7%	14,9%	5,2%	33,1%
Vlaamse Ardennen BAU 2030 (RVM)	4,6%	8,1%	3,9%	2,5%	60,1%	16,2%	4,7%	35,2%
Vlaanderen (OVG 5.5)	12,3%	14,4%	2,6%	4,5%	47,8%	17,4%		/

Tabel 2: Modal split Vlaamse Ardennen (RVM = Regionaal verkeersmodel Vlaamse Ardennen) en Vlaanderen (OVG = Onderzoek VerplaatsingsGedrag Vlaanderen 5.5, jan 2019 - jan 2020)

De vergelijking van regionaal verkeersmodel vervoerregio Vlaamse Ardennen met de enquêteresultaten uit het onderzoek verplaatsingsgedrag Vlaanderen toont dat verplaatsingen in de Vlaamse Ardennen beduidend minder te voet of met de fiets gebeuren dan gemiddeld in Vlaanderen. Het totale OV-gebruik is relatief hoog voor een niet dense regio en ligt slechts iets lager dan gemiddeld in Vlaanderen, dankzij het sterke treynet.

De vervoerregio onderschrijft de Vlaamse Ambitie van 40% verplaatsingen met duurzame modi. Dit wordt een grote uitdaging voor de Vlaamse Ardennen. Het grootste potentieel ligt bij de verplaatsingen te voet

en met de fiets. Het stimuleren van deze modi in combinatie met het verder versterken van een sterk openbaar vervoernet is van groot belang om deze doelstelling te bereiken in de Vlaamse Ardennen. In de meer dense stedelijke gebieden is een modal shift iets eenvoudiger te realiseren dan in landelijke dunbevolkte gebieden. Om de doelstelling te behalen op regionaal niveau wordt verwacht dat de steden iets hoger dan 40% zullen moeten scoren om te compenseren voor de landelijke gebieden waar de 40% moeilijker behaald kan worden.

2.2.2 SD2 Vlot

We waarborgen de selectieve bereikbaarheid van knooppunten en vlotte doorstroming per modi.

De vervoerregio zet in op het vlot bereikbaar houden van steden, gemeenten en economische knooppunten. Waar de doorstroming knelt worden oplossingen gezocht. Daarbij gaat bijzondere aandacht naar duurzame modi fiets en openbaar vervoer en een vlotte overstap tussen verschillende vervoersmodaliteiten. De reistijden met fiets, bus en trein worden zo maximaal als mogelijk concurrentieel gemaakt met de wagen.

2.2.2.1 OD2.1 De betrouwbaarheid en efficiëntie bedraagt voor alle cadanslijnen van (het kernnet en) aanvullend net 85% binnen de steden en 90% buiten de steden in 2030.

Bron: Besluit Vlaamse regering 13/10/2020: *“De streefwaarde voor betrouwbaarheid en efficiëntie bedraagt voor alle lijnen van het kernnet en de cadanslijnen van het aanvullende net 85% binnen de steden en bedraagt 90% buiten de steden.”*

Definities:

- De **betrouwbaarheid** (%) is de gemiddelde rijtijd binnen een spitstijdblok gedeeld door het 90-percentiel van de rijtijden binnen dat spitstijdblok.
- De **efficiëntie** (%) is de gemiddelde rijtijd tijdens het beste tijdblok, in casu het tijdblok met de laagste gemiddelde rijtijd, gedeeld door de gemiddelde rijtijd per spitstijdblok.

Deze waarden worden berekend aan de hand van de doorkomsttijden van voertuigen aan de haltes, over een schoolperiode van twee maanden.

Regio	Type lijn	Voorjaar 2019 (1/3 – 15/05/2019)	Najaar 2019 (1/10 – 30/11/2019)	Voorjaar 2020 (1/03 – 15/05/2020)	Najaar 2020 (20/10 – 20/12/2020)	Voorjaar 2021 (1/03 – 15/03/2021)	Najaar 2021 (1/10 – 30/11/2021)
Commerciële snelheid							
Vervoerregio Vlaamse Ardennen	Buslijnen	28,47	27,88	31,94	29,87	29,89	28,38
Vlaanderen	Buslijnen	21,87	21,56	25,19	23,61	23,92	22,85
Efficiëntie							
Vervoerregio Vlaamse Ardennen	Buslijnen	88,36	88,63	91,66	89,64	89,99	88,28
Vlaanderen	Buslijnen	83,22	82,54	88,27	85,14	85,49	83,69
Betrouwbaarheid							
Vervoerregio Vlaamse Ardennen	Buslijnen	89,28	89,02	87,15	89,93	89,99	89,06
Vlaanderen	Buslijnen	88,82	88,08	86,53	90,24	89,85	89,34

Tabel 3: Doorstromingsparameters Vlaamse Ardennen vs de Vlaamse Vervoersmaatschappij (VVM) De Lijn (bron: De Lijn)

De betrouwbaarheid en efficiëntie van het busverkeer in de Vlaamse Ardennen ligt op dit ogenblik reeds dicht tegen de 90%. Tegen 2030 wordt, zoals Vlaanderen het voorschrijft, gestreefd naar de 90% voor

elke lijn (85% voor de twee stadslijnen in Ronse). Een betrouwbare en efficiënte dienstregeling is een minimumvereiste om meer reizigers aan te trekken én te behouden.

2.2.3 SD3 Veilig

We streven naar een slachtoffervrij vervoerssysteem tegen 2050 met prioritaire aandacht voor zwakke weggebruikers.

De vervoerregio ambieert een sterke daling van het aantal (ernstige) verkeersslachtoffers en op lange termijn een slachtoffervrij vervoerssysteem. Dodelijke verkeersslachtoffers worden niet langer aanvaard. Er wordt actief gezocht naar onveilige verkeerssituaties met prioritaire aandacht voor zwakke weggebruikers, en de onveilige situaties worden stelselmatig weggewerkt. Iedereen moet zicht met een veilig gevoel kunnen verplaatsen doorheen de straten en pleinen van zijn/haar stad of gemeente.

2.2.3.1 **OD3.1 Een halvering van het aantal verkeersdoden, zwaargewonden en letselongevallen in het verkeer tegen 2030 (tov 2019)**

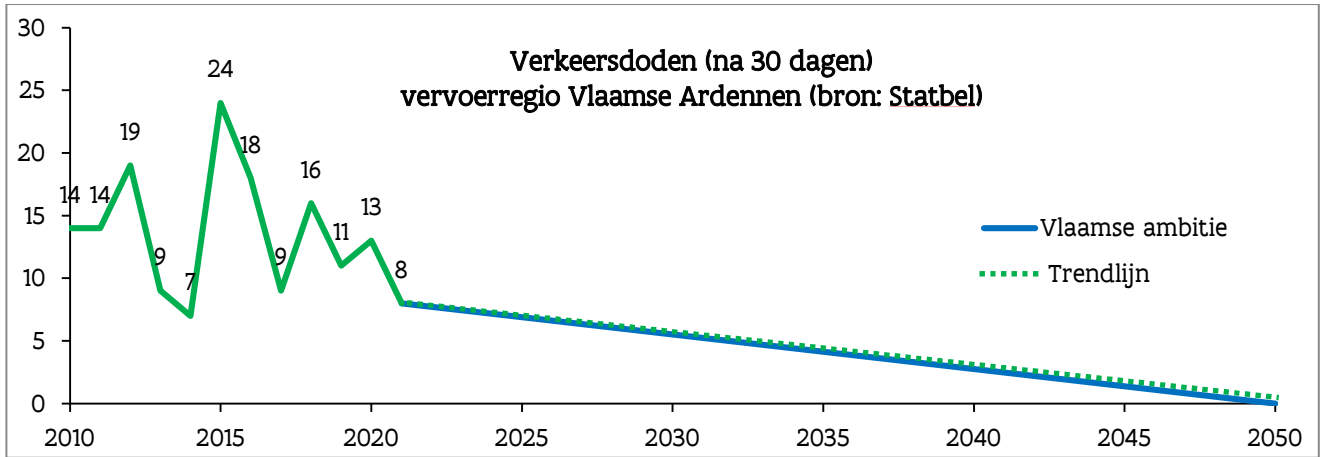
2.2.3.2 **OD3.2 Een halvering van het aantal dode en zwaargewonde fietsers én voetgangers tegen 2030 (tov 2019)**

2.2.3.3 **OD3.3 Een halvering van het aantal doden en zwaargewonden bij ongevallen met jonge bestuurders (17-24 jaar) tegen 2030 (tov 2019)**

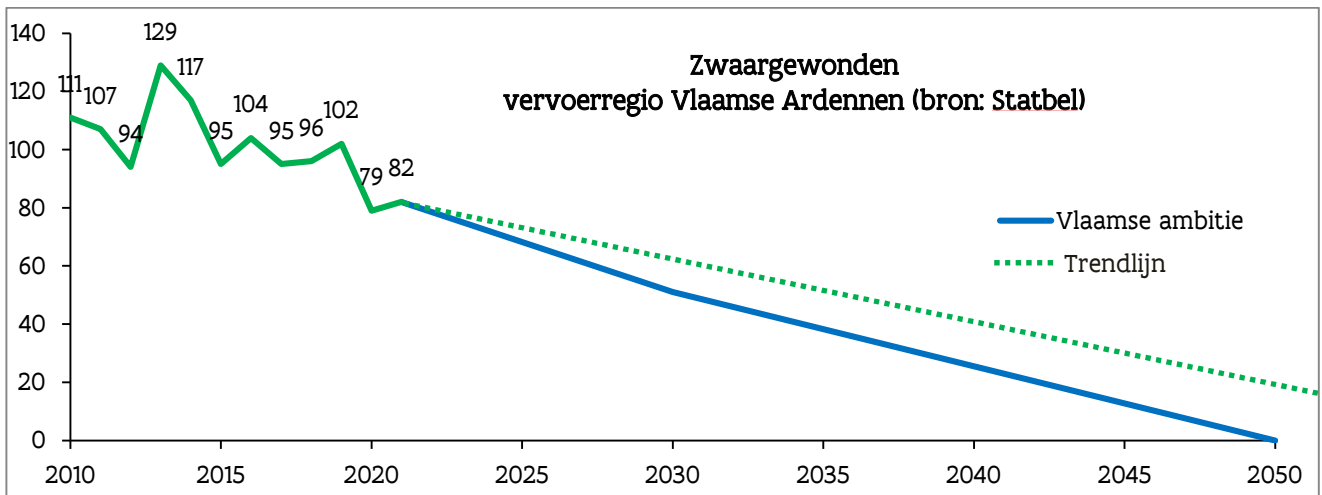
Bron: Verkeersveiligheidsplan Vlaanderen 2021 – 2030:

Startpunt 2019	Doelstelling 2025 (-25%)	Doelstelling 2030 (-50%)	Doelstelling 2050 (Vision Zero)
315 verkeersdoden	237 verkeersdoden	158 verkeersdoden	0 verkeersdoden
2.473 zwaargewonden	1.855 zwaargewonden	1.237 zwaargewonden	0 zwaargewonden
23.068 letselongevallen	17.301 letselongevallen	11.534 letselongevallen	2.884 letselongevallen
923 dode en zwaargewonde fietsers	693 dode en zwaargewonde fietsers	462 dode en zwaargewonde fietsers	0 dode en zwaargewonde fietsers
341 dode en zwaargewonde voetgangers	256 dode en zwaargewonde voetgangers	171 dode en zwaargewonde voetgangers	0 dode en zwaargewonde voetgangers
394 doden en zwaargewonden bij ongevallen met jonge autobestuurders	296 doden en zwaargewonden bij ongevallen met jonge autobestuurders	197 doden en zwaargewonden bij ongevallen met jonge autobestuurders	0 doden en zwaargewonden bij ongevallen met jonge autobestuurders

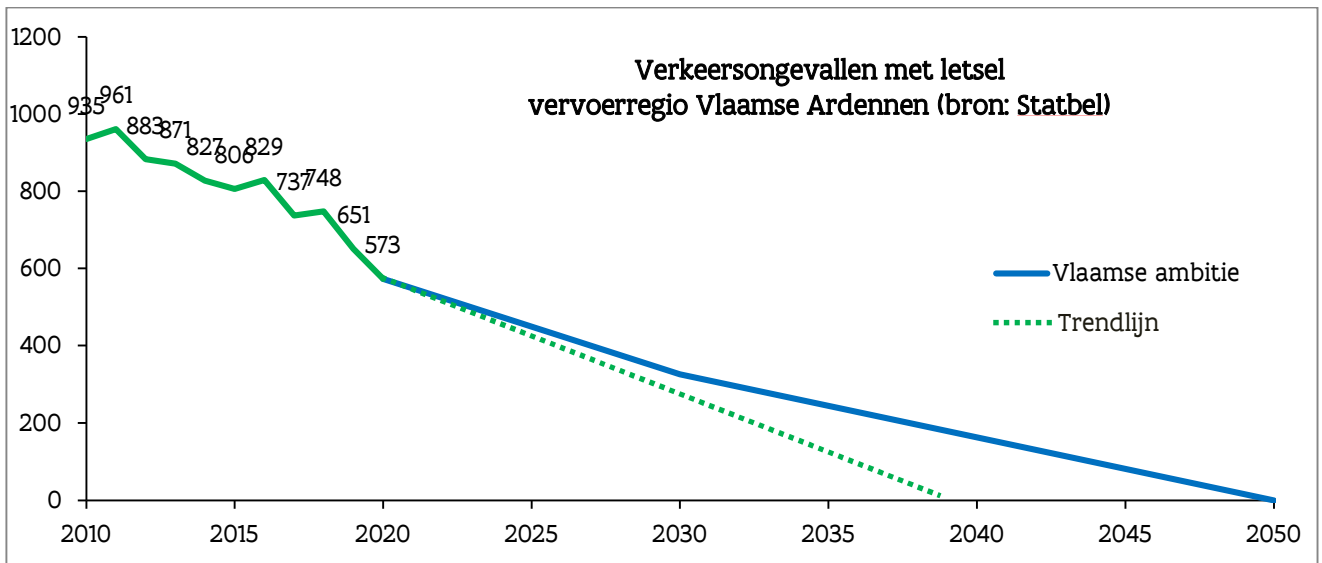
Tabel 4. Doelstellingen verkeersveiligheidsplan Vlaanderen



Figuur 3. Evolutie verkeersdoden in de vervoerregio Vlaamse Ardennen en vooropgestelde prognose



Figuur 4. Evolutie zwaargewonden in de vervoerregio Vlaamse Ardennen en vooropgestelde prognose



Figuur 5. Evolutie verkeersongevallen met letsel in de vervoerregio Vlaamse Ardennen en vooropgestelde prognose

‘Vision Zero’ wordt door verschillende Vlaamse beleidsplannen onderschreven. Ook in het regionaal mobiliteitsplan Vlaamse Ardennen wordt gestreefd naar een slachtoffervrij vervoerssysteem.

Tegen 2030 wordt gestreefd naar een halvering van het aantal verkeersdoden, zwaargewonden en letselongevallen (tov 2019), zoals voorgeschreven in het verkeersveiligheidsplan Vlaanderen. Hierbij wordt bijzondere aandacht besteed aan de zachte weggebruikers en aan jonge bestuurders, deze worden aan de hand van een afzonderlijke doelstelling opgevolgd.

Verkeersslachtoffers in 2021	Voetgangers		Fietsers	
	Doden	Zwaargewonden	Doden	Zwaargewonden
Vlaamse Ardennen	0	9	2	40
Vlaams Gewest	44	210	76	897

Tabel 5: verkeersslachtoffers bij zachte weggebruikers in 2021 (bron: Statbel)

Om deze doelstellingen te behalen zal op verschillende domeinen samengewerkt moeten worden; gedrag en educatie verkeersdeelnemers, veilige infrastructuur (vergevinggezinde wegen), voertuigtechnologie, etc.

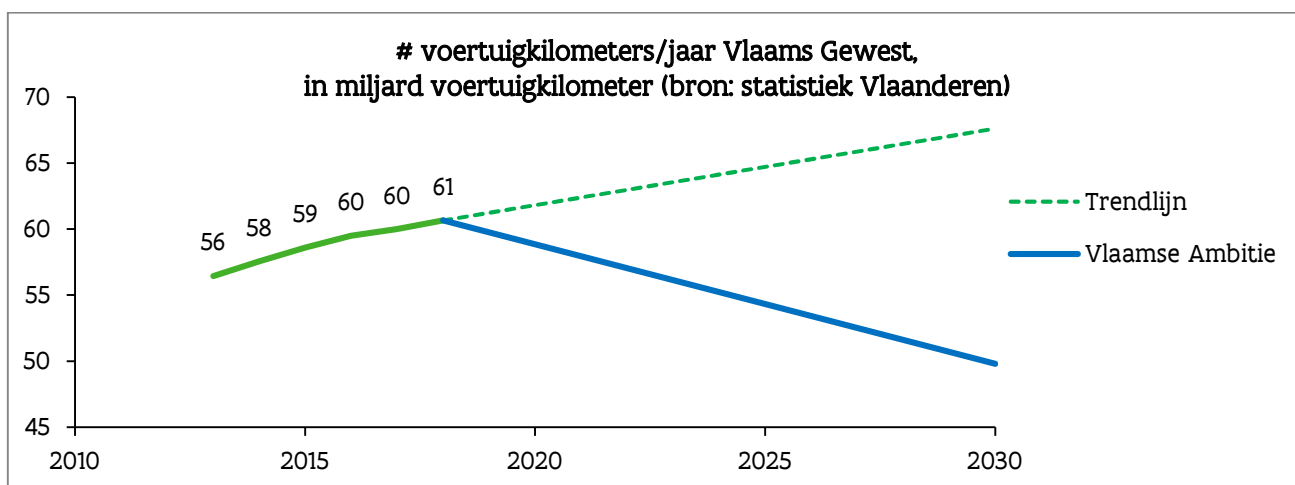
2.2.4 SD4 Leefbaar

We verbeteren verkeersleefbaarheid in stedelijke gebieden en kernen van gemeenten.

De vervoerregio weert druk verkeer uit de kernen van steden en gemeenten om de verkeersleefbaarheid te verbeteren. Het aantal mensen dat hinder ondervindt van het verkeer moet sterk dalen. Straten en pleinen worden aantrekkelijk en praktisch ingericht zodoende zoveel mogelijk inwoners een aangename en leefbare woonomgeving te bieden.

2.2.4.1 OD4.1 Voertuigkilometers door personen- en bestelwagens over lokale wegen 15% reduceren tegen 2030 (tov 2015)

Bron: Vlaams energie- en klimaatplan 2021-2030: *“Er wordt een daling gerealiseerd van het aantal kilometer over de weg tot max. 51,6 miljard gereden voertuigkilometers in 2030; dit betekent een daling van -15% t.o.v. 2015 voor personenwagens en bestelwagens en een beperking van de toename tot maximaal 14% voor vrachtwagens.”*



Figuur 6. # miljard voertuigkilometers per jaar in het Vlaams gewest volgens de trendlijn en volgens de Vlaamse ambitie

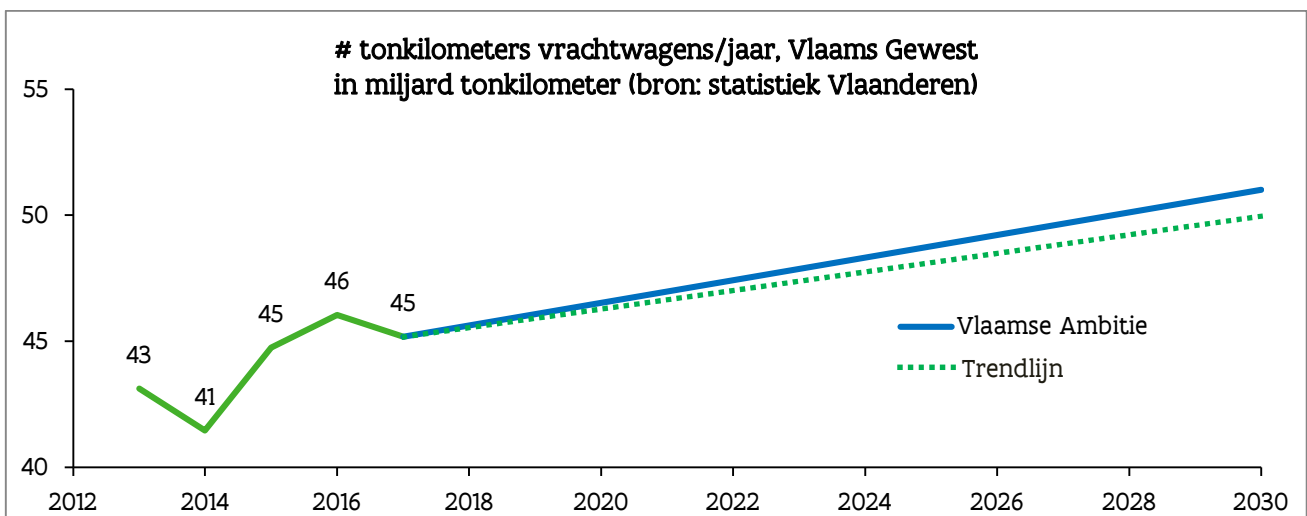
Het aantal gereden voertuigkilometers zoals opgenomen in de grafiek hierboven is niet beschikbaar op niveau van de Vlaamse Ardennen. Voor de vervoerregio's zijn wel data beschikbaar uit de regionale verkeersmodellen die een inschatting maken van de verkeersstromen; de regionale verkeersmodellen hebben een situatie 2017 en een situatie 2030. In de Vlaamse Ardennen voorspelt het regionaal verkeersmodel (RVM) een sterke stijging van +13,5% voertuigkilometers bij ongewijzigd beleid (van 4,7mln voertuigkilometers/dag in 2017 tot 5,3mln voertuigkilometers/dag in 2030). Het ombuigen van deze stijgende trend naar een daling van 15% tegen 2030 wordt een enorme uitdaging.

Om deze ambitieuze doelstelling te kunnen bereiken, zullen structurele maatregelen op hoger niveau (genre rekeningrijden, aanpak bedrijfswagen, etc.) een belangrijke rol spelen. Het al dan niet slagen van de Vlaamse doelstelling is een gedeelde verantwoordelijkheid van de bovenregionale, regionale en lokale partners.

De vervoerregio verkiest daarom om in de eerste plaats een daling in voertuigkilometers na te streven op de **lokale wegen**. Doorgaand verkeer dient op de daartoe bestemde (hogere) wegen te rijden zodat verkeersoverlast op lokale wegen minimaal blijft.

2.2.4.2 OD4.2 De toename van vrachtwagenkilometers op de weg wordt beperkt tot 14% tegen 2030 (tov 2015)

Bron: Vlaams energie- en klimaatplan 2021-2030: *“Er wordt een daling gerealiseerd van het aantal kilometer over de weg tot max. 51,6 miljard gereden voertuigkilometers in 2030; dit betekent een daling van -15% t.o.v. 2015 voor personenwagens en bestelwagens en een beperking van de toename tot maximaal 14% voor vrachtwagens.”*



Figuur 7. # miljard tonkilometer / jaar, Vlaams gewest met de trendlijn voor Vlaanderen

Het aantal gereden vrachtkilometers zoals opgenomen in de grafiek hierboven is niet beschikbaar op niveau van de Vlaamse Ardennen. Voor de vervoerregio's zijn wel data beschikbaar uit de regionale verkeersmodellen die een inschatting maken van de verkeersstromen; de regionale verkeersmodellen hebben een situatie 2017 en een situatie 2030. Bij ongewijzigd beleid voorspelt het verkeersmodel een stijging van 26% vrachtkilometers via de weg tegen 2030 in de Vlaamse Ardennen (van 473K km/dag in 2017 tot 596K km/dag in 2030).

Om deze ambitieuze doelstelling te kunnen bereiken, zullen structurele maatregelen op hoger niveau (genre rekeningrijden) ook een belangrijke rol spelen. Het al dan niet slagen van de Vlaamse doelstelling

is een gedeelde verantwoordelijkheid van de bovenregionale, regionale en lokale partners. De vervoerregio verkiest daarom om in de eerste plaats een daling in vrachtkilometers na te streven op de wegen die niet tot het vrachtroutenetwerk behoren.

2.2.4.3 OD4.3 Een daling van de vrachtwagenkilometers op wegen die niet tot het vrachtroutenetwerk behoren tegen 2030 (tov 2015)

Bron: Vlaams energie- en klimaatplan 2021-2030: *“Er wordt een daling gerealiseerd van het aantal kilometer over de weg tot max. 51,6 miljard gereden voertuigkilometers in 2030; dit betekent een daling van -15% t.o.v. 2015 voor personenwagens en bestelwagens en een beperking van de toename tot maximaal 14% voor vrachtwagens.”*

De Vlaamse ambitie inzake vrachtwagenkilometers wordt in de vervoerregio onderschreven. Bijkomend wenst de vervoerregio daaraan toe te voegen dat een stijging van het vrachtverkeer enkel toegelaten wordt op de daartoe bestemde vrachtroutes. Op wegen die geen onderdeel zijn van het vrachtroutenetwerk ambieert de vervoerregio een daling (of minimaal een status quo) van het aantal vrachtwagenkilometers. Overmatig (vracht)verkeer doorheen kernen en op lokale wegen veroorzaakt hinder en zal geweerd worden ten voordele van de verkeersleefbaarheid.

Er wordt gekozen voor ‘een daling’ – niet ‘geen stijging’ – van de vrachtwagenkilometers om maximaal in overeenstemming te zijn met de bewoording uit het Vlaams energie- en klimaatplan.

2.2.5 SD5 Milieuvriendelijk

We streven naar klimaatneutraliteit, verminderen de milieudruk en energieverbruik, ondanks de toenemende vraag naar mobiliteit.

De vervoerregio streeft naar klimaatneutraliteit voor alle verplaatsingen in de regio. Een belangrijk topic is de overschakeling van fossiele naar milieuvriendelijke brandstoffen (zoals elektrisch, waterstof, etc.), zowel privé als bij overheidsinstanties.

2.2.5.1 OD5.1 Richting 2030 gebeurt de exploitatie van het regionaal openbaar vervoer maximaal met hybride, elektrische of waterstofbussen, om tegen 2035 volledig emissievrij te zijn.

Bron: Vlaams energie- en klimaatplan 2021-2030: *“Vanaf 2025 gebeurt de exploitatie van het openbaar vervoer in stedelijke omgevingen enkel nog met hybride, elektrische of waterstofbussen, waarbij in de stadskernen emissievrij gereden wordt.”*

In een parlementaire verklaring (april 2022) stelt minister Lydia Peeters de ambitie voorop om De Lijn volledig emissievrij te laten rijden op het Vlaams grondgebied tegen 2035.

De doelstelling geformuleerd in het Vlaams energie- en klimaatplan maakt onderscheid tussen stadskernen, stedelijke omgevingen en alles wat daarbuiten valt. Dit onderscheid is in de Vlaamse Ardennen niet zinvol aangezien alle streeklijnen ook door de stedelijke gebieden van Oudenaarde, Zottegem, Geraardsbergen en/of Ronse rijden. Bijgevolg zouden alle bussen in de regio tegen 2025 emissievrij moeten rijden, wat niet realistisch is.

De vervoerregio schaaft daarom de ambitie bij en zal trachten om tegen 2030 (de tijdshorizon waarop het regionaal mobiliteitsplan gericht is) een maximaal emissievrij regionaal openbaar vervoerssysteem uit

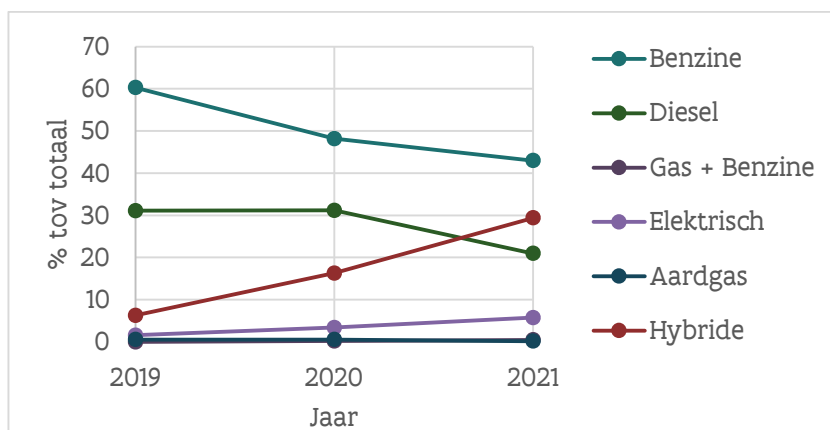
te rollen. Om uiterst tegen 2035 alle openbare bussen volledig emissievrij te laten rijden. Dit is in lijn met de meest recent geformuleerde ambitie van de minister.

