

Masterproef

Gemeentelijk bereikbaarheidsbeleid in Vlaanderen: een kader voor monitoring

Promotor :
Prof. dr. Davy JANSSENS

Supervisor :
De heer Hans TORMANS

Jeroen Bulckaen

*Master Thesis nominated to obtain the degree of Master of Transportation Sciences ,
specialization Mobility Management*

2 0 1 0
2 0 1 1

FACULTY OF BUSINESS ECONOMICS

Master of Transportation Sciences: Mobility Management

Masterproef

Gemeentelijk bereikbaarheidsbeleid in Vlaanderen: een kader voor monitoring

Promotor :
Prof. dr. Davy JANSSENS

Supervisor :
De heer Hans TORMANS

Jeroen Bulckaen

*Master Thesis nominated to obtain the degree of Master of Transportation Sciences,
specialization Mobility Management*

WOORD VOORAF

Als afsluitend onderdeel van de masteropleiding Verkeerskunde aan de Universiteit Hasselt wordt van de studenten verwacht een masterproef te schrijven. Hierbij komt het er op aan om de opgedane kennis uit de opleiding te bundelen en te gebruiken om een onderwerp met verkeerskundige context te bespreken, bestuderen en te analyseren. Het is ook nodig om probleemoplossende mogelijkheden en maatregelen voor te stellen indien dit probleem zich stelt.

Als algemeen onderwerp koos ik in de periode maart-april 2010 voor "Kwaliteitszorg binnen gemeentelijk bereikbaarheidsbeleid". Een belangrijke reden daarvoor was het besef dat gemeenten en steden vaak maatregelen uitvoeren om 'conform de norm' werken en zo enkele subsidies op te strijken. Dit leek mij niet de meest geschikte werkwijze om de beste kwaliteit te garanderen. Ook niet op vlak van gemeentelijke bereikbaarheid.

Door dit onderzoek uit te voeren kreeg ik meer inzicht in de werking van de lokale overheden en de behandeling van gemeentelijke bereikbaarheid. Een belangrijk aspect was de mate waarin bereikbaarheid al dan niet opgenomen werd in het beleidsplan en de sterkte waarin dit in de praktijk wordt omgezet. Uiteindelijk kreeg dit onderzoek de officiële titel "**Gemeentelijk bereikbaarheidsbeleid in Vlaanderen: een kader voor monitoring**".

Graag wil ik mijn dankbaarheid uiten aan enkele personen voor hun hulp bij het tot stand komen van deze masterproef. Eerst en vooral bedank ik mijn begeleider, dhr. Hans Tormans en promotor prof. dr. Davy Janssens, voor hun begeleiding, inzet, tijd en deskundig advies. Anderzijds zou ik ook graag de gecontacteerde ambtenaren bedanken voor hun inzet en medewerking voor de dataverzameling van het onderzoek.

Jeroen Bulckaen
Deerlijk, juni 2011

SAMENVATTING

Het vrijwaren van de bereikbaarheid is een van de peilers waarop de duurzame ontwikkeling van Vlaanderen gestoeld is. In het Mobiliteitsplan Vlaanderen is voor dit thema dan ook een grote rol weggelegd. Bovendien is het vrijwaren van de bereikbaarheid niet enkel van belang op het regionale beleidsniveau. Ook op het lokale bestuursniveau is het belangrijk aandacht te besteden aan de kwaliteit van gemeentelijke bereikbaarheid. Het duurzaam verbeteren van de gemeentelijke bereikbaarheid laat toe om bij te dragen aan de verdere ontwikkeling van het Vlaamse sociaal-economische weefsel.

In dit werk wordt een instrument ontwikkeld dat het mogelijk maakt om het gemeentelijk bereikbaarheidsbeleid op haar kwaliteitsniveau te toetsen. Bij het ontwikkelen van dit instrument, worden diverse stappen doorlopen. Eerst en vooral vond er een literatuurstudie plaats, die het mogelijk maakte om verschillende eigenschappen van locatiegebonden en gemeentelijke bereikbaarheid te bespreken. Hierbij werd een theoretisch kader opgemaakt waarin de te identificeren bereikbaarheidsindicatoren later onderverdeeld konden worden. Deze basis werd uiteindelijk ingevuld met verscheidene indicatoren, die elk hun eigen rol spelen binnen het gemeentelijk bereikbaarheidsbeleid en de kwaliteit ervan en dit over verschillende domeinen en vakgebieden heen.

Na de invulling van het theoretisch kader werd een vragenlijst opgesteld die het mogelijk moet maken gemeenten en steden te bevragen omtrent de bereikbaarheid en het actuele kwaliteitsniveau ervan. Naast de vragenlijst, waarbij voornamelijk numerieke antwoorden dienden gegeven te worden, werd ook een algemene vragenlijst opgesteld die moest toelaten om het tijdens een gesprek de organisatie van een mobiliteitsdienst en de algemene visie omtrent bereikbaarheid in kaart te brengen.

Na het implementeren van het toetsingsinstrument bleek dat benodigde data om de bereikbaarheid van een gemeente optimaal te kunnen beoordelen vaak ontbraken. Opvallend is dat dit gebrek aan beschikbare gegevens niet altijd aanvaard of aangevoeld wordt door de medewerkers van de stedelijke of gemeentelijke mobiliteitsdienst.

Een analyse van de verzamelde data wees uit dat enkel met betrekking tot de organisatie van het openbaar vervoer voldoende gegevens beschikbaar waren. De frequentie, de amplitude en de haltedichtheid blijken te behoren bij de belangrijkste indicatoren inzake de bereikbaarheid van gemeenten en steden. De benodigde data voor de andere bevraagde indicatoren waren in veel gevallen niet beschikbaar.

Naast de bovenvermelde indicatoren werd ook gekeken naar de manier waarop een mobiliteitsdienst georganiseerd wordt en wat het algemene bereikbaarheidsbeleid van een gemeente inhoudt. De sterktes van de organisatie blijken voornamelijk gesitueerd in het aantal medewerkers van de dienst en in de mate waarin deze 'verkeerskundig' geschoold zijn. Ook de individuele werking ten opzichte van andere stadsdiensten beïnvloedt in sterke mate de kwaliteit van gemeentelijk bereikbaarheidsbeleid. Bij het algemene bereikbaarheidsbeleid speelt voornamelijk de visie van de ambtenaren en de lokale politiek een grote rol. Indien de ambtenaar een toekomstgerichte visie aanhoudt en hierbij ten volle gesteund wordt door de lokale overheid, kan dit een sterke positieve bijdrage betekenen voor de kwaliteit van het bereikbaarheidsbeleid. Verder blijkt ook het tijds kader waarin deze visie kadert belangrijk te zijn. Des te verder men in de toekomst kijkt, des te beter het bereikbaarheidsbeleid omschreven zou kunnen worden, wat op zich bijdraagt aan een betere kwaliteit van gemeentelijke bereikbaarheid.

Ter conclusie van deze masterproef kan gesteld worden dat het kleine aantal onderzochte gemeenten een indicatie kan geven van de stand van zaken van het gemeentelijke bereikbaarheidsbeleid in Vlaanderen en hoe dit de bereikbaarheid van een stad of gemeente beïnvloedt. Uiteraard mag er niet veralgemeend worden, daar het schaalniveau van dit onderzoek zich beperkt tot elf gemeenten, ten opzichte van een totaal van 308 gemeenten in Vlaanderen. Daarom wordt dan ook geadviseerd om bij een eventuele vervolgstudie de geselecteerde steekproef uit te breiden. Tevens wordt er geadviseerd om als gemeente of stadsgewest zelf grootschalig onderzoek uit te voeren naar verplaatsingsgedrag van inwoners. Dit zou het mogelijk maken de verschillende steden en gemeenten te vergelijken op vlak van algemene verplaatsingsindicatoren, zoals bijvoorbeeld het gemiddeld aantal verplaatsingen per persoon per dag. Indien men per gemeente beschikt over dergelijke data, worden de indicatoren beter ingevuld, waardoor de sterkte van de vergelijkingen van gemeenten vergroot.

Niet alleen het schaalniveau is belangrijk in het onderzoek. Ook het ontbreken van veel data speelt zijn rol in de mate waarin het bereikbaarheidsbeleid onderzocht kan worden. Indien alle indicatoren ingevuld kunnen worden, zou het mogelijk zijn om meer gefundeerde conclusies te trekken uit de ondervragingen. Tevens is gebleken dat sommige indicatoren een grotere rol spelen dan andere. Dit brengt met zich mee dat het waarschijnlijk niet noodzakelijk is om voor alle geïdentificeerde indicatoren een uitgebreide dataverzameling te organiseren.

INHOUDSOPGAVE

<u>WOORD VOORAF</u>	<u>I</u>
<u>SAMENVATTING</u>	<u>II</u>
<u>INHOUDSOPGAVE</u>	<u>V</u>
<u>LIJST VAN TABELLEN</u>	<u>VII</u>
<u>LIJST VAN FIGUREN.....</u>	<u>VII</u>
<u>1 INLEIDING</u>	<u>1</u>
<u>2 PROBLEEMSTELLING</u>	<u>3</u>
2.1 Onderzoeksofzet.....	3
2.2 Onderzoeksvragen.....	6
2.2.1 Theoretisch deel onderzoek.....	6
2.2.2 Praktisch deel onderzoek	8
2.3 Onderzoeksmethode.....	10
<u>3 INDICATOREN BEREIKBAARHEID</u>	<u>12</u>
3.1 Theoretisch kader.....	12
3.1.1 Componenten bereikbaarheid	12
3.1.2 Dimensies bereikbaarheid	15
3.2 Indicatoren.....	18
3.2.1 Toelichting indicatoren.....	25
<u>4 ORGANISATIE EN BELEID.....</u>	<u>39</u>
4.1 Werkwijze	39
4.1.1 Organisatie	39
4.1.2 Bereikbaarheidsvisie.....	44
<u>5 GEMEENTELIJKE BEREIKBAARHEID: CASES</u>	<u>47</u>
5.1 Werkwijze	47
5.2 Resultaten	48
5.2.1 Avelgem	49
5.2.2 Brugge	53
5.2.3 Deerlijk	57
5.2.4 Diepenbeek.....	61
5.2.5 Gent.....	65
5.2.6 Harelbeke	69
5.2.7 Hasselt	73
5.2.8 Kortrijk.....	77
5.2.9 Kuurne	81
5.2.10 Roeselare.....	85
5.2.11 Waregem.....	89
5.2.12 Samenvattende tabel	93

6	BESPREKING RESULTATEN	94
6.1	Bespreking Resultaten Bereikbaarheid	94
6.1.1	Infrastructuurdimensie	94
6.1.2	Activiteitendimensie: Locatiegebonden	96
6.1.3	Activiteitendimensie: Persoonsgebonden.....	98
6.1.4	Gebruikersnut dimensie	99
6.2	Bespreking Resultaten Organisatie & Beleid.....	101
6.2.1	Organisatie	101
6.2.2	Algemeen bereikbaarheidsbeleid	102
7	CONCLUSIES	104
7.1	Antwoorden op de onderzoeksvragen	104
7.2	Besluit	106
7.3	Beperkingen en aanbevelingen voor verder onderzoek	107
8	BIBLIOGRAFIE	109
9	BIJLAGEN	113
9.1	Bijlage 1: Vragenlijst gemeentelijke kencijfers & Bereikbaarheidsindicatoren.....	114
9.2	Bijlage 2: Leidraad gesprek	122
9.3	Bijlage 3: Beschrijving ontwikkelingsniveaus.....	124

LIJST VAN TABELLEN

Tabel 1: Overzichtstabel van de opgenomen gemeenten (Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen, Lokale Statistieken Vlaanderen (2010) & Federale Overheidsdienst Economie, Bodemgebruik per gemeente (2009)) (eigen bewerking).....	5
Tabel 2: Componenten bereikbaarheid	14
Tabel 3: Dimensies bereikbaarheid	16
Tabel 4: Theoretische tabel (Geurs & Ritsema van Eck, 2001).....	1
Tabel 5: Indicatoren gemeentelijke bereikbaarheid (Geurs & Ritsema van Eck, 2001) (eigen bewerking/invulling).....	24
Tabel 6: Indicatoren beoordeling Organisatie	40
Tabel 7: Tabel bereikbaarheid Avelgem	49
Tabel 8: Tabel bereikbaarheid Brugge	53
Tabel 9: Tabel bereikbaarheid Deerlijk	57
Tabel 10: Tabel bereikbaarheid Diepenbeek	61
Tabel 11: Tabel bereikbaarheid Gent.....	65
Tabel 12: Tabel bereikbaarheid Harelbeke	69
Tabel 13: Tabel bereikbaarheid Hasselt	73
Tabel 14: Tabel bereikbaarheid Kortrijk	77
Tabel 15: Tabel bereikbaarheid Kuurne	81
Tabel 16: Tabel bereikbaarheid Roeselare.....	85
Tabel 17: Tabel bereikbaarheid Waregem	89
Tabel 18: Overzichtstabel resultaten ontwikkelingsniveaus per gemeente	93
Tabel 19: Oppervlakte ingenomen door de infrastructuur.....	95
Tabel 20: Overzicht voorzieningsdichtheden.....	97
Tabel 21: Overzicht voertuigbezit en jaarlijks inkomen per inwoner	99
Tabel 22: Toelichting ontwikkelingsniveaus (Tormans, 2011)	124

LIJST VAN FIGUREN

Figuur 1: Werkwijze theoretisch deel masterproef.....	3
Figuur 2: De 4 componenten van bereikbaarheid (Geurs & Ritsema van Eck, 2001).....	13
Figuur 3: Werkwijze theoretisch deel masterproef.....	18

1 **INLEIDING**

Het begrip bereikbaarheid kent sinds jaar en dag verschillende definities, die van kracht zijn in verschillende vakgebieden. Denk hierbij aan ruimtelijke bereikbaarheid, waar een gemeente als bereikbaar aanzien kan worden, als ze niet afgelegen ligt van de rest van de streek. Ook in verkeerskundige kringen wordt het begrip vaak gehanteerd, het is in het Mobiliteitsplan Vlaanderen zelfs één van de vijf beleidsdoelstellingen voor Duurzame Mobiliteit (Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap, 2001). In dit document wordt het vrijwaren van de bereikbaarheid – in het kader van de economische bekommernis – opgesplitst in verschillende niveaus en maatregelen. Een voorbeeld hiervan is de opsplitsing tussen personenvervoer en goederenvervoer, maar ook tussen bereikbaarheid op lokaal en bovenlokaal niveau. Een *efficiënte, ruimtelijke organisatie van activiteiten* is een dragende maatregel uit het Mobiliteitsplan Vlaanderen waarbij het principe gehanteerd wordt dat nabijheid de beste bereikbaarheid garandeert. Voor personenvervoer zijn hierbij bijvoorbeeld de af te leggen afstanden en het aantal verplaatsingen belangrijk, terwijl bij het goederenvervoer de focus ligt op ruimtelijke concentraties van industriegebieden. Ook op een hogere ruimtelijke schaal is het nuttig om te streven naar een efficiënte, ruimtelijke organisatie. Niet enkel alleen binnen één gemeente, maar ook in een groter gebied.

Bereikbaarheid wordt niet alleen besproken in het Mobiliteitsplan Vlaanderen. Vaak wordt het ook opgenomen in gemeentelijke mobiliteitsplannen. Hierbij is het van groot belang dat in deze plannen de verschillende maatregelen en acties kwantitatief en kwalitatief uitgewerkt worden, zodoende dat de gemeente in de toekomst beter bereikbaar wordt of kan worden en in staat is om de veranderingen zelf te analyseren. Een groot probleem hierbij is dat er weinig algemene regels gelden omtrent de invulling van maatregelen en acties. Hierdoor kan er op vele verschillende manieren naar gemeentelijke bereikbaarheid gekeken worden, wat zeker en vast niet leidt tot een algemene consensus omtrent de 'beste' oplossing. Het is vaak zo dat een gemeente een bepaald beleid voert omdat men ervan overtuigd is dat hun aanpak correct is en zal resulteren in een goed bereikbare gemeente. Door deze verschillende visies is het ook moeilijk om bereikbaarheid volgens de regel uit te werken, uit te voeren en te onderzoeken. Vaak is dit de oorzaak waarom bereikbaarheid niet erg gedetailleerd uitgewerkt wordt in

gemeentelijke mobiliteitsplannen en weinig tot onderzoek leidt. Het is voor een gemeente namelijk moeilijk om de eigen situatie te onderzoeken, omdat ze niet weten waar hun focus op moet liggen. Men weet dus niet wat ze precies moeten meten en weten om de bereikbaarheidssituatie van de eigen gemeente te kunnen beoordelen en wat de invloed is van beschikbare gegevens op bereikbaarheid.

Het mag duidelijk zijn dat gemeentelijke bereikbaarheid meer is dan enkel en alleen binnen de gemeentegrenzen voldoende aanbod (bijvoorbeeld in vorm van autoparkeervoorzieningen) te garanderen voor de inwoners en bezoekers. Bereikbaarheid speelt een rol op verschillende niveaus, verschillende tijdstippen, verschillende plaatsen en bij verschillende vervoersmodi. Zo is het aantal parkeervoorzieningen voor auto's belangrijk op lokaal niveau, want inwoners moeten de kans krijgen om hun voertuigen te parkeren, maar deze voorzieningen kunnen op regionaal gebied ook van groot belang zijn om alle werknemers in de gemeente een parkeerplaats aan te bieden. Om verder te gaan met het voorbeeld van het aantal parkeerplaatsen is het ook de moeite om na te gaan hoeveel fietsen in een gemeente reglementair kunnen geplaatst worden en waar het grootste aanbod is. In verband met de verschillen in tijd kan het voorbeeld van de autoparkeervoorzieningen gebruikt worden. Gemeentelijke bereikbaarheid wordt beïnvloed door de combinatie van de soorten parkeerbewegingen. Zo is het bijvoorbeeld goed voor een gemeente of stad om overdag geen langparkeerders te hebben dicht bij het handelscentrum, terwijl de langparkeerders 's avonds minder overlast met zich mee brengen indien ze deze 'dichte' parkeerplaatsen innemen, aangezien winkels 's avonds niet open zijn.

Aan de hand van verschillende criteria, op verschillende (beleids)niveaus, kunnen gemeenten getoetst worden om zo een bepaalde score en ontwikkelingsniveau op vlak van bereikbaarheid te verkrijgen. Dit werk, getiteld "**Gemeentelijke bereikbaarheidsbeleid in Vlaanderen: een kader voor monitoring**", tracht een dergelijk werkinstrument op te stellen aan de hand van een uitgebreide, voorafgegane literatuurstudie omtrent bereikbaarheid en de relevante evaluatiecriteria. Dit werkinstrument maakt het vervolgens mogelijk het bereikbaarheidsbeleid van gemeenten en steden te toetsen aan enkele algemene indicatoren.

2 **PROBLEEMSTELLING**

Zoals uit de inleiding van dit werk blijkt is het voor een gemeente relatief moeilijk om de eigen bereikbaarheid objectief te meten. De mobiliteitssituatie van de inwoners van een gemeente wordt dan wel vaak opgenomen in het eigen mobiliteitsplan, toch dient bereikbaarheid concreet uitgewerkt te worden aan de hand van verschillende maatregelen en acties. Deze dienen vervolgens bij te dragen tot duurzamere mobiliteitsplannen en -visies. Een duurzaam mobiliteitsbeleid kan er immers enkel komen indien acties en maatregelen een positieve bijdrage leveren aan duurzame mobiliteit, terwijl tegenstrijdige maatregelen de mobiliteitssituatie van een gemeente sterk kunnen beïnvloeden op een negatieve manier.

Dit onderzoek heeft tot doel om een methodologie uit te werken die het toelaat om gemeentelijk bereikbaarheidsbeleid te screenen en achteraf te beoordelen naar het geleverde kwaliteitsniveau.

2.1 **Onderzoeksopzet**

Dit hoofdstuk beschrijft op welke manier er wordt gewerkt in deze masterproef. Eerst wordt een instrument ontwikkeld om bereikbaarheid en de bijhorende verklarende criteria te definiëren en een waarde te geven. Vervolgens wordt het opgestelde instrument op enkele Vlaamse gemeenten toegepast.

Het eerste grote deel van deze masterproef is voornamelijk theoretisch getint. Het heeft als doel een algemeen instrument te ontwikkelen dat een bepaalde gemeente kan toetsen op vlak van de lokale bereikbaarheid. Dit instrument laat toe om aan de hand van verschillende factoren en indicatoren de kwaliteit van gemeentelijk bereikbaarheidsbeleid te bepalen, aan de hand van een gestandaardiseerde vragenlijst. Deze verklarende factoren en indicatoren worden uit verschillende bronnen gehaald om zo een zo algemeen mogelijk instrument te verkrijgen.

Bereikbaarheid → Indicatoren → Werkinstrument: Vragenlijst

Figuur 1: Werkwijze theoretisch deel masterproef

Naast het theoretisch deel van deze masterproef is er ook een praktijkgericht deel. Het ontwikkelde instrument om de gemeentelijke bereikbaarheid te toetsen, wordt toegepast op verschillende gemeenten in Vlaanderen. Er wordt getracht zo gedifferentieerd mogelijk te werken tussen grote, kleine, landelijke en stedelijke gemeenten. Deze differentiëring zorgt voor een bredere dataset, waardoor vergelijkingen op de verschillende niveaus mogelijk zijn en om bepaalde trends te ontdekken.

Tabel 1 op de volgende pagina geeft een overzicht van de onderzochte gemeenten en steden, die opgenomen werden in dit onderzoek. Tevens wordt de hoogste categorisering in het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen weergegeven (RSV) (Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap, 2003), samen met het aantal inwoners en de inwonersdichtheid om aan te tonen dat het om verschillende soorten gemeenten gaat. Er werden ook enkele andere steden en gemeenten gecontacteerd maar wegens geen of een late reactie werden deze niet opgenomen in dit onderzoek. De selectie van de gemeenten en steden uit dit onderzoek gebeurde eerder willekeurig. Er is dus geen enkel (ruimtelijk) verband tussen de onderzochte gemeenten en steden opgenomen in dit onderzoek. De enige selectienorm van dit onderzoek was om een redelijk algemene spreiding te hebben van verschillende gemeenten en steden volgens de categorisering in het RSV.

Gemeente/Stad	Categorisering RSV	Aantal inwoners	Inwonersdichtheid (inwoners/km ²)
Avelgem	Buitengebied	9 603	442,54
Brugge	Regionaalstedelijk gebied (centrumgemeente)	116 262	840,04
Deerlijk	Regionaalstedelijk gebied (randgemeente)	11 262	670,36
Diepenbeek	Regionaalstedelijk gebied (randgemeente)	18 208	441,94
Gent	Grootstedelijk gebied (centrumgemeente)	243 366	1558,04
Harelbeke	Regionaalstedelijk gebied (randgemeente)	26 577	913,30
Hasselt	Regionaalstedelijk gebied (centrumgemeente)	73 067	714,94
Kortrijk	Regionaalstedelijk gebied (centrumgemeente)	74 911	936,39
Kuurne	Regionaalstedelijk gebied (randgemeente)	12 902	1290,20
Roeselare	Regionaalstedelijk gebied (centrumgemeente)	57 429	960,35
Waregem	Structuurondersteunend kleinstedelijk gebied	36 306	819,55

Tabel 1: Overzichtstabel van de opgenomen gemeenten (Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen, Lokale Statistieken Vlaanderen (2010)¹ & Federale Overheidsdienst Economie, Bodemgebruik per gemeente (2009)) (eigen bewerking)

¹ Via http://aps.vlaanderen.be/lokaal/lokale_statistieken.htm

2.2 **Onderzoeksvragen**

We kunnen de hoofdonderzoeksvraag beschouwen als de belangrijkste doelstelling die nagestreefd moet worden in dit onderzoek. Om een zo volledig mogelijk beeld te geven van het onderzoek, wordt de doelstelling verder gespecificeerd aan de hand van enkele deelvragen. Zowel het theoretische deel (opstellen toetsinginstrument) als het praktijkgerichte deel omvatten één kernvraag en meerdere deelvragen.

2.2.1 Theoretisch deel onderzoek

2.2.1.1 Kernvraag

"Welke factoren bepalen het kwaliteitsniveau van het bereikbaarheidsbeleid van een gemeente en hoe kunnen deze objectief gemeten worden?"

Om de kernvraag verder te verduidelijken, wordt ze opgedeeld in verschillende deelvragen.

2.2.1.2 Deelvragen

1. "Wat is bereikbaarheid in de verkeerskundige context?"

Voor dit onderzoek is het eerst en vooral erg nuttig om bereikbaarheid op een grondige manier te definiëren. Zoals eerder vermeld is bereikbaarheid een zeer algemeen begrip, dat op vele vlakken toegepast kan worden. Voor die definiëring van bereikbaarheid is een uitgebreide literatuurstudie de meest uitgesproken methode. Aan de hand van beschikbare publicaties wordt een inventaris opgesteld om te beschrijven wat bereikbaarheid in de verkeerskundige context allemaal inhoudt. Voorbeelden hiervan zijn mobiliteitsplannen en plannen omtrent ruimtelijke ordening van gemeenten en provincies.

Bij het bepalen van de definitie moet zeker het onderscheid gemaakt worden tussen verschillende aandachtspunten. Eerst en vooral moeten de economische belangen in acht genomen worden bij de definiëring van gemeentelijke bereikbaarheid, aangezien dit één van de pijlers is in het Mobiliteitsplan Vlaanderen, die bijdragen tot een duurzame ontwikkeling van Vlaanderen. Een ander belangrijk aspect is intergemeentelijke bereikbaarheid: een goede bereikbaarheid kadert niet enkel binnen de gemeentegrenzen, maar speelt ook een rol op hogere (beleids)niveaus. Andere aspecten die aan bod komen in de definiëring van bereikbaarheid zijn het verschil in bereikbaarheid voor verschillende vervoersmodi en de gelijkenissen en

verschillen voor persoons- en goederengerichte bereikbaarheid. Daarnaast is de rol van het aantal betrokken partijen belangrijk om verder te onderzoeken. Gebeurt de goedkeuring van een project bijvoorbeeld enkel en alleen door de gemeenteraad, of hebben de lokale handelaars of andere belangengroepen inspraak in het project?

2. *"Welke documentatie en literatuur bestaat er rond bereikbaarheidsbeleid?"*

Verdergaand op de literatuurstudie voor de vorige deelvraag, moet in de geraadpleegde documenten opgezocht worden wat een goed bereikbaarheidsbeleid precies betekent. Hierbij is het noodzakelijk om te zoeken naar eventuele wetenschappelijk gebaseerde literatuur. Een ander hulpmiddel in deze studie is het bestuderen van toonaangevende regio's, steden of landen en hun omtrent bereikbaarheid en hoe zij die invullen. Hiervoor zijn beleidsplannen op verschillende niveaus uitermate geschikt. Deze zetten bereikbaarheid om in effectieve maatregelen.

3. *"Wat is een 'goed' bereikbaarheidsbeleid?"*

Na analyse van alle geraadpleegde literatuur en andere documentatie moet het mogelijk zijn om gemeentelijke bereikbaarheid te bespreken en zo de belangrijkste indicatoren en aandachtspunten aan het licht te brengen. Een handig hulpmiddel bij deze verdere uitwerking van dit onderzoek is het bestuderen van praktijkmaatregelen die gerealiseerd werden en waarbij de effecten van de invoering, positief waren.

4. *"Welke ontwikkelingsniveaus kunnen worden onderscheiden en hoe worden deze ingevuld?"*

Nadat onderzocht werd wat kwalitatief bereikbaarheidsbeleid voor een gemeente inhoudt, is het nodig om te weten hoe al de indicatoren het best worden ingevuld. Dit moet uiteraard gekoppeld worden aan de verschillende werkingsgebieden en –niveaus van de gemeentelijke bereikbaarheid. Zo is autobereikbaarheid erg verschillend van fietsbereikbaarheid.

Aan de hand van de invulling van de indicatoren kan een bepaald kwaliteitsniveau bereikt worden. Hierbij is het belangrijk om te weten welke kenmerken van het beleid resulteren in een bepaalde vorm van het bereikbaarheidsbeleid. Het is ook belangrijk om te weten welke indicatoren het toe laten om de kwaliteit van het bereikbaarheidsbeleid te meten.

Na een antwoord te hebben gekregen op elk van bovenstaande deelvragen zal het mogelijk zijn om voor dit theoretisch deel van dit onderzoek een gestandaardiseerde vragenlijst op te stellen om prestatieniveaus van gemeenten te bepalen.

Wat er gebeurt binnen een gemeente en **hoe** dit uitgevoerd wordt, is bepalend voor het kwaliteits- en ontwikkelingsniveau van de gemeente.

2.2.2 Praktisch deel onderzoek

2.2.2.1 Kernvraag

"Hoe goed presteren verschillende Vlaamse gemeenten op vlak van het gemeentelijk bereikbaarheidsbeleid?"

Om de kernvraag verder te verduidelijken, wordt ze opgedeeld in verschillende deelvragen.

2.2.2.2 Deelvragen

1. *"Hoe pakken gemeenten het bereikbaarheidsprobleem aan?"*

Voor dit deel van het onderzoek is het eerst en vooral nuttig om per gemeente verschillende functionarissen de gestandaardiseerde vragenlijst voor te schotelen en deze daarna per gemeente apart te analyseren. Na de analyse van de ingevulde vragenlijsten moet het mogelijk zijn om per gemeente aan te geven hoe de bereikbaarheidsproblematiek wordt aangepakt en wat deze aanpak precies inhoudt voor de gemeente zelf.

Enkele voorbeeldvragen omtrent de bereikbaarheidsproblematiek:

- Wat gebeurt er in de gemeente om de bereikbaarheid te garanderen of verbeteren?
- Welke zijn lopende of geplande projecten binnen de gemeente?
- Is er in de planning een bepaalde vorm van beleidsvoorbereiding vastgelegd?
- Hoe voert de gemeente bereikbaarheidsprojecten uit? Welke processen gaan hier aan vooraf en op welke plannen zijn de projecten gebaseerd?
- Is er enige vorm van samenwerking met andere gemeenten en gemeentediensten voor projecten?
- Hoeveel budget gaat er uit naar de doorstroming van het openbaar vervoer?

Na deze vragen te hebben beantwoord is het mogelijk om verdere analyses uit te voeren op de verschillende werkwijzen van de onderzochte gemeenten.

2. *"Welke zijn de voornaamste verschillen en gelijkenissen in de gebruikte methodes van de onderzochte gemeenten?"*

Hierbij moeten alle projecten en werkwijzen van de onderzochte gemeenten met elkaar vergeleken worden. Zo komen de grote verschillen aan het licht, maar ook de gelijkenissen in de werkwijzen komen te voorschijn. Dit maakt het mogelijk om het onderzoek af te ronden en conclusies te trekken

3. *"Welke factoren bepalen het kwaliteitsniveau van gemeentelijk bereikbaarheidsbeleid?"*

De uitkomsten van de vorige deelvraag maken het mogelijk om het kwaliteitsniveau van gemeentelijk bereikbaarheidsbeleid te staven. Aan de hand van de praktijkvoorbeelden van de onderzochte gemeenten is het mogelijk om de verschillende gemeentes met elkaar te vergelijken en uiteindelijk tot een conclusie te komen omtrent het bereikte kwaliteitsniveau van gemeentelijke bereikbaarheid. Hierbij is het belangrijk om te vermelden dat de uitkomsten van deze onderzoeksvraag niet zomaar veralgemeend mogen worden. Om een sluitende conclusie te geven is een meer uitgebreide studie omtrent gemeentelijk bereikbaarheidsniveau noodzakelijk.

2.3 Onderzoeksmethode

Aan de hand van een uitgebreide literatuurstudie wordt bereikbaarheid in de eerste fase van het onderzoek gedefinieerd. Dit zorgt ervoor dat verschillende vormen van bereikbaarheid besproken worden, waardoor het mogelijk is om het concept rond gemeentelijke bereikbaarheid verder in te vullen.

Vervolgens worden alle definities omtrent gemeentelijke bereikbaarheid omgezet naar verschillende criteria die een rol spelen in het kwaliteitsgehalte van bereikbaarheid voor een gemeente. Om objectief te kunnen oordelen over het gevoerde beleid is het dus ook nodig om te weten welke criteria op welke manier beoordeeld dienen te worden. Sommige zullen kwalitatief zijn, andere dan weer kwantitatief.

Nadat onderzocht werd hoe alle rolspelende criteria ingevuld moeten worden, wordt een vragenlijst opgesteld om deze daarna te toetsen aan de praktijk. Hierbij worden de gemeenten vertegenwoordigd door betrokken functionarissen (bijvoorbeeld: mobiliteitsambtenaar, verantwoordelijke Dienst Ruimtelijke Ordening, ...) die de vragenlijst invullen en het mogelijk maken om de gemeenten toe te wijzen aan een bepaald kwaliteitsniveau van bereikbaarheid in de huidige situatie. Deze functionarissen worden ook bevraagd in functie van het gevoerde mobiliteits- en bereikbaarheidsbeleid, en de organisatie van de betrokken ambtenaren/gemeentedienst. Na dit kort gesprek is het mogelijk om ook het gevoerde beleid te toetsen en toe te delen aan een bepaald kwaliteitsniveau. Er wordt dus drie maal een onderzoek gedaan naar het kwaliteits- en ontwikkelingsniveau van een gemeente omtrent gemeentelijke bereikbaarheid. Eén keer wordt onderzocht hoe de huidige situatie van de gemeentelijke bereikbaarheid er uit ziet. Een tweede keer wordt de organisatie en aanpak van gemeentelijke bereikbaarheid via een integrale kwaliteitszorgmethode toegewezen aan een bepaald ontwikkelingsniveau. De visie van een gemeente omtrent bereikbaarheid wordt ook op dergelijke wijze toegewezen aan een bepaald niveau waarin gesteld wordt in welke mate men het begrip bereikbaarheid aanpakt en ontwikkelt. Deze laatste twee scores geven uiteindelijk een beeld van de kwaliteitszorg voor gemeentelijke bereikbaarheid.