2.2.5.2 OD5.2 Vanaf 2030 zijn alle (deel)wagens van de betrokken partners in de vervoerregio emissiearm, waarvan minstens de helft emissievrij

Bron: Vlaams energie- en klimaatplan 2021-2030: *“In 2030 is minstens de helft van de nieuw verkochte personenwagens volledig emissievrij en 20% gedeeltelijk (PHEV). De overige zijn emissie- of koolstofarm.”*

Nieuw ingeschreven voertuigen België		Benzine	Diesel	Gas + benzine	Elektrisch	Aardgas	Hybride
2019	Aantal	336.731	173.704	115	8.892	3.147	35.010
	%	60,3%	31,1%	0,0%	1,6%	0,6%	6,3%
2020	Aantal	211.646	137.015	996	15.044	2.796	71.457
	%	48,2%	31,2%	0,2%	3,4%	0,6%	16,3%
2021	Aantal	169.019	82.566	2.094	22.774	913	115.317
	%	43,0%	21,0%	0,5%	5,8%	0,2%	29,4%

Tabel 6. Nieuw ingeschreven voertuigen per type brandstof (bron: Statbel)



Figuur 8: Nieuw ingeschreven voertuigen per type brandstof (bron: Statbel)

Om op lange termijn (2050) een emissievrije transportsector te bereiken, stelt Vlaanderen de ambitie voorop dat vanaf 2030 alle nieuw aangekochte wagens emissiearm zijn, en minstens de helft volledig emissievrij. De vervoerregio ondersteunt deze doelstelling, de verschillende partners engageren zich daarom om vanaf 2030 geen voertuigen op klassieke brandstof meer aan te kopen⁵.

Binnen de regio wordt de doelstelling niet onderschreven voor de volledige bevolking, de vervoerregio heeft namelijk slechts een beperkte invloed op de vrije markt en het aankoopgedrag van zijn bevolking. Wel zal de vervoerregio zich inzetten om een shift naar een duurzamer wagenpark te realiseren door de nodige infrastructuur (bv. tank- of laadinfrastructuur) te voorzien, en door zelf een goed voorbeeld te tonen.

⁵ In het openbaar dienstcontract van De Lijn is voorzien dat haar voertuigpark in heel Vlaanderen volledig emissievrij dient te rijden tegen 2035

2.2.6 SD6 Sociaal

We garanderen iedereen de mogelijkheid om zich te verplaatsen.

De vervoerregio biedt iedereen de vrijheid om zich op een betaalbare manier te verplaatsen doorheen de regio. Het aantal mensen dat problemen ondervindt om zich te verplaatsen wordt gereduceerd door openbaar vervoer toegankelijker te maken voor personen met een fysieke beperking. Personen die door hun handicap geen gebruik kunnen maken van eigen vervoer of het openbaar vervoer krijgen toegang tot aangepast vervoer.

2.2.6.1 **OD6.1 De helft van alle haltes van het (kernnet en) aanvullend net zijn, waar ruimtelijk mogelijk, volledig autonoom toegankelijk tegen 2030**

Bron: Masterplan toegankelijkheid: *“50% van de haltes van het kernnet en het aanvullend net zijn toegankelijk tegen 2030. Bestaande haltes zijn minimaal toegankelijk, mits assistentie. Nieuw (her)aangelegde haltes zijn autonoom toegankelijk voor personen met een motorische beperking en voor blinden en slechtzienden.”*

De vervoerregio ondersteunt de Vlaamse ambitie, waar ruimtelijk mogelijk. De focus op korte termijn ligt op het realiseren van minstens één volledig autonoom toegankelijke bushalte die frequent gebruikt wordt, in elke kern. Onderstaande tabellen geven de stand van zaken weer voor maart 2023, met een onderscheid tussen haltes op gemeentewegen en haltes op gewestwegen.

Toegankelijkheidsstatus haltes De Lijn , maart 2023 (excl. unieke belbushaltes en tijdelijke haltes) - gemeentewegen	Aantal haltes in beheer van de gemeente	Toegankelijk voor personen met een motorische beperking		Toegankelijk voor personen met een motorische beperking mits assistentie		Toegankelijk voor personen met een visuele beperking	
		Aantal	%	Aantal	%	Aantal	%
Vervoerregio Vlaamse Ardennen							
Brakel	78	3	3,8	8	10,3	2	2,6
Geraardsbergen	140	1	0,7	29	20,7	2	1,4
Herzele	74	2	2,7	13	17,6	0	0,0
Horebeke	5	0	0,0	0	0,0	0	0,0
Kluisbergen	32	0	0,0	10	31,3	0	0,0
Kruisem	20	1	5,0	4	20,0	0	0,0
Lierde	49	0	0,0	3	6,1	0	0,0
Maarkedal	30	0	0,0	1	3,3	0	0,0
Oosterzele	48	2	4,2	3	6,3	0	0,0
Oudenaarde	109	12	11,0	34	31,2	2	1,8
Ronse	50	14	28,0	27	54,0	2	4,0
Sint-Lievens-Houtem	46	3	6,5	9	19,6	1	2,2
Wortegem-Petegem	31	0	0,0	0	0,0	0	0,0
Zottegem	91	1	1,1	8	8,8	0	0,0
Zwalm	28	2	7,1	4	14,3	0	0,0
Totaal	831	41	4,9	153	18,4	9	1,1

Tabel 7: Toegankelijkheid bushaltes op de gemeentewegen in de vervoerregio Vlaamse Ardennen (maart 2023) (bron: De Lijn)

Toegankelijkheidsstatus haltes De Lijn, maart 2023 (excl. unieke belbushaltes en tijdelijke haltes) - gewestwegen	Aantal haltes in beheer van het gewest	Toegankelijk voor personen met een motorische beperking		Toegankelijk voor personen met een motorische beperking mits assistentie		Toegankelijk voor personen met een visuele beperking	
		Aantal	%	Aantal	%	Aantal	%
Vervoerregio Vlaamse Ardennen							
Brakel	62	0	0,0	5	8,1	1	1,6
Geraardsbergen	55	2	3,6	7	12,7	0	0,0
Herzele	50	2	4,0	7	14,0	0	0,0
Horebeke	14	0	0,0	0	0,0	1	7,1
Kluisbergen	13	0	0,0	0	0,0	0	0,0
Kruisem	58	14	24,1	18	31,0	1	1,7
Lierde	14	0	0,0	4	28,6	0	0,0
Maarkedal	34	5	14,7	13	38,2	0	0,0
Oosterzele	10	0	0,0	1	10,0	0	0,0
Oudenaarde	73	7	9,6	14	19,2	0	0,0
Ronse	56	4	7,1	7	12,5	0	0,0
Sint-Lievens-Houtem	12	1	8,3	5	41,7	1	8,3
Wortegem-Petegem	9	1	11,1	1	11,1	0	0,0
Zottegem	81	4	4,9	20	24,7	0	0,0
Zwalm	26	7	26,9	9	34,6	3	11,5
Totaal	567	47	8,3	111	19,6	7	1,2

Tabel 8. Toegankelijkheid bushaltes op de gewestwegen in de vervoerregio Vlaamse Ardennen (maart 2023) (bron: De Lijn)

Gezien de slechte toestand van vele bushaltes in de Vlaamse Ardennen op heden, is de Vlaamse ambitie zeer ambitieus. De vervoerregio erkent echter het grote belang van toegankelijke bushaltes en onderschrijft deze doelstelling.

Er zal echter pragmatisch omgesprongen moeten worden met de beschikbare ruimte en middelen. De vervoerregio zal daarom focussen op de haltes met het grootste gebruikerspotentieel, aan Hoppinpunten en in de kernen. Op korte termijn wil de vervoerregio in elke kern minstens één frequent gebruikte halte autonoom toegankelijk aanleggen.

Daarnaast zullen alle nieuw (her)aangelegde haltes langs het kern- en aanvullend net steeds autonoom toegankelijk aangelegd worden, indien ruimtelijk mogelijk. Het is de bedoeling om op lange termijn zoveel mogelijk haltes, ook deze met minder gebruikers, maximaal (en idealiter/waar ruimtelijk mogelijk volledig) toegankelijk te maken.

2.2.6.2 OD6.2 Alle hoppinpunten zijn, waar ruimtelijk mogelijk, zelfstandig toegankelijk voor mensen met een motorische of visuele beperking tegen 2030

Bron: Masterplan toegankelijkheid: *“100% van de haltes aan een Hoppinpunt: zelfstandig toegankelijk voor mensen met een motorische en visuele beperking tegen 2030. Nieuwe haltes in een Hoppinpunt worden meteen toegankelijk aangelegd.”*

Gezien de slechte toestand van vele bushaltes in de Vlaamse Ardennen op heden, is ook deze Vlaamse ambitie zeer ambitieus. De vervoerregio erkent echter het grote belang van toegankelijke hoppinpunten en onderschrijft deze doelstelling.

Deel III

3 GEWENSTE MOBILITEITSONTWIKKELING

3.1 ONDERZOCHE SCENARIO'S EN VOORKEURSSCENARIO

In de synthesenota werden 2 alternatieve visies / scenario's op de mobiliteit in de vervoerregio uitgewerkt en ten overstaan van elkaar afgewogen. Hieronder is de kerngedachte van beide scenario's weergegeven. Een meer uitgebreide bespreking van het niet weerhouden scenario is opgenomen in de synthesenota (hoofdstuk 4).

De kerngedachte van het **concentratie**model is dat verplaatsingen zoveel mogelijk geconcentreerd worden op een beperkt aantal bestaande en indien nodig te optimaliseren infrastructuurbundels (corridors) waar alle modi zich vlot kunnen verplaatsen. In de zones tussen deze corridors worden doorgaande gemotoriseerde verplaatsingen maximaal geweerd. Door in te zetten op multimodale mobiliteitscorridors waarbij de steden en kernen in de regio verbonden worden met de dichtstbijzijnde corridors, blijft de regio bereikbaar, stijgt de verkeersleefbaarheid in de mazen tussen de corridors en wordt er efficiënt omgesprongen met overheidsmiddelen.

De kerngedachte van het **raster**model is dat verplaatsingen tussen steden en kernen van regionaal belang zo vlot en direct mogelijk gebeuren, zonder (grote) omrijfactoren, en dit zonder onderscheid naar modi.

De rasters die gevormd worden door steden en kernen van regionaal belang rechtstreeks met elkaar te verbinden, vormen de basis voor de uitwerking van fijnmazige netwerken voor alle modi, waarlangs alle kernen vlot bereikbaar zijn en omrijfactoren minimaal blijven. Verplaatsingen worden geografisch gespreid over de rasters.

Beide scenario's werden o.a. met behulp van het Regionale verkeersmodel (RVM) ten overstaan van elkaar geëvalueerd.

Globaal kan worden geoordeeld dat beide scenario's de vooropgestelde doelstellingen realiseren maar dat het concentratiemodel er, dankzij de grotere interlokale mazen en focus op frequentieverhogingen i.p.v. extra lijnen openbaar vervoer, nog meer dan het rastermodel in slaagt om een modal shift te realiseren en de druk van het gemotoriseerde verkeer op de lokale wegen te beperken. Daarnaast zorgt het concentreren van mobiliteit in het concentratiemodel ervoor dat ook de aanpak van verkeersveiligheid, doorstroming openbaar vervoer en halte-infrastructuur geconcentreerder kan worden aangepakt. Een meer uitgebreide bespreking van de analyse van beide scenario's is opgenomen in de synthesenota (hoofdstukken 5 en 6).

De synthesenota werd goedgekeurd op de vervoerregioraad van 27 januari 2023 waarbij de vervoerregioraad het concentratiemodel als voorkeursscenario weerhield.

3.2 GEWENSTE MOBILITEITSONTWIKKELING VAN HET CONCENTRATIEMODEL (VOORKEURSSCENARIO)

3.2.1 Selectie corridors

In de toekomstvisie van het concentratiemodel gebeuren verplaatsingen doorheen de regio maximaal via een beperkt aantal multimodale corridors. Terwijl in de mazen tussen de corridors eerder een verkeersluw karakter met enkel herkomst-bestemmingsverkeer nagestreefd zal worden om de verkeersleefbaarheid en verkeersveiligheid in de kernen te verbeteren.

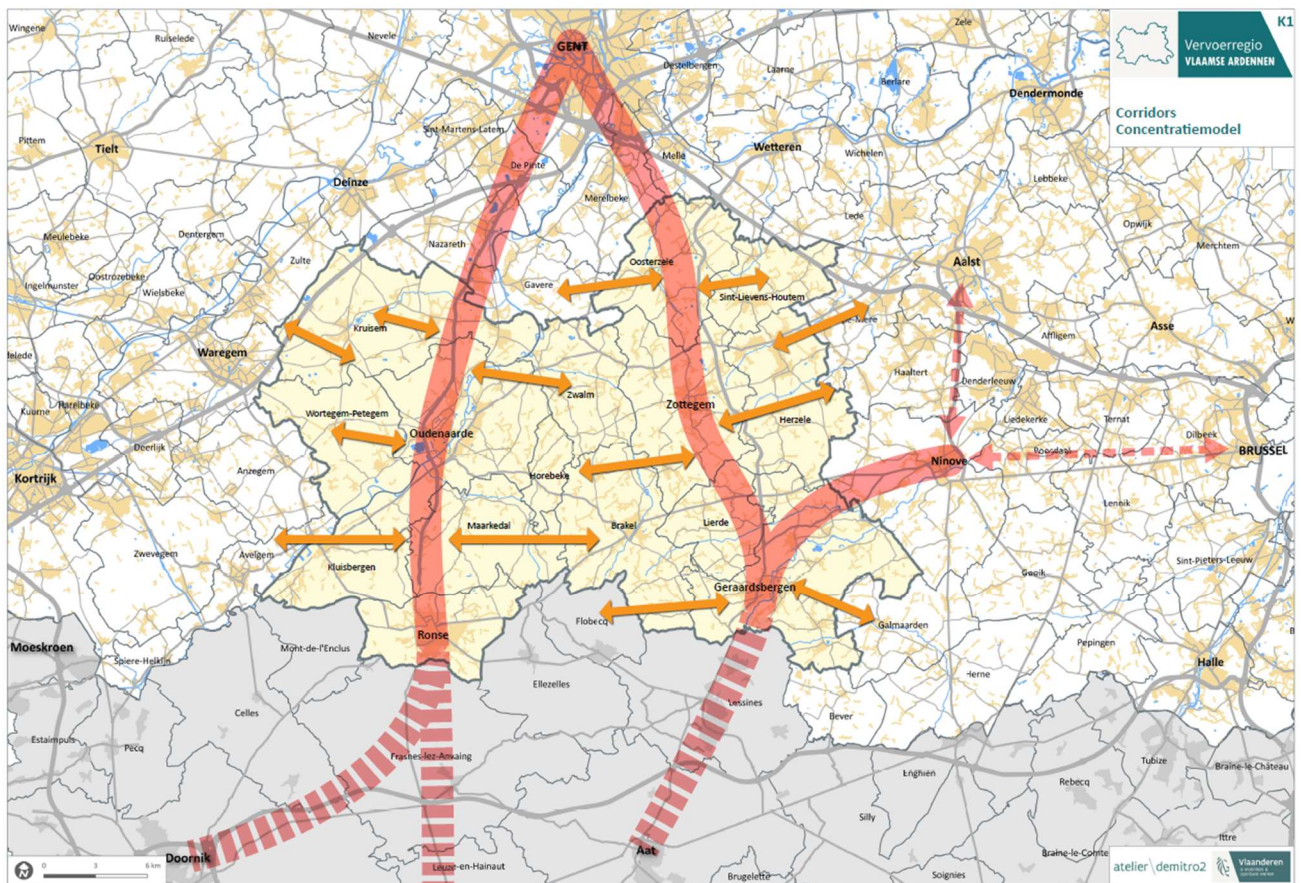
Een doordachte selectie van deze mobiliteitscorridors is van groot belang aangezien deze zullen bepalen waar in de regio verplaatsingen gebundeld worden en waar bijgevolg het mobiliteitsaanbod uitgebreid of versterkt zal worden. Volgende criteria werden gehanteerd bij het selecteren van de corridors:

1. Corridors verbinden **stedelijke kernen**
2. Corridors hebben een zekere **verkeersvraag** (cfr. Principe basisbereikbaarheid)
3. Corridors met aandacht voor **bestaande verkeersstromen en huidig gebruik van infrastructuur**
4. Corridors met aandacht voor **bestaand infrastructuur** (het **verkeersaanbod**)

Op basis van bovenstaande criteria worden in de Vlaamse Ardennen drie duidelijke, multimodale corridors met belangrijke mobiliteitsfunctie en voldoende verplaatsingspotentieel gedetecteerd:

- *Gent – Oudenaarde – Ronse (- Doornik /Bergen)*
- *Gent – Zottegem – Geraardsbergen – Aat (- Bergen)*
- *(Bergen -) Aat – Geraardsbergen – Ninove (- Aalst/Brussel)*

Andere potentiële corridors worden niet weerhouden omwille van de lagere vervoersvraag en minder uitgesproken multimodaal karakter.



Figuur 9: Concentratiemodel: selectie corridors (rode bandbreedte).

3.2.2 Principes openbaar vervoer

Het openbaar vervoersnet wordt uitgebreid rond de drie multimodale corridors, waar vlotte treinverbindingen (1e laag OV) de ruggengraat van het openbaar vervoer vormen en waarop regionale verplaatsingen met openbaar vervoer gebundeld worden. Het busnetwerk (en VOM) heeft een aanvoerende functie richting de steden en richting het treinnetwerk op de corridors (stations in de steden).

Bovenstaande werd in de synthesesnota vertaald in onderstaande principes, die in hoofdstuk 4 verder zijn uitgewerkt.

- Alle **steden** hebben een **treinstation op één van de corridors** en zijn op die manier goed ontsloten op het openbaar vervoersnet.
- Alle **kernen van regionaal belang** (zonder treinstation) worden rechtstreeks **ontsloten naar de dichtstbijzijnde treincorridor(s)** via hoogfrequente bussen en VOM
- De **treinlijnen** op de corridors worden versterkt met **frequentieverhogingen**.
- De bestaande **buslijnen** worden versterkt met **frequentieverhogingen** om de aanvoerfunctie richting de corridors maximaal te vervullen.
- De frequentieverhogingen op trein- en busnet maken **betere verknoping** met vlottere overstappen mogelijk.

3.2.3 Principes gemotoriseerd verkeer

De kerngedachte van het concentratiemodel is dat het gemotoriseerd verkeer maximaal wordt geconcentreerd op een aantal corridors met als doel de verkeersleefbaarheid en de verkeersveiligheid in de kernen te versterken. Door het verkeer op een beperkt aantal assen te concentreren wordt de verkeersbelasting in het buitengebied gelegen tussen die corridors verminderd en dient de wegenis maximaal voor het verkeer met een herkomst en/of bestemming in de regio.

Bovenstaande werd in de synthesesnota vertaald in onderstaande principes, die in hoofdstuk 4 verder zijn uitgewerkt.

- Langs elk van de drie **multimodale corridors** wordt (minimaal) een **regionale weg** geselecteerd waarop regionale (doorgaande) verkeersstromen gebundeld worden.
- Alle **steden en** enkele geselecteerde **kernen** (zie 4.4.1) worden rechtstreeks **naar de dichtstbijzijnde corridor(s) ontsloten** via **interlokale wegen**.
- De wegenstructuur wordt gebouwd rond de drie multimodale corridors. Dit resulteert in een **beperkt aantal regionale wegen** op de corridors en een **beperkt aantal interlokale wegen** naar de corridors.
- Daartegenover staat een groter aantal lokale wegen en **grotere interlokale mazen** waar doorgaand verkeer geweerd wordt. Bijgevolg kunnen op bepaalde relaties ook omrijfactoren ontstaan.

4 UITWERKING VAN HET BELEIDSSCENARIO

4.1 FIETS

De opgemaakte fietsvisie is een regionale vertaalslag van het Vlaamse mobiliteitsbeleid op maat van de vervoerregio Vlaamse Ardennen. Bij de opbouw van het fietsscenario worden daarom de vier cruciale beleidsthema's uit de Vlaamse Mobiliteitsvisie 2040 gebruikt als kapstok:

- Netwerken en verknopingen
- Aanbodzijde
- Vraaggedrag
- Datastrategie en digitalisering

4.1.1 Netwerken en knooppunten

(Fiets)netwerken verbinden kernen en (belangrijke) attractiepolen onderling en met elkaar. De selectie van deze netwerken zorgt dat missing links kunnen worden gedetecteerd, dat investeringen op een systematische manier kunnen gebeuren en dat het fietsbereikbaar maken van Vlaanderen op een uniforme manier kan gebeuren.

4.1.1.1 Fietssnelwegen

De vervoerregio Vlaamse Ardennen wordt doorkruist door 2 noordzuid-georiënteerde en 2 oostwest-georiënteerde fietssnelwegassen. Deze fietssnelwegen volgen in belangrijke mate de spoorinfrastructuur en dekken de 3 corridors uit het voorkeursscenario volledig af. De vervoerregio wenst in te zetten op dit netwerk van fietssnelwegen. Dagelijkse functionele fietsverplaatsingen over grote afstand tussen steden en gemeenten moeten vlot kunnen plaatsvinden, waarbij interactie met gemotoriseerd verkeer tot een minimum herleid wordt. Het netwerk moet voldoen aan de algemene kwaliteitseisen zoals leesbaarheid, samenhang, directheid, aantrekkelijkheid en veiligheid. De doelstelling betreft in eerste instantie het optimaliseren en wegwerken van zwakke schakels op fietssnelwegen F45, F414, F416, F417, F418, F419, F421 en F428.

Bij het optimaliseren van de fietssnelwegen wordt een hogere prioriteit gegeven aan de assen die op de corridors uit het weerhouden concentratiemodel zijn gelegen:

- As F45 – F428 (Gent – Oudenaarde – Ronse – Leuze-en-Hainaut)
- As F417 – F418 (Gent – Zottegem – Geraardsbergen - Lessen)
- F416 (Geraardsbergen – Ninove - Denderleeuw)

Op deze assen is het befietsbaar maken van de niet befietsbare delen een hoge prioriteit, hoger ten overstaan van het volledig conform maken van de reeds gerealiseerde delen.

4.1.1.2 Bovenlokaal Functioneel fietsroutenetwerk (BFF)

De vervoerregio Vlaamse Ardennen kent een fijnmaziger bovenlokaal functioneel fietsnetwerk. Alle steden en grotere kernen zijn rechtstreeks met elkaar verbonden door de functionele fietsroutes van het bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk. De vervoerregio bestendigt daarom het bestaande bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk.

In Ronse zal het bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk herbekeken worden na het vastleggen van het definitief tracé op grondgebied Ronse van de fietssnelweg F428 Oudenaarde-Ronse, alsook nav het project 'Rond Ronse'.



Figuur 10. Netwerk van fietssnelwegen en Bovenlokale Functionele Fietsroutes

4.1.1.3 Lokaal functioneel fietsroutenetwerk

De vervoerregio wenst ook het belang van een goed functionerend lokaal fietsroutenetwerk te onderstrepen. Fietsen begint namelijk altijd in de eigen buurt. Wie in een fietsvriendelijke omgeving woont, zal sneller naar de fiets grijpen, zowel voor lokale als voor de iets grotere regionale verplaatsingen.

De lokale fietsroutes zorgen voor een goed verknoopt fietsnetwerk met voldoende verbindingen tussen het fietssnelwegennetwerk, het bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk, de Hoppinpunten en lokale attractiepolen (zoals bedrijvzones, scholen, wijken, etc.), met beperkte omrijfactoren omwille van barrières (zoals waterlopen, treinsporen, heuvelachtig landschap, etc.). Het lokaal fietsroutenetwerk is nog fijnmaziger dan het bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk.

4.1.1.4 Interactie met openbaar vervoer (combi-mobiliteit)

De fiets is niet alleen een transportmodus op zich, maar is ook uiterst geschikt als voor- en natransport naar het openbaar vervoer. De Vlaamse Ardennen beschikt over een uitgebreid netwerk van treinstations en bushaltes waar ten allen tijd vlot overgestapt moet kunnen worden tussen de fiets en het openbaar vervoer (voor de interactie met andere modi zie o.a. hoofdstuk 4.3). Om deze combi-mobiliteit te stimuleren zal de vervoerregio verder inzetten op fietsvriendelijke stationsomgevingen, fietsstallingen aan strategisch gelegen bushaltes en de uitrol van kwalitatieve Hoppinpunten.

4.1.2 Aanbodzijde

De vervoerregio Vlaamse Ardennen wenst van de fiets een kwalitatief verplaatsingsmiddel te maken dat kan concurreren met andere – minder duurzame – verplaatsingsmodi. Daarvoor zet de vervoerregio in op kwalitatieve en veilige fietsinfrastructuur, op fietsstalling en op een goede integratie van nieuwe fietsvormen, zoals deelfietsystemen en elektrisch fietsen.

4.1.2.1 Aanbod fietsinfrastructuur

Bij de realisatie van nieuwe fietsinfrastructuur dienen de uitgangspunten (i) een kwaliteitsvol fietsroutenetwerk als basis, ii) een toegankelijke infrastructuur voor fietsers van 8 tot 80 jaar, iii) een groeiend aantal fietsers en een toenemende diversiteit van gebruikers & iv) fietsinfrastructuur bedacht vanuit het perspectief van de fietser) en richtlijnen uit het nieuwe fietsvademecum te worden toegepast om een kwalitatief fietsaanbod te creëren.

Terwijl het bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk op papier een fijnmazig fietsnetwerk vormt, is het aandeel vrijliggende fietspaden beperkt (zie oriëntatienota onder 2.4). De focus dient daarom te liggen op de realisatie van het bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk conform het Vademecum Fietsvoorzieningen.⁶ De realisatie van een aaneengesloten fietsnetwerk zal vlot en veilig functioneel fietsen, ook over (middel-)lange afstand, mogelijk maken in de regio.

Het realiseren van een volledige conform functioneel fietsnetwerk is een werk van lange adem. Een eerste stap is de inventarisatie van de niet-conforme fietsinfrastructuur. Deze eerste stap is op niveau fietssnelwegen en Bovenlokaal Functioneel Fietsroutenetwerk op gewestwegen gezet (zie ook hoofdstuk 2.4. van de oriëntatienota) en wordt periodiek herhaald. Echter ook op gemeentewegen is een

⁶ Merk hierbij op dat het Vademecum Fietsvoorzieningen werd herzien in juli 2022; hierdoor kan het zijn dat fietspaden die werden aangelegd volgens een vorige versie van het Vademecum niet meer conform kunnen zijn t.o.v. het meest recente vademecum zonder dat ze per definitie als onveilig of niet kwalitatief dienen te worden beschouwd

inventarisatie van de niet-conforme fietsinfrastructuur van belang om doelgericht te kunnen investeren in veilige fietsinfrastructuur.

Vervolgens stelt de vervoerregio volgende prioriteiten voorop bij investeringen in het fietsnetwerk (stap 2):

- Structureel onveilige fietsroutes en zones met hoge ongevallenconcentraties wegwerken
- Fietsassen met hoog fietspotentieel realiseren
- Missing links wegwerken

Bij deze prioritering dient in het achterhoofd gehouden te worden dat de planning van fietsdossiers ook mede bepaald wordt door andere aspecten zoals wegenwerken, rioleringsdossiers, eventuele noodzaak tot onteigenen, etc. Niet elk project kan daarom even snel gerealiseerd worden, ondanks een hoge prioriteit. Desalniettemin erkent de vervoerregio het belang van een kwalitatief BFF en zal de vervoerregio een inspanning doen om de dossiers of processen met belangrijke fietsinvesteringen te bespoedigen.

Prioriteit: Structureel onveilige fietsroutes en zones met hoge ongevallenconcentraties wegwerken

Fietsveiligheid is een topprioriteit binnen de regio. Fietsers moeten zich op elk moment van hun fietsrit comfortabel en veilig voelen. Fietsveiligheid wordt gezien als een noodzakelijke voorwaarde om een modal shift naar de fiets mogelijk te maken. Enkel indien de veiligheid van fietsers gegarandeerd kan worden, zal een aanzienlijke stijging in het fietsgebruik mogelijk zijn.

De hoogste prioriteit ligt bij het wegwerken van de lijst met de gevaarlijke punten. Al de gevaarlijke punten zijn hierbij van belang, zowel deze op gewestwegen als deze op gemeentewegen. Hiernaast geven de verschillende vademecums (met in het bijzonder het Vademecum Fietsvoorzieningen) heldere criteria waaraan voldaan dient te zijn om fietsinfrastructuur als veilig te kunnen beschouwen. De mate waarin fietsinfrastructuur als onveilig dient te worden beschouwd varieert dan ook van fietsroute tot fietsroute. De grootste afwijking is er op (segmenten van) fietsroutes waar eigen fietsinfrastructuur nodig is maar fietsers in gemengd verkeer dienen te rijden met het gemotoriseerde verkeer; dergelijke segmenten / routes kennen een hoge prioriteit. Ook fietsroutes met (smalle) aanliggende fietspaden naast wegenis die een hogere selectie hebben gekregen in de wegencategorisering en/of het vrachtroutenetwerk hebben tevens een hoge prioriteit.

De mate waarin de infrastructuur als verkeersonveilig kan worden beschouwd is echter verre van de enige factor die de kans op een verkeersongeval op een bepaald segment verklaart; het ontbreken van alternatieve routes, intensief gebruik van de route of een belangrijk aandeel minder ervaren verkeersdeelnemers (bv. jongeren) kunnen naast de infrastructuur een impact hebben op de verkeersonveiligheid. De reële verkeersonveiligheid (aantal, type en zwaarte van ongevallen bij ongevallen die te wijten zijn aan infrastructuur) speelt dan ook mee een rol bij de prioritering. Om te kunnen werken aan de fietsonveiligheid is het correct verzamelen en analyseren van ongevallendata cruciaal. De analyse van ongevallendata dient mee als basis voor de prioritering van (her)aanleg van (fiets)infrastructuur. Alternatieve bronnen zoals de knelpunten op school- en fietsroutekaarten (GIS-data beschikbaar bij provincie Oost-Vlaanderen) kunnen hierbij ook een meerwaarde zijn.

Prioriteit: Fietsassen met hoog fietspotentieel realiseren

Het fietspotentieel van de verschillende onderdelen van het fietsroutenetwerk is afhankelijk van de herkomst- en bestemmingszones die langsheen een bepaald tracé zijn gelegen. Een groter potentieel kan worden verwacht daar waar onderdelen van het fietsnetwerk langsheen of doorheen grotere kernen, grotere bedrijvzones en/of grotere scholencampussen gaan. Vanuit de filosofie van het decreet

basisbereikbaarheid om doelgericht te investeren krijgen tracés met een hoger potentieel een hogere prioriteit.

De prioriteit van een bepaald tracé kan zowel kwalitatief worden benaderd vanuit het belang van de herkomst- en bestemmingszones langsheen het tracé of kwantitatief met behulp van een potentieelstudie. Met betrekking tot dit laatste wordt verwezen naar hoofdstuk 4.4 in de synthesesnota waarin de fietspotentieelstudie Zuid-Oost-Vlaanderen (uitgevoerd in opdracht van Solva) als voorbeeld is opgenomen.

Prioriteit: Missing links wegwerken

Het fietsnetwerk is zodanig opgebouwd dat logische en efficiënte verbindingen worden gecreëerd tussen een veelheid aan bestemmingen. Wanneer bepaalde delen van dit netwerk niet befietsbaar zijn (= missing links) ontstaan er hiaten in de mogelijkheden van fietsers om zich op een logische en efficiënte wijze te verplaatsen. Het wegwerken van deze missing links betekent dan ook het wegwerken van deze hiaten. In de oriëntatienota zijn onder het hoofdstuk 2.4 de niet befietsbare delen van het netwerk in kaart gebracht; het betreft een belangrijke prioriteit van te voorziene (fiets)infrastructuur.

4.1.2.2 Aanbod fietsenstallingen

Naast de fietsinfrastructuur zelf, is ook het comfortabel stallen van de fiets op de eindbestemming van belang. Aan treinstations, bushaltes, hoppinpunten, openbare functies, attractiepolen, tewerkstellingspolen, etc. zijn steeds voldoende openbare fietsenstallingen te voorzien. Het comfortabel stallen van fietsen betekent dat het kader kan worden vast gemaakt en dat de fiets beschermt staat. Voor buitenmaatse fietsen betekent dit dat extra ruimte wordt voorzien.

Met betrekking tot het aantal fietsstallingsplaatsen kan zowel worden vertrokken van de huidige vraag zoals deze zich voordoet op het terrein (telling aantal gestalde fietsen op enkele referentiemomenten), met inbegrip van een buffer voor toekomstige groei, als op basis van kencijfers; deze laatste is voornamelijk toe te passen voor nieuwe functies. In het bijzonder bij nieuwe functies dienen fietsenstallingen zichtbaar te zijn en dicht bij de toegang te zijn gelegen t.o.v. de parking voor personenwagens. O.a. in het vergunningenbeleid kan dit aspect worden meegenomen / gecontroleerd.

Op locaties waar de fietsen gedurende langere periodes blijven staan, worden bij voorkeur ook beveiligde fietsenstallingen aangeboden. De vraag naar beveiligde fietsenstalling zal in de toekomst vermoedelijk nog toenemen door de opkomst van de (duurdere) elektrische fietsen.

Wanneer ruimte voor het stallen van fietsen wordt voorzien dient te worden nagedacht of ook ruimte wordt voorzien voor nieuwe vormen van mobiliteit met in het bijzonder de zogenaamde voortbewegingstoestellen.

4.1.2.3 Aanbod deelfietsen

De deelfietsen worden beschouwd als een zeer flexibel vervoersmiddel waarmee de bereikbaarheid van attractiepolen vanaf de geselecteerde treinstations of hoppinpunten verhoogd kan worden (natransport). Volgende types deelfietsen kunnen worden onderscheiden:

- Back-to-onesystemen
Bij het back-to-onesysteem dienen de fietsen steeds terug te worden gebracht naar hetzelfde fietsdeelstation (een gekend voorbeeld is Bluebike), waardoor

de operationele complexiteit en kost significant lager is dan bij de Back-to-manysystemen.

- **Back-to-manysystemen**
Bij de back-to-manysystemen kunnen de deelfietsen naar verschillende fietsdeelstations worden teruggebracht (een gekend voorbeeld is het Vélo-systeem in Antwerpen), hetgeen hogere operationele complexiteit en kost met zich meebrengt. De integratie van een dergelijk systeem met een openbaar vervoernetwerk is een uitdaging aangezien de gebruiker niet verplicht is zijn deelfiets terug te brengen; hierdoor kan er aan openbaar vervoerknooppunten sneller een tekort ontstaan.
- **Freefloatingsystemen**
Freefloatingsystemen zijn een vorm van back-to-manysystemen waarbij de deelfietsen niet naar fysieke deelfietsstations dienen te worden teruggebracht maar naar virtueel afgebakende zones hetgeen een nog grotere vrijheid geeft ten overstaan van de gewone back-to-manysystemen (een gekend voorbeeld is Donkey Republic).

De vervoerregio heeft beslist tot de uitrol van de deelfietsssystemen als onderdeel van het vervoer op maat (zie ook 4.2.1.1). De vervoerregio heeft de voorkeur gegeven aan een back-to-one-systeem in functie van de last mile van/tot het openbaar vervoernetwerk (natransport), een belangrijk aandachtspunt in een regio waar door de lagere dichtheid het openbaar vervoeraanbod eerder beperkt is. Hierbij wordt in het bijzonder gemikt op de (regionale) tewerkstellingspolen in de regio, die veelal aan de randen van kernen/steden zitten, eerder dan in het centrum. Specifiek voor de tewerkstellingspolen geldt bovendien dat deelfietsen 24/7 inzetbaar zijn, hetgeen een antwoord kan bieden aan de vervoersvraag op tijdstippen die niet of amper kunnen worden beantwoord door het reguliere openbaar vervoer. De vervoerregio heeft bovendien gekozen voor de inzet van elektrische fietsen om het reliëf als hinderpaal weg te nemen.

Bij een succesvol gebruik kan een verdere uitbreiding overwogen worden, net als de implementatie van andere deelfietsssystemen in functie van het bevorderen van de modal shift of de realisatie van de strategische doelstellingen SD 4, 5 en 6.

4.1.2.4 Gebruik elektrisch fietsen

Gezien de verspreide bevolking en het heuvelachtige landschap van de Vlaamse Ardennen kan de elektrische fiets voor veel inwoners van de regio een groot verschil maken. Om functioneel fietsgebruik in de regio te verhogen, is het gebruik van de elektrische fiets te stimuleren.

De fietsinfrastructuur dient te worden afgestemd op de verschillende type fietsers, waaronder gebruikers van een elektrische fiets, in overeenstemming tot de selectie in het fietsroutenetwerk, de hierop afgestemde ontwerprichtlijnen uit het Vademecum fietsvoorzieningen en eventuele specifieke keuzes op projectniveau die in afstemming met de PSG worden bepaald.

Een tweede belangrijk punt hiertoe is het voeren van een flankerend beleid. In het bijzonder stationsomgevingen en hoppinpunten dienen maximaal voorzien te worden van veilige fietsenstallingen waar deze dure fietsen zonder zorgen achtergelaten kunnen worden. Ook de uitrol van fietsbatterijlockers aan bv. hoppinpunten, attractiepolen, scholen of bij werkgevers kan drempelverlagend werken.

4.1.3 Vraaggedrag

Om inwoners te overtuigen om meer de fiets te nemen, is meer nodig dan enkel goede netwerken en de noodzakelijke infrastructuur. Een degelijk flankerend beleid dat fietsers onderwijst en fietsen stimuleert, is noodzakelijk om een echte fietscultuur te creëren.

Een continue fietseducatie en -sensibilisatie voor fietsers van alle leeftijden is noodzakelijk om veilig rijgedrag aan te leren. Onaangepast rijgedrag of het niet respecteren van de wegcode liggen vaak aan de basis voor ongevallen (niet enkel infrastructuur is de oorzaak). Correct rijgedrag aanleren begint van jongs af aan. Met fietseducatie en sensibilisatie worden kinderen, jongeren, scholieren van jongs af aan geleerd om zich veilig met de fiets in het verkeer te verplaatsen. Dit moet hen op lange termijn motiveren om de fiets te nemen voor zowel korte als lange verplaatsingen. Maar ook bij volwassenen en ouderen kunnen promotie- en sensibilisatiecampagnes nog helpen om een veiliger rijgedrag en duurzamer verplaatsingsgedrag aan te leren. Met campagnes op maat van verschillende doelgroepen (scholieren, studenten, senioren, pendelaars, etc.) kan de 'fietsreflex' (ipv 'autoreflex') worden versterkt.

Het vergroten van de fietsbeleving zit ook in kleine dingen. Bijvoorbeeld het creëren van aangename fietsroutes met voldoende rustpunten helpt om mensen op de fiets te krijgen. Maar ook het voorzien van publieke fietspompen of fietsherstelpunten is voor sommigen een grote meerwaarde, fietsen met een goed onderhouden fiets is namelijk des te comfortabeler en veiliger.

4.1.4 Datastrategie en digitalisering

De vervoerregio erkent het belang van de nodige systemen waarmee verkeersdata verzameld en verkeersinformatie verspreid kan worden.

Specifiek voor de modus fiets wordt aan volgende zaken gedacht:

- Het in kaart brengen van fietsverplaatsingen;
- Het in kaart brengen van fietsongevallen of onveilige fietsroutes;
- De integratie van deelfietsen in multimodale routeplanners en dataplatformen, met een goede koppeling tussen de verschillende aanbieders;
- Tariefintegratie : om combi-mobiliteit te stimuleren (bv. OV, deelfietsen, beveiligde fietsenstallingen, parking, etc.)
- Digitaliseren en vlot toegankelijk maken van fietsroutenetwerken en -kaarten.

4.2 OPENBAAR VERVOER

In de synthesefase koos de vervoerregio(raad) het concentratiemodel als voorkeursscenario. Hierna volgend wordt dit model verder uitgewerkt voor het openbaar vervoer waarbij drie cruciale aspecten achtereenvolgens worden behandeld:

- Netwerken (met een onderscheid tussen korte en lange termijn)
- Infrastructuur (inclusief de stations / haltes en het aspect toegankelijkheid)
- Rollend materieel

Voorliggend mobiliteitsplan heeft een tijdshorizon van (+)10 maar wenst ook een doorkijk te geven op langere termijn (10 – 30 jaar). Dit maakt het mogelijk om het plan maximaal op te bouwen vanuit een door de ruimtelijk-verkeerskundige context en door het voorkeursscenario ondersteund wensbeeld op het openbaar vervoer in de regio en dus ruimer te gaan dan hetgeen volgens de huidige meerjarenplannen van de OV-aanbieders als realiseerbaar kan worden verwacht op een tijdsspanne van 10 jaar.

Zo zijn, naar aanleiding van het nieuw Openbaredienstencontract met de NMBS⁷ volgende optimalisaties, van belang voor de Vlaamse Ardennen, reeds opgenomen in het vervoersplan 12/2023-2026:

- Weekdag: verlenging van de S53 Lokeren – Gent tot Oudenaarde waardoor een halfuurfrequentie wordt verkregen tussen Gent en Oudenaarde (project onder voorwaarden, afhankelijk van de beschikbare perroncapaciteit ten gevolge van het Masterplan Gent-Sint-Pieters)
- Weekdag: verhoging van de frequentie op de lijn S6 tussen Edingen, Geraardsbergen en Denderleeuw Van één trein per uur naar twee treinen per uur
- Zondag: S51 Eeklo-Gent-Ronse gaat van een 2-uurdienst naar een uurdienst

4.2.1 Netwerken

Vlaanderen vormt het openbaar vervoer om in overeenstemming met het decreet basisbereikbaarheid⁸. Hierbij wordt het openbaar vervoer uitgewerkt tot een gelaagd vraaggericht systeem:

- het treinnet vormt de ruggengraat van het openbaar vervoer en staan in eerste instantie in voor de internationale, intergewestelijke en interregionale verbindingen;
- het kernnet speelt in op de hoge vervoersvraag op grote assen. Het betreft bus- en tramverbindingen tussen de grote woonkernen en belangrijke attractiepolen⁹;
- het aanvullend net bestaat uit lokale lijnen of aanvoersassen naar het kern- en treinnet. Het betreft busverbindingen tussen kleinere steden en gemeenten;
- het vervoer op maat zorgt ten slotte voor flexibele en vraaggestuurde vervoersoplossingen voor specifieke (individuele) vervoersnoden. Deze vervoerslaag biedt een antwoord voor personen die om verschillende redenen, zoals doelgroep, locatie of tijdstip, geen toegang hebben tot de andere vervoerslagen.

De verschillende vervoerregio's hebben een openbaar vervoerplan, gebaseerd op de principes van het decreet basisbereikbaarheid, voor de korte termijn uitgewerkt. Dit plan zal de komende jaren gefaseerd worden uitgerold. Parallel werd, met het openbaar vervoerplan korte termijn als basis, gewerkt aan een doorkijk voor het openbaar vervoer op de lange termijn waarin een verdere geïntegreerde optimalisatie

⁷ Openbaredienstencontract NMBS; goedgekeurd op de Ministerraad van 23/12/2022

⁸ Decreet basisbereikbaarheid; 12/06/2019; Belgisch Staatsblad

⁹ In de Vlaamse Ardennen is er geen enkele buslijn die tot het kernnet wordt gerekend; de buslijn Zottegem-Aalst behoort wel tot het kernnet (kernnet C) maar is toegewezen aan de vervoerregio Aalst

van het trein- en busnetwerk werden uitgewerkt. Ook dit plan bouwt verder op de principes van het decreet basisbereikbaarheid. Achtereenvolgens worden besproken:

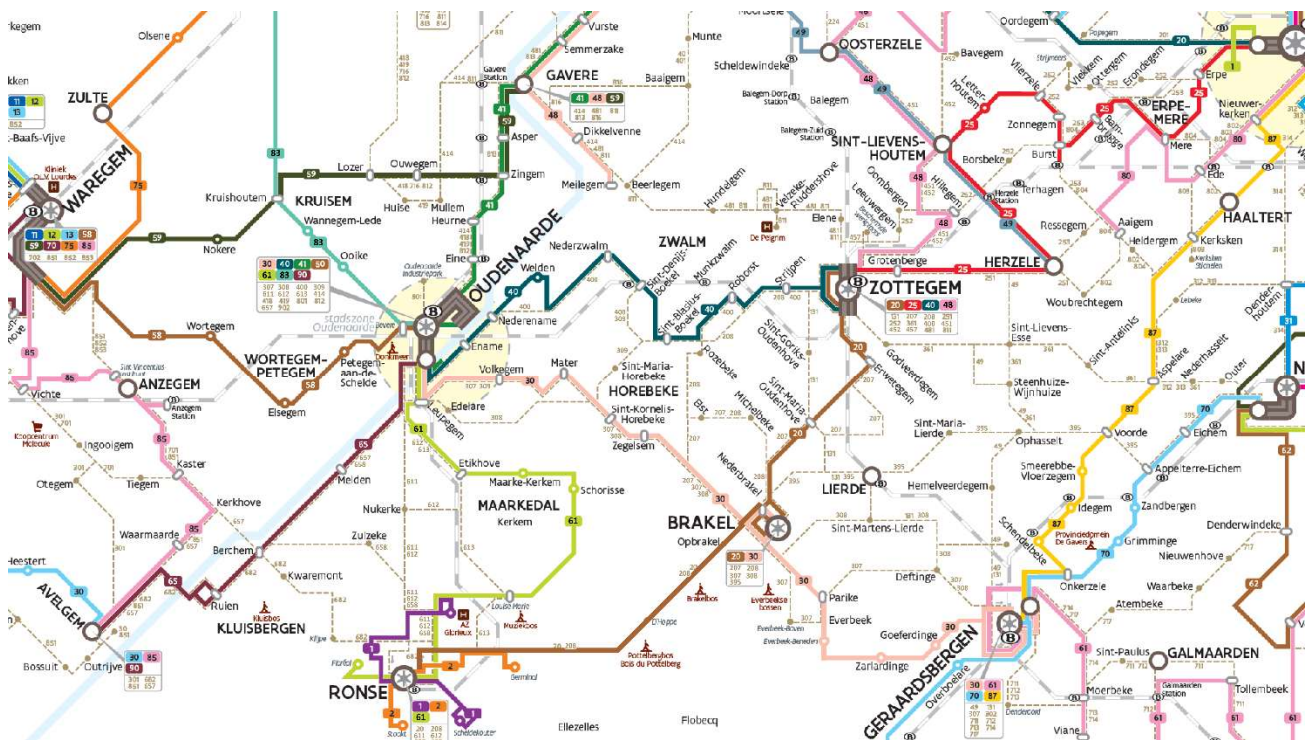
- OV-plan korte termijn
- Lange termijn: treinnetwerk
- Lange termijn: busnetwerk
- Vervoer op maat

4.2.1.1 OV-plan korte termijn

Het bestaande OV-net in de Vlaamse Ardennen wordt gefaseerd aangepast om dit in overeenstemming te brengen met het netwerk Basisbereikbaarheid. Dit OV-plan korte termijn¹⁰ is de basis waarop het beleidsplan voortbouwt voor de OV-visie lange termijn.

Kernnet en aanvullend net

Onderstaande figuur geeft het kernnet / aanvullend net voor de Vlaamse Ardennen weer



Figuur 11. Kernnet – aanvullend net

¹⁰ Vervoerregio Vlaamse Ardennen, OV-plan, synthesenota, atelier \demitro2, november 2020

Onderstaande tabel geeft al de cadanslijnen van het kern- en aanvullend net weer in de Vlaamse Ardennen, inclusief de lijnen die aan een andere vervoerregio toebehoren maar wel op het grondgebied van de Vlaamse Ardennen passeren.

Traject	Type	Niveau
Aalst - Erpe Vijfhuizen - Burst - Zottegem (segment Burst - Zottegem)	Aanvullend net	cadans 60'
Aalst - Aspelare - Geraardsbergen (segment: Kerksken - Aspelare - Geraardsbergen)	Aanvullend net	cadans 60'
Gent Zuid - Merelbeke - Gavere - Oudenaarde (segment: Merelbeke - Gavere - Oudenaarde)	Aanvullend net	cadans 60'
Gent Sint-Pieters - Merelbeke - Herzele - Geraardsbergen (segment: Gent St.-Pieters - Merelbeke - Bottelare - Herzele)	Aanvullend net	cadans 60'
Ronse Germinal - Station - Stookt (segment: Station - Stookt)	Aanvullend net	cadans 60'
Zottegem - Erwetegem - Brakel - Ronse	Aanvullend net	cadans 60'
Geraardsbergen - Everbeek - Oudenaarde	Aanvullend net	cadans 60'
Oudenaarde - Nederename - Zottegem	Aanvullend net	cadans 60'
Wetteren - Oosterzele - Zottegem	Aanvullend net	cadans 60'
Oudenaarde - Waregem	Aanvullend net	cadans 60'
Kruishoutem - Waregem - Gavere	Aanvullend net	cadans 60'
Oudenaarde - Schorisse - Ronse	Aanvullend net	cadans 60'
Oudenaarde - Avelgem	Aanvullend net	cadans 60'
Deux-Acres - Geraardsbergen - Ninove	Aanvullend net	cadans 60'
Deinze - Kruishoutem - Oudenaarde	Aanvullend net	cadans 60'
Leerbeek - Geraardsbergen	Aanvullend net	cadans 60'
Ronse Ziekenhuis - Station - Scheldekouter	Aanvullend net	cadans 30'
Ronse Germinal - Station - Stookt (segment: Ronse Germinal - Station)	Aanvullend net	cadans 30'

Tabel 9. OV-plan korte termijn: lijnen van het kern- en aanvullend net die rijden in de Vlaamse Ardennen

Onderstaande tabel geeft al de functionele lijnen weer in de Vlaamse Ardennen, inclusief de lijnen die aan een andere vervoerregio toebehoren maar wel op het grondgebied van de Vlaamse Ardennen passeren.

Traject	Type	Niveau
Aalst - Erpe Vijfhuizen - Houtem - Herzele - Zottegem	Aanvullend net	Functioneel
Aalst - Erpe Vijfhuizen - Ressegem - Herzele	Aanvullend net	Functioneel
Gent Zuid - Melle - Oosterzele	Aanvullend net	Functioneel
Gent Sint-Pieters - Merelbeke - Gavere - Zottegem	Aanvullend net	Functioneel
Deinze - Nazareth - Gavere - Zottegem	Aanvullend net	Functioneel
Deinze - Nazareth - Gavere - Zingem	Aanvullend net	Functioneel
Gent Sint-Pieters - Merelbeke - Herzele - Geraardsbergen (segment: Herzele - Geraardsbergen)	Aanvullend net	Functioneel
Geraardsbergen - Lierde - Zottegem	Aanvullend net	Functioneel
Zottegem - Sint-Maria-Oudenhove - Michelbeke - Elst - Brakel	Aanvullend net	Functioneel
Zottegem - Rozebeke - Michelbeke - Ronse	Aanvullend net	Functioneel
Geraardsbergen - Parike - Oudenaarde	Aanvullend net	Functioneel
Geraardsbergen - Lierde - Oudenaarde	Aanvullend net	Functioneel
Oudenaarde - Mater - Sint-Denijs-Boekel	Aanvullend net	Functioneel
Zottegem - Aspelare - Ninove	Aanvullend net	Functioneel
Brakel - Lierde - Ninove	Aanvullend net	Functioneel
Oudenaarde - Sint-Denijs-Boekel - Zottegem	Aanvullend net	Functioneel
Baaigem - Gavere - Oudenaarde	Aanvullend net	Functioneel
Nazareth - Oudenaarde	Aanvullend net	Functioneel
Lozer - Zingem - Oudenaarde	Aanvullend net	Functioneel
Wetteren - Kwatrecht - Oosterzele - Zottegem	Aanvullend net	Functioneel

Wetteren - Bavegem - Zottegem	Aanvullend net	Functioneel
Zottegem Station - KMO-zone Buke	Aanvullend net	Functioneel
Oudenaarde - Ronse	Aanvullend net	Functioneel
Oudenaarde - Nukerke - Ronse	Aanvullend net	Functioneel
Oudenaarde - Etikhove - Ronse	Aanvullend net	Functioneel
Oudenaarde - Kerkhove - Avelgem	Aanvullend net	Functioneel
Oudenaarde - Zulzeke - Ronse	Aanvullend net	Functioneel
Ronse - Avelgem	Aanvullend net	Functioneel
Geraardsbergen - Moerbeke - Galmaarden - Edingen	Aanvullend net	Functioneel
Geraardsbergen - Moerbeke - Galmaarden - Bever	Aanvullend net	Functioneel
Geraardsbergen - Moerbeke - Akrenbos - Bever	Aanvullend net	Functioneel
Geraardsbergen - Moerbeke - Viane - Bever	Aanvullend net	Functioneel
Gent - Zevergem - Nazareth - Zingem	Aanvullend net	Functioneel
Geraardsbergen - Waarbeke - Denderwindeke	Aanvullend net	Functioneel
Deinze - Nazareth - Oudenaarde	Aanvullend net	Functioneel

Tabel 10. OV-plan korte termijn: functionele lijnen van het aanvullend net die rijden in de Vlaamse Ardennen

Vervoer op maat

- Vast vervoer
 - o Avelgem – Ruien - Kluisbos
 - o Zottegem – Velzeke - Hundelgem
 - o Snelbus Zottegem – Herzele – Aalst – Erembodegem (spits)
 - o Snelbus Oudenaarde – Kruishoutem – Waregem (spits)
 - o Snelbus Oudenaarde – Zwijnaarde – Merelbeke (spits)
 - o Marktbussen (Geraardsbergen, Zottegem, Herzele, Ronse, Oudenaarde en Sint-Lievens-Houtem)
- Flex vervoer (met de optie flex-taxi)

Het flex vervoer zal zowel haltes van het functioneel net bedienen als specifieke haltes voor flex-vervoer; de haltes met een flex-aanbod zijn weergegeven op de figuur onderaan dit hoofdstuk
- Flex-plus vervoer/doelgroepenvervoer

Het flex-plus vervoer betreft in hoofdzaak de diensten die momenteel worden uitgevoerd door de Diensten Aangepast Vervoer (DAV); deze zullen tot 2025 bij DAV blijven
- Nachtraaf

Op vrijdag en zaterdag worden in het station van Oudenaarde de bussen na 20u vervangen door een nachtbus
- Deelsystemen – elektrische deelfietsen

Als type deelfietsen wordt gekozen voor een back-to-one systeem op de locaties weergegeven in de tabel hieronder; extra toelichting m.b.t. de type systemen is opgenomen onder hfdst. 4.1.2.3 Aanbod deelfietsen.

Gemeente	Locatie	Aanbod OV
Brakel	Brakel busstation	Bus
Geraardsbergen	Geraardsbergen station	Trein en bus
Geraardsbergen	Schendelbeke station	Trein en bus
Herzele	Herzele station	Trein
Kruisem	Kruishoutem dorp	Bus
Lierde	Lierde station	Trein

Oosterzele	Scheldewindeke station	Trein
Oudenaarde	Eine station	Trein en bus
Oudenaarde	Oudenaarde station	Trein en bus
Ronse	Ronse station	Trein en bus
Zottegem	Zottegem station	Trein en bus
Zwalm	Munkzwalm station	Trein

Tabel 11. Overzicht locatie deelfietsen en koppeling OV-aanbod

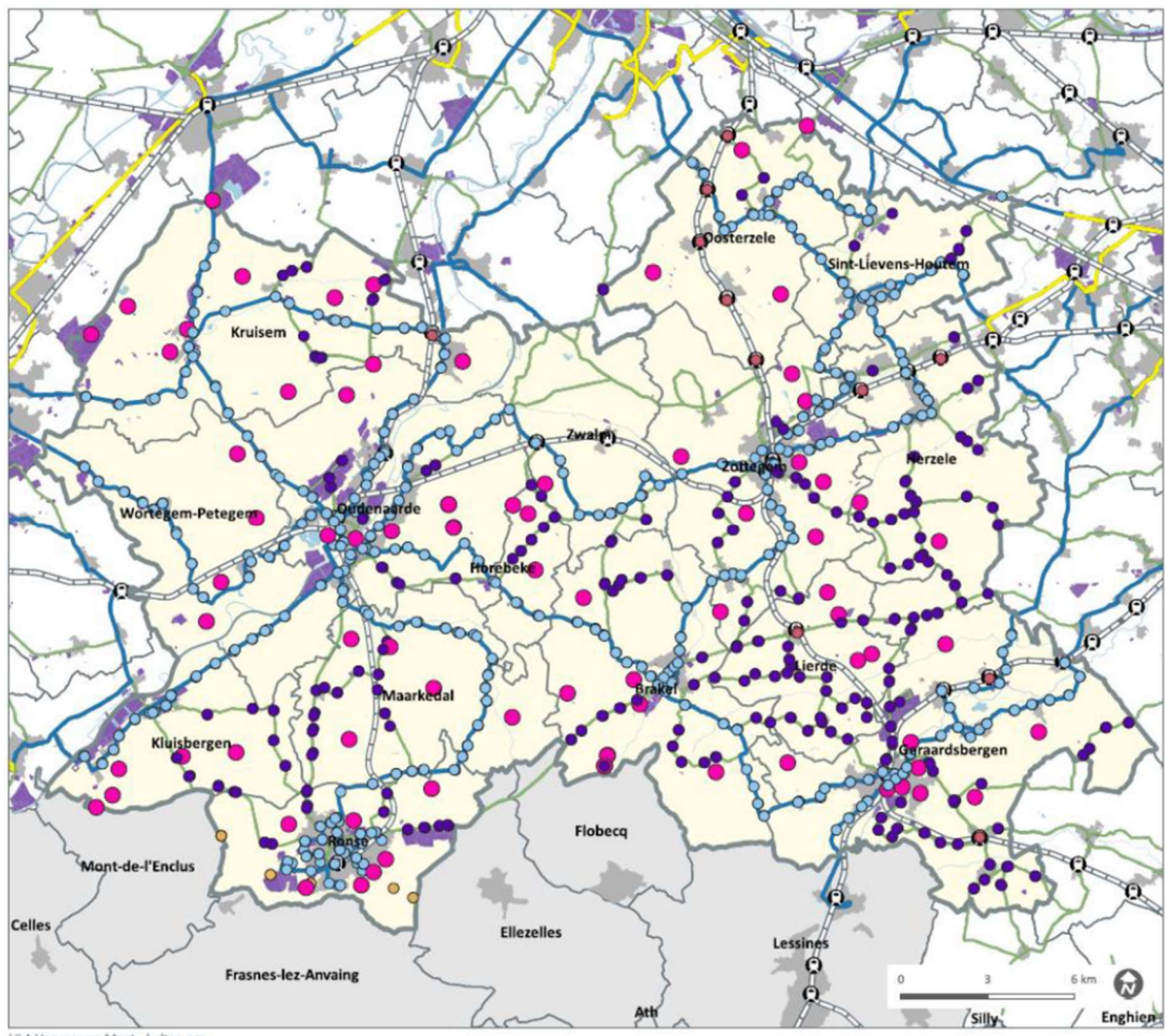
- Deelsystemen – elektrische deelwagens

Op onderstaande locaties zijn of gaan deelwagens worden voorzien (back-to-one systemen)

Gemeente	Locatie	Aanbod OV
Kluisbergen	Berchem dorp	Bus
Brakel	Brakel busstation	Bus
Maarkedal	Etikhove dorp	Bus
Geraardsbergen	Geraardsbergen station	Trein en bus
Herzele	Herzele station	Trein
Horebeke	Horebeke brouwerij	Bus
Kruisem	Kruishoutem dorp	Bus
Lierde	Lierde station	Trein
Zwalm	Munkzwalm station	Trein
Oudenaarde	Oudenaarde station	Trein en bus
Wortegem-Petegem	Petegem dorp	Bus
Ronse	Ronse station	Trein en bus
Oosterzele	Scheldewindeke Kluize	Bus
Sint-Lievens-Houtem	Sint-Lievens-Houtem dorp	Bus
Kruisem	Zingem dorp (of station)	Trein of bus
Zottegem	Zottegem station	Trein en bus

Tabel 12. Locaties deelwagensystemen

Door Solva (als ‘penhouder’ lastens de VVRR) wordt de mogelijkheid tot flexibele aanpassing van het aanbod i.f.v. de vastgestelde vraag (evaluatie van het reële gebruik) mogelijk gemaakt, uiteraard te voorzien binnen het vooropgestelde budget én op voorwaarde van goedkering door de vervoerregioraad.