Voor elke onderzochte gemeente wordt vervolgens een korte samenvattende tekst geschreven omtrent de geleverde kwaliteit en het ontwikkelingsniveau van de gemeentelijke bereikbaarheid (stand van zaken), de organisatie van het mobiliteitsbeleid en het algemene bereikbaarheidsbeleid zelf. In deze samenvattingen worden de sterke en zwakke punten toegelicht. Elke gemeente krijgt uiteindelijk drie verschillende 'scores' toegewezen voor de drie verschillende onderzoeksdelen. Dit maakt het mogelijk om daarna per gemeente één algemeen besluit te stellen omtrent de mate waarin kwaliteit binnen gemeentelijke bereikbaarheid gegarandeerd of ontwikkeld wordt.

Ten slotte worden alle vragenlijsten individueel en in relatie tot de andere vragenlijsten onderzocht om opvallende gelijkenissen of verschillen vast te kunnen stellen tussen de resultaten. Deze zouden een indicatie moeten kunnen geven van wat nu precies de kwaliteit van gemeentelijke bereikbaarheid bepaalt. De sterktes en zwaktes van alle gevoerde bewinden moeten aan het licht kunnen komen, wat het daarna mogelijk maakt om deze case als referentie te gebruiken in toekomstig onderzoek naar gemeentelijke bereikbaarheid en de geleverde kwaliteit ervan.

3 **INDICATOREN BEREIKBAARHEID**

Het eerste deel van dit hoofdstuk schetst het theoretisch kader waarbij alle bereikbaarheidsindicatoren uiteindelijk onderverdeeld kunnen worden in verschillende componenten en dimensies. Het tweede deel van dit hoofdstuk geeft een overzicht van bereikbaarheidsindicatoren, waarbij alle relevante indicatoren uiteindelijk onder die verschillende componenten en dimensies verdeeld worden. Tevens wordt elke gebruikte bereikbaarheidsindicator kort toegelicht want deze worden verder in dit werk gebruikt om de huidige situatie van de gemeentelijke bereikbaarheid toe te wijzen aan een bepaald kwaliteitsniveau.

3.1 **Theoretisch kader**

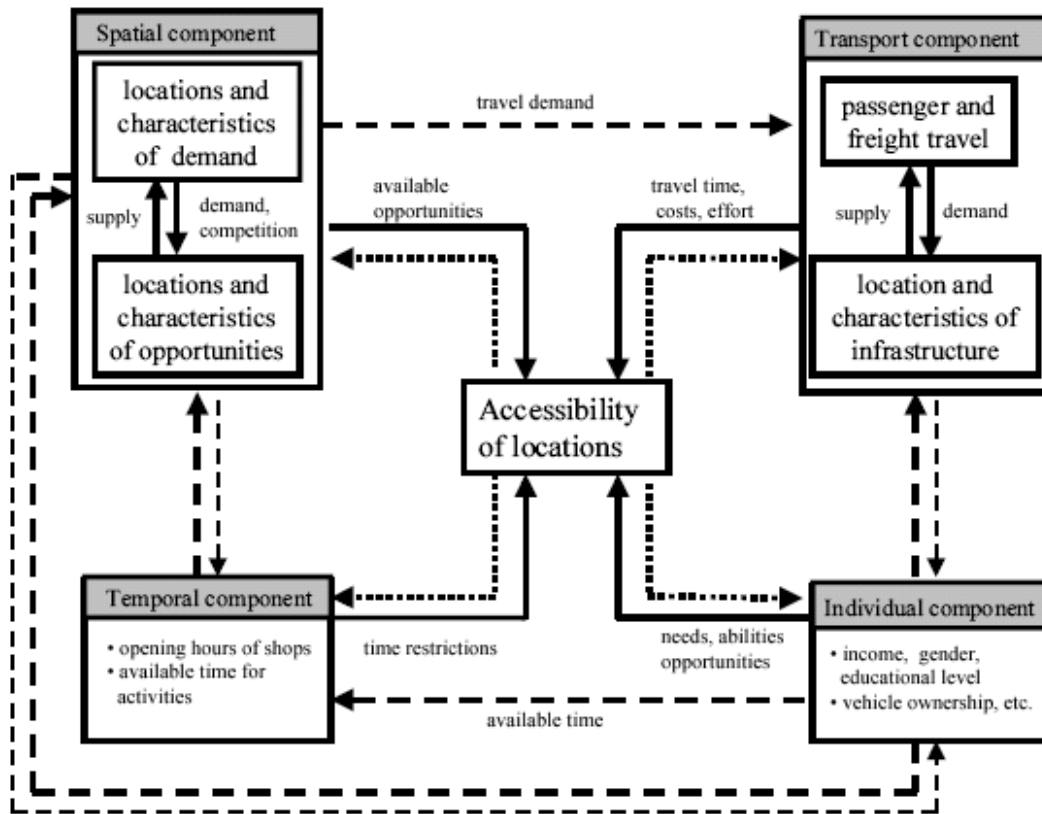
Over de algemene definitie van bereikbaarheid bestaan verschillende denkwijzen over hoe het begrip geformuleerd en geconcretiseerd dient te worden. Bij het ene onderzoek staat de bereikbaarheid van het individu centraal, terwijl andere onderzoeken bereikbaarheid voor de samenleving benaderen. Ook het tijds kader waarin bereikbaarheid wordt gedefinieerd varieert van onderzoek tot onderzoek.

Er bestaat dus geen algemene consensus over de belangrijkste factoren die de bereikbaarheid bepalen. Vaak spelen belangrijke factoren van één bepaald onderzoek een erg ondergeschikte, kleinere rol in andere onderzoeken. Dit heeft voornamelijk te maken met de specifieke definiëring van bereikbaarheid in de onderzoeken. Zo speelt de afstand tot een bepaalde sport- of cultuurinfrastructuur de grootste rol in de bereikbaarheid van een voorziening (Apparicio & Séguin, 2005) terwijl de afstand tot een bepaalde voorziening soms wordt opgenomen in de functie die de reistijd beschrijft en niet als individuele factor wordt opgenomen (Vandenbulcke, Steenberghen & Thomas, 2003).

3.1.1 **Componenten bereikbaarheid**

Ook al verschillen definities van bereikbaarheid van onderzoek tot onderzoek, toch bestaat er consensus over de onderverdeling van de bereikbaarheid van een locatie in vier verschillende, algemene componenten. Deze zijn de transportcomponent, de ruimtelijke component, de tijdscomponent en de individuele component (Geurs & Ritsema van Eck, 2001). Enerzijds hebben zij een sterke directe relatie tot de

bereikbaarheid van een locatie, anderzijds zijn deze onderling sterk gerelateerd om de bereikbaarheid van een locatie te bepalen. Deze onderlinge relaties zijn duidelijk te zien op Figuur 2.



Figuur 2: De 4 componenten van bereikbaarheid (Geurs & Ritsema van Eck, 2001)

De eerste component is de **transportcomponent**. Deze analyseert het verkeer- en vervoerssysteem op zich. Dit betekent dat deze component enkel en alleen gericht is op het transportsysteem en de transportmodi zelf. De focus ligt voornamelijk op de benodigde reistijd om verplaatsingen te maken met een bepaald vervoersmiddel en op hoe deze reistijd beïnvloed wordt als er factoren veranderen die een grote invloed hebben op de reistijd. Denk hierbij aan de wettelijke snelheidsregimes die gevoerd worden. Hoe trager de gebruiker van het netwerk zich mag verplaatsen, des te hoger de reistijd zal worden (Vickerman, Spiekermann & Wegener, 1999). De bereikbaarheid van een locatie wordt dus groter als de individuele reiziger minder moeite moet doen om op die bepaalde locatie te geraken.

De tweede component is de **ruimtelijke component**. Hierbij is de ruimtelijke dichtheid en spreiding van allerhande activiteiten belangrijk. Ook de ruimtelijke differentiatie bepaalt het niveau van bereikbaarheid van een bepaalde locatie. Er wordt dus gekeken naar het attractieprofiel van de locatie of het gebied dat onderzocht wordt. Het mogelijke potentieel aan inkomende en interne verplaatsingen is het belangrijkste in deze component. Hoe groter bijvoorbeeld de werkgelegenheid op een locatie, des te aantrekkelijker en bereikbaar deze wordt (Verhetsel, Vanellander & Sellekaerts, 2007).

De derde component is de **tijdscomponent**. Deze kan op verschillende tijdsdimensies een belangrijke rol spelen. Op dagniveau is het bijvoorbeeld nuttig om te weten wanneer openingsuren variëren om de bereikbaarheid van de handelszaken te garanderen, terwijl het op weekniveau belangrijk kan zijn om de verschillen in benodigde reistijd te weten tussen verschillende avondspitsmomenten. Deze component geeft dus voornamelijk de institutionele beperkingen van de tijd van personen en activiteiten weer.

De vierde component is de **component van het individu**. Hier spelen de individuele noden, mogelijkheden en kansen de grootste rol. Er is dus sprake van vraaggerelateerde bereikbaarheid. Elk individu verschilt van andere individuen door andere socio-demografische kenmerken. Indien er weinig hooggeschoolde personen in de buurt van een kantorencomplex wonen, heeft dit een grote aantrekkingskracht voor inkomende verplaatsingen (Shen, 1998).

Componenten			
Transport component	Ruimtelijke component	Tijdscomponent	Individuele component
Bereikbaarheid bepaald door benodigde reistijd voor verplaatsingen en de sensitiviteit van de tijd.	Bereikbaarheid bepaald door het Attractie- en Productieprofiel van een locatie.	Bereikbaarheid bepaald door verschil van verplaatsingen in tijd naar moment en naar mogelijkheid/kans tot verplaatsen.	Bereikbaarheid bepaald door 'kans op het zich verplaatsen' van een individu door verschillende socio-demografische kenmerken.

Tabel 2: Componenten bereikbaarheid

3.1.2 Dimensies bereikbaarheid

Naast de vier verschillende componenten, zijn er ook drie verschillende dimensies waar bereikbaarheidsindicatoren onder verdeeld kunnen worden (Geurs & Ritsema van Eck, 2001; Geurs & van Wee, 2004).

De eerste dimensie is de **infrastructuurgebonden dimensie**. Deze houdt voornamelijk rekening met de graad van de 'level-of-service' van de aanwezige infrastructuur op het grondgebied van de gemeente of stad. De aan- of afwezigheid van infrastructuur speelt een zeer grote rol in het gevoerde beleid omtrent bereikbaarheid, maar ook over de kwaliteit van bereikbaarheid van een locatie en de waarneming ervan. Zo is een gemeente extra bereikbaar indien er zich op het grondgebied van de gemeente één of meer treinstations bevinden. Ook een uitgebreid fietsnetwerk is een pluspunt voor de bereikbaarheid van een gemeente. Op deze manier maakt men het ook mogelijk om op andere netwerken dan die van het gemotoriseerd verkeer, de gemeente te bereiken.

De tweede dimensie is de **activiteiten-gebaseerde dimensie**. Deze richt zich voornamelijk op de aanwezigheid en spreiding van functies, om zo het reisgedrag van individuen te bepalen en een rol te spelen in de bereikbaarheid van een locatie. Dit gebeurt voornamelijk door rekening te houden met de relatie tussen tijd en afstand om zo een bepaalde bereikbaarheidssituatie te bereiken voor een locatie. Afhankelijk van onderzoek tot onderzoek, wordt deze dimensie al dan niet onderverdeeld in twee aparte aspecten (Geurs & Ritsema van Eck, 2001), of samengenomen onder de noemer activiteiten-gebaseerde dimensie (Geurs & van Wee, 2004). Indien deze dimensie opgesplitst wordt, richt het eerste aspect zich op **locatie-gebaseerde maatregelen**. Het tweede aspect richt zich dan op de **personen-gebaseerde maatregelen**. Het moet gezegd worden dat het grootste verschil tussen deze twee aspecten zich situeert in het schaalniveau van de bereikbaarheid (gemeentelijk ten opzichte van individueel) en de kwaliteit ervan voor de individuen.

Het locatie-gebaseerde aspect van deze dimensie houdt rekening met de bereikbaarheid van de volledige gemeente, voor alle inwoners samen, terwijl het personen-gebaseerde aspect voornamelijk rekening houdt met bereikbaarheid voor één individu ten opzichte van de gemeentelijke bereikbaarheid. Zo is bijvoorbeeld het voertuigbezit van een inwoner bepalend voor zijn bereikbaarheid, ook al wordt

dit cijfer berekend op gemeentelijk niveau. Indien de activiteiten-gebaseerde dimensie niet wordt opgesplitst, speelt het schaalniveau van de bereikbaarheid geen verdelende rol.

De derde dimensie is die van het **gebruikersnut**. Deze dimensie houdt rekening met het economisch nut en alle bijkomstige voordelen die voortkomen uit de ruimtelijke spreiding en de aan- of afwezigheid van infrastructuur en is niet hetzelfde als het personen-gebaseerde aspect uit de vorige alinea. Zo speelt bijvoorbeeld het aantal treinstops per dag in een station een rol in de persoonlijke bereikbaarheid, hoewel dit geclassificeerd kan worden onder de dimensie van het gebruikersnut. Dit wordt verklaard doordat de aanwezigheid van een station een rol speelt in de bereikbaarheid van het individu, maar hoe hoger de frequentie van het aantal treinstops in het station, des te beter het economisch voordeel die individuen ondervinden. Ook de gemiddelde reistijden in een gemeente spelen een rol in het ondervonden economisch nut van de individuen. Hoe minder congestie, hoe lager de verplaatsingskosten, waardoor de bereikbaarheid van het individu verbetert (Vandenbulcke et al., 2007).

Dimensies		
Infrastructuur		Bereikbaarheid bepaald door aan- of afwezigheid infrastructuur
Activiteiten	Locatie	Bereikbaarheid voor alle inwoners bepaald door spreiding van functies
	Personen	Individuele bereikbaarheid in relatie met spreiding van functies
Gebruikersnut		Bereikbaarheid afhankelijk van gebruikersnut en economische voordelen

Tabel 3: Dimensies bereikbaarheid

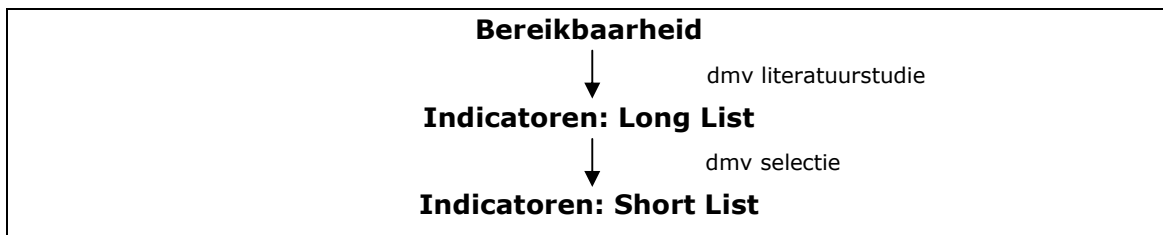
Deze onderverdeling in componenten (Tabel 2) en dimensies (Tabel 3) wordt uiteindelijk samengevat in het theoretisch kader dat in dit onderzoek verder zal gebruikt worden (Tabel 4 op pagina 17). Dit framework wordt na een uitgebreide literatuurstudie en selectie van de meest relevante bereikbaarheidsindicatoren ingevuld.

Dimensies		Componenten			
		Transport component	Ruimtelijke component	Tijdscomponent	Individuele component
Infrastructuur					
Activiteiten	Locatie				
	Personen				
Gebruikersnut					

Tabel 4: Theoretische tabel (Geurs & Ritsema van Eck, 2001)

3.2 Indicatoren

In dit hoofdstuk worden de potentiële bereikbaarheidsindicatoren geïdentificeerd. De werkwijze om tot bruikbare indicatoren te komen is te vinden in Figuur 3. Aan de hand van een uitgebreide literatuurstudie wordt een lijst van indicatoren vastgesteld. Door middel van een selectie uit die lijst, wordt een kortere lijst van indicatoren verkregen. Deze selectie gebeurt omdat sommige indicatoren niet te meten of te kwantificeren vallen.



Figuur 3: Werkwijze theoretisch deel masterproef

Zoals eerder reeds vermeld, bestaan er in de literatuur vele verschillende definities omtrent bereikbaarheid. Het gaat daar dan niet altijd over bereikbaarheid per vervoersmodus, maar vaak wordt de bereikbaarheid omgerekend naar een **activiteitenruimte voor inwoners**. Dit gebeurt onder andere in een onderzoek in de stedelijke regio van Montreal (Canada) (Assumpta, 2009). Daar wordt het verband gelegd met de ruimtelijke planning en de relatie met alle transportnetwerken. De belangrijkste verklarende factor voor de goede bereikbaarheid van een locatie is de af te leggen afstand en de mate waarin het centrum bereikbaar is in een bepaald tijdsinterval (bijvoorbeeld 15 minuten). De auteur van deze case study gebruikt eigenlijk dezelfde indicatoren die bepalend zijn voor de **Public Path Space** en de **Potential Path Area** (Miller, 1999; Kwan, 1998; Kim & Kwan, 2003). Ook hier wordt de activiteitenruimte van individuen berekend. De bereikbaarheid van een locatie wordt berekend, onder bepaalde reisbeperkingen (afhankelijk van tijdstip, modus,...), gegeven een bepaald tijds kader.