VoM - Haltes flexvervoer

- Haltes**
- Haltes Aanvullend Net
 - Haltes Functioneel Net > 800m
 - Flexhaltes (bijkomend)
 - Haltes TEC
 - Haltes aan treinstations

- Openbaar vervoer**
- Spoorlijnen
 - Ⓜ Stations
 - KN-lijnen
 - AN-lijnen
 - FN-lijnen

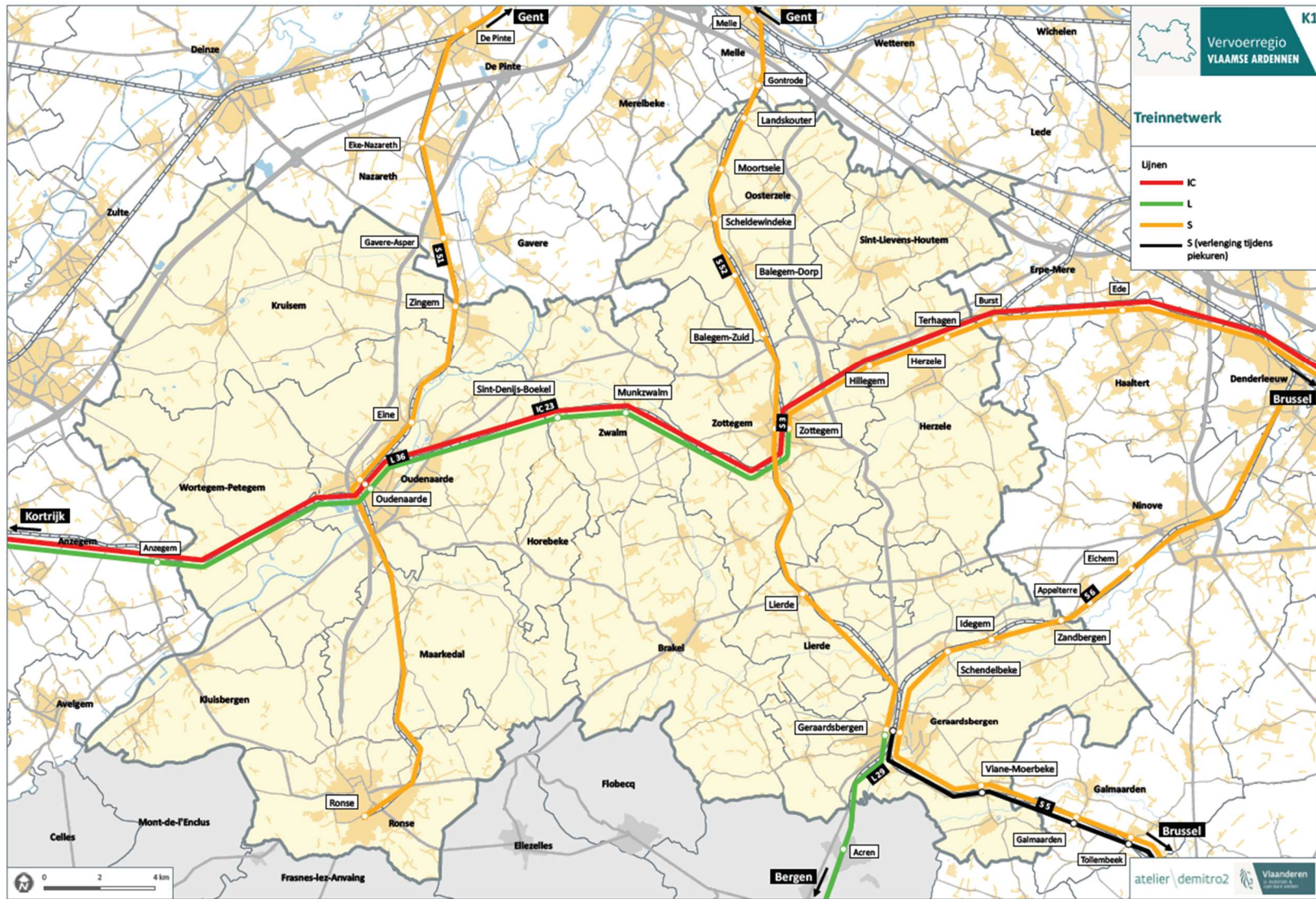
- Vraagzijde**
- woonkernen
 - bedrijventerreinen



Figuur 12. Haltes met flex-aanbod

4.2.1.2 Lange termijn: treinnetwerk

Het weerhouden voorkeursscenario uit de synthesenota (concentratie­model) legt een belangrijke rol weg voor de corridors, waar verkeersstromen worden geconcentreerd. Hierdoor vormt het treinnetwerk, dat deze drie corridors volledig afdekt, een cruciale schakel in het openbaar vervoersysteem voor de Vlaamse Ardennen en wordt een versterking van dit netwerk ingezet voor een verdere versterking van het openbaar vervoer.



Figuur 13: Treinnetwerk vervoerregio Vlaamse Ardennen.

Frequentieverhogingen

Het beleidsplan voorziet om de treinlijnen op de corridors te versterken met frequentieverhogingen.¹¹ De vervoerregio heeft de ambitie om op de corridors op elk moment van de dag (tijdens wekdagen) minstens twee treinen per uur te laten rijden.

Vaste treinlijnen ¹²	Huidige frequentie	Berekende frequentie
IC Kortrijk – Brussel	2x /u	2x /u
S3 Zottegem – Brussel	1x /u	1x /u
S5 Geraardsbergen – Brussel	Enkel in spits	Enkel in spits
S6 Denderleeuw – Geraardsbergen – Brussel	1x /u	2x /u
S8 Zottegem – Brussel	1x /u	1x /u
S51 Eeklo – Ronse	1x /u	2x /u
S52 Gent – Geraardsbergen	1x /u	2x /u
L29 Geraardsbergen – Bergen	1x /u	2x /u
L36 Kortrijk – Zottegem	1x /u	1x /u

Tabel 13. Vervoerregio Vlaamse Ardennen: huidige en berekende frequentie voor de vast treinlijnen

Een halfuur-frequentie laat veel meer flexibiliteit toe bij de reizigers en biedt mogelijkheden om het bestaande verknopingsstelsel, met een knoop op .30 in station Oudenaarde en op .00 in station Geraardsbergen uit te breiden. Door het verhogen van de frequenties van de S6, S51 en S52 verdubbelen de knopen in Oudenaarde en Geraardsbergen (elk halfuur, dus .00 én .30) en verbeteren de aansluitingen in Zottegem. Overstappen in de Vlaamse Ardennen wordt hiermee een heel stuk eviderter.

Op basis van doorrekeningen met het Regionale Verkeersmodel (zie ook hoofdstuk 5.1. in de synthesesnota) kan een 'efficiëntiecoëfficiënt' berekend worden voor de verschillende aanpassingen aan het openbaar vervoer. Deze coëfficiënt laat toe om de verschillende lijnen te rangschikken volgens hun potentiële reizigerswinst.

De efficiëntiecoëfficiënt wordt berekend als de toename in reizigerskilometer gedeeld door de toename in voertuigkilometers (van een trein- of buslijn). Een efficiëntiecoëfficiënt van 30 betekent er 30 extra reizigerskilometers worden gepresteerd voor elke voertuigkilometer die extra wordt gereden op een lijn. Hoe hoger het getal, hoe efficiënter de maatregel dus is. Stel dat bijvoorbeeld 30 nieuwe reizigers aangetrokken worden voor het volledige traject van de buslijn, ofwel 60 nieuwe reizigers voor de helft van het traject, zal de efficiëntiecoëfficiënt telkens op 30 uitkomen.

Onderstaande tabel geeft de efficiëntiecoëfficiënt weer voor de verschillen treinlijnen indien een frequentieverhoging wordt voorzien.

Lijn	Traject	Maatregel	Efficiëntiecoëfficiënt
S51	Eeklo – Ronse	Frequentie 1/u > 2/u	71
S52	Geraardsbergen – Gent	Frequentie 1/u > 2/u	62
S6	Denderleeuw – Geraardsbergen – Brussel	Frequentie 1/u > 2/u	50
L-29	Geraardsbergen – Ath – Bergen	Frequentie 1/u > 2/u	13

Tabel 14. Vervoerregio Vlaamse Ardennen: efficiëntiecoëfficiënt treinlijnen bij frequentieverhoging .

¹¹ Merk op dat de trein een federale bevoegdheid is, hetgeen impact heeft op de implementatie.

¹² De vaste treinlijnen worden aangevuld met spitsreinen (P-treinen)

Op basis van deze tabel blijkt er een duidelijk verschil qua efficiëntiecoëfficiënt tussen enerzijds de lijnen S51, S52 en S6 en anderzijds de lijn L-29, waardoor de vervoerregio prioriteit geeft aan het verhogen van de frequentie op de 3 eerst vermelde lijnen. Op de as Zottegem – Denderleeuw – Brussel biedt het gezamenlijke aanbod van S3 en S8 in alle tussenliggende stations nu reeds een aanbod van 2 treinen per uur, bovenop de ‘snelle’ IC-verbinding.

Uitbreiding avond- en weekendbediening

De huidige treindienstregeling is beperkt 's avonds en in het weekend. De vervoerregio wenst ook op deze momenten duurzame verplaatsingen met het openbaar vervoer te stimuleren met een kwalitatief treinaanbod. De vervoerregio heeft de ambitie om de dienstregeling uit te breiden met een amplitude van 5u tot 24u op weekdays (6u tot 24u op weekenddagen) en een minimaal aanbod van 1 trein per uur op zaterdag en zondag in alle stations.

4.2.1.3 Lange termijn: busnetwerk

Het OV-plan korte termijn wordt als een solide basis voor het openbaar busvervoer in de regio beschouwd, waarop verder wordt voortgebouwd.

De vervoerregio wenst de reizigers zo vlot en efficiënt mogelijk vanuit de kernen in het buitengebied richting de steden en de (stedelijke) treinstations op de multimodale corridors te vervoeren. Hiertoe zijn de bestaande cadanslijnen (buslijnen met hoogste potentieel) op te waarderen met een frequentieverhoging van 1 naar 2 bussen per uur.

- Zottegem – Brakel – Ronse (uitbreiding lijn op deeltraject Brakel – Ronse)
- Oudenaarde – Brakel – Geraardsbergen
- Oudenaarde – Zwalm – Zottegem
- Oudenaarde – Gavere – Gent
- Zottegem – Oosterzele – Wetteren
- Sint-Lievens-Houtem – Merelbeke – Gent
- Oudenaarde – Waregem
- Gavere – Waregem
- Ronse – Oudenaarde
- Ninove – Geraardsbergen – Deux-Acres
- Deinze – Oudenaarde
- Geraardsbergen – Haaltert – Aalst
- Oudenaarde – Avelgem
- Zottegem – Burst – Aalst

De bus heeft een sterke aanvoerende functie richting het treinnetwerk, een goede aansluiting bus-trein aan de treinstations is daarom cruciaal. Aangezien de vervoerregio zowel op de belangrijkste treinlijnen als op de cadanslijnen van het aanvullend net een halfuurfrequentie ambieert, verhoogt ook het aantal overstapmomenten bus-trein van 1 naar 2 per uur in de knooppunten. Dit maakt een vlotte overstap bus-trein gedurende de volledige dag mogelijk. Een goede uitbouw van deze openbaar vervoerknooppunten is dan ook van belang.

Onderstaande tabel geeft de buslijnen met de hoogste efficiëntiecoëfficiënt weer indien een frequentieverhoging wordt voorzien.

Traject	Maatregel	Efficiëntiecoëfficiënt
Zottegem – Brakel	Frequentie 1/u > 2/u, verlengen van Brakel naar Ronse	32
Zottegem – Aalst	Frequentie 1/u > 2/u	27
Oudenaarde – Avelgem	Frequentie 1/u > 2/u	25
Oudenaarde – Waregem	Frequentie 1/u > 2/u	22
Oudenaarde – Deinze	Frequentie 1/u > 2/u	16
Herzele – Gent	Frequentie 1/u > 2/u	15

Tabel 15. Vervoerregio Vlaamse Ardennen : efficiëntiecoëfficiënt buslijnen bij frequentieverhoging .

Uit de tabel blijkt een duidelijk verschil qua reizigerswinsten die kunnen worden geboekt al naar gelang de lijn waarin wordt geïnvesteerd. Vanuit de vervoerregio wordt gekozen om qua frequentieverhogingen prioriteit te geven aan buslijnen waarvoor een hogere reizigerswinst kan worden bekomen en dus de 4 buslijnen met de hoogste waarde (lijnen 20, 25, 90 en 50) prioritair te verhogen.

4.2.1.4 Vervoer op maat (VoM)

De vervoerregio aanziet het vervoer op maat als een belangrijke aanvulling op het kern- en aanvullend net en wenst hier blijvend op in te zetten om (in het bijzonder) de doelstellingen SD1 (anders) en SD6 (sociaal) te realiseren.

Aangezien in het openbaar vervoerplan lange termijn frequentieverhogingen worden doorgevoerd, blijft de nood aan flex-vervoer in het buitengebied gelijk. In het beleidsscenario wordt het flex-aanbod zoals voorzien in het korte termijnplan (zie 4.2.1.1) dan ook behouden.

Doordat een gefaseerde implementatie van het vervoer op maat is voorzien, kunnen learning lessons worden meegenomen bij de verdere uitrol om een zo sterk mogelijk VoM te verkrijgen.

4.2.1.5 Gewestgrensoverschrijdende OV-lijnen

In Wallonië wordt de exploitatie van het openbaar vervoer zonaal ge(her)organiseerd. Aangrenzend aan de VVR Vlaamse Ardennen grenzen de zones Tournai, Ath en Soignies. Het bestaande aanbod van de TEC met haltes in de vervoerregio (te Ronse) bestaat uit de expresslijnen E41 (Tournai) en E42 (Péruwelz), de gecandanseerde lijnen 87 (Enghien) en 97 (Tournai), en de lijnen met functionele bediening 86b (Leuze) en 483 (Tournai). Op korte termijn (2025) wordt het aanbod in de zone Ath (lijn 87) aangepast, met o.m. het invoeren van een expresslijn tussen Ronse en Lessines (met uitlenging tijdens de spits naar Enghien). Op middellange termijn worden aanpassingen in de zones Soignies en Tournai onderzocht. Expresslijnen vormen een aanvulling op het spoorwegaanbod, en bieden snelle en comfortabele verbindingen tussen steden (onderling) en belangrijke attractiepolen.

4.2.2 Infrastructuur

4.2.2.1 Treinnetwerk

Op de S51 Eeklo-Gent-Ronse (spoorlijn 86) bestaan de segmenten De Pinte – Gavere-Asper, Zingem-Oudenaarde en Oudenaarde-Ronse grotendeels uit een enkelspoor; dit kan een infrastructurele hindernis vormen bij de implementatie van een halfuurfrequentie. Momenteel is er slechts in één richting een halfuurfrequentie van/naar Ronse mogelijk tijdens de spitsuren door middel van P-treinen. In twee richtingen is dit niet mogelijk op een robuuste manier zonder bijkomende infrastructuur zoals een (gedeeltelijke of volledige) spoorverdubbeling of extra perrons en keerspoelen. De vervoerregio adviseert om te onderzoeken of, en in voorkomend geval welke, infrastructurele maatregelen nodig zijn om een halfuurfrequentie te kunnen implementeren. Indien blijkt dat een frequentieverhoging van treinlijn S51 om financiële of ruimtelijke redenen niet haalbaar is tot in Ronse, wenst de vervoerregio op zijn minst een gedeeltelijke halfuurfrequentie te realiseren voor het segment tussen Oudenaarde en Gent, én dient een verhoogde frequentie van de busbediening tussen Oudenaarde en Ronse onderzocht.

Voor de S6 Denderleeuw-Geraardsbergen-Halle-Brussel wordt een frequentieverhoging bemoeilijkt door capaciteitsgebrek tussen Halle en Brussel. Tussen Geraardsbergen en Denderleeuw stelt dit probleem zich niet. De knelpunten op deze lijn mogen dan wel niet op grondgebied Vlaamse Ardennen liggen, toch vraagt de vervoerregio om deze knelpunten aan te pakken met oog op de frequentieverhoging van treinlijn S6.

4.2.2.2 Busnetwerk

Het busverkeer in de Vlaamse Ardennen heeft een betrouwbaarheid en efficiëntie dit reeds dicht tegen de 90% liggen, het vooropgestelde doel. In de Vlaamse Ardennen zijn er dan ook niet de structurele doorstromingsknelpunten voor het openbaar vervoer zoals we die voorkomen in meer verstedelijkte regio's. Desalniettemin is de vlotte doorstroming van de bussen een prioriteit in de regio. De steden en gemeentes worden opgeroepen om lokale doorstromingsknelpunten in kaart te brengen / aan te kaarten en bussen te prioriteren ten opzichte van het andere verkeer waar mogelijk. Een voorbeeld hiervan zijn intelligente verkeerslichten die openbaar vervoer prioriteren t.o.v. andere weggebruikers

4.2.2.3 Combimobiliteit t.h.v. stations en haltes

Om de bereikbaarheid van treinstations en bushaltes te verhogen is een vlot en flexibel voor- en natransport dat naadloos aansluit op het OV-net van groot belang. In de Vlaamse Ardennen is het voor- en natransport des te belangrijker, vanwege het verspreid wonen.

De fiets wordt naar voor geschoven als het ideale vervoersmiddel voor voor- en natransport, complementair aan het OV. De vervoerregio wenst daarom kwalitatieve (lokale) fietsinfrastructuur naar zoveel mogelijk stations en haltes te realiseren en kwalitatieve (overdekte en beveiligde) fietsenstallingen te voorzien. Zo wordt de combinatie OV-fiets dusdanig comfortabel en tijdsefficiënt dat dit de norm wordt voor alle OV-reizigers. M.b.t. het aspect fietsenstallingen, deelfietsen en elektrische fietsen; zie ook de uitwerking van het thema fiets onder hoofdstuk 4.1.

Naast de modus fiets spelen ook andere modi (wagen, te voet, steps, ...) een rol als vortransport. Voor elk van deze modi is van belang dat het station / de bushalte op een veilige wijze kan worden bereikt zónder impact op de andere modi. Wanneer dit niet kan worden gegarandeerd dient de multimodale bereikbaarheid van het station / de halte te worden herdacht.

4.2.2.4 Toegankelijkheid

De vervoerregio zet in op toegankelijk openbaar vervoer voor alle reizigers en streeft ernaar om een zo groot mogelijke groep van potentiële gebruikers op een autonome wijze toegang te geven tot het openbaar vervoer, zonder dat ze daarvoor hulp hoeven te krijgen. Zowel de halte-infrastructuur als het rollend materieel (bus, en trein) moet voor iedereen, en in het bijzonder voor mensen met een fysieke en/of visuele beperking, autonoom toegankelijk zijn.

De regio Vlaamse Ardennen heeft, in relatie tot zijn bevolkingsdichtheid, een ruim treinnetwerk en in het bijzonder een ruim aantal treinstations. Heel wat van deze treinstations zijn echter niet integraal toegankelijk (in het bijzonder betreft dit het ontbreken van perronverhogingen), hetgeen een belemmering betekent in het op een autonome wijze toegang geven tot het openbaar vervoer.

Conform de richtlijnen van De Lijn is een integraal toegankelijke (bus)halte te herkennen aan:

- Een verhoogd perron, aangelegd met een aanrijdbare boordsteen;
- Een brede doorgang op het perron, zonder obstakels;
- Een perron met een effen en slipvrije verharding;
- Een perron dat zonder drempels bereikbaar is;
- Een opstapvlak met rubbertegels en een aansluitende geleidelijn met ribbelmarkering;
- Indien aanwezig, een correct aangelegd fietspad ter hoogte van het perron.

Hiernaast dienen er ook integraal toegankelijke looproutes/voetpaden te zijn naar de halte.

4.2.3 Rollend materieel

4.2.3.1 Integrale toegankelijkheid

Naast de halte-infrastructuur dient ook het rollend materieel qua toegankelijkheid en comfort te voldoen aan de noden van minder mobiele reizigers. Van de huidige toegankelijkheidsgraad van het rollend materieel zijn geen cijfers gekend, maar de vervoerregio wenst in elk geval de transitie naar toegankelijke treinstellen en bussen te ondersteunen.

Bij aankoop van nieuwe voertuigen benadrukt de vervoerregio het belang van volgende zaken:

- Een automatische uitklappende laadhelling die de horizontale opening tussen het perron en de trein/bus wegwerkt.
- De mogelijkheid om systematisch visueel en auditief reizigersinformatie aan te bieden aan boord van de trein/bus.
- Voertuigen met voldoende rolstoelplaatsen.
- Voertuigen die ontworpen zijn op maat van rolstoelgebruikers, met voldoende brede gangpaden en toegangsdeuren tussen wagons, aangepaste toiletten, etc.



4.2.3.2 Verduurzaming

In de oriëntatienota (hoofdstuk 2.3) kwam naar voor de milieufactoren in de Vlaamse Ardennen beter scoren ten overstaan van de naburige meer verstedelijkte vervoerregio's. De regio wenst echter de impact van mobiliteit op het milieu verder te verkleinen

Treinnetwerk

De vervoerregio wenst het openbaar vervoer emissievrij te maken. Bijkomend haalbaarheidsonderzoek (zie actietabel) is nodig om na te gaan hoe dit bij voorkeur wordt uitgevoerd (bv. elektrificatie vs. treinen op waterstof). Indien voor elektrificatie van spoorlijn 86 en 122 zou worden gekozen zijn er 2 aandachtspunten:

- De treinstations in de regio liggen op relatief korte afstand van elkaar waardoor de treinen amper op volle snelheid kunnen rijden en de reistijdwinst van elektrische voertuigen dus minimaal is
- Er dient aandacht te zijn voor de routes van uitzonderlijk vervoer (N8 te Lierde en Oudenaarde, N42 te Geraardsbergen en N48 te Ronse) en is afstemming met de bevoegde diensten noodzakelijk

Busnetwerk

In de beheersovereenkomst 2023-2027 is voorzien dat De Lijn emissievrij dient te rijden tegen 2035; Doelstelling van de vervoerregio is dat tegen 2030 reeds grotendeels zal zijn gerealiseerd.

4.3 COMBIMOBILITEIT: HOPPINPUNTEN

Hoppinpunten maken combimobiliteit efficiënter en gemakkelijker door een vlotte overstap te faciliteren. Binnen het gelaagd OV-netwerk spelen deze Hoppinpunten een belangrijke rol vanwege de naadloze overgang tussen het treinnet, het aanvullend busnet en het vervoer op maat. Daarnaast worden op deze locaties, afhankelijk van het type Hoppinpunt, alternatieve vervoersoplossingen aangeboden, waardoor de reiziger de mogelijkheid heeft tot overstappen op het meest geschikte vervoersmiddel (deelwagen, -fiets of -step) voor zijn of haar verplaatsing. Een ligging nabij het fietssnelwegennetwerk en het bovenlokaal functioneel fietsnetwerk is daarbij aangewezen om de first- en last mile te fiets mogelijk te maken.

De locaties van de Hoppinpunten worden enerzijds geselecteerd door screening van het huidige OV-gebruik en het overstappotentieel en anderzijds op basis van de ruimtelijke context. Er dienen namelijk voldoende woningen en attractiepolen in de buurt gesitueerd te zijn om een Hoppinpunt te verantwoorden waar de vervoersvraag gebundeld kan worden. Er worden 4 categorieën van Hoppinpunten geïdentificeerd: interregionale, regionale, lokale en buurthoppinpunten. In de Vlaamse Ardennen werden 124 Hoppinpunten geselecteerd waarvan 3 interregionale, 5 regionale, 78 lokale en 38 buurthoppinpunten.

Niveau	Aantal Hoppinpunten
Interregionaal	3
Regionaal	5
Lokaal	78
Buurt	38
Totaal	124

Tabel 16: Aantal Hoppinpunten per categorie

Het aantal Hoppinpunten per gemeente hangt samen nauw samen met het niveau van verstedelijking waarbij Geraardsbergen (19) en Oudenaarde (21) uitschieters zijn in de vervoerregio. Het detailoverzicht met betrekking tot de Hoppinpunten is opgenomen onder bijlage 8.2.

Gemeente	Aantal Hoppinpunten
Brakel	7
Geraardsbergen	19
Herzele	8
Horebeke	1
Kluisbergen	3
Kruisem	10
Lierde	5
Maarkedal	5
Oosterzele	10
Oudenaarde	21
Ronse	12
Sint-Lievens-Houtem	4
Wortegem-Petegem	2
Zottegem	12
Zwalm	5

Tabel 17: Aantal Hoppinpunten per gemeente

Een interregionaal hoppinpunt kent een ruim mobiliteitsaanbod van frequente (inter)regionale en lokale verbindingen, van waaruit verplaatsingen tussen verschillende vervoerregio's mogelijk zijn. Deze bevatten

minstens enkele hoogwaardige interregionale treinlijnen. De stations van Oudenaarde, Zottegem en Geraardsbergen voldoen aan deze eis en zijn geselecteerd als interregionaal hoppinpunt.