Ook het onderzoek van Vandenbulcke et al. (2007) gebruikt het tijd- en ruimtekader van een individu om bereikbaarheid te meten. Zo wordt voor elke gemeente een **gemiddelde reistijd** berekend **naar een dichtstbijzijnde stad**. Hierbij wordt zelfs een onderscheid gemaakt tussen verschillende niveaus van

steden. Gaande van de grootste steden van België (Antwerpen, Brussel, Charleroi, Gent en Luik) naar de kleinere kernen waar sprake is van een 'Central Business District'. Dit onderscheid tussen steden is duidelijker te zien in Vandenbulcke, Steenberghen & Thomas (2009) , waar verschillende steden van verschillende niveaus op één figuur te zien zijn. In de tekst van beide rapporten worden vaak slagzinnen gebruikt om conclusies te trekken. Een voorbeeld hiervan is dat "*grotere steden beter bereikbaar zijn dan de kleinere gemeenten*". Wat ook vermeld dient te worden is dat het binnen de dimensie reistijd belangrijk is om het **aantal kilometer congestie** in rekening te brengen. Want hoe meer congestie er op de weg zijn of hoe langer men onderweg is om een locatie te bereiken, des te slechter de bereikbaarheid van die locatie (Bureau Mobiliteit op Maat, 2004). Een belangrijke indicator voor de hoeveelheid congestie is de verhouding tussen de **intensiteiten en de capaciteiten van de weg**. Indien deze **I/C-verhouding** minder dan 0,80 bedraagt, betekent dit dat het netwerk de vraag aan kan. Als de score 0,80 of meer bedraagt is er sprake van een groot congestieprobleem. Toch worden waarden boven 0,70 ook al als problematisch aanzien (Bérénos, 2006).

In het Mobiliteitsplan Vlaanderen komt bereikbaarheid ook aan bod (cf. hoger). Het is zelfs één van de belangrijke pijlers in het kader van de duurzame mobiliteit en economische ontwikkeling van de regio. Bereikbaarheid wordt gedifferentieerd op verschillende manieren, zoals naar schaalniveau, tijdsperioden en vervoerswijzen. De belangrijkste maatregelen worden hieronder kort besproken. "*Zorgen voor een efficiënte ruimtelijke organisatie van activiteiten*", hanteert het principe waarbij de nabijheid van activiteiten de beste bereikbaarheid garandeert. Door een daling van het **gemiddeld aantal verplaatsingen per persoon per dag (GAVPPD)**, stijgt de bereikbaarheid van een gemeente, dit omdat alles ruimtelijk goed georganiseerd wordt. Een tweede belangrijke maatregel is "*het optimaal benutten van de bestaande vervoerssystemen en het voeren van een restrictief parkeerbeleid*". Hierbij is het noodzakelijk om de congestie te beheersen om bereikbaarheid te garanderen. Ook het gevoerde parkeerbeleid speelt hier een sterke rol.

Naast de benodigde reistijd als bereikbaarheidsindicator voor gemeenten en steden, is ook de **afstand tot basisfaciliteiten** belangrijk. Dit heeft voornamelijk te maken met de aantrekkelijkheid van een gebied. Tsou, Hung en Chang (2005)

stellen dat hoe kleiner de afstand tot basisfaciliteiten zoals scholen en ziekenhuizen, des te beter de bereikbaarheid van het gebied is. In dit onderzoek wordt echter de dichtheid van de voorzieningen gebruikt, omdat de gegevens van de gemiddelde reistijden tot aan bijvoorbeeld een ziekenhuis, niet beschikbaar zijn. De **voorzieningsdichtheid** geeft echter wel een vergelijkbaar resultaat.

Om de bereikbaarheid van een gemeente te kunnen onderzoeken is het ook nuttig om bijvoorbeeld het **aantal arbeidsplaatsen** te weten voor een gemeente of stad. Geurs en Ritsema van Eck (2001) stellen namelijk dat de relatie tussen het aantal arbeidsplaatsen en de werkende populatie belangrijk is voor de bereikbaarheidsscore van een gemeente. Dit komt omdat een hoog aantal werknemers van buiten de gemeente een zeer grote druk geeft op het netwerk dat alle verplaatsingen opvangt. Bijgevolg wordt de reistijd van die verplaatsingen groter, waardoor de bereikbaarheid van de werkgelegenheidslocaties vermindert. Ook de concurrentiepositie voor steden en gemeenten onderling is in dat opzicht belangrijk (Klaasen & Jacobs, 1999). Hoe beter de **ligging van een stad of gemeente**, des te groter is de aantrekkingskracht. Dit betekent ook dat gemeenten in de buurt van een grote aantrekkingspool, hier de voordelen van ondervinden op gebied van werkgelegenheid op hun grondgebied.

Een andere bepalende factor in de bereikbaarheid van een locatie, is de **af te leggen afstand**. Hiervoor is het ruimtegebruik een zeer belangrijke factor. Indien functies zeer sterk verspreid liggen over het grondgebied van een gemeente, levert dit extra **verplaatsingskosten en -druk** op, waardoor de bereikbaarheid van een locatie daalt (Verhetsel et al., 2007). Ook de Mobiliteitsraad Vlaanderen (MORA) stuurt aan op een afstemming tussen de ruimtelijke ordening en mobiliteit. Aan de hand van een goed locatiebeleid kunnen congestie- en bereikbaarheidsproblemen aangepakt worden (Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap, 2009).

Naast het ruimtegebruik is ook de **toegang tot het openbaar vervoer** belangrijk om de bereikbaarheid van de inwoners te meten. Aan de hand van 'de evaluatie van basismobiliteit' (Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap, 2009) en 'het onderzoek naar de relatie tussen locatiebeleid en duurzame mobiliteit voor woon-werkverplaatsingen' (Verhetsel et al., 2007) is het mogelijk om de gemeenten scores te geven voor zowel de frequentie van het openbaar vervoer (bussen en

treinen), de afstand tot de haltes (bus, tram, metro) en de wachttijden aan de haltes. Het RSV stelt dat het bereikbaarheidsprofiel van een locatie het geheel van kenmerken is. De ligging ten opzichte van een halte van het openbaar vervoer is één van de kenmerken om het bereikbaarheidsprofiel op te stellen, McGrail en Humphreys (2009) stellen wel dat nabijheid van openbaar vervoer, niet direct vertaald wordt naar een goede bereikbaarheid. Het zijn immers nog altijd de reizigers die vervoerswijzekeuzes maken. Wel kan de aanbieder van het openbaar vervoer deze kans vergroten door het aanbod af te stellen op de wensen van de klant. In Vlaanderen werd dit opgenomen in het Decreet Personenvervoer (Vlaamse Overheid, 2001) voor de dienstregeling van de bussen en trams van De Lijn.

Niet alleen het aanbod van vervoer is belangrijk, het is bijvoorbeeld ook nodig om goede **infrastructuur** aan te bieden voor allerlei vervoersmodi. Zo moet een gemeente of stad zorgen voor goede en aantrekkelijke fietsenstallingen om het fietsen extra te beïnvloeden. Voor alle parkeermogelijkheden geldt dat deze in die mate moeten georganiseerd zijn dat het voor de gebruiker duidelijk wordt waar hij zijn vervoermiddel kan en mag parkeren. Naast een duidelijke organisatie, moet ook het aanbod voldoende groot zijn, want anders kunnen er veel problemen ontstaan (VNO-NCW Den Haag, 2010). Denk hierbij bijvoorbeeld aan wildparkeren in de omgeving van parkeervoorzieningen die te maken hebben met overbezetting. Naast bijvoorbeeld fietsenstallingen zijn uiteraard ook de parkeermogelijkheden voor auto's belangrijk. Indien de onderlinge structuur en samenhang van de parkeergelegenheden duidelijk is, verbetert dit de bereikbaarheid van een gebied omdat de situatie voor de gebruiker makkelijker wordt.

Bereikbaarheid wordt ook gedefinieerd als de mogelijkheid om een bepaalde bestemming tegen redelijke inspanning te bereiken, zoals reistijd, kosten, betrouwbaarheid en comfort, waarbij betrouwbaarheid en comfort medebepalend zijn voor de bereikbaarheid (Bureau Mobiliteit op Maat, 2004). Deze beïnvloeden namelijk de **vervoerswijzekeuze** van de individuen. Het is in dit onderzoek echter niet mogelijk om de invloed van bijvoorbeeld volle treinen en onvoldoende parkeerplaatsen te meten in deze vervoerswijzekeuze. Er wordt dus gewerkt met algemene gegevens die de keuze van vervoersmodi bespreken.

Ook de **dichtheid van een netwerk** is belangrijk om de bereikbaarheid van een gemeente te bepalen. Zo stellen Axhausen, Froelich en Tschopp (2010) dat een dicht netwerk een betere bereikbaarheid geeft voor alle vervoersmodi. Hoe meer mogelijke routes individuen kunnen volgen, des te beter hun bereikbaarheid. Uiteraard moet gesteld worden dat de leefbaarheid in het gebied gegarandeerd moet worden.

Verder zijn er nog enkele indicatoren die uitgebreid aan bod komen in Geurs & Ritsema van Eck (2001) en Geurs & Van Wee (2004). Een voorbeeld hiervan is de gemiddelde verplaatsingskosten die een individu ondervindt om een bepaalde verplaatsing te maken. Hoe hoger de kost wordt om de verplaatsing te maken, des te kleiner de kans dat het individu zich zal verplaatsen. Ook de persoonlijke tijd die wordt gespendeerd en de mogelijkheid tot verplaatsen met een welbepaald vervoermiddel zijn belangrijke indicatoren.

Algemeen worden er vijf grote regels vastgesteld in deze onderzoeken omtrent de indicatoren van bereikbaarheid en de mate waarin deze verandert voor een individu:

- Elke vorm van verandering in het service level van een transportmodus geeft veranderingen aan de bereikbaarheid van dat gebied (in dezelfde richting).
- Elke verandering in het aanbod van vervoer creëert een verandering van de bereikbaarheid voor dat gebied in dezelfde richting
- Elke vorm van vervoer die kampt met capaciteitsproblemen zou moeten een verandering teweeg brengen in dezelfde richting van de verandering.
- Elke toename in het aanbod van activiteiten mag de individuele bereikbaarheid niet veranderen. Het individu dat bijvoorbeeld om tijdsredenen niet kan deelnemen aan een 'nieuwe' activiteit, moet over een basisaanbod van andere activiteiten kunnen blijven beschikken.
- Elke toename in het aanbod van vervoersmogelijkheden mogen de andere aangeboden transportmogelijkheden niet in die mate beïnvloeden dat het niet meer mogelijk is om door individuen een verplaatsing te maken.

(Assumpta, 2009)

De literatuurstudie geeft een lange lijst met indicatoren die het kwaliteitsniveau van gemeentelijke bereikbaarheid kunnen bepalen. Toch moest er een selectie van indicatoren gemaakt worden, omdat het niet altijd mogelijk was om deze kwantitatief en/of kwalitatief te valideren. Uiteindelijk werden de meest bruikbare en de best te meten bereikbaarheidsindicatoren geselecteerd en in Tabel 5 op pagina 24 ingevuld. Op de daarna volgende pagina's (hoofdstuk 3.2.1, vanaf pagina 25) bevindt zich de gedetailleerde beschrijving van alle indicatoren en wordt vermeld hoe deze gevalideerd worden.

Dimensies		Componenten			
		Transport component	Ruimtelijke component	Tijdscomponent	Individuele component
Infrastructuur		<ul style="list-style-type: none"> - Maximaal toegestane & gemiddelde gereden snelheden - Aantal kilometer congestie - Capaciteiten 	<ul style="list-style-type: none"> - Oppervlakte ingenomen door infrastructuur 	<ul style="list-style-type: none"> - Intensiteiten 	<ul style="list-style-type: none"> - aantal parkeervoorzieningen (auto, fiets)
Activiteiten	Locatie	<ul style="list-style-type: none"> - Gemiddelde reistijd per persoon per dag - afstand en reistijd tot dichtstbijzijnde station 	<ul style="list-style-type: none"> - Werkgelegenheidsaanbod - aantal 'inkomende' pendelaars - voorzieningsdichtheid basisfaciliteiten - afstand tot BTM-halte 	<ul style="list-style-type: none"> - openingsuren winkels - Welke zijn de spitsmomenten? - Frequentie en amplitude OV 	<ul style="list-style-type: none"> - Activiteitenruimte individu
	Personen	<ul style="list-style-type: none"> - GAAKPPPD 	<ul style="list-style-type: none"> - Aantal 'interne' werknemers 	<ul style="list-style-type: none"> - I/C-verhouding 	<ul style="list-style-type: none"> - Voertuigbezit - Modal split - Verdeling van de bevolking naar inkomensgraad en scholingsniveau
Gebruikersnut		<ul style="list-style-type: none"> - Aantal verliesuren - Reistijd tot dichtstbijzijnde stad 	<ul style="list-style-type: none"> - Gemiddelde kost per verplaatsing 	<ul style="list-style-type: none"> - Verdeling van de verplaatsingen over tijd - Frequentie van het aantal treinstops 	<ul style="list-style-type: none"> - Dagelijkse verplaatsingskosten - Gemiddelde wachttijd aan een BTM-halte -Verdeling van verplaatsingen naar motief

Tabel 5: Indicatoren gemeentelijke bereikbaarheid (Geurs & Ritsema van Eck, 2001) (eigen bewerking/invulling)

3.2.1 Toelichting indicatoren

3.2.1.1 Infrastructuurdimensie

Transportcomponent

Maximaal toegestane en gemiddelde gereden snelheid

Afhankelijk van de gereden snelheden op het netwerk, rekening houdende met de vastgelegde snelheidsnormen, kan de bereikbaarheid van een gemeente drastisch verlaagd worden indien men last heeft van congestie. Deze congestie zorgt ervoor dat de gemiddeld gereden snelheid naar beneden wordt gehaald, waardoor de bereikbaarheid van een gemeente daalt. Tevens is het nodig dat de capaciteit van het wegennet voldoende groot is om de stroom aan voertuigen op te (kunnen) vangen. De toegelaten snelheden geven alvast de minimaal benodigde tijd aan om een verplaatsing te kunnen maken (Assumpta, 2009).

De waarde van deze indicator kan afgeleid worden uit de antwoorden op vraag 34 van de vragenlijst (bijlage 9.1). Hierbij is het noodzakelijk om rekening te houden met de wettelijk vastgestelde maximumsnelheden.

Aantal kilometer congestie

Als er binnen een gemeente veel congestie is en er veel punten zijn waar de verkeersstroom stroef verloopt, betekent dit dat de bereikbaarheid van een gemeente verzwakt naarmate het aantal voertuigen toeneemt. Dit betekent eigenlijk dat de capaciteit van het netwerk de vraag niet (of onvoldoende) dekt (Miller, 1999; Bérénois, 2006).

De waarde van deze indicator kan gehaald worden uit de antwoorden op vraag 17 van de vragenlijst (bijlage 9.1).

Capaciteiten

De totale netwerkcapaciteit beïnvloedt de afwikkeling van het verkeer op het netwerk. Deze indicator geeft de grootte weer van het netwerk van een gemeente of een stad. Des te groter de capaciteit, des te beter het netwerk in staat moet zijn om de vervoersvraag aan te kunnen (Miller, 1999; Bérénois, 2006).

Natuurlijk is de capaciteit van het netwerk ook afhankelijk van de grootte van het netwerk aan verharde wegen. De capaciteitswaarde moet dus in verhouding genomen worden met de totale lengte van het wegennet (vragen 24 en 25 uit de vragenlijst).

Ruimtelijke component

Oppervlakte ingenomen door infrastructuur

Aan de hand van deze indicator kan weergegeven worden in welke mate het netwerk van een gemeente of stad sterk aanwezig is in het openbaar domein. Deze cijfers zijn in de praktijk (bijna) nooit geweten. In dit onderzoek is er enkel een concrete waarde voor de stad Hasselt verkregen waarbij er een procentueel aandeel is van het grondgebied dat als infrastructuur omschreven worden. Uit andere gemeentelijke ruimtelijke structuurplannen werden geen data verkregen of was deze waarde niet verkrijgbaar.

Een mogelijke benadering van deze indicator kan echter bekomen worden door de lengte van het totale wegennet te combineren met de totale oppervlakte van de gemeente. Des te hoger het aantal kilometer weg per vierkante kilometer oppervlakte, des te beter de bereikbaarheid van een gemeente zou kunnen zijn (Assumpta, 2009).

De waarde van deze indicator kan gehaald worden uit de antwoorden op vraag 18, en 24 & 25 van de vragenlijst (bijlage 9.1). Indien de gemeenten en steden zelf niet beschikken over deze gegevens, werd de data voor alle steden en gemeenten, naast Hasselt, berekend aan de hand van de data te vinden bij de Federale Overheidsdienst Economie (Lengte van het verharde wegennet voor 2005 en het bodemgebruik per gemeente in 2009) en op Lokale statistieken (www.lokalestatistieken.be). De berekende waarde geeft de verhouding weer van het aantal kilometer verharde wegen in een gemeente op de totale oppervlakte van een gemeente in vierkante kilometer.