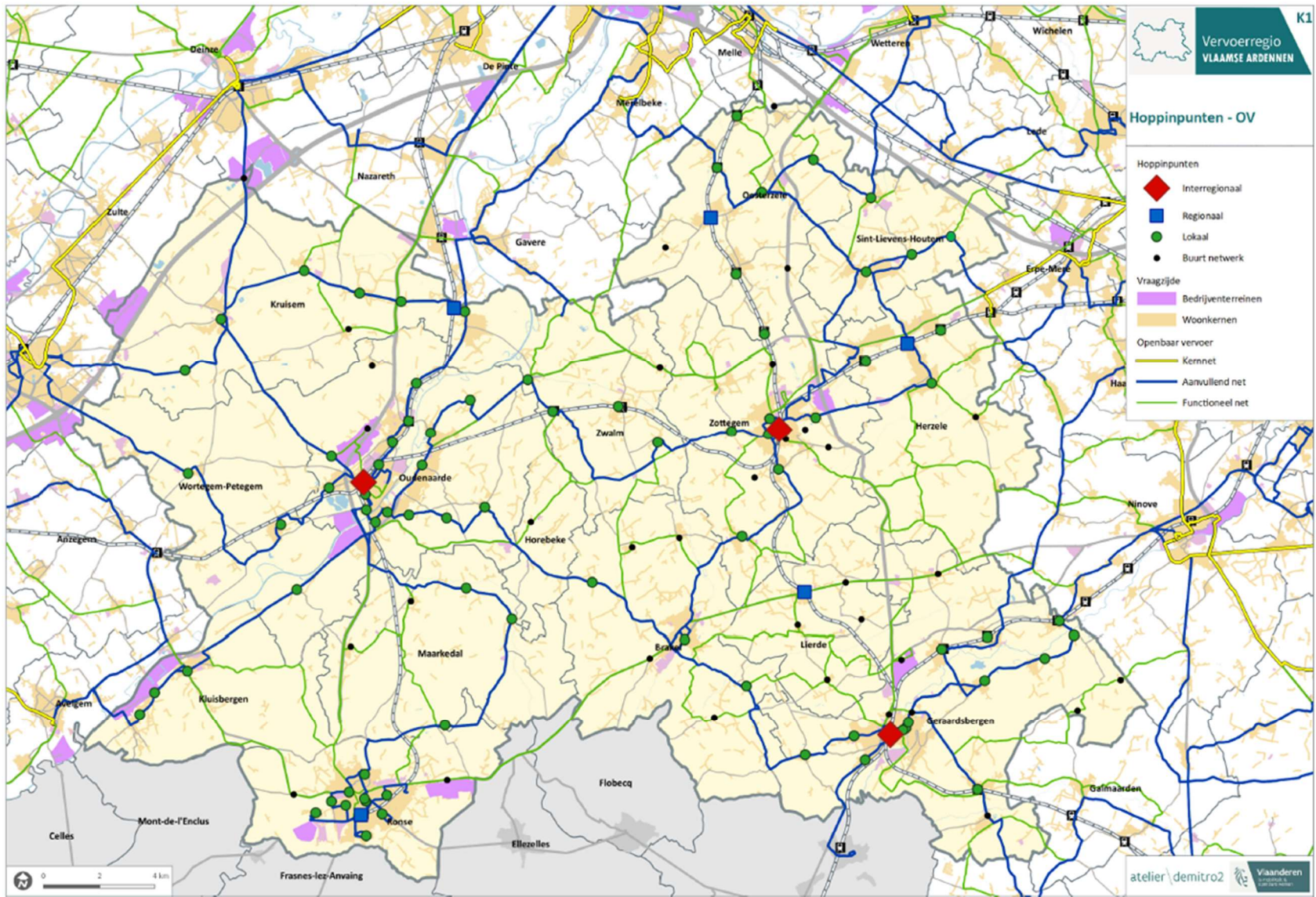
Een regionaal hoppinpunt bevat frequente regionale openbaar vervoerverbindingen met het kernnet of het treynet. Deze hoppinpunten zijn gericht op gebruikers met een bovenlokale herkomst en bestemming. Vanuit deze locaties zijn meerdere verplaatsingen binnen de vervoerregio mogelijk. De geselecteerde locaties betreffen de stations van Ronse, Herzele, Zingem, Sint-Maria-Lierde en Scheldewindeke.

Lokale hoppinpunten richten zich vooral op gebruikers van wie de herkomst of bestemming dichtbij ligt. Ze worden minstens bediend door een cadanslijn binnen het aanvullend net.

Er zal echter pragmatisch omgesprongen moeten worden met de beschikbare ruimte en middelen. De vervoerregio geeft daarom de voorkeur om de fasering van de hoppinpunten te koppelen aan de fasering van het openbaar vervoerplan korte termijn en in relatie tot de sites waar VoM-deelmobiliteit wordt voorzien (zie 4.2.1.4). Bij de invoering van een nieuwe fase in de uitrol van het openbaar vervoerplan korte termijn zijn de hoppinpunten gelegen aan buslijnen die wijzigen prioritair te onderzoeken (zijn ze toegankelijk? Zijn er voldoende fietsstallingen?, ...) met een extra focus op volgende hoppinpunten:

- Hoppinpunten die een nieuwe eindhalte betreffen
- Hoppinpunten gelegen aan buslijnen waar het aantal doorkomsten daalt
- Hoppinpunten waar nieuwe overstappen worden gecreëerd

Daarnaast zullen alle nieuw (her)aangelegde Hoppinpunten langs het kern- en aanvullend net steeds autonoom toegankelijk aangelegd worden. Uiteraard is het de bedoeling om op lange termijn alle Hoppinpunten, ook deze met minder gebruikers, volledig toegankelijk te maken.



Figuur 14. Hoppinpunten

4.4 GEMOTORISEERD VERKEER -PERSONENWAGENS-

In de synthesenota koos de vervoerregio(raad) het concentratiemodel als voorkeursscenario. Hierna volgend wordt dit model verder uitgewerkt voor het gemotoriseerde personenverkeer waarbij twee cruciale aspecten achtereenvolgens worden besproken:

- Netwerk (beschrijving van de nieuw wegcategorisering plus de vertaalslag naar de vervoerregio Vlaamse Ardennen)
- Infrastructuur (vertaalslag van de wegcategorisering op het terrein, incl. o.a. de aanpak van verkeersonveilige punten en de interactie met andere modi)

4.4.1 Netwerk

De Vlaamse regering besloot in het regeerakkoord 2019-2024 een nieuwe wegcategorisering in te voeren. Via het regionale mobiliteitsplan wordt deze nieuwe categorisering vertaald naar de context van de Vlaamse Ardennen. Na een verduidelijking van het nieuw netwerkconcept worden de verschillende netwerkniveaus besproken:

- Definitie en functie van de nieuwe wegcategorisering
- Hoofdwegennet
- Dragend wegennet
- Lokaal wegennet

4.4.1.1 Definitie en functie van de nieuwe wegcategorisering ('robuust wegennet')

De voorgaande wegcategorisering ging uit van een boomstructuur (m.u.v. het hoofdwegennet), maar in de praktijk wordt deze structuur door het verkeer niet gevolgd. De nieuwe wegcategorisering heeft als doel om een robuust wegennet te realiseren. Robuustheid wordt gedefinieerd als "het vermogen om de geplande functie waarvoor het verkeers- en vervoersnetwerk ontworpen is te blijven vervullen, ondanks verstoringen." Daarmee wordt bedoeld dat het netwerk de functie waarvoor het ontworpen is altijd moet kunnen blijven vervullen, ook in ongewone situaties. Dat moet leiden tot betrouwbaarheid op het gebied van verbinding, capaciteit en reistijd. Ten slotte heeft het robuust wegennetwerk 3 hoofddoelstellingen: de verschillende vervoersstromen beter afwikkelen, de doorstroming verbeteren en de verkeersveiligheid verhogen.

De nieuwe wegcategorisering gaat voor het hoofdwegennet en dragend netwerk uit van een netwerk van rasters waardoor verschillende routekeuzes mogelijk moeten zijn. Voor het lokale wegennet zal de boomstructuur wel behouden blijven. Daar heeft die structuur wel zijn meerwaarde bij het terugdringen van sluipverkeer.

In het nieuw netwerkconcept 'robuust wegennet' worden alle wegen in drie hiërarchische lagen en zes categorieën onderverdeeld:

Netwerkniveau	Wegcategorie	Netwerkstructuur	Mazen
Hoofdwegennet	Europese hoofdwegen (EHW)	Rasterstructuur EHW	Europese mazen
	Vlaamse hoofdwegen (VHW)	Rasterstructuur VHW	Vlaamse mazen
Dragend netwerk	Regionale wegen (RW)	Rasterstructuur RW	Regionale mazen
	Interlokale wegen (IW)	Rasterstructuur IW	Interlokale mazen
Lokaal wegennet	Ontsluitingswegen (OW)	Boomstructuren OW + EW	
	Erftoegangswegen (EW)		

Tabel 18: Nieuwe wegencategorisering volgens de principes van het robuust wegennet.

Elke wegencategorie heeft zijn eigen taakstelling (Decreet Basisbereikbaarheid, Art 40/1):

- De **Europese hoofdwegen** vormen een zelfstandig grofmazig raster van verbindingswegen. De Europese hoofdwegen zijn drager van internationaal verkeer en verbinden de internationale knooppunten (zeehavens, luchthavens en grootsteden met hst-stations) met het buitenland.
- De **Vlaamse hoofdwegen** zijn verbindingen tussen Europese hoofdwegen. Ze vormen op zich geen zelfstandig netwerk, maar verfijnen samen met de Europese hoofdwegen een raster van hoofdwegen.
- De **regionale wegen** vormen verbindingen tussen gemeenten onderling en het hoofdwegennet enerzijds en tussen het hoofdwegennet en de regionale logistieke knopen anderzijds.
- De **interlokale wegen** verbinden niet-aanpalende gemeenten. Ze ontsluiten belangrijke recreatieve en economische attractiepolen. Dit zijn attractiepolen op regionaal niveau.
- De **lokale wegen** hebben geen verbindingfunctie. Ze **ontsluiten** aanpalende gemeenten voor elkaar. Ze ontsluiten het gebied tussen de wegen die de Vlaamse Regering selecteert of functioneren als **erftoegangswegen**. De lokale wegen vormen boomstructuren.

Het dragende netwerk (regionale wegen en interlokale wegen) kan bij capaciteitsproblemen van het hoofdwegennet ingeschakeld worden om het hoofdwegennet te ondersteunen, waarbij de lokale wegen vrij van doorgaand verkeer blijven. Specifiek voor vrachtverkeer geldt de nuance dat het dragend netwerk voor deze modi niet dient om bij capaciteitsproblemen op het hoofdwegennet te worden ingeschakeld.

Per hiërarchische laag gelden andere inrichtingsprincipes¹³, opgesteld door de Vlaamse overheid.

Voor elke wegencategorie heeft één overheidsniveau de formele taak om een selectie te bepalen. Een andere overheid heeft altijd een adviserende rol.

- De Vlaamse Regering maakt een voorstel voor het hoofdwegennet. De vervoerregio's moeten hierop advies geven.
- De **vervoerregio's** formuleren een voorstel voor de **selectie van het dragende netwerk** bestaande uit de **regionale en interlokale wegen**. Ze doen dat binnen de klijlijnen van hun regionale mobiliteitsplannen.
- De categorisering en de selectie van de wegen die behoren tot het hoofdwegennet en het dragende netwerk worden uiteindelijk verankerd in een Besluit van de Vlaamse Regering.
- De wegen die niet in het hoofdwegennet of het dragende netwerk ingeschaald worden, worden automatisch deel van het lokale wegennet (het voorstel van lokale wegen wordt opgemaakt in het lokale mobiliteitsplan door de lokale overheden met advies van de hogere overheden).

4.4.1.2 Hoofdwegennet

In de Vlaamse Ardennen heeft de Vlaamse Regering op 15/07/2022 volgende hoofdwegen voorlopig vastgesteld :

- Europees hoofdwegennet: E40 en E17
- Vlaams hoofdwegennet: N60

¹³ Basisprincipes inrichting robuust wegennet: Europese Hoofdwegen & Vlaamse Hoofdwegen; versie 1.0; Agentschap Wegen & Verkeer
Basis principes inrichting wegennet: Regionale wegen & Interlokale wegen; versie 1.0; Agentschap Wegen & Verkeer

Basisprincipes inrichting robuust wegennet: Ontsluitingswegen & Erftoegangswegen; versie 1.0 februari 2023; departement MOW, Agentschap Wegen & Verkeer en VVSG

De vervoerregio Vlaamse Ardennen onderschrijft dit voorstel. Dit hoofdwegennet wordt als basis beschouwd voor de selectie van het dragend netwerk in de hierop volgende hoofdstukken.

4.4.1.3 **Dragend netwerk**

Binnen het weerhouden scenario wordt gemotoriseerd verkeer maximaal naar de corridors geleid. Zodat verkeersluwe kamers zonder doorgaand verkeer gecreëerd worden binnen de corridors.

De selectie van regionale en interlokale wegen binnen het concentratiemodel gebeurt op basis van volgende criteria:

- **Regionale wegen** verbinden steden op eenzelfde corridor (indien nog geen Vlaamse Hoofdweg geselecteerd werd op de corridor).
- **Interlokale wegen** verbinden een aantal geselecteerde kernen richting de dichtstbijzijnde corridor(s), waarlangs andere steden en kernen bereikbaar zijn.

De geselecteerde niet-stedelijke kernen zijn gekozen op basis van:

- Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan Oost-Vlaanderen

In het PRS worden hoofddorpen, meerkernige hoofddorpen en woonkernen geselecteerd als kernen van structureel belang binnen de provinciale nederzettingsstructuur. Woonkernen hebben enkel een woonfunctie, terwijl (meerkernige) hoofddorpen ook als mogelijke locatie voor bedrijventerreinen beschouwd worden.

Bedrijvigheid wordt als een extra verkeersgenererende factor beschouwd, vandaar worden de hoofddorpen en meerkernige hoofddorpen (naast de stedelijke kernen) meegenomen als potentiële kernen van regionaal belang in het RMP. Woonkernen vallen af.

- Studie Woonconcentraties

De studie woonconcentraties brengt de morfologische kenmerken, de omgevingswaarde en de plaats- en voorzieningenwaarde van elke woonconcentratie in beeld. In het regionaal mobiliteitsplan zijn vooral de kernen van belang die verplaatsingen en verkeer genereren. De belangrijkste verkeersgenererende factoren onderzocht in de studie woonclusters zijn:

Aanwezigheid van voorzieningen in de kern

Aanwezigheid van bedrijven en/of commerciële activiteiten in de rand.

Enkel niet-stedelijke kernen met een voldoende hoog voorzieningenniveau in de kern én bedrijvigheid of commerciële activiteit in de rand worden meegenomen bij de opmaak van de toekomstscenario's in het RMP.

Andere morfologische kenmerken zoals de vorm, densiteit, historische waarde, typologie van woningen, etc. hebben een minder directe impact op de mobiliteit in de regio en worden daarom niet in rekening gebracht

Onderstaande tabel geeft de selectie van kernen weer volgens enerzijds de planstudies 'PRS Oost-Vlaanderen' en 'Studie woonconcentraties'.

Geselecteerde kernen volgens het 'PRS Oost-Vlaanderen' en de 'Studie woonconcentraties'
Geraardsbergen
Oudenaarde
Ronse
Zottegem
Brakel

Herzele Kluisbergen-Berchem Kruishoutem Oosterzele Sint-Lievens-Houtem Zingem Munkzwalm

Tabel 19. Geselecteerde kernen volgens het 'PRS Oost-Vlaanderen' en de 'Studie woonconcentraties'

De hierboven geselecteerde kernen leiden tot onderstaande selectie van interlokale wegen waarbij bepaalde kernen niet leiden tot de selectie van interlokale wegen om, in relatie tot het weerhouden concentratiemodel, te vermijden dat te kleine interlokale mazen zouden ontstaan.

Geselecteerde kernen die als basis dienen voor de selectie van interlokale wegen	Interlokale wegen gelinkt aan de geselecteerde kernen
Geraardsbergen	Gelegen aan de N42-corrridor – geen IW nodig om corrridor te bereiken
Oudenaarde	Gelegen aan de N60-corrridor – geen IW nodig om corrridor te bereiken
Ronse	Gelegen aan de N60-corrridor – geen IW nodig om corrridor te bereiken
Zottegem	Gelegen aan de N42-corrridor – geen IW nodig om corrridor te bereiken
Brakel	N8 richting de N60- en N42-corridders en de N48 richting de N60-corrridor
Herzele	N46 richting de N42-corrridor en richting de E40
Kluisbergen-Berchem	N8 en N36 richting de N60-corrridor
Kruishoutem	N459 richting de N60-corrridor en richting de E17
Oosterzele	Gelegen aan de N42-corrridor – geen IW nodig om corrridor te bereiken
Sint-Lievens-Houtem	Er wordt geen interlokale weg geselecteerd in relatie tot de kern Sint-Lievens-Houtem om de creatie van te kleine interlokale mazen te voorkomen
Zingem	Er wordt geen interlokale weg geselecteerd in relatie tot de kern Zingem om de creatie van te kleine interlokale mazen te voorkomen
Munkzwalm	N46 richting de N60- en richting de N42-corrridor

Tabel 20. Selectie interlokale wegen in relatie tot de geselecteerde kernen

De methodologische selectie van het dragend netwerk werd vervolgens onderzocht in relatie tot de categorisering van de naburige vervoerregio's (Kortrijk, Gent en Aalst). Op basis van dit onderzoek werden volgende aanpassingen toegevoegd:

- N35 (van A14/E17 aansluiting 7 Deinze tot aan N60) wordt als regionale weg geselecteerd om – in lijn met de studie “Naar een slim, veilig en robuust wegennet als onderdeel van een geïntegreerde visie op mobiliteit en ruimtelijke ontwikkeling”; Universiteit Antwerpen-MINT-Patrick Maes; 2019 – een regionale weg te selecteren tussen de N60-corrridor en het westelijk hiervan gelegen E17-netwerk.
- N415-N444 (van aan N46 te Zwalm tot aan R4 te Merelbeke) wordt opgenomen in het dragend netwerk als een interlokale weg (volgens de methodologie betrof het een lokale weg) als belangrijk(st)e ontsluitende as voor het gebied begrensd door Schelde – E40 – N42 – N46 – N439.

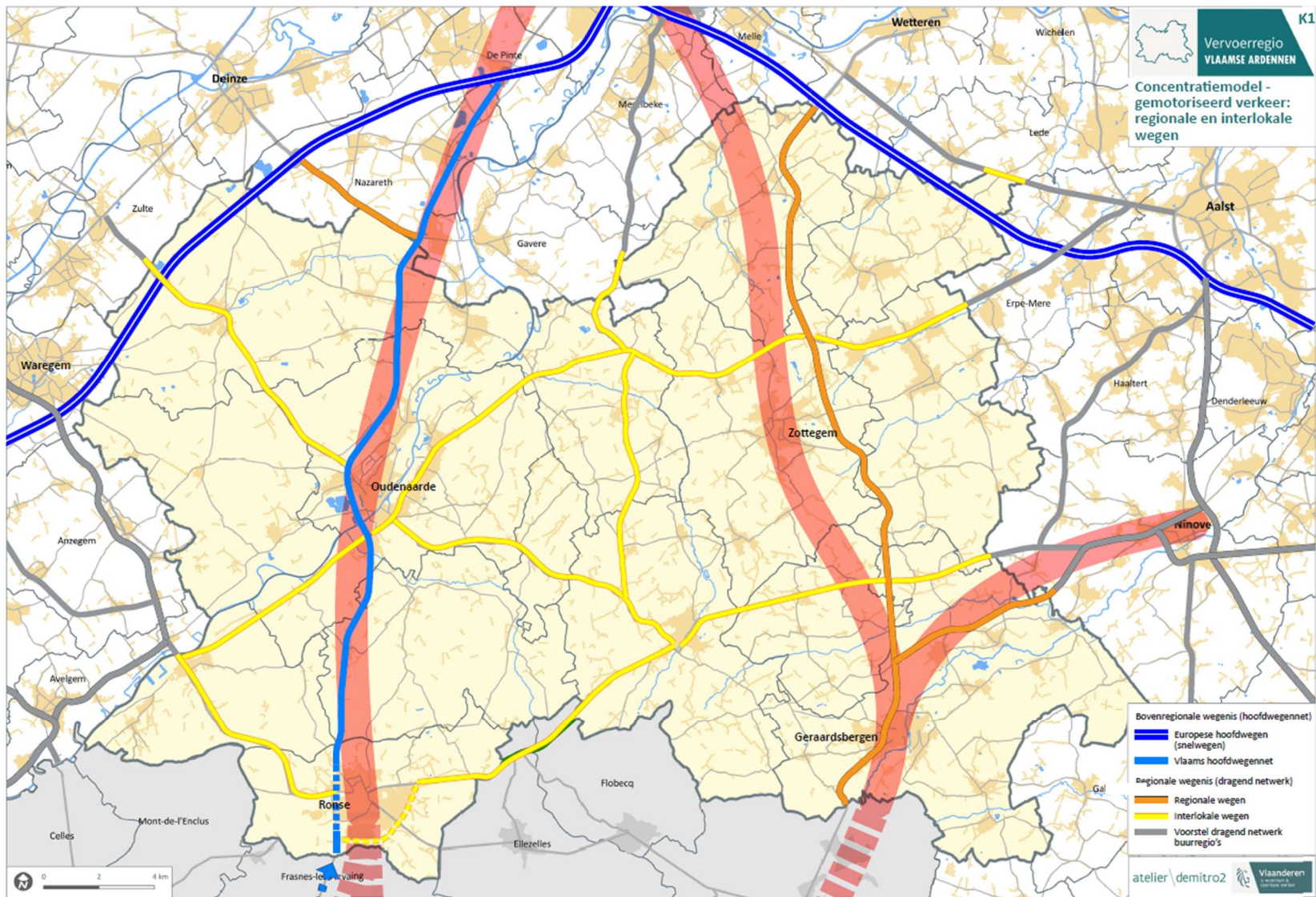
Hiernaast zijn 2 assen, die volgens de methodiek een lokale weg zouden zijn, tevens opgenomen als interlokale weg omdat de omrijfactor die anders zou gelden te groot zou zijn om voldoende realistisch te zijn:

- N415 tussen de N46 en de N8
De N415 is geselecteerd i.f.v. de verbinding Brakel-Zwalm-Merelbeke waarbij de omrijfactor via de N42 als te groot kan worden aanzien. Deze as heeft hierbij duidelijke een ondergeschikte rol ten overstaan van de corridors N60 en N42 die maximaal het NZ-verkeer dienen af te wikkelen.

- N8 tussen N42 en vervoerregio Aalst

De N8 tussen de N42 en de vervoerregio Aalst, waar de as ook is geselecteerd als een interlokale weg, is geselecteerd i.f.v. de verbinding Brakel-Lierde-Ninove waarbij de omrijfactor via de N460-N45 als te groot kan worden aanzien.

Bovenstaande selectiemethodiek en verfijning leidt tot het voorstel van dragend netwerk zoals opgenomen op de hierna volgende kaart en in de hierna volgende tabel. Op de kaart is tevens het dragend netwerk van de naburige regio's opgenomen.



Figuur 15: selectie regionale en interlokale wegen

Dit resulteert in volgende selectie:

Wegnummer(s) segment	Beginpunt segment	Eindpunt segment
N42	A14/E40 Aansluiting 17 Wetteren (grens vervoerregio)	grens Wallonië
N35	A14/E17 Aansluiting 7 Deinze (grens vervoerregio)	N60 (grens vervoerregio)
N460 – N45	N42 te Geraardsbergen	N8 te Ninove (grens vervoerregio)

Tabel 21. Vervoerregio Vlaamse Ardennen: selectie regionale wegen

Wegnummer(s) segment	Beginpunt segment	Eindpunt segment
N46	A14/E40 Aansluiting 18 Erpe-Mere (grens vervoerregio)	N60 te Oudenaarde
N415 – N444	N46 te Zwalm	R4 te Merelbeke (grens vervoerregio)
N459	N60 te Oudenaarde	N43 te Zulte (grens vervoerregio)
N8	N405 te Ninove (vervoerregiogrens)	N36 te Avelgem (vervoerregiogrens)
N36	N60 te Ronse	N8 te Kluisbergen
N415	N8 te Brakel	N46 te Zwalm
N9	N9 te Lede (vervoerregiogrens)	N9 te Erpe-Mere (vervoerregiogrens)
N48	N8 te Brakel	N60 te Ronse (geplande omleiding N48 te Ronse)

Tabel 22. Vervoerregio Vlaamse Ardennen: selectie interlokale wegen

4.4.1.4 Lokaal wegennet

De wegen die niet zijn geselecteerd binnen het hoofd- of dragend netwerk behoren automatisch tot het lokale wegennet. Binnen dit wegennet is er echter nog een onderscheid tussen ontsluitingswegen en erftoegangswegen; de selectie van deze wegen behoort tot de bevoegdheid van de lokale overheid waarbij de visie hierop dient te worden afgestemd op deze van het hoofd- en dragend netwerk. Gezien de gewijzigde visie op het wegennet dient op lokaal niveau te worden geëvalueerd of en hoe de selectie van de lokale wegenis hieraan dient te worden aangepast.

4.4.2 Infrastructuur

4.4.2.1 Implementatie wegcategorisering en interlokale mazen

De vervoerregio wenst het doorgaande verkeer in de regio te weren. Ter ondersteuning hiervan wordt het verkeer geconcentreerd op een aantal geselecteerde regionale en interlokale wegen. Op een aantal van deze geselecteerde wegen zijn er doortochten (o.a. Munkzwalm, Kruishoutem, Berchem ...) waar verkeersveiligheid een hoge prioriteit heeft. De selectie als regionale of interlokale weg staat echter een verkeersveilige verkeersorganisatie niet in de weg; de inrichtingsprincipes voor het dragend wegennet maken dit mogelijk, incl. de inrichting van zones 30.

Tussen deze assen liggen interlokale mazen waaruit het niet-bestemmingsverkeer wordt geweerd en afgeleid naar het dragende wegennet en/of hoger. De wegen binnen de interlokale mazen vormen autoluwe kamers die enkel voor lokaal verkeer bestemd zijn. Doorgaand verkeer wordt maximaal naar de corridors geleid. De wens van de regio is om dit regiogrensoverschrijdend aan te pakken.

Om deze interlokale mazen in praktijk gerealiseerd te krijgen is enerzijds van belang dat men naar het dragend wegennet (of hoger) wordt geleid en is anderzijds van belang dat het lokale wegennet ontradend werkt voor doorgaand verkeer.

Om het verkeer naar het dragend wegennet (of hoger) te leiden is het van belang dat deze herkenbaar zijn als wegenis met een bepaald belang in het verkeersnetwerk en een vlotte doorstroming garanderen. De herkenbaarheid wordt gerealiseerd via de inrichtingsprincipes¹⁴, die voor heel het Vlaamse Gewest uniform zijn. De vlotte doorstroming wordt gerealiseerd door de aanpassing van de weginfrastructuur, zoals bv. (niet limitatief) de herinrichting van de N42 te Oosterzele, de aanleg van de Rondweg N42 Sint-Lievens-Esse en de herinrichting van de N42 Astridlaan in Geeraardsbergen of door de aanpak van specifieke doorstromingsknelpunten (bv. het verkeersknooppunt te Leupegem (rotonde N60/N8)). Dit alles wordt ondersteund door een aangepaste bewegwijzering en GPS-systemen die vertrekken vanuit de vooropgestelde wegenhiërarchie.

Om doorgaand verkeer te ontraden om gebruik te maken van het lokale netwerk is reistijd een belangrijk aandachtspunt, in het bijzonder gezien het wijd verspreide gebruik van digitale navigatiehulpmiddelen. Een eerste mogelijkheid hiertoe is het verlagen van het snelheidsregime op de lokale wegenis (zie tevens hieronder bij de bespreking van het regionaal snelheidsplan) of het aanpassen van verkeerslichten geregelde kruispunten om de hoger geselecteerde weg (nog) meer te bevoordelen. Hiernaast behoren ook meer fysieke maatregelen tot de mogelijkheden zoals het voorzien van snelheidsremmers en andere ontradende infrastructuur. Ten slotte kan ook worden nagedacht over verfijningen aan de circulatie waarbij straten bv. enkelrichting worden gemaakt of waarbij slechts bepaalde weggebruikers (bv. landbouwvoertuigen of lokaal verkeer of ...) toegang krijgen tot een bepaalde straat.

Naast het aspect reistijd dient ook het fysieke voorkomen mee te voorkomen dat doorgaand verkeer gebruik maakt van een lokale weg; het fysieke karakter van deze weg dient duidelijk ondergeschikt te zijn aan dat van het dragend wegennet.

in de interlokale mazen gaat de voorkeur uit naar het maximaal implementeren van het fix-the-mix-principe waarbij het lokale / verblijfskarakter van deze mazen wordt benadrukt net als het feit dat gemotoriseerd rekening dient te houden met dit karakter.