Tijdscomponent

Intensiteiten

Aan de hand van de waargenomen intensiteiten kan bepaald worden of een gemeente al dan niet te maken heeft met extreme situaties inzake verkeer en vervoer. Ook geven verschillende intensiteitencijfers een idee over de verdeling van alle verplaatsingen over het netwerk. Als alle verkeer slechts één verkeersader gebruikt, betekent dit dat er aan de andere takken mogelijke gebreken zijn. Ook geven de verschillen in intensiteiten een idee weer over de verkeerdrukke van een bepaald moment of tijdstip (Bérénos, 2006).

De waarde van deze indicator kan gehaald worden uit de antwoorden op vraag 27 van de vragenlijst (bijlage 9.1).

Individuele component

Aantal parkeervoorzieningen

De hoeveelheid parkeervoorzieningen voor verschillende modi geeft de individuele bereikbaarheid weer van elke gebruiker van een vervoersmodus. Een groot aantal fietsparkeervoorzieningen zorgt voor een betere bereikbaarheid per fiets. Uiteraard dient het schaalniveau van de gemeente opgenomen te worden in deze aantallen. Een grote stad heeft immers meer inwoners, waardoor bijvoorbeeld de parkeercapaciteit voor auto's ook hoger dient te zijn om alle inwoners toe te staan hun auto te parkeren (VNO-NCW Den Haag, 2010).

De waarde van deze indicator kan gehaald worden uit de antwoorden op vraag 26 van de vragenlijst (bijlage 9.1)

3.2.1.2 Activiteitendimensie: Locatiegebonden

Transportcomponent

Gemiddelde reistijd per persoon per dag

Als de reistijd laag is voor een individu, wil dit zeggen dat de transportnetwerken 'goed' geregeld zijn binnen de gemeente. Hierdoor levert dit een bijdrage aan de bereikbaarheid voor alle inwoners van een gemeente. In relatie met het aantal verplaatsingen per inwoner per dag kan ook deze factor een bepalende rol spelen. Indien er veel verplaatsingen worden gemaakt binnen de gemeente zelf én de hiervoor benodigde reistijd is laag, betekent dit dat de transportnetwerken van de gemeente kwalitatief in orde te noemen zijn. Ook dit heeft een positief gevolg voor de bereikbaarheid van de inwoners van de gemeente (Field & Briggs, 2001).

De waarde van deze indicator kan gehaald worden uit de antwoorden op vraag 30 van de vragenlijst (bijlage 9.1).

Afstand en reistijd tot dichtstbijzijnde station

Deze indicator heeft te maken met het aanbod van openbaar vervoer. De waarden die hiervoor gebruikt worden komen uit het onderzoek van Vandenbulcke et al. (2007). Dit onderzoek nam enkel de autobereikbaarheid mee om de afstand en reistijd te bepalen tot het dichtstbijzijnde station. Er dient ook vermeld te worden dat er gewerkt wordt met centroïdes per gemeente, waardoor dit een licht vertekend beeld kan geven voor een gemeente. De afstandscategorie wordt gehaald uit figuur 35 op pagina 221, de tijds categorie zonder congestie wordt gehaald uit figuur 36 op pagina 222 en de tijds categorie waarbij congestie inbegrepen werd, wordt gehaald uit figuur 37 op pagina 223. Uiteraard betekent een hogere waarde van afstand en reistijd een minder bereikbaar station.

Ruimtelijke component

Werkgelegenheidsaanbod

Aan de hand van de totale werkgelegenheid in een gemeente wordt het attractieprofiel van een gemeente gemeten. Het spreekt voor zich dat een grote stad meer arbeidsplaatsen zal hebben dan een kleine gemeente. Hierbij is het nuttig om (indien mogelijk) de verdeling te maken naar het aanbod in zowel binnen als buiten de bebouwde kom en tussen het aantal arbeidsplaatsen in de centrumgemeente en in de randgemeenten van de gemeente. Dit heeft voornamelijk gevolgen voor de verdeling van alle verplaatsingen. Wanneer de arbeidsplaatsen geconcentreerd zijn, is de kans op congestie groter dan wanneer deze verspreid zijn. Hierbij dient echter wel rekening gehouden te worden met de leefbaarheid van de inwoners.

Aan de hand van het aantal beschikbare jobs is het mogelijk een bepaald attractieprofiel op te stellen. Het kan zijn dat een kleine gemeente bijvoorbeeld een groot bedrijf op zijn grondgebied heeft, waardoor er vele verplaatsingen naar de gemeente moeten plaatsvinden (Klaasen & Jacobs, 1999).

De waarde van deze indicator kan gehaald worden uit de antwoorden op vragen 11,12 en 13 van de vragenlijst (bijlage 9.1). Bij gebrek aan gemeentelijke input, kan deze waarde voor de West-Vlaamse gemeenten ook gehaald worden uit 'West-Vlaanderen ontcijferd' (Provincieraad West-Vlaanderen, 2011). Hierbij wordt het aantal arbeidsplaatsen per gemeente weergegeven.

Aantal 'inkomende' pendelaars

Niet alleen het aantal arbeidsplaatsen in een gemeente is belangrijk bij het analyseren van de gemeentelijke bereikbaarheid. Ook het aantal pendelaars dat naar de gemeente reist geeft een indicatie van de aantrekkelijkheid en de externe bereikbaarheid. Deze aantrekkelijkheid en bereikbaarheid vergroot indien de nodige reistijd en -kosten zich beperken voor inkomende pendelaars. Als de score voor het aantal inkomende pendelaars hoog is, betekent dit dat de kosten relatief laag zijn om de verplaatsing te maken. Waardoor een locatie beter bereikbaar wordt (Verhetsel et al., 2007).

De waarde van deze indicator kan gehaald worden uit het antwoord op vraag 14 van de vragenlijst (bijlage 9.1).

Voorzieningsdichtheid basisfaciliteiten

Wanneer het voor inwoners van een gemeente makkelijker is om algemene voorzieningen te bereiken, betekent dit een positieve toename voor de bereikbaarheid (Tsou et al., 2005). Deze score moet absoluut op gemeentelijk niveau aanzien worden, omdat er gemeenten zijn die niet beschikken over bijvoorbeeld een ziekenhuis, of een middelbare school. Daarnaast wonen sommige inwoners van randgemeenten dicht bij een ziekenhuis of middelbare school op het grondgebied van een andere gemeente dan bij de voorzieningen in hun eigen gemeente. De voorzieningen die in dit onderzoek worden opgenomen zijn het aantal erkende bedden in zorginstellingen, het aantal leerlingen op de scholen en het aantal huisartsen.

De waarde van deze indicator kan gehaald worden uit de antwoorden op de vragen 22 en 23 van de vragenlijst (bijlage 9.1). Als de cijfers van het aantal leerlingen ontbreken, kan via Lokale statistieken een indicatie gegeven worden. Hier worden alle leerlingen van één gemeente of stad samengenomen. Dit geeft een indicatie weer van het aantal 'leerplaatsen'. Via het rapport van het Vlaams Agentschap Zorg en Gezondheid (2011), waarbij het aantal erkende bedden per gemeente te berekenen is, werden ontbrekende cijfers aangevuld voor de grootte van het aantal hospitalisatiediensten per gemeente.

Afstand tot dichtstbijzijnde Bus/Tram/Metro-halte

Hoe lager de score op deze indicator is, des te beter de bereikbaarheid voor het openbaar vervoer in de onderzochte gemeente. In dit onderzoek is het niet mogelijk om deze cijfers individueel te onderzoeken, maar voor deze waarden wordt gebruik gemaakt van de 'evaluatie van basismobiliteit' (Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap, 2009) en het onderzoek van Verhetsel et al. (2007). Hierbij krijgt een gemeente een waarde waarbij deze het procentueel aandeel weergeeft van het totale woongebied dat een halte heeft binnen het afstandscriterium. Hoe hoger deze waarde is, des te beter de bereikbaarheid van een gemeente.

Tijdscomponent

Openingsuren winkels

Indien er vanuit de gemeente verschillende acties ondernomen worden om de openingsuren van de lokale handelszaken aan te passen (bijvoorbeeld 's avonds langer openhouden), creëert dit een vergroot aanbod van activiteiten in de gemeente (VNO-NCW Den Haag, 2010). Door het verhoogde aanbod, wordt de aantrekkelijkheid van de gemeente groter. Tevens heeft dit een invloed op de bereikbaarheid, want een betere spreiding van verplaatsingen in de tijd, levert een positieve invloed op de bereikbaarheid van een gemeente, door de verkleinde druk op het netwerk (Klaasen & Jacobs, 1999).

De waarde van deze indicator kan gehaald worden uit het antwoord op vraag 15 van de vragenlijst (bijlage 9.1)

Spitsmomenten van een gemeente

Als de spitsperioden van een gemeente sterk verschillen met de algemeen aanvaarde normen van de spitsmomenten (ochtendspits van 06u00 tot 09u00 en avondspits van 16u00 tot 19u00) betekent dit dat congestie in de gemeente een zeer groot probleem vormt. Dit is nefast voor de bereikbaarheid voor de gemeente (Vandenbulcke et al., 2007).

Onrechtstreeks werd deze waarde bevraagd in vraag 17 van de vragenlijst (bijlage 9.1)

Frequentie en amplitude OV

Wanneer de frequentie en de amplitude van de dienstverlening van het openbaar vervoer (trein, tram, metro of bus) groot is op één dag, heeft dit positieve gevolgen voor de bereikbaarheid van een gemeente. Want een hoge frequentie en een grotere amplitude dan gemiddeld staan gelijk aan een beter aanbod, waardoor de kans op het gebruik van openbaar vervoer groter wordt. Dit betekent dus dat de bereikbaarheid per openbaar vervoer goed scoort. De data werd gehaald uit "Evaluatie Basismobiliteit: De basis voor een adequaat openbaar vervoernet in Vlaanderen" (Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap, 2009), waar het frequentie criterium bepaald werd door het procent woongebied waar de norm gehaald werd.

De waarde van deze indicator kan getoetst worden aan de antwoorden op vragen 37,38 en 39 van de vragenlijst (bijlage 9.1). De amplitude van het openbaar vervoer houdt enkel rekening met bussen en de dienstregeling van De Lijn. Hoe vroeger en later het aanbod van busvervoer gegarandeerd wordt, des te beter de bereikbaarheid.

Individuele component

Activiteitenruimte van het individu

Hoe groter de activiteitenruimte van de individuen van een gemeente, des te beter de bereikbaarheid is. Het is immers zo dat hoe hoger de public path space wordt, des te hoger de activiteitenruimte wordt (in tijd en ruimtebenadering), waardoor dit een beeld geeft van een betere bereikbaarheid voor dat gebied (Miller, 1999; Kwan, 1998; Kim & Kwan, 2003).

Men zou kunnen denken dat dit eerder een rol zou spelen op de persoonsgebonden activiteitendimensie, maar in de praktijk wordt de activiteitenruimte vaak vanuit het centrum van een gemeente berekend. Er kan ook een onderscheid gemaakt worden tussen de verschillende vervoersmodi, alhoewel de activiteitenruimte het vaakst berekend wordt voor het autovervoer.

Een mogelijke verklaring kan gegeven worden door het spreidingsniveau voor de gemeente van vraag 22 van de vragenlijst (bijlage 9.1). Hier zorgt een betere concentratie voor een betere bereikbaarheid voor een gemeente.

3.2.1.3 Activiteitendimensie: Persoonsgebonden

Transportcomponent

GAAKPPPD

Het gemiddeld aantal afgelegde kilometers per persoon per dag geeft een indicatie van hoe het netwerk van een gemeente in elkaar steekt. Een laag aantal afgelegde kilometers geeft een relatief goed netwerk aan, omdat weinig omwegen dienen gemaakt te worden om een bepaalde locatie te bereiken (Vandenbulcke et al., 2009). Deze indicator moet dus samen met de indicator van de 'ingenomen oppervlakte door infrastructuur' bekeken worden.

De waarde van deze indicator kan gehaald worden uit de antwoorden op vraag 29 van de vragenlijst (bijlage 9.1).

Ruimtelijke component

Aantal 'interne' werknemers

Het aantal werknemers dat in de gemeente of stad zelf woont, genereert een goede bereikbaarheidsscore. Dit zorgt er immers voor dat er minder inkomend verkeer plaatsvindt, waardoor de druk op het netwerk vermindert. Er is dus sprake van een interne bereikbaarheid (Verhetsel et al., 2007).

De waarde van deze indicator kan gehaald worden uit de antwoorden op vraag 14 van de vragenlijst (bijlage 9.1)

Tijdscomponent

I/C-verhouding

Indien de intensiteiten op de wegen van het netwerk 80% van de capaciteit bedraagt, betekent dit dat het netwerk niet in staat is om de stroom op te vangen en tijdig te verdelen over andere takken. Dit staat gelijk aan congestie. Hoe meer congestie er is op het netwerk van een gemeente, des te slechter de bereikbaarheid. Deze intensiteit-capaciteitsverhouding kan variëren in de tijd en in locatie. De verschillen in tijd en ruimte geven op zich ook een indicatie weer voor de individuele bereikbaarheid. Hoe minder punten de piekwaarde van de verhouding benaderen, des te beter de interne bereikbaarheid (Bérénos, 2006; Bureau Mobiliteit op Maat, 2004).

De waarde van deze indicator kan gehaald worden uit de antwoorden op de vragen 16,17 en 27 van de vragenlijst (bijlage 9.1)

Individuele component

Voertuigbezit

Het voertuigbezit van inwoners geeft de kans weer om - onafhankelijk van iets/iemand anders - gebruik te maken van vervoersmodi om zich te verplaatsen over het netwerk. Hoe hoger het voertuigbezit, hoe groter de kans is om extra verplaatsingen te maken. Dit verbetert dus de individuele bereikbaarheid van de inwoners.

De waarde van deze indicator kan gehaald worden uit de antwoorden op vraag 10 van de vragenlijst (bijlage 9.1). Indien deze daar niet beschikbaar zijn, is het mogelijk om via de site van Lokale Statistieken, het aantal personenwagens per 1000 inwoners te verkrijgen.

Modal Split

De indicator van de verdeling van de verplaatsingen naar modaliteit, geeft mogelijk een indicatie weer van individuele bereikbaarheid. Deze indicator moet daarvoor gelinkt worden aan het voertuigbezit en de GAAKPPPD. Indien niemand in het bezit is van een fiets, wordt de druk op de netwerken van de andere vervoersmodi groter, waardoor de bereikbaarheid minder goed scoort (Geurs en Ritsema van Eck, 2001).

De waarde van deze indicator kan gehaald worden uit de antwoorden op vraag 32 van de vragenlijst (bijlage 9.1). Voor enkele gemeenten (Avelgem, Deerlijk, Harelbeke, Kortrijk, Waregem) werd uit enkele kopijen van een analyse van de woon-werkverplaatsingen uit de Interfluvium-studie van West-Vlaanderen (ARCADIS, 2011), de benodigde data gehaald om deze waarden in te vullen, als de gemeente zelf niet beschikt over deze data. Hierbij dient te worden vermeld dat de onderzoekspopulatie het aantal werknemers uit de gemeente was, en niet de inwoners zelf. Voor de steden Gent en Hasselt werden de Onderzoeken VerplaatsingsGedrag van de respectievelijke stad gebruikt.

Verdeling van de bevolking naar inkomensgraad en scholingsniveau.

Deze indicator stuurt op de 'goede bereikbaarheid' van de inwoners. Indien er veel hooggeschoolde arbeidsplaatsen zijn in de gemeente en het scholingsniveau is laag, betekent dit voor die laaggeschoolden een slechte bereikbaarheid. Voor de hooggeschoolden resulteert dit dan weer naar een betere bereikbaarheid. Op deze manier geeft de verdeling van de bevolking naar scholingsgraad een indicatie naar bereikbaarheid (Verhetsel et al., 2007).

De waarde van deze indicator kan gehaald worden uit de antwoorden op de vragen 7,8 en 9 van de vragenlijst (bijlage 9.1). Indien een gemeente zelf niet beschikt over deze gegevens, wordt het gemiddeld inkomen per inwoner gehaald via de site van Lokale Statistieken.

3.2.1.4 Dimensie van het gebruikersnut

Transportcomponent

Aantal verliesuren

Het economisch nut van een stad of gemeente daalt naarmate de score voor het aantal verliesuren hoger wordt. De mate van congestie op het netwerk is hier voor belangrijk. Indien er veel congestie optreedt, is het aantal verliesuren groot. Dit is vaak gerelateerd aan de capaciteiten en inrichting van het netwerk. Daardoor wordt deze factor opgenomen in de transportcomponent (Miller, 1999).

De waarde van deze indicator kan gehaald worden uit de antwoorden op vraag 16 van de vragenlijst (bijlage 9.1)

Reistijd tot dichtstbijzijnde stad

Het economisch nut daalt voor alle inwoners indien de score hoger is. Als er voorziening niet aanwezig is op het grondgebied van de eigen gemeente, dient een verplaatsing gemaakt te worden richting de dichtstbijzijnde stad. Uiteraard is de afstand hiervoor bepalend in de bereikbaarheidsscore. Deze indicator is voornamelijk van toepassing op corridorgemeenten van steden. De waarden die voor deze indicator gebruikt worden, zijn beschikbaar in Vandenbulcke et al. (2007), waarbij de reistijd op piekmomenten te vinden is op Kaart 13 op pagina 155 en de reistijd buiten spitsmomenten te vinden is op Kaart 9 op pagina 151.

Ruimtelijke component

Gemiddelde kost per verplaatsing.

Als deze score laag is, wil dit zeggen dat de ruimtelijke organisatie goed georganiseerd is. Hoe lager de kosten van de verplaatsingen die door individuen gemaakt worden, des te groter het economisch en gebruikersnut (Vandenbulcke et al., 2007).

De waarde van deze indicator kan gehaald worden uit de antwoorden op vraag 31 in relatie met vraag 28 van de vragenlijst (bijlage 9.1).

Tijdscomponent

Verdeling van de verplaatsingen over tijd

Hoe groter de spreiding van alle verplaatsingen over de tijd, des te beter de doorstroming op het netwerk. De kans dat de reistijd dan daalt is groter, wat resulteert in een betere bereikbaarheid. Ook de kosten voor de verplaatsingen dalen door de grotere verdelingen van alle verplaatsingen over het netwerk. Dit resulteert in een betere bereikbaarheid en een hoger gebruikersvoordeel van het netwerk (Axhausen et al., 2010).

De waarde van deze indicator kan gehaald worden uit de antwoorden op vraag 33 van de vragenlijst (bijlage 9.1)

Frequentie van het aantal treinstops

Hoe hoger de frequentie van het aantal treinstops is in een gemeente, des te beter de bereikbaarheid voor inwoners. Dit is niet enkel voordelig voor de inwoners van de eigen gemeente, omdat deze een betere verbinding hebben met andere gemeenten, wat het nut om het openbaar vervoer per trein vergroot, maar dit geldt ook voor de inwoners van andere gemeenten. Hoe vaker een trein halteert in een gemeente, des te beter is de externe bereikbaarheid en toegankelijkheid van de gemeente waar de trein stopt.

De waarde van deze indicator kan gehaald worden uit de antwoorden op vraag 38 van de vragenlijst (bijlage bijlage 9.1). Tevens is deze data ook beschikbaar via "Onderzoek naar de relatie tussen locatiebeleid en duurzame mobiliteit voor woon-werkverplaatsingen (Verhetsel et al., 2007). Indien een gemeente niet beschikt over een station, is deze indicator niet van toepassing.

Individuele component

Dagelijkse verplaatsingskosten per persoon per dag.

Hoe hoger de verplaatsingskosten per persoon per dag oplopen, des te slechter de bereikbaarheid van de gemeente aanzien kan worden. Deze kosten hebben een invloed op de financiële kant van het maken van verplaatsingen, waardoor het opgenomen werd in de dimensie van het gebruikersnut (Geurs en Ritsema van Eck, 2001).

De waarde van deze indicator kan gehaald worden uit de antwoorden op vragen 3 en 2 in relatie met de antwoorden op vragen 9 en 31 van de vragenlijst (bijlage 9.1).

Gemiddelde wachttijd aan een BTM-halte.

Hoe lager de wachttijd aan één of andere halte van het openbaar vervoer is, des te beter de bereikbaarheid van het individu wordt, omdat deze de reiskost naar beneden helpt. Dit levert de gebruiker van het openbaar vervoer een mogelijk voordeel op. Deze data werden bekomen uit "Onderzoek naar de relatie tussen locatiebeleid en duurzame mobiliteit voor woon-werkverplaatsingen (Verhetsel et al., 2007, figuur 3.6 op pagina 57). Hierbij dient echter de opmerking gemaakt dat de gemiddelde score berekend wordt voor de hele gemeente, want vaak is het zo dat het centrum een lagere wachttijd heeft dan de rest van de gemeente of stad.

Verdeling van verplaatsingen naar motief

Indien een procentueel groot aantal van de verplaatsingen zich in de categorie woon-werkverkeer bevindt, kan men stellen dat deze verplaatsingen grotendeels tijdens de spitsmomenten plaatsvinden. Dit heeft op zich een sterke invloed op de totale belasting van het netwerk, wat op zich een negatieve invloed heeft op de bereikbaarheid van een gemeente. Gesteld dat ook woon-schoolverkeer gedurende de spitsmomenten plaatsvindt, levert dit opnieuw een hogere druk uit op de totale belasting van het netwerk (Geurs en Ritsema van Eck, 2001).

De waarde van deze indicator kan gehaald worden uit de antwoorden op de vragen 32 en 33 van de vragenlijst (bijlage 9.1). Indien de gemeente over deze cijfers beschikt, kan met zekerheid gezegd worden dat ze hiervoor zeker ook een verdeling zullen hebben naar motief. Dit zal dan ook gevraagd worden.

4 **ORGANISATIE EN BELEID**

Nadat het vorige hoofdstuk zich heeft toegelegd op de bespreking van alle indicatoren die de stand van zaken van gemeentelijke bereikbaarheid bepalen, komen in dit hoofdstuk de twee andere onderzoeksthema's aan bod. Dit zijn de organisatie van de mobiliteitsdienst van de gemeente of stad en het algemeen bereikbaarheidsbeleid van die gemeente of stad. Dit hoofdstuk bespreekt uitgebreid de werkwijze van de gesprekken met de betrokken ambtenaren om de organisatie van het beleid en het gemeentelijk bereikbaarheidsbeleid te kunnen evalueren. Er wordt een onderscheid gemaakt tussen de organisatie van de gemeentelijke mobiliteitsdienst enerzijds en tussen het algemene bereikbaarheidsbeleid van de gemeente anderzijds.

4.1 **Werkwijze**

Alle gemeenten en steden die worden opgenomen in het onderzoek, worden op twee verschillende gebieden geëvalueerd. In het eerste gebied wordt de organisatie van de gemeentelijke bereikbaarheid en de desbetreffende gemeentedienst getest. Het tweede gebied behandelt de algemene visie op gemeentelijke bereikbaarheid. Aan de hand van de verschillende gegevens en antwoorden, krijgt een gemeente of stad een bepaalde score. Deze wordt onderverdeeld in vier verschillende ontwikkelingsniveaus die dat gebied beoordelen. Deze ontwikkelingsniveaus worden per deelhoofdstuk verduidelijkt.

4.1.1 **Organisatie**

De organisatie wordt gescreend op een 10-tal indicatoren die het mogelijk maken de organisatie en de werking van de mobiliteitsdienst te beoordelen. De gemeente krijgt een score toegewezen tussen 1 en 4, naargelang de antwoorden op de vragen tijdens de gesprekken met de betrokken ambtenaren. De leidraad voor de gesprekken met de ambtenaren is te vinden in bijlage 9.2. Dit gaf de ambtenaren een idee waarover het gesprek zou gaan en waarop de organisatie van de mobiliteitsdienst zoal beoordeeld zou worden. Om objectieve en zo volledig mogelijke resultaten te verkrijgen werden deze niet opgenomen in de aparte vragenlijst, maar werden deze indicatoren mondeling bevraagd. De verdere detaillering van de ontwikkelingsniveaus waar gemeenten en steden onder

geplaatst worden, wordt verderop in dit hoofdstuk besproken, een kort overzicht is te vinden in bijlage 9.3. Op basis van de relevantie voor dit onderzoek worden de volgende onderdelen van de beleidscyclus onderzocht: behoeftenanalyse, beleid op papier & strategievorming, inzet mensen en middelen en zelfevaluatie & opvolging projecten (Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap, 2003 ; Tormans et al., 2009; Tormans, 2011).

De indicatoren die toelaten deze vier verschillende onderdelen te toetsen naar integrale kwaliteitszorg en het ontwikkelingsniveau ervan, staan vermeld in onderstaande tabel. Deze worden verderop toegelicht.

Behoeftenanalyse	Beleid op papier & Strategievorming	Inzet Mensen en Middelen	Zelfevaluatie & Opvolging projecten
Verzameling data	Status mobiliteitsplan	Status dienst: aparte dienst, of deel uitmakend van een andere dienst	Gebruik resultaten uit studies
Regelmaat onderzoek	Regelmaat samenwerking/contact met andere gemeentediensten	Aantal medewerkers betrokken dienst	Beïnvloeding van de gemeente op vlak van duurzame mobiliteit
Wat wordt er met verkregen data gedaan?	Concretisering van bereikbaarheid in het mobiliteitsplan	Scholingsgraad medewerkers	
	Doelstellingen rond bereikbaarheid	Werkingsbudget betrokken dienst	

Tabel 6: Indicatoren beoordeling Organisatie

4.1.1.1 Indicatoren

Eerst en vooral wordt de **behoefteanalyse** van een gemeente getoetst op hoe data verzameld worden. Het is belangrijk om te weten of een gemeente zelf onderzoek uitvoert of alle onderzoeken uitbesteed worden. Uiteraard zijn ook het schaalniveau en de aard van het onderzoek belangrijk. Indien er preventieve studies uitgevoerd worden, scoort de gemeente beter op vlak van behoefteanalyse dan wanneer een gemeente louter reagerend - op klachten - onderzoeken uitvoert. Als er vaak grote studies gebeuren, zou dit beter moeten zijn voor de gemeentelijke bereikbaarheid. Ook is het belangrijk om te weten wat er met de verkregen data gedaan wordt. Worden de data enkel gearchiveerd of worden ze uitgebreid onderzocht en verder gebruikt in de werking van de mobiliteitsdienst?

Op vlak van het **beleid op papier** en de **strategievorming** is de status van het huidige mobiliteitsplan van een gemeente een belangrijke indicator. Indien een gemeente een 'oud' mobiliteitsplan zou gebruiken, betekent dit dat ze een eerder passieve houding aanneemt tot bereikbaarheidsbeleid. Toch is het bij wet verplicht voor elke Vlaamse gemeente om te beschikken over een gemeentelijk mobiliteitsplan en dit om de vijf jaar te herzien (Vlaamse Regering:decreet betreffende het mobiliteitsbeleid, 20/04/2009).

Het beleid op papier en de strategievorming van een gemeente scoort beter als er een regelmaat is met andere gemeentediensten die betrokken zijn in het planproces. Denk hierbij bijvoorbeeld aan de dienst Ruimtelijke Ordening. Als de mobiliteitsdienst op vaste regelmaat contactmomenten inlast met andere diensten, scoort deze beter in de organisatie. Hierbij moet echter rekening gehouden worden met de "projectmatige regelmaat", waarbij stadsdiensten sowieso in contact staan met elkaar. Wat de score ook positief beïnvloedt op vlak van beleid op papier en strategievorming, is de mate waarin bereikbaarheid geconcretiseerd wordt in het mobiliteitsplan. Indien er een grote aandacht gaat naar bereikbaarheid, betekent dit een pluspunt voor het beleid op papier en de strategievorming. Het is echter belangrijk om rekening te houden met de mate waarin bereikbaarheid geconcretiseerd wordt. Indien bereikbaarheid onder verschillende beleidsvisies (bijvoorbeeld ten opzichte van openbaar vervoer of parkeerbeleid) kort aan bod komt, is er sprake van aandacht voor bereikbaarheid. Als bereikbaarheid echter een apart hoofdstuk vormt in het mobiliteitsplan, is dit nog beter voor de score op het beleid.

Zo kan naadloos overgegaan worden naar de vierde indicator die een rol speelt in het beleid op papier en de strategievorming, namelijk de doelstellingen rond bereikbaarheid. Bij deze indicator is het belangrijk om het haalbaarheidsniveau van de vooropgestelde doelstellingen in acht te nemen. Een gemeentelijk mobiliteitsplan kan enkele algemene zaken vaag omschrijven (bijvoorbeeld: "het garanderen van bereikbaarheid voor minder mobiele mensen") of bepaalde maatregelen zeer duidelijk uitwerken (bijvoorbeeld: "de wachttijd voor overstekende voetgangers mag aan verkeersregelininstallaties niet groter zijn dan 40 seconden"). Indien doelstellingen haalbaar omschreven zijn, scoort een gemeente beter op vlak van organisatie. Actielijsten en toekomstige maatregelen zorgen voor een betere score dan algemene verwijzingen en toekomstplannen.

De kwaliteit van de organisatie is ook te verklaren aan de hand van de mate waarin **mensen en middelen** worden ingezet. Hierbij is een eerste indicator of de gemeente al dan niet beschikt over een aparte mobiliteitsdienst. Dit kan een indicatie geven van de mate waarin tijd, werk en geld wordt gestoken in mobiliteit. Een bijkomende factor is hoeveel medewerkers de dienst telt. Indien de gemeente niet beschikt over een aparte mobiliteitsdienst, is het belangrijk om te weten of de medewerkers voltijds met verkeer en vervoer bezig zijn, of dat ze zich ook richten op andere domeinen zoals bijvoorbeeld ruimtelijke ordening. Naast de beide vorige indicatoren is ook het scholingsniveau van de betrokken ambtenaren belangrijk. Deze indicator is zelfs belangrijker dan het aantal medewerkers. De nadruk bij het scholingsniveau ligt op de scholing omtrent verkeer en vervoer. Iemand die specifieke opleidingen gevolgd heeft zou in feite meer op de hoogte moeten zijn van het reilen en zeilen van verkeer, dan iemand die alles leerde door ervaring. Om dit te beoordelen moet er gewikt en gewogen worden tussen het aantal medewerkers en het scholingsniveau van de medewerkers.

Naast de betrokken ambtenaren is het ook nuttig om te weten of de dienst al dan niet beschikt over een apart werkingsbudget. Voor dit onderzoek is het budget belangrijk dat uitgaat naar verbetering van de bereikbaarheid van een gemeente.

Het vierde domein dat onderzocht wordt om de organisatievorm van een gemeente te kunnen beschrijven, is het domein van **zelfevaluatie en opvolging van projecten**. Een eerste vraag die hiervoor werd gesteld, was de vraag wat er gebeurt met de resultaten van uitgevoerde studies. Indien deze resultaten enkel en alleen gecommuniceerd worden, is de score voor de organisatie minder. Indien de resultaten van studies zorgen voor een mogelijke wijziging in het mobiliteits- en bereikbaarheidsdenken van een gemeente, scoort dit dan weer beter. Ook is het belangrijk om te weten hoe de gemeente zorgt voor een duurzame mobiliteit. Indien er projecten en plannen ontwikkeld worden die zich volop richten op duurzame mobiliteit, scoort een gemeente beter op vlak van de organisatie van verkeer en mobiliteit, dan wanneer er passief gewerkt wordt.

4.1.1.2 Ontwikkelingsniveaus

Na antwoord te gekregen hebben op alle bovenstaande vragen, kon elke gemeente aan een bepaald ontwikkelingsniveau toegewezen worden. De vier soorten van ontwikkelingsniveaus zijn de ad-hoc aanpak, de geïsoleerde aanpak, de systeemgerichte aanpak, en de integrale aanpak. Deze worden in de komende alinea's verder toegelicht.

De **ad-hoc aanpak** wordt in deze beoordeling voornamelijk gedefinieerd door het ontbreken van een vaste structuur omtrent het verkeer- en vervoersbeleid. De ambtenaren die zich bezighouden met dit vakgebied zijn eerder deeltijds bezig met verkeer en vervoer, dan voltijds. Ook is het vaak zo dat er geen echte mobiliteitsdienst aanwezig is. Tevens worden er weinig onderzoeken gevoerd, laat staan uitbesteed. Een ander krachtig bepalend middel om de organisatie in deze categorie onder te verdelen is dat het goed uitvoeren van een taak centraal staat, terwijl dit soms strijdig is met hogere vastgelegde doelstellingen. Dit vormt ook de denkwijze bij het uitvoeren van de activiteit waar de verantwoordelijkheid meestal bij de individuele medewerker ligt. Het scholingsniveau van deze medewerker is meestal laag.

De **geïsoleerde aanpak** omtrent de organisatie van verkeer en vervoer legt de nadruk op een continue werking, waarbij er regelmatig overleg plaatsvindt tussen medewerkers. Er is een lichte vorm van samenwerking. Ook de verantwoordelijkheid wordt over meerdere personen verdeeld. Toch zijn er nog regelmatig onvolmaaktheden vast te stellen bij projecten, ondanks de verzameling van kennis en ervaring.

De organisatie van verkeer en vervoer kan als **systeemgerichte aanpak** aanzien worden als de gemeente het profiel heeft van een lerende gemeente te zijn. De organisatie staat nog niet volledig op punt, maar het neigt naar een goede organisatie. Tevens wordt er structureel informatie, kennis en ervaring uitgewisseld. Hierbij is ook het scholingsniveau van de medewerkers belangrijk. Meestal zijn de medewerkers niet enkel goed in hun vak door ervaring alleen. Ook wordt er geregeld onderzoek verricht om zo over up-to-date informatie te beschikken.

Een gemeente wordt onder de **integrale aanpak** geplaatst als er sprake is van een zeer goede organisatie. Hierbij wordt structureel data verzameld en geanalyseerd. Ook wordt deze data gebruikt bij zelfevaluatie en de opvolging van projecten. Daarnaast vormt het aantal medewerkers een belangrijk punt. Dit gaat over een hoger aantal, waarbij er veel uitwisseling is van kennis en ervaring tussen de medewerkers onderling. Uiteraard vergt dit extra budgettaire inspanningen om dergelijke diensten te organiseren.

4.1.2 Bereikbaarheidsvisie

Net zoals de organisatie van de mobiliteitsdienst, wordt de bereikbaarheidsvisie van een gemeente bestudeerd. Ook hier werd gebruik gemaakt van open vragen voor de ondervraagde ambtenaren tijdens het gesprek. Dit maakte het opnieuw mogelijk om de algemene bereikbaarheidsvisie van een gemeente te beoordelen naar ontwikkelingsniveaus. De verdere detaillering van de ontwikkelingsniveaus waar gemeenten en steden onder geplaatst worden, wordt verderop in dit hoofdstuk besproken, een kort overzicht is te vinden in bijlage 9.3.