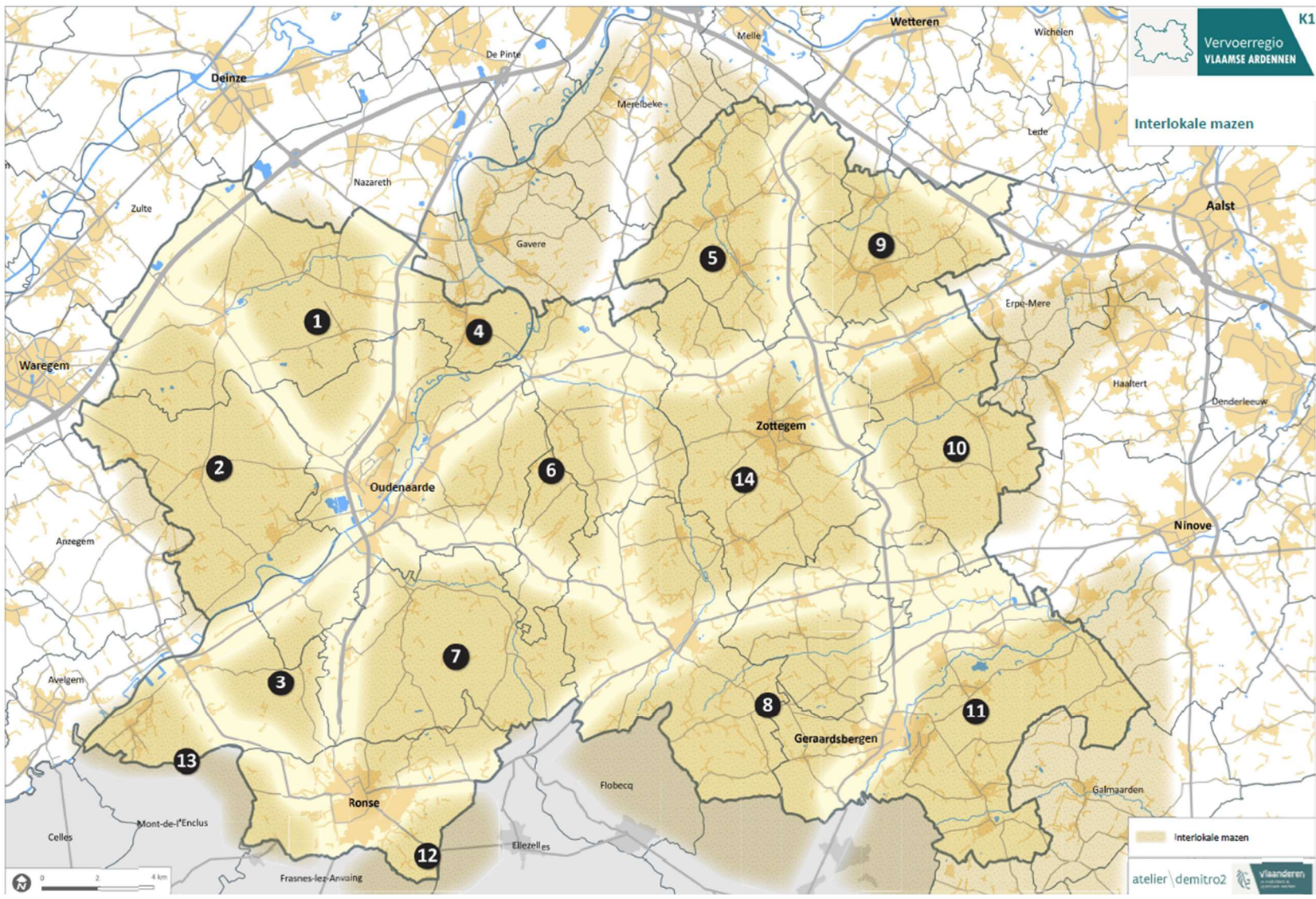
¹⁴ Basisprincipes inrichting robuust wegennet: Europese Hoofdwegen en Vlaamse Hoofdwegen; Agentschap Wegen & Verkeer; versie 1.0
Basisprincipes inrichting robuust wegennet: Regionale wegen & Interlokale wegen; Agentschap Wegen & Verkeer; versie 1.0
Basisprincipes inrichting robuust wegennet: Ontsluitingswegen & Erftoegangswegen; DMOW, AWV en VVSG; versie 1.0 februari 2023

Om de implementatie van de wegcategorisering te laten werken zijn dus zowel de wegbeheerders van het dragend netwerk als de wegbeheerders van het lokaal wegennetbelangrijke partners.

Onderstaande tabel en figuur geven de interlokale mazen weer, rekening houdende met het dragend netwerk van de naburige regio's.

Interlokale maas	Begrenzing	Gemeenten behorend tot de interlokale maas (regio overschrijdend)
1	E17, N35, N60, N459	Kruisem, Oudenaarde, Nazareth
2	E17, N459, N60, N8, N382	Kruisem, Wortegem-Petegem, Oudenaarde, Anzegem, Waregem
3	N60, N36, N8	Kluisbergen, Oudenaarde, Ronse, Maarkedal
4	N60, E17, E40, N444, N415, N46	Kruisem, Oudenaarde, Gavere, Merelbeke, Gent, De Pinte, Nazareth
5	E40, N42, N46, N415, N444	Oosterzele, Zottegem, Zwalm, Sint-Lievens-Houtem, Merelbeke, Gavere
6	N46, N415, N8	Oudenaarde, Zwalm, Brakel, Horebeke
7	N60, N8, N48, Zuidelijke omleidingsweg, grensoverschrijdend met Wallonië	Maarkedal, Oudenaarde, Horebeke, Brakel, Ronse, Flobecq, Ellezelles
8	N48, N8, N42, grensoverschrijdend met Wallonië	Brakel, Lierde, Geraardsbergen, Flobecq, Lessines
9	E40, N42, N46	Sint-Lievens-Houtem, Oosterzele, Herzele, Zottegem, Erpe-Mere
10	N46, E40, N45, N460, N8, N42	Herzele, Zottegem, Lierde, Geraardsbergen, Erpe-Mere, Haaltert, Ninove
11	N42, N460, N45, N8, N255, N7, grensoverschrijdend met Wallonië	Geraardsbergen, Ninove, Galmaarden, Herne, Bever, Lessines
12	N60, zuidelijke omleidingsweg, N48, grensoverschrijdend met Wallonië	Ronse, Ellezelles, Frasnes-lez-Anvaing
13	N8, N36, N60, grensoverschrijdend met Wallonië	Kluisbergen, Ronse, Avelgem, Mont-de-l'Enclus, Frasnes-lez-Anvaing
14	N46, N42, N8, N415	Zottegem, Zwalm, Brakel, Lierde

Tabel 23. Interlokale mazen (in grijs de gemeenten die niet tot de vervoerregio Vlaamse Ardennen behoren maar wel tot de betreffende interlokale maas)



Figuur 16. Interlokale mazen

4.4.2.2 Regionaal snelheidsplan

Op basis van voorgaande mobiliteitsvisie wordt een hiërarchisch snelheidsplan opgemaakt.

De huidige snelheidsregimes zijn beschreven in de oriëntatienota onder 2.4. Het regionale snelheidsplan stelt volgende maximum toegelaten snelheden voor, gekoppeld aan de mobiliteitsvisie en de categorisering der wegen uit voorliggend beleidsplan.

- 120 km/u
De maximale snelheid wordt voorbehouden voor de Europese hoofdwegen (E40 en E17), hierbij zijn er geen wijzigingen ten overstaan van de huidige situatie.
- 90 km/u
Het snelheidsregime van 90 km/u wordt in eerste instantie voorzien voor de Vlaamse hoofdweg N60, waarbij lokaal uitzonderingen kunnen worden voorzien (bv. in aanloop naar een kruispunt of in functie van keuzes die zijn gemaakt in kader van het project Rond Ronse). Ook voor delen van de Regionale weg N42 is een snelheidsregime van 90 km/u gewenst gezien het belang van deze weg op de corridor Gent-Zottegem-Geraardsbergen en gezien het (geplande) uitrustingsniveau van deze weg.
- 70 km/u
In navolging van de inrichtingsprincipes voor de Regionale en Interlokale wegen wordt voor beide type wegen in eerste instantie een snelheidsregime voorzien van 70 km/u bubeko en van 50 km/u bibeko.
- ≤50 km/u
De regio hecht een groot belang aan het weren van doorgaand verkeer en verkeersveiligheid. Een aangepast snelheidsregime kan worden ingezet om niet wenselijk verkeer te weren en de verkeersveiligheid te verhogen. Specifiek voor de interlokale mazen verdient het de aanbeveling om ook buiten de bebouwde kom zones te voorzien waar een snelheidsregime van 50 km/u geldt en maximaal te streven naar het realiseren van het Fix-the-Mix-concept. Door bv. in eerste instantie reeds de klassieke landbouwwegen in deze zones op te nemen wordt er extra de focus op gelegd dat deze wegenis voor lokaal verkeer is bestemd en dat er menging van verschillende weggebruikers geldt, zonder dat grote fysieke ingrepen nodig zijn. Waar mogelijk, en mogelijks mits fysieke ingrepen, kunnen deze zones gefaseerd worden uitgebreid tot ruimere gehelen. Bijkomende verdient het aanbeveling om in de interlokale mazen binnen de bebouwde kom maximaal te gaan voor een snelheidsregime van ≤50 km/u, waarbij de concrete keuze van snelheidsregime dient te worden bepaald in functie van de lokale plaatsgesteldheid en in relatie tot het afwegingskader voor snelheidsregimes binnen de bebouwde kom¹⁵.

4.4.2.3 Gericht aanpakken verkeersonveilige punten

In het Vlaams Verkeersveiligheidsplan 2021 - 2025, een vijfjaarlijks actieplan dat richting geeft aan het Vlaamse verkeersveiligheidsbeleid, staat het realiseren van een slachtoffervrij vervoerssysteem met prioritaire aandacht voor de actieve weggebruikers tegen 2050 voorop. In 2040 mogen er bovendien geen voetgangers- en fietsdoden meer vallen op Vlaamse wegen. Vision Zero is naast een van de 6 strategische doelstellingen van het regionaal mobiliteitsplan ook grote prioriteit voor de mobiliteit van de toekomst voor de burgers in onze vervoerregio.

¹⁵ Afwegingskader voor het invoeren van 30km/u op gewest- en gemeentewegen binnen de bebouwde kom; Departement Mobiliteit en Openbare Werken; December 2021

Het thema verkeersveiligheid wordt opgebouwd vanuit een aantal pijlers en de doelstellingen uit het Verkeersveiligheidsplan Vlaanderen.

Infrastructuur en technologie

De verkeersveiligheid in onze vervoerregio wordt verbeterd door onveilige situaties in de infrastructuur weg te werken. Hierbij wordt prioriteit gegeven aan die locaties waar de onveiligheid het grootst is. Een groot aandeel van de ongevallen in de vervoerregio gebeurt in de stedelijke gebieden of langsheen de belangrijke assen die de steden en gemeenten met elkaar verbinden. Daarom zijn ongevallen regelmatig te evalueren, volgens dezelfde principes en onafhankelijk van de wegbeheerder. Op basis van deze evaluatie kan de wegbeheerder prioritair de gevaarlijke punten systematisch wegwerken. Indien er niet meteen een oplossing is binnen het huidige weggabariet, wordt onderzocht hoe een duurzame, verkeersleefbare en verkeersveilige oplossing kan worden gerealiseerd. Hiervoor kan bijvoorbeeld gebruik worden gemaakt van de criteria die het Agentschap Wegen en Verkeer vandaag al hanteert om een rollende prioriteitenlijst op te stellen. Zo wordt ook de interpretatie van de gegevens gelijk over de hele vervoerregio. In deze werkwijze krijgen ongevallen met fietsers een extra wegingsfactor, waardoor ze hoger in de rangschikking terecht komen. De prioriteit wordt bepaald aan de hand van deze rangschikking.

Onveilige schakels in het fietsnetwerk worden weggewerkt en schoolomgevingen, zowel aan drukke gewestwegen als langsheen lokale wegen, worden verkeersveilig ingericht.

Op wegen met een belangrijke functie voor gemotoriseerd verkeer wordt ingezet in op het ontvlechten van verkeersinfrastructuren en netwerken met prioriteit voor langzame vervoerswijzen. Conflicten tussen gemotoriseerd en traag verkeer worden tot een minimum herleid.

Op wegen zonder belangrijke functie voor gemotoriseerd buiten de kernen van onze steden en gemeenten, zoals landbouwwegen, worden maatregelen genomen om gemengd fiets- en gemotoriseerd verkeer op een veilige manier mogelijk te maken (bijvoorbeeld snelheidsverlagingen, tractorsluizen of filters en knips). Een zelfverklarende weginrichting ondersteunt steeds maximaal de toegelaten snelheid en vergroot het draagvlak: een sterke koppeling tussen de nieuwe wegencategorisering en de inrichtingsprincipes is daarom essentieel.

'Vergevingsgezinde wegen' worden ontwikkeld, ontworpen om wagens bij ongevallen op een veiligere manier tot stilstand te laten komen en om letsels bij eenzijdige fietsongevallen maximaal te beperken. Informatietechnologie wordt toegepast om verkeersgeleiding zo veilig mogelijk te maken: slimme adaptieve verkeerslichten, groene golven, groen licht voor openbaar vervoer. Afhankelijk van de intensiteiten en de netwerkfunctie voor gemotoriseerd verkeer en fietsers in respectievelijk de wegencategorisering en het fietsnetwerk wordt ingezet op conflictvrije en conflictarme lichtenregelingen op kruispunten.

Aan de hogere overheden wordt gevraagd om technologie in individuele voertuigen te stimuleren om de veiligheid te verhogen: waarschuwingssystemen, systemen voor veilige afstand, adaptive cruise control, automatisch remmen in gevaarlijke situaties, ...

Regulering en handhaving

De vervoerregio wenst maximaal in te zetten op politiecontroles op snelheid, alcohol, drugs, afleiding, roekeloos rijgedrag en foutief parkeren en om snelheid en intoxicatie als (blijvende) prioriteit te beschouwen.

Vrachtverkeer wordt maximaal geweerd uit de kernen en de schoolomgevingen, waar optioneel kan worden gewerkt met tijdsvensters.

4.4.2.4 Interactie met andere modi

De plaats van het gemotoriseerd verkeer en van de fiets ten opzichte van elkaar wordt bepaald door zowel de selectie van het dragend wegennet (regionale en interlokale wegen), de selectie van het vrachtroutenetwerk als het bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk.

Waar het bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk en dragend wegennet of vrachtroutes samenkomen is zowel de veiligheid van de fietsers als een vlotte doorstroming van het gemotoriseerd verkeer van belang. Hierbij vormt de fiche A.2. uit het Vademecum Fietsvoorzieningen en het hierin opgenomen afwegingskader een belangrijk ondersteunend beleidsinstrument. Indien binnen het bestaande gabariet niet meteen een optimale oplossing voorhanden blijkt kan als alternatief worden gezocht naar een parallelle fietsroutes indien deze amper of geen omrijfactor voor de fietser met zich meebrengt, idealiter is de omrijfactor voor de fiets altijd kleiner dan die van de wagen.

Waar functionele fietsroutes over wegen die zijn opgenomen in het lokaal wegennet lopen, wil de vervoerregio voorrang geven aan de zachte weggebruikers, rekening houdend met inrichtingsprincipes van lokale wegen en het vademecum fietsvoorzieningen. Veilig en aangenaam fietsen in de kernen – zeker in woongebieden en schoolomgevingen – is prioritair aan de doorstroming van het autoverkeer (op lokale wegen). Hiertoe bestaat een groot gamma aan maatregelen. (die op routes voor openbaar vervoer dienen te worden afgestemd met De Lijn) Doorgaand verkeer kan geweerd worden met wegversmallingen, verkeersremmers, asverschuivingen, circulatiemaatregelen, etc. Waar wenselijk worden woonstraten ingericht als fietsstraten of woonerven, ter bescherming van de zachte weggebruiker. Op drukker locaties kunnen slimme, conflictvrije verkeerslichten geïnstalleerd worden die steeds voorrang geven aan fiets- en voetgangersverkeer. Ook het bewust beperken van parkeergelegenheid aan scholen kan helpen om ouders te overtuigen hun kinderen niet langer met de wagen te voeren.

Anderzijds is wel een aandachtspunt dat maatregelen die worden genomen geen significant negatieve impact mogen hebben op de doorstroming en de kwaliteit van het openbaar vervoer, en dan in het bijzonder van AN-lijnen. Er dient op deze assen dan ook doordacht te worden omgegaan met aanleg van o.a. fietsstraten, verkeersplateaus en eventuele snelheidsverlagingen tot 30 km/u waarbij, net als het aspect verkeersveiligheid, ook het aspect doorstroming van openbaar vervoer mee in rekening dient te worden gebracht.

4.4.2.5 Parkeerbeleid -algemeen-

Een doordacht parkeerbeleid verbetert de bereikbaarheid, doorstroming en verkeersleefbaarheid in een stad of gemeente. Bovendien kan duurzaam verplaatsingsgedrag (modal shift) gestimuleerd worden door parkeerfaciliteiten af te stemmen op OV-, fiets- en voetgangersnetwerken.

Hierbij kan ondermeer gedacht worden aan:

- Het invoeren van een gedifferentieerd parkeeraanbod en -tarief dat straatparkeren in de kernen ontraadt.
- Autoverkeer uit de steden weren door (externe) parkeervraag zo veel mogelijk op te vangen op randparkings met een goede multimodale verbinding (P+R) of op wandelafstand van het centrum.
- Duidelijke ontsluitingsroutes voor grote (stations)parkings in combinatie met slimme parkeergeleiding verminderen het zoekverkeer in de centra.
- Het stallen van fietsen en bijhorende infrastructuur wordt opgenomen als volwaardig onderdeel van het lokaal parkeerbeleid.
- Inzetten op een maximaal meervoudig gebruik van de bestaande parkeerinfrastructuur om de parkeerdruk te verlagen zonder bijkomende ruimte-innames. Bijvoorbeeld het openstellen van private en publieke parkings (supermarkten, kantoorgebouwen, etc.) voor buurtbewoners, na openingsuren of bij evenementen.

4.4.2.6 Parkeerbeleid -carpoolparkings

Een specifiek onderdeel van het aspect parkeren betreffen carpoolparkings waarbij er wordt geparkeerd in functie van verplaatsingen over grotere afstand. Deze parkings liggen idealiter op kruispunten van wegen met een zeker belang in de wegenhiërarchie. De aansluitingen van interlokale wegen, regionale wegen en Vlaamse hoofdwegen op de Europese hoofdwegen zijn logische locaties voor carpoolparkings (waarbij op het merendeel van deze locaties reeds formele carpoolparkings zijn gerealiseerd):

- E17
 - N60 (reeds gerealiseerd (70 parkeerplaatsen))
 - N35 (reeds gerealiseerd (75 parkeerplaatsen))
 - N459 (reeds gerealiseerd (157 parkeerplaatsen))
- E40
 - N42 thv Gijzenzelestraat (met overstapmogelijkheden tussen auto, fiets en/of bus)
 - N46 (reeds gerealiseerd (153 parkeerplaatsen))

In praktijk zijn er op al de locaties die in aanmerking komen reeds mogelijkheden om te carpoolen; in relatie tot een duurzaam mobiliteitsbeleid aanziet de vervoerregio dan ook niet de nood aan bijkomende carpoolparkings.

4.5 LOGISTIEK EN GOEDERENVERVOER

De keuze van de vervoerregio voor het concentratiemodel wordt, naast het personenvervoer, ook geïmplementeerd voor het goederenvervoer. Achtereenvolgens worden behandeld:

- Spoor- en waterwegen
- Goederenvervoer over de weg

4.5.1 Spoor- en waterwegen

De spoor- en waterwegen zijn de duurzame alternatieven voor het goederenvervoer over de weg; beide worden besproken.

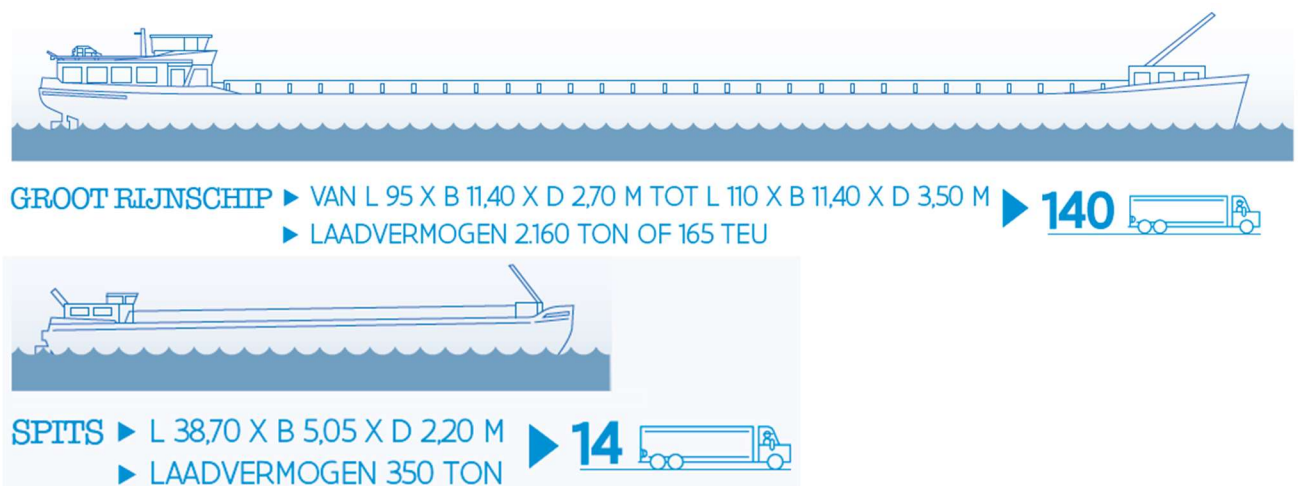
4.5.1.1 Waterwegen

Qua bevaarbare waterwegen is in het bijzonder de Schelde van belang, deze behoort tot de CEMT-klasse Va, daar waar de Dender slechts tot de klasse I behoort.

Onderstaande tabel en figuur geven meer inzicht in het verschil tussen de Schelde en de Dender.

Bevaarbare waterwegen	CEMT-klasse	Laadvermogen	Max. dimensies	Max. diepgang	Max. snelheid
Schelde	Va	1.500 – 3.000 ton	L: 110m B: 11,5m	2,6m	9 km/u (12 km/u bij diepgang <1m)
Dender	I	250 – 400 ton	L: 38,5m B: 5,1m	1,9m	M km/u opvarend 7 km/u afvarend

Tabel 24. Bevaarbare waterwegen in de Vlaamse Ardennen



Figuur 17. Schip dat op een waterweg klasse Va (Schelde) kan varen (boven) vs. een schip dat op een waterweg klasse I (Dender) kan varen (onder)

De bevaarbaarheid van de Dender is duidelijk beperkt; mede hierdoor zijn er in Vlaamse Ardennen geen laad- en loskades op deze waterweg. De Schelde biedt meer mogelijkheden voor vrachtvervoer over water, er zijn dan ook meer laad- en loskades:

- Vande Moortel (Oudenaarde) privaat gebruik
- Stadskaaien Oudenaarde openbaar gebruik

- | | |
|---|---|
| - Oleum (Oudenaarde) | privaat gebruik |
| - Ottevaere (Oudenaarde) | privaat gebruik, mobiele kraan |
| - OMB (Oudenaarde Manutentiebedrijf) | privaat gebruik, mobiele kraan |
| - Scaldis (Keerbergen) | privaat gebruik, mobiele kraan |
| - Toekomst: Reconversie Ruien (Kluisbergen) | op dit ogenblik overslag onder voorwaarden mogelijk |
| - Buiten VVR: AVCT (Avelgem Container Terminal) | privaat gebruik, mobiele kraan |

Aangezien de ruimtelijke mogelijkheden voor bedrijven met vervoer via het water beperkt zijn, dienen de bedrijfsgronden die potentieel hiervoor kunnen worden ingezet maximaal hiervoor te worden gevrijwaard.

Een grondige renovatie en verlaging van de sluisdrempels van de 3 bestaande Va-sluizen op de Boven-schelde (Kerkhove, Oudenaarde en Asper) is nodig om de continuïteit van de scheepvaart op de Boven-Schelde te verzekeren.

4.5.1.2 Spoorwegen

Met betrekking tot het spoor is voor het goederenvervoer dezelfde infrastructuur van toepassing als voor het personenvervoer. De (kost)structuur van vervoer via het spoor is echter zodanig dat deze enkel rendabel/potentieel interessant is wanneer het over (zeer) grote hoeveelheden gaat én wanneer de herkomst of bestemming van de goederen ook nabij een spoorlijn zijn gelegen. De bedrijven(terreinen) en de spoorinfra zijn in de bestaande toestand echter onvoldoende op elkaar gematcht

4.5.2 Goederenvervoer per weg

4.5.2.1 Vrachtroutenetwerk

Terminologie

Voor het vrachtroutenetwerk wordt een terminologie gehanteerd die is afgestemd op de selectie en methodiek van het robuust wegennet.

- Hoofdvrachtroutesnetwerk
Is identiek aan de selectie van Europese en Vlaamse Hoofdwegen
- Regionaal vrachtroutenetwerk
Is in grote mate gelijk aan de selectie van regionale wegen
Uitzonderingen zijn mogelijk: mits motivatie kunnen regionale wegen ook bewust niet als vrachtroute geselecteerd worden
- Aanrijroutes
Aanrijroutes ontsluiten bedrijven(terreinen) met regionale impact richting nabijgelegen regionale en hoofdvrachtroutes

Het hoofd- en regionaal vrachtroutenetwerk verwerkt doorgaand vrachtverkeer, en is opgebouwd volgens een rasterstructuur. Aanrijroutes zijn opgebouwd volgens een boomstructuur

Regionaal vrachtroutenetwerk

In het voorkeursscenario voor de Vlaamse Ardennen (concentratie-model) wordt het vrachtverkeer maximaal naar de corridors geleid. Hierdoor worden verkeersluwe kamers zonder doorgaand vrachtverkeer gecreëerd binnen de corridors.

De selectie van regionale vrachtroutes en aanrijroutes binnen het concentratiemodel gebeurt in eerste instantie op basis van volgende criteria:

Hoofdvachtroutes dienen voor doorgaand verkeer en komen overeen met het hoofdwegennet (Europese en Vlaamse hoofdwegen). Voor de vervoerregio Vlaamse Ardennen betreft het de E40, E17 en N60.

Regionale vrachtroutes verbinden steden op eenzelfde corridor (indien nog geen Hoofdvachtroute geselecteerd werd op de corridor) met het hoofdvachtroutenetwerk. In afstemming met de vervoerregio Gent, werd de N35 geselecteerd als regionale vrachtroute.

Aanrijroutes ontsluiten bedrijven(terreinen) met regionale impact richting nabijgelegen regionale en hoofdvachtroutes. Aanrijroutes dienen niet voor doorgaand vrachtverkeer. Aanrijroutes hebben een verplichte eindbestemming, namelijk het bedrijf/bedrijventerrein dat ontsloten moet worden, en mogen enkel gebruikt worden voor het bereiken van deze plek. Aanrijroutes zijn gelegen op geselecteerde regionale, interlokale of lokale wegen (ontsluitingswegen en erftoegangswegen), bedoeld voor het verzamelen van herkomst- en bestemmingsvracht richting regionale vrachtroutes of hoofdvachtroutes. Ze vormen een boomstructuur en verbinden bedrijven/bedrijventerreinen met regionale- en hoofdvachtroutes.

De bedrijven(terreinen) met regionale impact betreffen, naast bedrijvenzones in de vier stedelijke gebieden (Oudenaarde, Zottegem, Geraardsbergen en Ronse), het ROK te Ruien en Driepachten/Zaubeeek (Kruisem, Zulte, Waregem).

Eigenschappen van het regionale vrachtroutenetwerk:

- Enkel de N60 en N35, zijn bestemd voor doorgaand vrachtverkeer. De overige vrachtroutes worden als aanrijroutes geselecteerd, wat betekent dat deze wegen enkel bestemd zijn voor regionaal vrachtverkeer met een herkomst of bestemming in de regio. De N8 is geselecteerd als een aanrijroute; doorgaand verkeer tussen de E17 en N60 is op deze as dus niet wenselijk. Vrachtverkeer van Oudenaarde naar Avelgem (en omgekeerd) mag gebruik maken van deze route (want geen doorgaand verkeer, deze vrachtwagens volgen de boomstructuur); vrachtverkeer van Oudenaarde naar Waregem is niet wenselijk op deze as, want deze vrachtwagens doorsnijden de maas. Idem voor de N42; deze as kan niet worden gebruikt om van de E40 naar de E429 (of omgekeerd) te rijden; voor deze verbinding dient gebruik te worden gemaakt van de N60.
- De selectie van een beperkt aantal vrachtroutes op regionaal niveau heeft als gevolg dat Oudenaarde – Ronse enerzijds, en Zottegem – Geraardsbergen anderzijds (incl bedrijven(terreinen) van regionaal belang) niet rechtstreeks met elkaar verbonden zijn via het vrachtroutenetwerk. Dit kan op bepaalde trajecten voor het interregionale vrachtverkeer tot omrijfactoren via het hoofdvachtroutenetwerk genereren. Zo verloopt bv. de relatie tussen Zottegem en de regio Kortrijk via de E40-E17 of via de N42-E429-E403.
- Door het beperkte aantal vrachtroutes ontstaan grote mazen in het regionaal vrachtroutenetwerk, waar enkel lokaal vrachtverkeer toegelaten wordt.

Op de N42 en N460-N45 wordt echter van deze methodiek afgeweken. Ondanks de selectie van de N42 en N460-N45 als regionale wegen langs de corridors, worden deze wegen niet als regionale vrachtroutes geselecteerd; de N42 van aan de E40 tot aan de N495 wordt geselecteerd als een aanrijroute daar waar het deel ten zuiden van de N495 en de N460-N45 niet zijn opgenomen in het regionale vrachtroutenetwerk..

De vervoerregio acht het namelijk niet wenselijk dat deze assen gebruikt worden door doorgaand vrachtverkeer tussen E40 en E429, om de verkeersdruk in ondermeer de doortocht van Overboelare te beperken.