Om de algemene bereikbaarheidsvisie van een gemeente te kunnen beoordelen zijn verschillende zaken belangrijk. Eerst en vooral is het belangrijk om te weten hoe de gemeente denkt en handelt ter verbetering en beïnvloeding van de bereikbaarheid. Wordt dit enkel en alleen geconcretiseerd in het mobiliteitsplan, of wordt er veel aandacht aan besteed tijdens de dagelijkse werking? Ook is het nuttig om te weten welk beleid een gemeente voert. Is dit beleid eerder reagerend, na het ontvangen van klachten, of tracht men sturend problemen op te lossen.

Wat ook als belangrijk kan aanzien worden in de algemene bereikbaarheidsvisie is de mate waarin de stad vragende of sturende partij is in bijvoorbeeld doorstromingsmaatregelen voor het openbaar vervoer, de wijziging van de parkeerplannen en -tarieven binnen de gemeente,

In dit onderdeel zijn niet enkel de effectieve antwoorden van belang, ook de achterliggende betekenis van de antwoorden is bepalend. Zo is het nog altijd De Lijn die beslist of het traject van een bepaalde buslijn verandert, toch kan een gemeente een bepaalde druk trachten uit te oefenen om deze te wijzigen. Hiervoor werd dan ook gevraagd in welke mate de gemeenten inspraak hebben en druk

uitoefenen ten opzichte van De Lijn. En wat meestal het resultaat is van deze contactmomenten, vragen en opmerkingen.

4.1.2.1 Ontwikkelingsniveaus

Na antwoord te gekregen hebben op alle bovenstaande vragen, kon elke gemeente aan een bepaald ontwikkelingsniveau toegewezen worden. Deze kwaliteitsniveaus worden onder vier categorieën verdeeld. Dit zijn de ad-hoc aanpak, de geïsoleerde aanpak, de systeemgerichte aanpak, en de integrale aanpak. Deze worden in de komende alinea's verder besproken.

Het algemene bereikbaarheidsbeleid en de visie ervan wordt voor een gemeente bij de **ad-hoc aanpak** geplaatst indien er enkel op korte termijn gedacht wordt en bereikbaarheid weinig aan bod komt. Er zijn weinig tot geen vooropgestelde normen en doelstellingen vastgelegd door de bestuursorganen. Ook is het ontbreken van specifieke budgetten een indicator waardoor een gemeente in deze categorie kan geplaatst worden. De aanpak van problemen is enkel reactief. Er is geen enkele vorm van planning beschikbaar. Indien er zich geen problemen voordoen of klachten binnenkomen, wordt er niets gewijzigd.

Een gemeente wordt geplaatst in de categorie van de **geïsoleerde aanpak** indien er sprake is van een lichte toekomstvisie. Hierbij wordt de langere termijn bij enkele projecten opgenomen, hoewel de meeste projecten niet beschikken over een lange termijnvisie. Af en toe worden er preventieve onderzoeken en/of maatregelen genomen. Deze projecten dienen dan echter wel in een algemene visie te kaderen. Er is dus een vorm van vastgelegd beleid, maar dit komt enkel ter sprake bij probleemsituaties.

De **systeemgerichte aanpak** betekent voor een gemeente dat zij bereikbaarheid aanziet als een basisbehoefte die in elk project aandacht nodig heeft. Er wordt altijd rekening gehouden met de veranderingen in bereikbaarheid. Tevens worden er budgetten vrijgemaakt om algemeen beleid mogelijk te maken. De medewerkers dienen zich te houden aan strikte afspraken omtrent de gevolgde visie. Er is ook sprake van een gestructureerde vernieuwing en verbetering. Dit voor zowel dataverzameling als bij de uitvoering van projecten.

Het bereikbaarheidsbeleid en de visie hierop wordt bij een gemeente als **integraal** omschreven indien er voor alle projecten eenzelfde visie gehanteerd wordt, waarbij reeds vooraf maatregelen worden genomen, ook al doen er zich nog geen problemen voor. Er is dus een innovatief beleid, waarbij de gemeente tevens als voorbeeld dient voor andere gemeenten. Een andere mogelijke indicator is de onafhankelijke werking ten opzichte van het gemeentebestuur. De gevolgde visie wordt amper veranderd indien er een nieuw gemeentebestuur wordt gevormd. Ook wordt de werking van de dienst geregeld onderzocht en waar mogelijk verbeterd.

5 **GEMEENTELIJKE BEREIKBAARHEID: CASES**

Dit hoofdstuk bespreekt uitgebreid de resultaten van de onderzoeken naar de kwaliteit van de gemeentelijke bereikbaarheid van de onderzochte gemeenten en steden. Eerst en vooral wordt kort besproken hoe in dit hoofdstuk tewerk wordt gegaan, daarna worden de resultaten per gemeente apart weergegeven.

5.1 **Werkwijze**

Alle gemeenten en steden die worden opgenomen in dit onderzoek, worden in dit hoofdstuk geëvalueerd op de kwaliteit en de ontwikkelingsniveaus van de gemeentelijke bereikbaarheid. De stand van zaken wordt geanalyseerd aan de hand van alle indicatoren uit hoofdstuk 3.2.1 en Tabel 5. Aan de hand van de verschillende beschikbare gegevens en antwoorden uit de vragenlijst (bijlage 9.1), krijgt een gemeente of stad een bepaalde score toegewezen. Deze score geeft uiteindelijk weer in welke mate de bereikbaarheid van een gemeente of stad als goed of slechts aanzien kan worden, in de huidige situatie. De keuze van dergelijke kwaliteitsniveaus wordt gestaafd door de toelichting en beschrijving van de tabel.

Er zijn vier verschillende niveaus die de kwaliteit van gemeentelijke bereikbaarheid beoordelen zoals ze de dag van vandaag is. Deze gaan van zwak, naar matig, naar goed tot zeer goed. Hierbij dient vermeld te worden dat ook de beschikbaarheid van de data een belangrijke rol speelt in de beoordeling van de huidige bereikbaarheidssituatie. Indien een gemeente, die op zich gekend staat als 'goed bereikbaar' over geen enkele data zou beschikken, wordt deze uiteraard als zwak omschreven. Toch zijn de beschikbare data het meest van invloed op de behaalde score. Een goede situatie van bijvoorbeeld het openbaar vervoer helpt sterk in de behaalde score omtrent de huidige bereikbaarheid voor een bepaalde gemeente of stad.

Zoals eerder reeds vermeld, worden naast de resultaten van de huidige bereikbaarheidssituatie ook de ontwikkelingsniveaus van de organisatie van de mobiliteitsdienst en het niveau van het algemene bereikbaarheidsbeleid verder toegelicht.

Per gemeente wordt er dus een overzichtstabel gegeven waarin de verkregen of gevonden resultaten ingevuld worden per indicator. Daarna wordt deze tabel uitgebreid besproken en krijgt de gemeente of stad een niveau toegewezen van de kwaliteit van de gemeentelijke bereikbaarheid. Daarna wordt er een korte samenvatting gegeven over de organisatie van de mobiliteitsdienst en over het algemene bereikbaarheidsbeleid. Voor elk onderdeel krijgt een gemeente uiteindelijk een bepaald ontwikkelingsniveau toegewezen. Vaak is het zo dat sommige onderdelen van een gemeente tot een ander niveau behoren dan het verkregen ontwikkelingsniveau. Dit komt omdat een gemeente op sommige vlakken beter of slechter kan presteren, waardoor het de neiging heeft om bijvoorbeeld dichter bij niveau 2 aan te liggen dan aan niveau 3. Voor de gemeente telt dus de gemiddelde score van de ontwikkelingsniveaus. De keuzes van de ontwikkelingsniveaus worden uiteraard verder toegelicht per gemeente.

5.2 Resultaten

Op de volgende pagina's staat per gemeente de ingevulde tabel met bereikbaarheidsindicatoren en hierna een samenvatting en korte toelichting voor die gemeente. Tot slot wordt een samenvattende tabel weergegeven om een overzicht te verkrijgen van alle scores van alle gemeenten en steden (zie Tabel 18 op pagina 93).

5.2.1 Avelgem

Dimensies		Componenten			
		Transport component	Ruimtelijke component	Tijdscomponent	Individuele component
Infrastructuur		<ul style="list-style-type: none"> - Maximaal toegestane & gemiddelde gereden snelheden: geen data - Aantal kilometer congestie : "0" - Capaciteiten: geen data 	<ul style="list-style-type: none"> - Oppervlakte ingenomen door infrastructuur: 6,05 km weg/km² 	<ul style="list-style-type: none"> - Intensiteiten: geen data 	<ul style="list-style-type: none"> - aantal parkeervoorzieningen: Auto: geen data Fiets: geen data
Activiteiten	Locatie	<ul style="list-style-type: none"> - Gemiddelde reistijd per persoon per dag: geen data - afstand en reistijd tot dichtstbijzijnde station: 16,1-20 km, zonder congestie 16-20 min, met congestie 21-25 min 	<ul style="list-style-type: none"> - Werkgelegenheidsaanbod: 2565 (2001) - aantal 'inkomende' pendelaars: geen data - voorzieningsdichtheid basisfaciliteiten: geen ziekenhuis, 15-tal dokters, 2396 leerlingen op 9603 inwoners - 2,23% Oppervlakte bestemd voor gemeenschapsvoorzieningen en openbaar nut - afstand tot BTM-halte: 95-100% 	<ul style="list-style-type: none"> - openingsuren winkels: normaal - Welke zijn de spitsmomenten?: geen tot normaal - Frequentienorm OV: 50-75%. Amplitude: 's morgens gemiddeld, 's avonds minder goed 	<ul style="list-style-type: none"> - Activiteitenruimte individu: sterke concentratie van handelszaken in het centrum, over de hele gemeente alle andere functies gelijkmatig verdeeld
	Personen	<ul style="list-style-type: none"> - GAAKPPPD: geen data 	<ul style="list-style-type: none"> - Aantal 'interne' werknemers: 992 (2008) 	<ul style="list-style-type: none"> - I/C-verhouding: geen data 	<ul style="list-style-type: none"> - Voertuigbezit: 473 personenwagens per 1000 inwoners - Modal split : Auto (B): 90% Auto (P): 2% OV: 1% Fiets: 5,2% Brom-/motorfiets: 1,8% Te voet: 0% - Gemiddeld Inkomen per inwoner: €14.809 voor 2008
Gebruikersnut		<ul style="list-style-type: none"> - Aantal verliesuren: geen data - Reistijd tot dichtstbijzijnde stad: Spits 21-30 min / Buiten spits 11-20 min 	<ul style="list-style-type: none"> - Gemiddelde kost per verplaatsing: geen data 	<ul style="list-style-type: none"> - Verdeling van de verplaatsingen over tijd: geen data - Frequentie van het aantal treinstops: n.v.t. 	<ul style="list-style-type: none"> - Dagelijkse verplaatsingskosten: geen data - Gemiddelde wachttijd aan een BTM-halte: centrum < 15minuten, elders > 60 minuten of geen halte -Verdeling van verplaatsingen in motief: geen data

Tabel 7: Tabel bereikbaarheid Avelgem

5.2.1.1 Bereikbaarheid

Als kleine gemeente beschikt Avelgem over zeer weinig bevroegde data. Toch is het opmerkelijk dat de score "0" werd opgegeven bij de bevraging naar het aantal congestie op het netwerk. De ambtenaar was er 100% van overtuigd dat er geen enkele vorm van file was. Ook in verband met parkeergelegenheden kon hij geen cijfers geven. Over de oppervlakte ingenomen door verkeersinfrastructuur kan vermeld worden dat er in het totaal 131,2 kilometer verharde wegen zijn, verdeeld over 21,7 vierkante kilometer. Dit geeft een verhouding van 6,05 km verharde weg per km².

Voor de gemiddelde reistijd per persoon per dag moest de ambtenaar het antwoord schuldig blijven. Bij de afstand en de reistijd tot het dichtstbijzijnde station valt het op dat Avelgem niet over een eigen station beschikt. De waarden liggen relatief hoog. De congestie heeft een kleine invloed op de benodigde reistijd tot het dichtstbijzijnde station. De voorzieningsdichtheid van Avelgem levert ook bruikbare data op. De ambtenaar kon zelfs, als één van de enige, zonder problemen het percentage oppervlakte geven wat gebruikt wordt voor gemeenschapsvoorzieningen en openbaar nut. Op vlak van realisatie van de halteafstand scoort Avelgem ook goed.

In verband met de openingsuren van de winkels worden er in Avelgem geen speciale regelingen getroffen. Ook de spitsmomenten verlopen normaal. Er is zelfs weinig sprake van extra verkeersdruk op de eigenlijke spitsmomenten. Op vlak van openbaar vervoer scoort de frequentienorm slecht (50-75%), naar aanbod scoort de gemeente matig, omdat de bediening 's avonds naar wensen overlaat.

Naast de concentratie van de handelszaken in het centrum, is de verdeling van andere functies gelijkmatig verdeeld over de volledige gemeente.

Naar individuele bereikbaarheid ontbreken voor Avelgem de data van het GAAKPPPD en de I/C-verhoudingen. Hierdoor kunnen er geen conclusies getrokken worden naar de bereikbaarheidssituatie van de inwoners. Het voertuigbezit is 473 personenwagens per 1000 inwoners en ook de modal split is gekend. Voor het inkomen van 2008 is er een waarde beschikbaar die vergeleken kan worden met de data van de andere gemeenten. Er is echter geen verdeling naar scholingsgraad en

inkomensgraad, waardoor de mate waarin de bereikbaarheid beïnvloed wordt, niet te meten valt.

Het gebruikersnut, in relatie tot bereikbaarheid, levert ook weinig data voor Avelgem. Enkel via de eigen opgezochte literatuur is het mogelijk om de reistijd tot de dichtstbijzijnde stad te weten. Dit geldt ook voor de gemiddelde wachttijd aan een halte van het openbaar vervoer, waarbij het in Avelgem enkel gaat over haltes van bussen van De Lijn en de TEC. Het aantal treinstops is niet van toepassing, daar Avelgem niet beschikt over een eigen station.

De huidige bereikbaarheidsituatie van Avelgem kan onder het ontwikkelingsniveau **zwak** geplaatst worden. De bereikbaarheid van de inwoners is door het grote gebrek aan relevante informatie om de indicatoren te meten, zwak te noemen. Door de grote afstanden tot bijvoorbeeld een station en de dichtstbijzijnde stad is een categorisering onder 'matig' niet mogelijk, alhoewel de afstand tot een bushalte voor 95 tot 100% gerealiseerd werd.

5.2.1.2 Organisatie en Beleid

Op vlak van behoeftenanalyse kan gezegd worden dat Avelgem zo goed als geen onderzoek verricht. Er wordt enkel en alleen gemeten op snelheden. Deze metingen gebeuren in het kader van een binnengekomen klacht van een inwoner. De berekende V85-snelheid levert de ambtenaar de mogelijkheid de klacht al dan niet te weerleggen. Ook voor het beleid op papier scoort de gemeente Avelgem niet goed. Het mobiliteitsplan werd uitgewerkt en conform verklaard op 15 februari 2004. Na de verplichte sneltoets werd geopteerd voor spoor 3 (bevestigen), omdat het huidig mobiliteitsplan niet veel problemen oplevert met de huidige situatie. Het beleidsplan wordt toch met acties en maatregelen aangevuld en op sommige onderdelen gewijzigd.

Ook over de werking en tijdsbesteding van de betrokken ambtenaar moet men voorzichtig zijn. De verantwoordelijke voor mobiliteit en verkeer is de stedenbouwkundig ambtenaar, die zijn tijd eerder besteedt aan ruimtelijke ordening dan aan verkeer en mobiliteit, laat staan dat bereikbaarheid een belangrijk punt voor hem is. Voor Avelgem betekent bereikbaarheid een goede

situatie voor automobilisten en een minimumaanbod aan openbaar vervoer voor scholieren. Wat in de praktijk ook geen problemen oplevert.

Het algemene beleid van Avelgem kan dus aanzien worden als een zeer passief beleid. Er zijn weinig tot geen parkeerproblemen, waardoor de inwoners hierover weinig klagen. Als ze al klagen is dit eerder op detailniveau (bijvoorbeeld hinderlijke plaatsing van bloembakken), dan een gegronde klacht. Ook voor de vrijgemaakte budgetten scoort Avelgem niet goed. Er worden alleen bij projecten budgetten vrijgemaakt, waarbij de aandacht meer gaat naar verkeersveiligheid, waardoor bereikbaarheid vaker op de achtergrond wordt geplaatst. De verkeersveiligheid en leefbaarheid zijn de belangrijkste parameters voor het verkeersbeleid.

Op vlak van organisatie kan de gemeente Avelgem geclassificeerd worden onder het niveau 1, de **ad-hoc aanpak**, dit omdat de enige betrokken ambtenaar slechts deeltijds bezig is met bereikbaarheid. Ook door een passieve houding is het niet mogelijk om Avelgem een categorie hoger in te schatten. Bij de weinige projecten is er tevens weinig inspraak, waardoor de classificering onder de eerste categorie zeker en vast gestaafd kan worden.