Dit resulteert in volgende selectie:

Categorisering in vrachtroutenetwerk	Wegsegment	Selectie van – tot
Hoofdvrachtroutes	E40	Volledige as
	E17	Volledige as
	N60	E17 – E429
Regionale vrachtroutes	N35	E17 complex 7 Deinze – N60
Aanrijroutes	N8	Van bedrijvzone Kluisbergen (ROK) naar N60 Oudenaarde
	N8	Van bedrijvzone Kluisbergen (ROK) naar E17 (vervoerregiogrens Kortrijk)
	N42	Van bedrijvzones Zottegem en Geraardsbergen (N495) naar E40
	N48 (zuidelijke omleidingsweg Ronse)	Van Klein Frankrijk naar de N60 ¹⁶
	N459	Van Driepachten/Zaubeek ¹⁷ tot aan E17
	N48	Van Pont-West naar omleidingsweg N60

Tabel 25. Vervoerregio Vlaamse Ardennen: selectie vrachtroutenetwerk

Merk hierbij op dat in de synthesesnota de N46 en de N460/N45 van aan de N42 tot aan de E40 tevens waren opgenomen als aanrijroute. Aangezien de N42 de meest wenselijke as is om vrachtverkeer te ontsluiten richting de E40 én aangezien deze as verder gaat worden geoptimaliseerd om verkeersstromen veilig te verwerken én aangezien aanrijroutes maximaal volgens een boomstructuur dienen te worden uitgebouwd wordt de N42 weerhouden als dé (oostelijke) ontsluitingsroute richting E40.

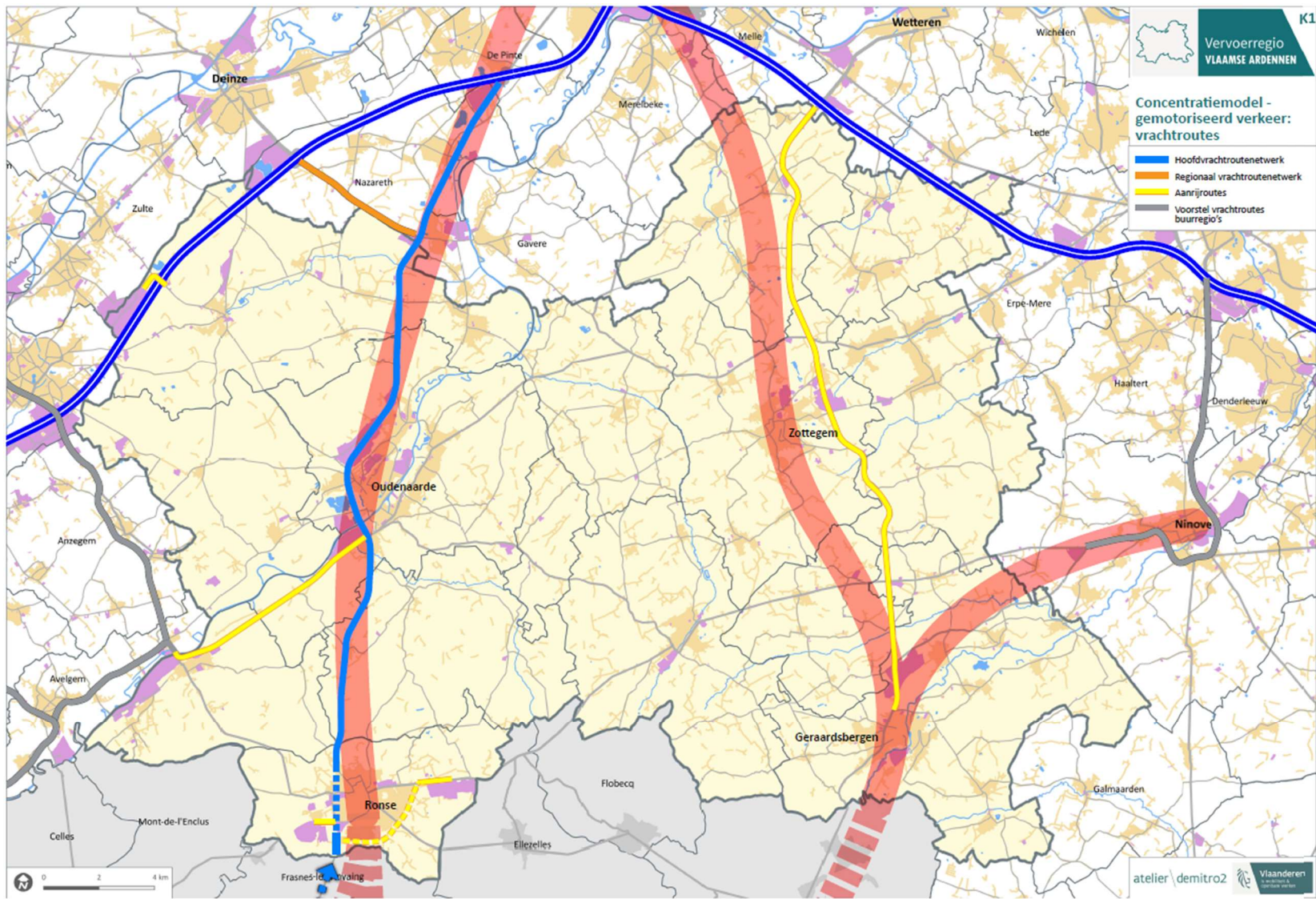
In de oriëntatienota is, onder hoofdstuk 2.4., een selectie opgenomen van vrachtroutenetwerk, opgemaakt volgens de toen geldende typologieën qua vrachtroutes, maar zonder dat dit netwerk een formeel

¹⁶ De voorgestelde selectie gaat uit van de realisatie van het project Rond Ronse waarbij een zuidelijke omleidingsweg gerealiseerd wordt die de N48 Ninoofsesteenweg verbindt met de N60 Leuzessteenweg.

¹⁷ De provincie heeft een ruimtelijk planproces lopen voor deze bedrijvzone waarbij, naast een verdere ontwikkeling, ook een geoptimaliseerde ontsluiting (die ook zonder de verdere ontwikkeling reeds nodig is) richting E17 (complex 6/Kruisem) mee is opgenomen. In afwachting van een structurele oplossing dient de bereikbaarheid van Driepachten/Zaubeek sowieso te worden gevrijwaard, ook voor loonwerkers.

goedgekeurd statuut heeft meegekregen. De belangrijkste verschillen/overeenkomsten tussen beide betreffen:

- E40, E17 en N60 hebben in beide netwerken de hoogste categorisering meegekregen (in beide categorisering 'hoofdvrachtroute')
- N35 heeft in beide categorisering de 2^e hoogste categorisering meegekregen (hoofdvrachtroute A in vorige selectie vs. regionale vrachtroute in nieuwe selectie)
- De N42 had in de vorige selectie een 2-voudige selectie (deels vrachtroute type I – deels vrachtroute type III) om doorgaand vrachtverkeer tussen E40 en E429 tegen te gaan. In de nieuwe selectie is dit ondervangen door de selectie als aanrijroute aan de zuidzijde te laten eindigen aan de N495 te Geraardsbergen en dus geen doorkoppeling te voorzien richting E429
- De N8 tussen N60 en Kluisbergen en de zuidelijke omleidingsroute te Ronse waren in de vorige selectie opgenomen als vrachtroute type I (verbinden attractiezones met het hoofdvrachtroutenetwerk) en zijn in de nieuwe selectie opgenomen als aanrijroute



Figuur 18. Regionaal vrachtroutenetwerk

Lokaal vrachtroutenetwerk

Om een globaal vrachtroutenetwerk te verkrijgen is het wenselijk dat, o.a. ter ondersteuning van de lokale ontsluiting, het regionale netwerk wordt aangevuld met lokale netwerken. Zo blijven ook de bedrijven, winkels en kernen die niet rechtstreeks op het vrachtroutenetwerk aansluiten op een gecontroleerde wijze bereikbaar.

Deze lokale vrachtroutes kunnen bijkomend ook een antwoord bieden op de specifieke problematiek van de loonwerkers, waarvan de voertuigen zich meestal ook aan vrachtverboden dienen te houden, door ze bv. een alternatief aan te bieden indien ze anders via het vrachtroutenetwerk naar een autosnelweg, waar landbouwvoertuigen niet zijn toegelaten, zouden worden geleid.

Net als voor de wegcategorisering betekent dit dat via een update van de lokale mobiliteitsplannen de visies van de verschillende schaalniveaus op elkaar worden afgestemd.

4.5.2.2 Implementatie vrachtroutenetwerk

Om het vrachtroutenetwerk in praktijk gerealiseerd te krijgen is enerzijds van belang dat vrachtverkeer naar dit netwerk wordt geleid en anderzijds dat vrachtverkeer wordt weggehouden van de overige wegen.

Om vrachtwagens naar het gewenste netwerk te krijgen is het van belang dat een vlotte doorstroming (en dus minimale reistijd) kan worden gegarandeerd. Hiervoor is enerzijds het aanpakken van eerder structurele zones, zoals bij de geplande werken op de N60 en N42, van belang. Anderzijds is ook de prioritaire aanpak van eventuele doorstromingsknelpunten die zouden opduiken op andere delen van het vrachtroutenetwerk van belang, zodat het vrachtverkeer op de wenselijke routes beschikt over een vlotte route.

M.b.t. het aspect kostprijs speelt ook de tolheffing mee. Onderstaande figuur geeft de assen in de Vlaamse Ardennen weer waarop de kilometerheffing voor vrachtverkeer van toepassing is waarna een overzichtstabel weergeeft hoe deze routes zich verhouden ten overstaan van de selectie van het vrachtroutenetwerk.



Figuur 19. Assen in de vervoerregio Vlaamse Ardennen waar de kilometerheffing voor vrachtwagens van toepassing is (Bron: Viapass)

	Assen waarop tol dient te worden betaald	Assen waarop GEEN tol dient te worden betaald
Opgenomen in het regionale vrachtrouten netwerk	E40 E17 N60 (E17 – Ronse) N8 van Kluisbergen naar N60 N8 van Kluisbergen naar E17 N42 (N495 - N8)	N35 (E17 – N60) N42 (N8 - E40) N48 (zuidelijke omleidingsroute Ronse) N459 van Driepachten/Zaubeek tot aan E17 N48 van Pont-West naar omleidingsweg N60
NIET opgenomen in het regionale vrachtrouten netwerk	N8 (Oudenaarde – vervoerregio Aalst) N42 (gewestgrens – N459)	Al de overige assen

Tabel 26. Assen opgenomen in het vrachtrouten netwerk in relatie tot de assen waar tol wordt geheven

Belangrijke delen van het regionale vrachtrouten netwerk komen overeen met wegen waar vrachtverkeer tol dient te betalen; het betreft o.a. de E40, de E17 en de N60, allen behorend tot het hoofdvrachtrouten netwerk. In navolging van het goedgekeurde ontwerp (voor een nieuw) Vlaams Energie- en Klimaatplan¹⁸, waarin is opgenomen om het netwerk dat belastbaar is met de kilometerheffing in 2024 uit te breiden, vraagt de vervoerregio om een *sturend* netwerk van tolwegen dat is afgestemd op het vrachtrouten netwerk waarbij:

- de hoogste tol geldt op de routes die *niet* tot het vrachtrouten netwerk behoren;
- de laagste tol (idealiter gratis) geldt op routes die *wel* tot het vrachtrouten netwerk behoren.

¹⁸ Ontwerp Vlaams Energie- en Klimaatplan 2021-2030; goedgekeurd door de Vlaamse Regering op 12/05/2023

Naast de aspecten reistijd en kostprijs speelt ook het voorkomen van de weg een rol; het uitzicht van een weg kan mee ontradend werken.

Indien bovenstaande onvoldoende effect zou hebben kunnen vrachtverboden ter ondersteuning worden ingezet. Hierbij is van belang dat deze worden voorzien in relatie tot de regionale visie op het vrachtrouten netwerk en dat dit in afstemming gebeurt met de relevante partners (bv. buurgemeenten, AWV et cetera) zodat geen negatieve netwerkeffecten worden gecreëerd. Ook naar handhaving toe worden hieromtrent idealiter afspraken gemaakt met de relevante partners.

Om het vrachtrouten netwerk te implementeren zijn dus zowel de wegbeheerders van dit netwerk als de wegbeheerders van de overige wegen belangrijke partners.

Om (zwaar) vrachtverkeer uit centra te weren kan worden ingezet op 1 (grotere) of meerdere (eerder kleinere) afhaalpunten die als een vorm van verdeelcentrum(a) fungeren om goederen direct tot bij de klant te krijgen. Hoppinpunten kunnen hiervoor geschikte locaties zijn al dient steeds de afweging ten worden gemaakt t.o.v. o.a. (niet limitatief) de ruimtelijke context en de ontsluitingsstructuur.

4.5.2.3 Vrachtwagenparkeren

Het parkeren van vrachtwagens vraagt een heel andere ruimtelijke insteek t.o.v. het parkeren van personenwagens waardoor het op veel plaatsen geen vanzelfsprekendheid is. Er wordt in eerste instantie dan ook van uitgegaan dat vrachtwagens parkeren op de bedrijventerreinen en dat daar voldoende plaatsen worden voorzien om aan de eigen vraag te voldoen. Indien hiernaast extra specifieke parkeerplaatsen zouden worden voorzien dient dit in de nabijheid van het vrachtrouten netwerk te gebeuren. Parkeren op de openbare weg is in het kader van verkeersveiligheid niet wenselijk, en niet compatibel met de inrichtingsprincipes van vergevingsgezinde wegen. Om dit mogelijk te maken is wel een expliciet verbod nodig aangezien de wegcode het parkeren van vrachtwagens (in het bijzonder buiten de bebouwde kom) op veel plaatsen mogelijk maakt.

4.6 FLANKEREND BELEID

De uitrol van een duurzaam mobiliteitsbeleid vraagt zowel werken rond de verschillende modi (zie hoofdstukken 4.1 t.e.m. 4.5) als flankerend beleid:

- Innovatie
- Parkeerbeleid
- Tarifiering
- Gedragsverandering
- Vergroening
- Handhaving

4.6.1 Innovatie

De markt biedt tal van nieuwe en slimme mobiliteitsoplossingen. Deze oplossingen stellen reizigers in staat een modale keuze te maken en daarbij alle nodige informatie te bieden, alsook alternatieven aan te reiken in geval van onverwachte wijzigingen in de initiële reisroute. Tijd, comfort en budget worden geoptimaliseerd d.m.v. een betrouwbaar en veilig systeem.

Mobility as a Service of kortweg MaaS vormt hierin een onmisbare bouwsteen. Binnen MaaS worden diverse publieke en private vervoermiddelen geïntegreerd en via een digitaal platform aangeboden. Het betreft een combinatie van diensten zoals advies, informatie, ticketing en betaling. Op die manier wordt de brug gemaakt tussen de mobiliteitsvraag en het -aanbod.

4.6.2 Parkeerbeleid

De beschikbare ruimte in de kernen is klein en de parkeerdruk groot. Een duurzaam parkeerbeleid heeft tot doel het ongewenst autogebruik, vooral in de kernen, te reduceren en de alternatieve bereikbaarheid te voet, met de fiets en openbaar vervoer te faciliteren. Vanuit dit perspectief werd het aspect parkeren reeds beschreven bij de uitwerking van de verschillende modi, zie 4.4.2.5, 4.4.2.6 en 4.5.2.3. Multimodale bereikbaarheid is daarbij essentieel waarbij het STOP-principe, met sequentie stappers, trappers, OV en privévoertuigen, primeert.

Overbodig en ongewenst autogebruik wordt ontmoedigd door het inbouwen van weerstanden zoals o.m. parkeercapaciteit, tarifiering, parkeerduur en loopafstanden.

4.6.3 Tarifiering

De kwaliteit van de aangeboden alternatieve vervoersmodi, alsook de mogelijkheden tot combimobiliteit vormen enkele van de belangrijkste drijfveren tot een modal shift bij de gebruiker. Echter zijn financiële motivaties vaak eveneens onmisbaar om mobiliteit te sturen. Dit betreft het beprijzen van de verschillende schakels in de mobiliteitsketen, zowel naar plaats als naar tijd.

Voorbeelden op Vlaams en/of Federaal niveau zijn het toepassen van verschillende tarieven op het openbaar vervoer (kortingen en voordeeltarieven, tarief 'enkele rit' voordeliger maken, ed.), afstemming van parkeerregimes op stationsparkings, een geïntegreerde tariefintegratie voorzien of het belasten van specifieke wegsegmenten. Op lokaal niveau betreft dit het hanteren van parkeerregimes om het parkeergedrag in de kernen te sturen.

Op regionaal niveau heeft de vervoerregio zeggenschap over de tarifiering van het Vervoer op Maat (VoM) en de link met het kernnet en aanvullend net.

Met betrekking tot de tarifiering van het VoM ondersteunt de vervoerregio onderstaande

- 7 algemene principes
Onderstaande 7 algemene principes vormen het afwegingskader om de tarifiering van VoM-projecten te bepalen
 - Combimobiliteit ondersteunend
 - Modal shift incentiverend
 - Budget beheersbaar (vervoerregio)
 - Gemeentelijke autonomie (beleid sturend)
 - Regio-overschrijdende afstemming
 - Toekomstgericht
 - Innovatief vriendelijk
- Uitwerking tarifiering volgens tariefpiramide
In de tariefpiramide wordt m.b.v. een kleurcode een duurzaamheidsgraad toegekend aan de vervoersmodi, met als doel de meer duurzame modi goedkoper te laten maken ten overstaan van de minder duurzame modi



Figuur 20. Tariefpiramide

- Budgetneutraliteit primeert boven kostendekkingsgraad
 Het realiseren van budgetneutraliteit primeert boven het realiseren van een minimale kostendekkingsgraad
 Geen overgangsmaatregelen nodig bij de lancering van basisbereikbaarheid
 De tarifiering van basisbereikbaarheid kan worden ingevoerd zonder specifieke tarief-overgangsmaatregelen

Qua tariefintegratie wenst de vervoerregio te gaan voor eenzelfde en geïntegreerd tarief kernnet / aanvullend net – (semi)flex en vast VoM-vervoer (incl. Nachtraaf).

De tarieven voor het (semi)flex (hoppin(semi)flex) en vast VoM-vervoer (vaste hoppinbus) zijn gelijk aan de tarieven aan te rekenen door De Lijn voor het kernnet en het aanvullend net. Het geïntegreerd tarief heeft betrekking op alle abonnementsformules en tickets, incl. de bestaande kortingsformules. Er is geen meerkost voor de reiziger voor het gecombineerd gebruik van het VoM-vervoer in voor- of natransport met het kernnet of aanvullend net.

In de vervoerregio Vlaamse Ardennen krijgen we hierdoor éénzelfde en volledig geïntegreerd tarief tussen kernnet (KN) / aanvullend net (AN) en VoM-Flex / VoM-Vast -vervoer waarbij de tarieven van het VoM-Flex en VoM-Vast dezelfde zijn als de tarieven van De Lijn, maximaal met de bestaande korting- en derdebetalersformules

Om een overstap tussen diverse modi vlot te laten verlopen is niet alleen een aansluiting met korte wachttijd nodig. Ook tariefintegratie is een essentieel onderdeel van een vlotte overstap. Het feit dat je opnieuw moet betalen voor een traject met de bus na een treinreis werkt ontmoedigend. De vervoersregio pleit voor een tariefintegratie voor de verschillende modi van het openbaar vervoer.

De vervoerregio vraagt ook om de ingangsdatum van een nieuwe dienstregeling maximaal af te stemmen tussen de verschillende modi van het openbaar vervoer.

4.6.4 Gedragsverandering

Mobiliteitsproblemen hebben vaak niet enkel met infrastructuur te maken, maar ook met gedrag. De manier waarop we ons verplaatsen wordt veelal bepaald door ingesleten patronen die zich dagelijks herhalen en die moeilijk te veranderen zijn. O.m. reisduur, aanwezige infrastructuur en weersomstandigheden zijn enkele van een ruim pakket aan bepalende factoren die tot de keuze van een specifieke vervoerswijze leiden.

Algemene campagnes ten gunste van alternatieve vervoerswijzen kunnen hierop inspelen door informatie te bieden die het gebruik van de fiets, het openbaar vervoer en regionale deelsystemen motiveren en stimuleren. Van belang hierbij is informatie rond het flexvervoer dat het bus- (aanvullend en functioneel) en treinnetwerk ondersteunt. Hierbij worden argumenten inzake milieu, gezondheid en profijt aangekaart rond thema's zoals energie-efficiënte verplaatsingen, rijgedrag, duurzaam woon-werk verkeer, ed., met het doel personen te sensibiliseren en aan te sporen om het autogebruik te beperken en meer gebruik te maken van duurzamere vervoersmodi. Het opzetten van tools en campagnes kunnen dienen als 'gamechanger' om het aandeel fietsgebruik te verhogen. Regionale (overkoepelende) initiatieven kunnen hiertoe inspirerend werken, o.a. een fietsrouteplanner in een digitale omgeving die fietsers de beste fietsroute aangeeft voor hun dagelijkse verplaatsingen, rekening houdende met de specifieke behoeften van deze fietsers.

Betreffende woon-werkverplaatsingen kunnen werkgevers een belangrijke rol vervullen in het promoten van duurzaam woon-werkverkeer. Zo zijn er Provinciale Mobiliteitspunten die als info- en adviespunt functioneren voor bedrijven richting duurzaam vervoer en alternatieven voor de auto op grotere schaal. Deze Provinciale Mobiliteitspunten initiëren en faciliteren potentiële projecten en hebben daarnaast een begeleidende rol. Verder kunnen werkgevers beroep doen op het Pendelfonds dat projecten om duurzaam woon-werkverkeer te bevorderen subsidieert.

Ook educatie kan bijdragen tot een gedragsverandering. Niet enkel voor jonge kinderen maar ook op latere leeftijden kunnen de verkeersregels informatief opgefrist worden bij verschillende doelgroepen met name schoolgaande jeugd, pendelaars, ed.

4.6.5 Vergroening

Iedereen verplaatst zich en elke verplaatsing heeft een impact op de omgeving. Door het vinden van een evenwicht tussen de economische, ecologische en sociale aspecten kan een duurzame mobiliteit in de vervoerregio bekomen worden. Het is van primordiaal belang om te (blijven) investeren in duurzame modi en te motiveren tot het gebruik ervan, zowel op vlak van privé-, vracht- als openbaar vervoer. Een duurzame mobiliteitsvisie zet niet enkel in op het verschuiven naar fiets en andere duurzame modi maar kiest ook voor emissieloze (autonome) voertuigen, mede door de groeiende interesse binnen Vlaanderen. Inspanningen vanuit de overheid en bedrijfswereld kunnen sterk bijdragen aan een duurzamer wagenpark.

Met betrekking tot het openbaar vervoer wordt ingezet op milieuvriendelijke voertuigen die zuiniger en stiller zijn. Op deze manier wordt bijgedragen aan de levenskwaliteit, voornamelijk in de kernen. Daarbij kan de inzet van compactere bussen, de impact op ruimte en leefbaarheid verder beperken in de binnensteden. Ook met betrekking tot het goederenvervoer zijn stappen te nemen ten einde een duurzame stedelijke distributie en bevoorrading te bekomen.

Aanvullend is een duurzaam en overkoepelend beleid rond deelmobiliteit en elektrisch laden op regionaal niveau noodzakelijk, rekening houdend met uitbreidingsmogelijkheden richting de toekomst, om zo het aantal emissievrije voertuigkilometers nog meer te laten toenemen. Specifiek voor het elektrisch laden

wordt gestreefd naar een maximale clustering op strategische locaties, waardoor zoekverkeer vermeden wordt en tegelijk laadzekerheid wordt aangeboden.

Ook het organiseren van groepsaankopen voor lokale besturen kunnen mee bijdragen aan het stimuleren van groene verplaatsingen. Door o.m. het gezamenlijk investeren in stallingsvoorzieningen kan meer comfort, kwaliteit en veiligheid geboden worden met als doel het fietsgebruik te stimuleren.

4.6.6 Handhaving

Handhaving heeft tot doel om veilig gedrag van de weggebruikers af te dwingen conform de geldende wet- en regelgeving. Daarbij heeft handhaving vooral invloed op bewuste overtredingen in het verkeer. Naast een algemeen handhavingsbeleid m.b.t. verkeersreglementering zal enerzijds nadruk moeten gelegd worden op de controles van de rijksnelheden. Hoewel politiezones meestal intensievere controles houden op het hoofd- en dragend wegennetwerk, mogen ook de lokale wegen niet worden vergeten in functie van de veiligheid van zachte weggebruikers. Dit draagt er tevens toe bij dat sluipverkeer op deze wegen ontmoedigd wordt.

Anderzijds is handhaving vereist op de naleving van vrachtroutes en tonnagebeperingen, om zo de eveneens de leefbaarheid en veiligheid in verblijfgebieden en schoolomgevingen te vrijwaren. Implementatie en evaluatie van vrachtwerende maatregelen zoals circulatiemaatregelen, vrachtwagensluizen, gerichte vrachtverboden (uitgezonderd lokaal vrachtverkeer), ed. door ANPR, structurele controles, ed. dragen hiertoe bij.

Een regionale samenwerking is noodzakelijk waarbij handhaving wordt afgestemd over de politiezones van de vervoerregio heen.

Deel IV

5 ACTIEPROGRAMMA

5.1 ACTIETABEL

De actietabel is een overzicht waarin de actiepunten en/of maatregelen zijn opgenomen. Per actie wordt hierbij het volgende aangegeven (de actietabel is opgenomen als bijlage).

De voorgestelde acties zijn op dit moment een realistische inschatting, maar de vooropgestelde ambitie is afhankelijk van de beschikbare personeelscapaciteit en budgetten, en de nodige procedurele goedkeuringen (bv. PSG, OMV, grondverwervingen, afstemming aanwezige erfgoedwaarde, ...).

Actieprogramma	
Thema	Thema waarin de actie kadert, voortbouwend op de thema's waarop het beleidsscenario is gestoeld.
Nr.	Nummer van de actie.
Actie	Strategische actie die we als vervoerregio formuleren en concrete maatregelen die gekoppeld zijn aan het regionaal mobiliteitsscenario. Een regionale actie omschrijft een project, studie, campagne, infrastructuurmaatregel, flankerende maatregel, etc. <ul style="list-style-type: none"> - Dewelke bijdraagt tot het realiseren van de doelstellingen van de vervoerregio, d.w.z. die duidelijk gekoppeld is aan de visie die de vervoerregio heeft vooropgesteld; - Dewelke een mobiliteitsimpact heeft over de grenzen van individuele gemeenten of steden heen; - Waarvoor opvolging vanuit de vervoerregio wenselijk is (bijv. samenwerking tussen twee gemeenten hoeft niet per se in het regionaal mobiliteitsplan te komen).
Doelstelling(en)	De vooropgestelde strategische doelstelling(en) waaraan de actie bijdraagt (zie par. Fout! Verwijzingsbron niet gevonden.).
Prioriteit	Prioriteit voor het uitvoeren van de actie in relatie tot het behalen van de opgenomen doelstellingen, ervan uitgaande dat alle opgenomen acties een gemiddelde prioriteit hebben. Enkel wat echt dringend moet worden uitgevoerd, heeft een hoge prioriteit en wat niet meteen dringend is, heeft een lage prioriteit.
Trekker	Verantwoordelijke trekker(s) voor de uitvoering van de actie. Dit zijn de initiatiefnemers die een inspanningsverbintenis aangaan om de actie op te starten en op zoek gaan naar partners en betrokken actoren.
Betrokken actoren	Niet-limitatieve oplijsting van betrokken stakeholders die in deze beperkt worden tot partners die een financiële bijdrage leveren of actief participeren (cfr. grootste mate van betrokkenheid) in relatie tot de actie.
Product	Het eerste 'product' waarin de uitvoering van de actie resulteert: <ul style="list-style-type: none"> - Haalbaarheidsonderzoek: onderzoek dat zich richt tot het onderzoeken van de haalbaarheid van een specifieke maatregel - Technische studie: studies die gericht zijn op de technische uitwerking (≠ uitvoering) van een maatregel - Planologische studie: studies die een bepaalde (planologische) procedure volgen - Realisatie: effectieve uitvoering van een specifieke maatregel (vb. uitvoering infrastructuurproject)
Timing	De tijdshorizon van het regionaal mobiliteitsplan bedraagt 10j. Hiertoe wordt volgende timing van de acties opgenomen (verwacht einde van de maatregel): <ul style="list-style-type: none"> - ≤ 3j: korte termijn (KT); - 4-6j: middellange termijn (MLT); - ≥ 7j lange termijn (LT); - Continu
Budget	Inschatting van het investeringsbudget (initiële kost) van de actie: <ul style="list-style-type: none"> - €€€€: lage of beperkte investeringkost; - €€€€: middelhoge investeringkost; - €€€€: hoge investeringkost; - €€€€: zeer hoge investeringskost.

Tabel 27. Duiding actietabel

5.2 TOP 5 KRACHTLIJNEN VAN HET ACTIEPROGRAMMA

Het actieprogramma bevat een hoeveelheid aan acties die allen bijdragen tot de gewenste beleidsontwikkeling en het behalen van de vooropgestelde ambities en doelstellingen voor de regio. Uit de lijst van acties wordt hiertoe een top 5 van krachtlijnen van het actieprogramma opgesteld die door de regio als 'handvat' worden gezien in de uitwerking van het gewenste beleidsscenario. Deze krachtlijnen kunnen niet gelezen worden als acties 'an sich' (hoewel ze in sommige gevallen kunnen teruggebracht worden tot één of meerdere opgelijste maatregelen uit voorliggende actietabel), maar dienen eerder om te communiceren over de gewenste beleidsontwikkeling voor de vervoerregio. Onderstaande tabel bevat de 5 krachtlijnen van het actieprogramma.

Top 5 krachtlijnen van het actieprogramma
Wegwerken van missing links binnen het fietsroutenetwerk en het voorzien in kwaliteitsvolle en veilige fietsinfrastructuur.
Haalbaarheidsonderzoek voor de frequentieverhogingen + amplitudeverbreding op het treinnetwerk
Realiseren hoppingpunten
Implementeren interlokale mazen
Implementeren nieuw vrachtroutenetwerk

Tabel 28: de 5 krachtlijnen van het actieprogramma

5.3 ROAD MAPS

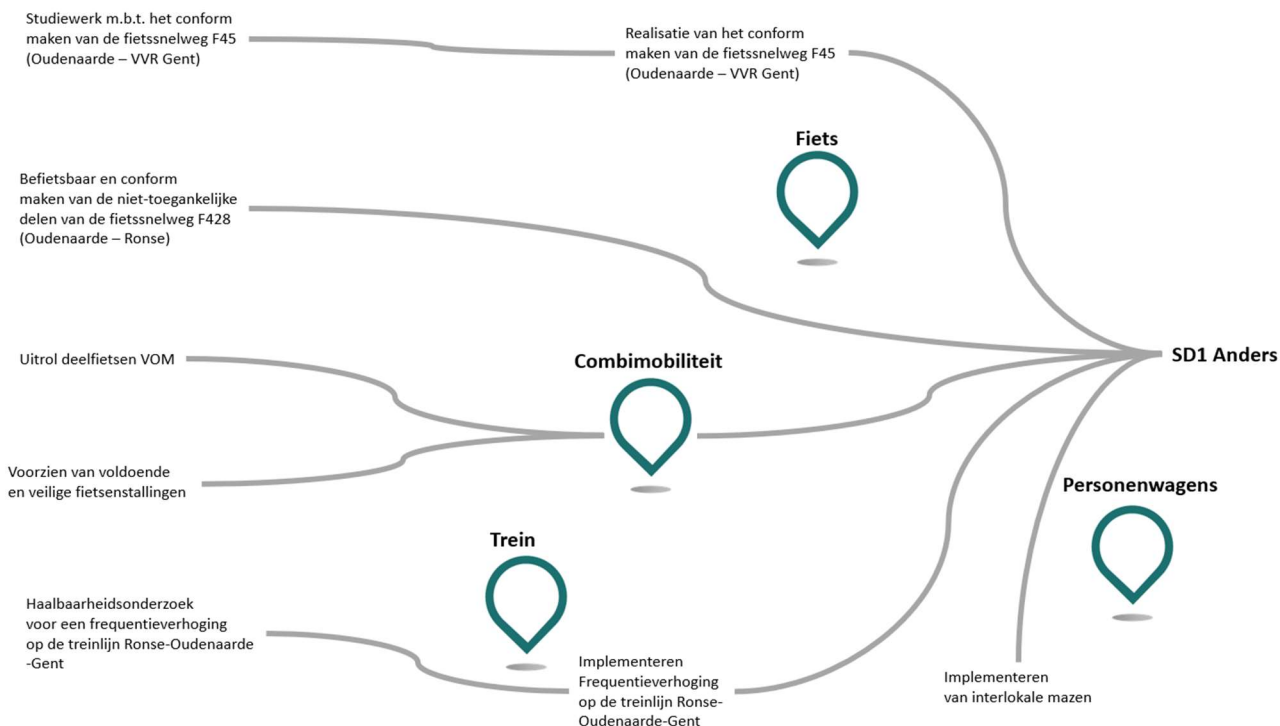
Het mobiliteitsplan voor de vervoerregio Vlaamse Ardennen is ambitieus. Om de vooropgestelde doelstellingen te bereiken, werd hiertoe een actieprogramma opgesteld die tot (een stapsgewijze) invulling en uitwerking van deze doelen moet komen.

Om dit te verwezenlijken is het noodzakelijk een afdoend zicht te hebben over hoe bepaalde doelstellingen bereikt kunnen worden en welke stappen hiervoor noodzakelijk zijn; m.a.w. als voorbeeld kan gesteld worden dat het bereiken van een hoger aandeel duurzame modi in de regio niet behaald kan worden als er niet eerst wordt ingezet op performanter openbaar vervoer, kwaliteitsvolle en veilige fietsnetwerken, ed.

Om te verduidelijken hoe de opgelijste acties uit het actieprogramma zich onderling verhouden, worden in onderstaande een aantal willekeurige (niet-limitatieve) road maps uitgewerkt.

Een road map of routekaart vormt hiertoe een visueel overzicht over hoe een specifiek einddoel stap voor stap kan bereikt worden.

5.3.1.1 Realiseren van een duurzame modal shift op de verbinding Ronse-Oudenaarde-Gent (SD1 Anders)



Figuur 21. Road Map realiseren van een duurzame modal shift op de verbinding Ronse-Oudenaarde-Gent (SD1 Anders)

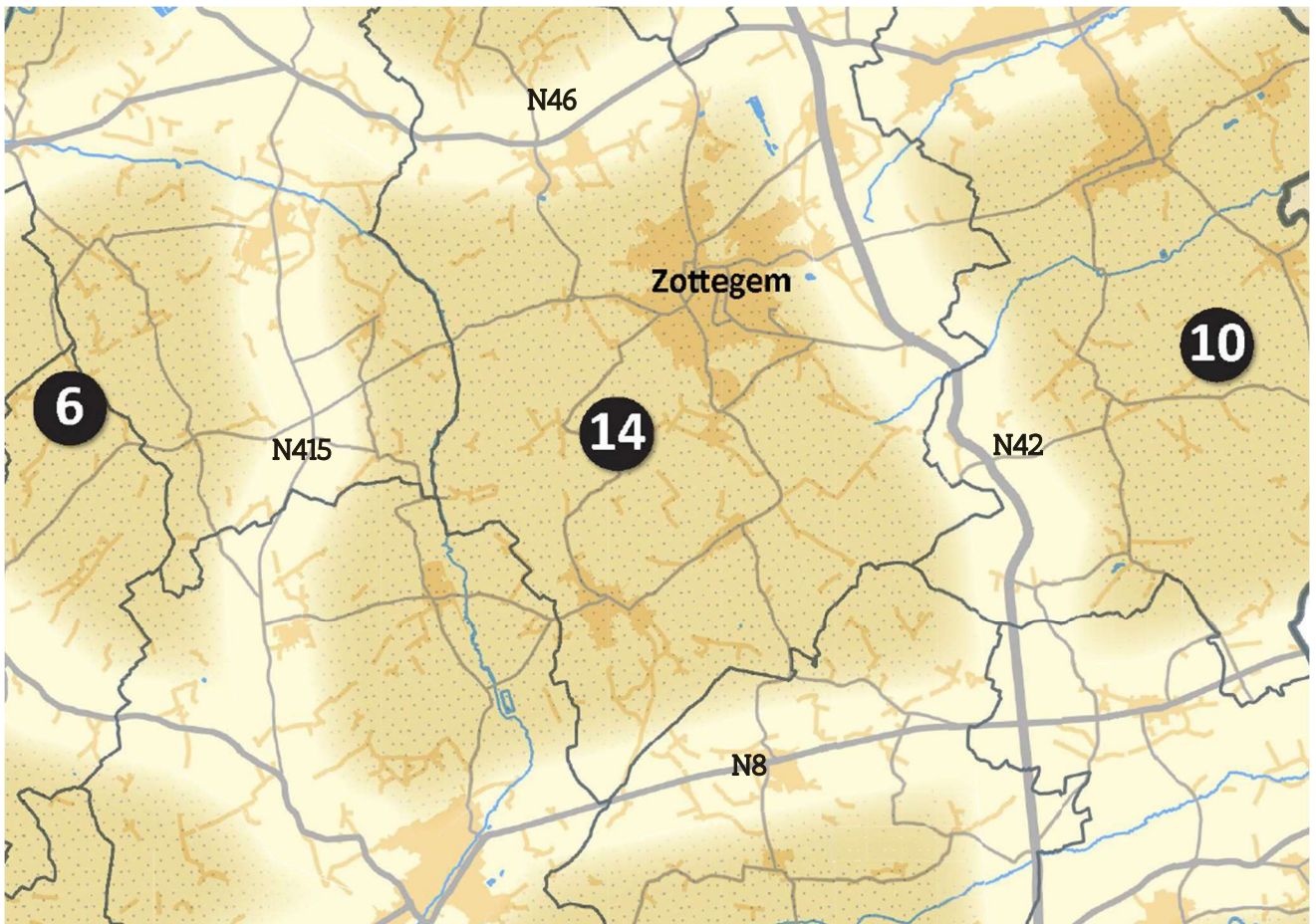
In de road map zijn een aantal routes met acties uitgewerkt die er samen voor zorgen dat een duurzame modal shift kan worden gerealiseerd. De verschillende routes bieden elk apart reeds een meerwaarde (bv. het realiseren van de F428 (Oudenaarde – Ronse) zal reeds extra fietsers genereren) en kunnen op zich onafhankelijk van elkaar worden uitgewerkt. Wel dient een volledige route te worden doorlopen om effect te hebben (haalbaarheidsonderzoek plús implementeren frequentieverhoging, studiewerk plús realiseren F45, ...)

Het volledige potentieel van een maatregel zal echter pas naar voor komen in samenhang met de andere routes van maatregelen; zo kan de realisatie van de F428 in combinatie met de frequentieverhoging van de trein ertoe leiden dat een aantal mensen de wagen ruilen om met de fiets op de F428 richting het station te fietsen om vervolgens de trein naar (bv.) Gent te nemen.

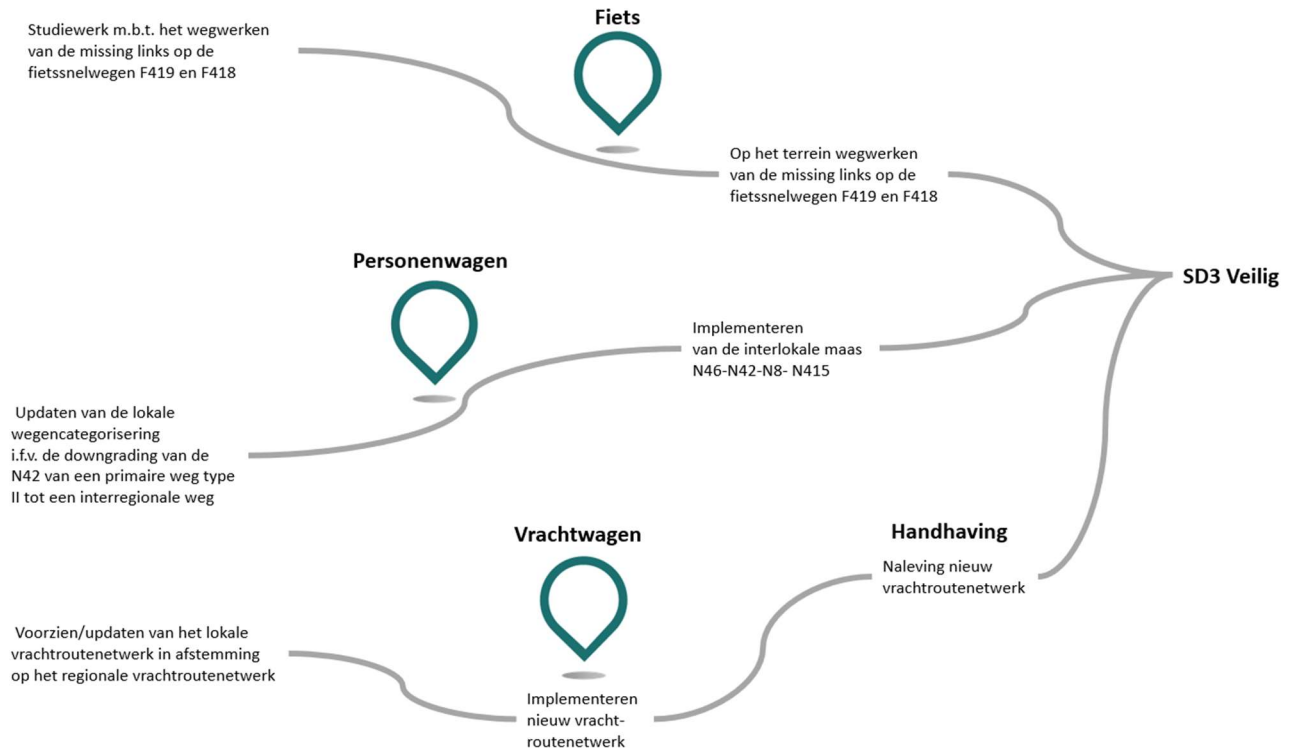
Dit betekent dat de doelstelling pas echt kan worden gerealiseerd als al de betrokken partners (DWV, provincie, NMBS, ...) binnen hun beleidsdomein de voorziene stappen zetten.

5.3.1.2 Realiseren van een slachtoffervrij vervoerssysteem in de interlokale maas 14 (N46-N42-N8-N415) (SD 3 Veilig)

De tweede roadmap heeft betrekking op de realisatie van strategische doelstelling 3 (veilig) en wordt toegepast op interlokale maas 14 (N46-N42-N8-N415), gelegen tussen de N415 aan de westzijde en de N42 aan de oostzijde



Figuur 22. Toepassingsgebied tweede roadmap: interlokale maas 14 (N46-N42-N8-N415)



Figuur 23. Road map realiseren van een slachtoffervrij vervoerssysteem in de interlokale maas 14 (N46-N42-N8-N415)

Om een veilige verkeersnetwerk te creëren zijn verschillende paden nodig die samen zorgen voor de realisatie van de doelstelling. In een eerste pad worden missing links op fietssnelwegen weggewerkt, waarbij verschillende acties (studiewerk en op het terrein realiseren) nodig zijn om dit pad te voltooien. In een tweede pad wordt de interlokale maas geïmplementeerd; hiervoor zijn een veelheid aan mogelijkheden, zie 4.4.2. Dit implementeren geldt eveneens voor het vrachtrouten netwerk waarbij (doorgaand) vrachtverkeer wordt afgeleid naar de gewenste route.

6 WIJZIGING VAN ANDERE BELEIDSPLANNEN

Beleidskeuzes die in het regionaal mobiliteitsplan worden gemaakt, met implicaties op beleidsplannen op gemeentelijk of provinciaal niveau, leiden tot een noodzakelijke bijsturing van deze beleidsplannen.

Op basis van het voorliggend beleidsplan, blijkt de gewijzigde context rond de nieuwe wegcategorisering (voor zowel auto als vracht), niet te stroken met de categorisering zoals voorgesteld in de gemeentelijke- en bovengemeentelijke beleidsplannen. Op basis van dit regionaal mobiliteitsplan moet dan ook een bijsturing van deze beleidsplannen van categorisering en selectie van het wegennet naar hoofd- en dragend wegennet, conform het voorstel 'Robuust wegennet' zoals beschreven onder 4.3. worden doorgevoerd.

Onderstaande tabellen geven aan in welke gemeente er wijzigingen zijn aan de wegenhiërarchie

As	Oude categorisering	Nieuwe categorisering	Betrokken gemeenten
N459 (N60 – N43)	Lokaal wegennet	Interlokale weg	Kruishoutem en Wortegem-Petegem
N42 (E40 – grens Wallonië)	Primaire weg	Regionale weg	Oosterzele, St.-Lievens-Houtem, Zottegem, Herzele, Lierde en Geerardsbergen
N415 (N46 – N8)	Lokaal wegennet	Interlokale weg	Brakel en Zwalm
Zuidelijke omleidingsweg	/	Interlokale weg	Ronse

Tabel 29. Wijzigingen aan de wegenhiërarchie

7 MONITORING EN EVALUATIE

Dit regionaal mobiliteitsplan wordt niet beschouwd als een eindpunt doch als een startpunt om te komen tot een kwaliteitsvol mobiliteitsbeleid.

Het spreekt voor zich dat een aantal acties en maatregelen niet meteen resultaat zullen opleveren. Opvolging door middel van monitoring en evaluatie is noodzakelijk om eventuele aanpassingen door te voeren.

7.1 VOORTGANG VAN HET MOBILITEITSBELEID

Bij de evaluatie van het regionaal mobiliteitsplan tegen de vooropgestelde doelstellingen dient inzake frequentie een zekere gelaagdheid ingebouwd te worden.

In een jaarlijkse evaluatie kan op basis van de bevindingen van het betroffen dienstjaar het vooropgestelde actieprogramma worden geactualiseerd, verfijnd of bijgestuurd. Er kan onder andere een inhoudelijke balans opgemaakt worden van de gerealiseerde projecten, en tevens bekeken worden in welke mate de achtergestelde projecten kunnen ingepast worden in de nieuwe investeringsbudgetten. Hierbij wordt de opname in de programma's, de voorbereiding, realisatie en uiteindelijk evaluatie aan de vervoerregioraad gerapporteerd door de uitvoerder/initiatiefnemer. De rapportering over de projecten en programma's van strategisch belang voor de vervoerregio zorgt ervoor dat de vervoerregioraad de voortgang kan opvolgen en geïnformeerd is over de inhoud op hoofdlijnen. De rapportering heeft naast informeren ook tot doel om bestuurlijk draagvlak te creëren voor de strategische projecten en programma's op niveau van de vervoerregioraad, maar desgevallend ook over de strategische plannen en projecten op Vlaams niveau. Deze toetsingsmomenten kunnen desgevallend ook rond bepaalde indicatoren opgebouwd worden.

De globale evaluatie van het regionale mobiliteitsplan kenmerkt zich door een meer fundamentele toetsing van het plan. Met een mobiliteitsmonitoringsysteem wordt beoogd de vereiste gegevens te verzamelen over het verkeersveiligheidsbeleid, alsook de verkeersintensiteiten van de verschillende modi en voertuigtypes per jaar zoals beschikbaar in modellen of kaarten bij het Departement Mobiliteit en Openbare werken. Het mobiliteitsmonitoringssysteem wordt gevoed door reële kwantitatieve bepaling, door modellering of een combinatie van beide.

Met het monitoringssysteem moet het mogelijk zijn de data te beheren en te toetsen zodat kan worden nagegaan of de operationele doelstellingen die opgenomen zijn in onderhavig mobiliteitsplan op een kostenefficiënte wijze worden bereikt.

Voor de regionale mobiliteitsplannen wordt minstens in elke eerste helft van elke regeerperiode een voortgangsrapport opgesteld dat ertoe strekt de uitvoering van het plan in kwestie op te volgen en bij te sturen.

7.2 EFFECTEN VAN HET MOBILITEITSBELEID

Naast de evaluatie van de effectieve uitvoering van het mobiliteitsbeleid, is het ook aangewezen om de effecten van het gevoerde beleid te evalueren.

Doel van de evaluatie is een controle op het probleemoplossend vermogen van één of meerdere maatregelen, alsook het bepalen van de effecten van één of meerdere maatregelen. Een gedegen monitoringssysteem geeft hierbij belangrijke ondersteuning daar het data oplevert die een objectief beeld schetsen van bepaalde evoluties of de effectiviteit van bepaalde maatregelen kwantificeert.

Onderstaande tabel geeft een overzicht van indicatoren die, in relatie tot de opgenomen strategische en operationele doelstellingen, voor monitoring op vervoerregionaal niveau beschikbaar zijn bij het departement MOW.

Deze kunnen bij uitvoering van het mobiliteitsbeleid nog verder aangevuld worden.

Strategische doelstelling	Operationele doelstelling	Indicator
Modale verschuiving personen- en goederenvervoer naar duurzame modi (SD 1)	Het aandeel duurzame modi in de Vlaamse Ardennen neemt toe tot minstens 40% in 2030 (OD 1)	- Indicator 81: modal split woon-werkverkeer / schoolverkeer (dominant vervoermiddel)
Realiseren van een slachtoffervrij vervoerssysteem tegen 2050 met prioritaire aandacht voor zwakke weggebruiker (SD 3)	Een halvering van het aantal letselongevallen, zwaargewonden en verkeersdoden in het verkeer tegen 2030 (t.o.v. 2019) (OD 3.1)	- Indicator 1: Aantal verkeersdoden - Indicator 2: Aantal letselongevallen - Indicator 3: Aantal zwaargewonde verkeersslachtoffers
	Een halvering van het aantal zwaargewonden en verkeersdoden bij voetgangers en fietsers in de regio tegen 2030 (t.o.v. 2019) (OD 3.2)	- Indicator 4: Aantal dode en zwaargewonde voetgangers - Indicator 5: Aantal dode en zwaargewonde fietsers
Iedereen op selectieve wijze de vrijheid bieden om zich te verplaatsen (SD 6)	De helft van alle haltes van het kernnet en aanvullend net zijn volledig autonoom toegankelijk tegen 2030 (OD 6.1)	- Indicator 89: toegankelijkheid bus-/tramhaltes

Tabel 30. Overzicht beschikbare indicatoren in relatie tot opgenomen strategische en operationele doelstellingen

8 BIJLAGEN

8.1 ACTIETABEL

8.2 OVERZICHTSLIJST HOPPUNTPUNTEN

Gemeente	Naam	Categorie_BVR
Brakel	Elst Dorp	Buurt
Brakel	Everbeek Mouterij	Buurt
Brakel	Michelbeke Kerk	Buurt
Brakel	Opbrakel Sint-Martensstraat	Buurt
Brakel	Nederbrakel Station	Lokaal
Brakel	Parike Kerk	Lokaal
Brakel	Zegelsem Teirlinckstraat	Lokaal
Geraardsbergen	Geraardsbergen Zonnebloemstraat	Buurt
Geraardsbergen	Nederboelare Zonnebloemstraat	Buurt
Geraardsbergen	Nieuwenhove Kerk	Buurt
Geraardsbergen	Ophasselt Kerk	Buurt
Geraardsbergen	Schendelbeke Diebeke	Buurt
Geraardsbergen	Smeerebbe Kerk	Buurt
Geraardsbergen	Viane Plein	Buurt
Geraardsbergen	Waarbeke Kerk	Buurt
Geraardsbergen	Geraardsbergen Station	Interregionaal
Geraardsbergen	Geraardsbergen Post	Lokaal
Geraardsbergen	Goeferdige Marktweg	Lokaal
Geraardsbergen	Grimminge Kerk	Lokaal
Geraardsbergen	Idegem Station	Lokaal
Geraardsbergen	Onkerzele Provinciaal Domein De Gavers	Lokaal
Geraardsbergen	Moerbeke Station	Lokaal
Geraardsbergen	Zarlardinghe Kerk	Lokaal
Geraardsbergen	Overboelare Parochiaal Centrum	Lokaal
Geraardsbergen	Schendelbeke Kerk	Lokaal
Geraardsbergen	Zandbergen Station	Lokaal
Herzele	Woubrechtgem Heilig Hartplein	Buurt
Herzele	Steenhuize kerk	Buurt
Herzele	Sint-Lievens-Esse kerk	Buurt
Herzele	Ressegem Sint-Mauritsplein	Buurt
Herzele	Terhagen Station	Lokaal
Herzele	Herzele Gemeentehuis	Lokaal
Herzele	Hillegem Station	Lokaal
Herzele	Herzele Station	Regionaal
Horebeke	Sint-Maria-Horebeke Kerk	Buurt
Kluisbergen	Berchem Stationsstraat	Lokaal
Kluisbergen	Ruien Centrale	Lokaal
Kluisbergen	Ruien Hazestraat	Lokaal
Kruisem	Huise Huiseplein	Buurt
Kruisem	Wannegem-Lede Wannegem Dorp	Buurt
Kruisem	Kruisem Industriegebied De Prijckels	Buurt
Kruisem	Huise Peerdeken	Lokaal
Kruisem	Lozer Kasteelstraat	Lokaal
Kruisem	Nokere Nokeredorpsstraat	Lokaal
Kruisem	Ouwegem Dorp	Lokaal
Kruisem	Zingem Dorp	Lokaal

Kruisem	Kruishoutem Nieuw Plein	Lokaal
Kruisem	Zingem Station	Regionaal
Lierde	Hemelveerdegem Dorp	Buurt
Lierde	Sint-Maria-Lierde Struntel	Buurt
Lierde	Sint-Martens-Lierde Bosveldstraat	Buurt
Lierde	Deftinge Kruisstraat	Buurt
Lierde	Sint-Maria-Lierde Station	Regionaal
Maarkedal	Nukerke Kerk	Buurt
Maarkedal	Etikhove Dorp	Buurt
Maarkedal	Etikhove Louise-Marie Kerk	Lokaal
Maarkedal	Maarke-Kerkem Dorp	Lokaal
Maarkedal	Schorisse Dorp	Lokaal
Oosterzele	Balegem Leeg Bracht	Buurt
Oosterzele	Gijzenzele Centrum De Beweging	Buurt
Oosterzele	Scheldewindeke Wijkschoolstraat	Buurt
Oosterzele	Oosterzele Gemeentehuis	Lokaal
Oosterzele	Balegem Station	Lokaal
Oosterzele	Balegem-Zuid Station	Lokaal
Oosterzele	Landskouter Kerk	Lokaal
Oosterzele	Moortsele Station	Lokaal
Oosterzele	Oosterzele Roosbloemstraat	Lokaal
Oosterzele	Scheldewindeke Station	Regionaal
Oudenaarde	Mullem Vaddenhoek	Buurt
Oudenaarde	Oudenaarde Industriepark	Buurt
Oudenaarde	Oudenaarde Station	Interregionaal
Oudenaarde	Oudenaarde Sportcentrum	Lokaal
Oudenaarde	Eine Fabriekstraat	Lokaal
Oudenaarde	Ename Dorp	Lokaal
Oudenaarde	Ename Smissestraat (in de Aalststraat)	Lokaal
Oudenaarde	Heurne Kerk	Lokaal
Oudenaarde	Mater Kerk	Lokaal
Oudenaarde	Melden Dorp	Lokaal
Oudenaarde	Nederename Dorp	Lokaal
Oudenaarde	Oudenaarde Bergstraat	Lokaal
Oudenaarde	Oudenaarde Casteleinstraat	Lokaal
Oudenaarde	Oudenaarde De Bruwaan	Lokaal
Oudenaarde	Oudenaarde Bulkendreef	Lokaal
Oudenaarde	Oudenaarde Kortrijkse Heerweg	Lokaal
Oudenaarde	Oudenaarde Paterstraat	Lokaal
Oudenaarde	Oudenaarde Smallendam	Lokaal
Oudenaarde	Oudenaarde Tacambaro	Lokaal
Oudenaarde	Volkegem Kerk	Lokaal
Oudenaarde	Welden Dorp	Lokaal
Ronse	Ronse Florial	Lokaal
Ronse	Ronse Industriepark	Lokaal
Ronse	Ronse Klijpe Kerk	Lokaal
Ronse	Ronse Lange Haagstraat	Lokaal

Ronse	Ronse O.C.M.W.	Lokaal
Ronse	Ronse Oude Vesten	Lokaal
Ronse	Ronse Scheldekouter	Lokaal
Ronse	Ronse Shopping Plaza	Lokaal
Ronse	Ronse Vanhovestraat	Lokaal
Ronse	Ronse Wautersplein	Lokaal
Ronse	Ronse Ziekenhuis Hogerlucht	Lokaal
Ronse	Ronse Station	Regionaal
Sint-Lievens-Houtem	Vlierzele Hemelrijk	Lokaal
Sint-Lievens-Houtem	Sint-Lievens-Houtem Kerk	Lokaal
Sint-Lievens-Houtem	Bavegem Vijverstraat	Lokaal
Sint-Lievens-Houtem	Letterhoutem Kerkstraat	Lokaal
Wortegem-Petegem	Petegem Dorp	Lokaal
Wortegem-Petegem	Wortegem Dorp	Lokaal
Zottegem	Elene Dorp	Buurt
Zottegem	Erwetegem Rustoord De Vlamme	Buurt
Zottegem	Velzeke Romeins Plein	Buurt
Zottegem	Zottegem Bevegemse Vijvers	Buurt
Zottegem	Zottegem Delhaize	Buurt
Zottegem	Zottegem Ziekenhuis	Buurt
Zottegem	Zottegem Station	Interregionaal
Zottegem	Erwetegem Kerk	Lokaal
Zottegem	Grotenberge Kerk	Lokaal
Zottegem	Sint-Maria-Oudenhove Dorp	Lokaal
Zottegem	Strijpen Kerk	Lokaal
Zottegem	Zottegem Bibliotheek	Lokaal
Zwalm	Hundelgem Kazernestraat	Buurt
Zwalm	Sint-Denijs-Boekel Station	Lokaal
Zwalm	Nederzwalm Stationsstraat	Lokaal
Zwalm	Roborst Dorp	Lokaal
Zwalm	Munkzwalm Station / Sporthal	Lokaal