Voor het algemene bereikbaarheidsbeleid kan de gemeente Avelgem ook onder het niveau 1, de **ad-hoc aanpak**, geclassificeerd worden. Bereikbaarheid maakt zelden tot nooit deel uit van projecten en of beleidsvisies. Er wordt simpelweg een zeer passief beleid gevoerd. Enige vorm van reactie op klachten gebeurt enkel en alleen op het schaalniveau van de straat en de directe omgeving zelf. Er is geen algemene visie, wat deels verklaard kan worden doordat er ook geen problemen worden waargenomen.

5.2.2 Brugge

Dimensies		Componenten			
		Transport component	Ruimtelijke component	Tijdscomponent	Individuele component
Infrastructuur		<ul style="list-style-type: none"> - Maximaal toegestane & gemiddelde gereden snelheden: geen data - Aantal kilometer congestie: geen data - Capaciteiten: geen data 	<ul style="list-style-type: none"> - Oppervlakte ingenomen door infrastructuur: 4,82 km weg/km² 	<ul style="list-style-type: none"> - Intensiteiten: : geen data 	<ul style="list-style-type: none"> - aantal parkeervoorzieningen: Auto: ong. 8500 (binnenstad) Fiets: geen data
Activiteiten	Locatie	<ul style="list-style-type: none"> - Gemiddelde reistijd per persoon per dag: geen data - afstand en reistijd tot dichtstbijzijnde station: 0-4 km, zonder congestie 0-5 min, met congestie 6-10 min 	<ul style="list-style-type: none"> - - Werkgelegenheidsaanbod: 70467 werknemers - aantal 'inkomende' pendelaars: geen data - voorzieningsdichtheid basisfaciliteiten: 1324 erkende bedden, 41 huisartsen, 34357 leerlingen op 116741 inwoners. Hoger onderwijs: ongeveer 5000 studenten - afstand tot BTM-halte: 95-100% 	<ul style="list-style-type: none"> - openingsuren winkels: koopzondagen - Welke zijn de spitsmomenten? Normaal - Frequentienorm OV: 50-75%. Amplitude: 's morgens vroeg, 's avonds avondlijnen 	<ul style="list-style-type: none"> - Activiteitenruimte individu: wonen sterk geconcentreerd in centrum en Zuidkant. Handelszaken iets meer verspreid, maar in kleine mate.
	Personen	<ul style="list-style-type: none"> - GAAKPPPD: geen data 	<ul style="list-style-type: none"> - Aantal 'interne' werknemers: geen data 	<ul style="list-style-type: none"> - I/C-verhouding: geen data 	<ul style="list-style-type: none"> - Voertuigbezit: 447 personenwagens per 1000 inwoners - Modal split: geen data - Gemiddeld Inkomen per inwoner: €16.557 voor 2008
Gebruikersnut		<ul style="list-style-type: none"> - Aantal verliesuren: geen data - Reistijd tot dichtstbijzijnde stad: Spits 0-10 / Buiten spits 0-10 min 	<ul style="list-style-type: none"> - Gemiddelde kost per verplaatsing: : geen data 	<ul style="list-style-type: none"> - Verdeling van de verplaatsingen over tijd: geen data - Frequentie van het aantal treinstops: +300 	<ul style="list-style-type: none"> - Dagelijkse verplaatsingskosten: geen data - Gemiddelde wachttijd aan een BTM-halte: centrum <15 minuten, elders tussen 30 en 60 minuten -Verdeling van verplaatsingen in motief: geen data

Tabel 8: Tabel bereikbaarheid Brugge

5.2.2.1 Bereikbaarheid

De beperkte beschikbaarheid van data omtrent de aanwezige infrastructuur in Brugge was niet verwacht. Zelfs de schatting van het aantal autoparkeerplaatsen in de binnenstad is daar een voorbeeld van. Er zijn bijvoorbeeld veel fietsenstallingen, maar daar is geen cijfer van beschikbaar, zelfs geen degelijke schatting. In verband met het aantal congestie op het netwerk kan gezegd worden dat er sprake is van spitsdrukke, maar dit alleen op de ontsluitende wegen van het stadsnet. In het stadscentrum is er wel sprake van drukke, maar dit is relatief laag ten opzichte van de drukke waargenomen op de grotere wegen rond de stad. In verband met de oppervlakte ingenomen door verkeersinfrastructuur kan vermeld worden dat er in het totaal 667,6 kilometer verharde wegen zijn, verdeeld over 138,4 vierkante kilometer. Dit geeft een verhouding van 4,82 km verharde weg per km².

Aangezien Brugge beschikt over enkele stations, is de gemiddelde afstand en reistijd tot een station laag. Hierbij heeft congestie een grote invloed, waardoor de bereikbaarheid daalt tijdens filemomenten. In verband met de gemiddelde reistijd per persoon per dag waren er geen gegevens beschikbaar. Ook voor de totale werkgelegenheid en het aantal inkomende pendelaars ontbraken de cijfers. Er is wel data beschikbaar over het aantal actieve werknemers, wonende in Brugge. In verband met de voorzieningsdichtheid moet gezegd worden dat Brugge beschikt over relatief veel ziekenhuisbedden en een groot aantal studenten². Ook voor de minimale halteafstand tot een openbaar vervoerhalte scoort de stad goed.

Op vlak van de beïnvloeding van de openingsuren van handelszaken worden er enkel koopzondagen georganiseerd in bijvoorbeeld de kerstperiode. De spitsmomenten verlopen normaal. Voor de tijdscomponent is enkel de frequentienorm van het openbaar vervoer een mindere goede factor. Dit kan deels verklaard worden door de woonconcentratie rond het centrum, en de enkele kleine kernen in het noorden van de stad. Deze kleine woongebieden worden ook mee opgenomen in het onderzoek, waardoor de algemene waarde zakt. Het betekent wel niet dat als de frequentie van het openbaar vervoer slecht is dat de amplitude van het openbaar busvervoer ook slecht moet scoren. De situatie qua amplitude scoort in Brugge beter dan gemiddeld, ook bij de noordelijk gelegen woonkernen.

² www.brugge-woonstad.be/1/upload/brugge_studentenstad.pdf

Zoals reeds vermeld wordt er geconcentreerd gewoond rond de historische stadskern, de situatie voor industrie is ook zo. Dit is dan geconcentreerd richting de haven van Zeebrugge. De handelszaken zijn iets meer verspreid dan de woonvoorzieningen, maar toch ligt de focus op het centrumgebied.

De data om de individuele bereikbaarheid te meten zijn zo goed als niet beschikbaar. Enkel het voertuigbezit is gekend (447 personenwagens per 1000 inwoners) en het gemiddeld inkomen bedraagt €16.557.

Daar Brugge zelf een stad is, is de reistijd tot de dichtstbijzijnde stad onafhankelijk van congestie. Wat wel sterk wordt beïnvloed door de ruimtelijke organisatie van Brugge is de gemiddelde wachttijd aan een halte van het openbaar vervoer. In het centrum verloopt alles goed, naarmate men meer noordwaarts openbaar vervoer wil gebruiken, wordt de wachttijd te groter. Deze bereikbaarheid van het centrum wordt trouwens nog versterkt door het hoge aantal treinstops per dag in de stations van Brugge. In verband met de gemiddelde kost per verplaatsing en de verdeling van de verplaatsingen over de tijd zijn ook geen data beschikbaar.

De huidige bereikbaarheidssituatie van Brugge kan onder het ontwikkelingsniveau **goed** geplaatst worden. Bereikbaarheid wordt systematisch aangepakt waarbij een vaste visie gevolgd wordt. Hierbij ligt de nadruk echter op het stadscentrum, waardoor sommige stadsdelen achterwege worden gelaten. Op vlak van openbaar vervoer is de situatie matig te noemen doordat de frequentienorm niet volledig gehaald wordt, terwijl de halteafstand dan wel volgens de normen gerealiseerd werd. Ook het sterke fietsbeleid zorgt voor een goede beoordeling. Toch is er nog altijd veel mogelijkheid tot verbetering van de bereikbaarheid.

5.2.2.2 Organisatie en Beleid

Op vlak van behoeftenanalyse besteedt Brugge de meeste onderzoeken uit, zeker op het grootschalige niveau. Dit gebeurt voornamelijk uit financiële overwegingen, omdat de vijf medewerkers nu al een goed gevulde planning hebben. Er is weinig regelmaat vast te stellen in de onderzoeken, alhoewel het mobiliteitsplan om de drie jaar wordt geëvalueerd, wat enige vorm van regelmaat in de studies vereist. De verkregen resultaten uit de meeste onderzoeken worden besproken met de

beleidsmakers, wat er voor zorgt dat het beleid geregeld gewijzigd wordt. Dit heeft echter weinig betrekking op de grote lijnen van de duurzame mobiliteitsvisie, maar eerder tot kleinere maatregelen. Daarbij wordt duurzame mobiliteit altijd in het achterhoofd gehouden, zo ook voor de concretisering en budgettering in het mobiliteitsplan. Het is geen specifiek onderdeel, het zit echter in elke andere beleidsvorm verweven. Ook bereikbaarheid maakt bijna overal deel van uit en is geen apart beleidsthema.

Het algemene beleid omtrent bereikbaarheid is goed geregeld. De dienst werkt naar behoren met voldoende mensen en middelen. Zo kadert elk project, om het even welk schaalniveau, in de duurzame mobiliteitsvisie. Ook zijn er geregeld contactmomenten met medewerkers van De Lijn en de AWV. Andere stadsdiensten worden eerder gecontacteerd bij grootschalige projecten, waarbij hun medewerking nodig is. Bij geplande of vereiste veranderingen wordt er met regelmaat overleg gepleegd tussen stadsdiensten en derden. Op vlak van parkeren voert Brugge een sturend beleid. Door middel van grootschalige onderzoeken (voor zowel auto- als fietsparkeren) werd een werkend parkeerplan opgesteld, met centrum- en randzones.

Op vlak van organisatie kan de stad Brugge geclassificeerd worden onder het niveau 3, de **stysteemgerichte aanpak**. Dit is zo omdat de kleine groep medewerkers goed geschoold is en zich blijvend bijschoolt. Tevens wordt er regelmatig overleg gepleegd, dit zowel met de eigen beleidsmakers als met andere externe partijen. De continue dataverzameling en behandeling van problemen zorgen ervoor dat de systeemgerichte aanpak gehaald wordt. Alles dient echter nog iets beter uitgevoerd of aangepakt te worden om Brugge te classificeren onder de categorie van de integrale aanpak.

Voor het algemene bereikbaarheidsbeleid kan de stad Brugge ook onder het niveau 3, de **stysteemgerichte aanpak**, geclassificeerd worden. Bereikbaarheid maakt vaak deel uit van projecten en dit heeft een groot aandeel in de algemene beleidsvisies. Er is zelfs sprake van een licht sturende aanpak omtrent bereikbaarheid. Hierbij vormen de speciale stadsbussen een goed voorbeeld, in relatie met het derdebetalerssysteem dat geldt in Brugge.

5.2.3 Deerlijk

Dimensies		Componenten			
		Transport component	Ruimtelijke component	Tijdscomponent	Individuele component
Infrastructuur		<ul style="list-style-type: none"> - Maximaal toegestane & gemiddelde gereden snelheden: geen data - Aantal kilometer congestie: geen data - Capaciteiten: geen data 	<ul style="list-style-type: none"> - Oppervlakte ingenomen door infrastructuur: 5,40 km weg/km² 	<ul style="list-style-type: none"> - Intensiteiten: geen data 	<ul style="list-style-type: none"> - aantal parkeervoorzieningen: Auto: ongeveer 600 Fiets: geen data
Activiteiten	Locatie	<ul style="list-style-type: none"> - Gemiddelde reistijd per persoon per dag - afstand en reistijd tot dichtstbijzijnde station: 0-4 km, zonder congestie 0-5 min, met congestie 6-10 min 	<ul style="list-style-type: none"> - Werkgelegenheidsaanbod: 736 werknemers - aantal 'inkomende' pendelaars - voorzieningsdichtheid basisfaciliteiten: geen - ziekenhuis, 10-tal huisartsen, 1429 leerlingen op 11262 inwoners - afstand tot BTM-halte: 85-95% 	<ul style="list-style-type: none"> - openingsuren winkels: normaal - Welke zijn de spitsmomenten? normaal - Frequentienorm OV: 0-50%. Amplitude: 's morgens gemiddeld, 's avonds beter dan gemiddeld 	<ul style="list-style-type: none"> - Activiteitenruimte individu: sterke verspreiding van alle voorzieningen. Enkel handelszaken iets geconcentreerder in het centrum
	Personen	<ul style="list-style-type: none"> - GAAKPPPD: geen data 	<ul style="list-style-type: none"> - Aantal 'interne' werknemers: 622 (2008) 	<ul style="list-style-type: none"> - I/C-verhouding: geen data 	<ul style="list-style-type: none"> - Voertuigbezit: 512 personenwagens per 1000 inwoners - Modal split : Auto (B): 64,3% Auto (P): 1,7% OV: 13,7% Fiets: 13,1% Brom-/motorfiets: 5,2% Te voet: 2% - Gemiddeld Inkomen per inwoner: €15.225 voor 2008
Gebruikersnut		<ul style="list-style-type: none"> - Aantal verliesuren: geen data - Reistijd tot dichtstbijzijnde stad: Spits 11-20 min / Buiten spits 0-10 min 	<ul style="list-style-type: none"> - Gemiddelde kost per verplaatsing: geen data 	<ul style="list-style-type: none"> - Verdeling van de verplaatsingen over tijd: geen data - Frequentie van het aantal treinstops: n.v.t. 	<ul style="list-style-type: none"> - Dagelijkse verplaatsingskosten: geen data - Gemiddelde wachttijd aan een BTM-halte: centrum tussen 15 en 30 minuten, elders tussen >60 min of geen halte -Verdeling van verplaatsingen in motief: geen data

Tabel 9: Tabel bereikbaarheid Deerlijk

5.2.3.1 Bereikbaarheid

In Deerlijk is er omtrent het aanbod van infrastructuur weinig geweten. Enkel door het parkeeronderzoek, tijdens de opmaak van het gemeentelijk mobiliteitsplan, is geweten wat het aantal parkeervoorzieningen voor de auto ongeveer is. Op vlak van intensiteiten en capaciteiten zijn ook geen cijfers beschikbaar, ook al treden er op sommige locaties wel problemen op. Dit zijn eerder problemen qua intensiteiten en capaciteiten, dan snelheidsproblemen, want in de meeste van de lokale snelheidsonderzoeken overschrijdt de V85-waarde de maximum toegelaten snelheid niet. In verband met de oppervlakte ingenomen door verkeersinfrastructuur kan vermeld worden dat er in het totaal 90,7 kilometer verharde wegen zijn, verdeeld over 16,8 vierkante kilometer. Dit geeft een verhouding van 5,40 km verharde weg per km².

Wanneer de afstand tot het dichtstbijzijnde station bekeken wordt, scoort Deerlijk goed, alhoewel de gemeente zelf niet over een station beschikt. Ook de congestie speelt een kleine rol in die bereikbaarheid tot de stations.

De voorzieningsdichtheid van Deerlijk wordt sterk beïnvloed door het landelijke karakter van het grootste deel van de gemeente. Er zijn weinig leerlingen, maar dit komt voornamelijk omdat de buurgemeenten Harelbeke, Waregem en Zwevegem over middelbare scholen beschikken en Deerlijk zelf niet. Het landelijke karakter beïnvloedt ook de score van de afstand tot de dichtste halte van het openbaar vervoer. Dit heeft ook zijn gevolgen voor de frequentiescore van het openbaar busvervoer. Dit is uitermate laag te noemen, terwijl de amplitude van het openbaar vervoer dan weer wel als gemiddeld beschouwd kan worden. Vanuit de gemeente wordt er geen bepaalde regeling getroffen om handelszaken langer open te houden. De spitsmomenten in de gemeente verlopen volgens normale patronen.

De spreiding van de functies in de gemeente is voor de handelszaken gecentreerd te noemen, doordat de meeste zich bevinden in het centrum, terwijl industrie zéér sterk verspreid ligt over de hele gemeente. Dit betekent dat dit een zeer slechte factor is voor de bereikbaarheid, maar ook voor de leefbaarheid in de gemeente.

Voor de individuele bereikbaarheid van de inwoners kan gesteld worden dat slechts een zeer klein percentage van de bevolking in de eigen gemeente werkt. Dit heeft uiteraard te maken met het lage jobaanbod. Het voertuigbezit bedraagt 512 personenwagens per 1000 inwoners. De gebruikte modal split werd gehaald uit een

studie over het woon-werkverkeer. Het gemiddeld inkomen per inwoner bedraagt €15.225.

De relatie van Deerlijk met de buurtgemeenten en steden is vlot te noemen. In een kleine tijdsspanne zijn deze te bereiken. Hiervoor speelt de congestie op het eigen netwerk een kleinere rol dan de congestie op de netwerken van de randgemeenten zelf. Deerlijk beschikt ook niet meer over een eigen station, waardoor het aantal treinstops niet van toepassing is. Zoals reeds vermeld heeft Deerlijk voornamelijk een landelijk karakter. Dit vertaalt zich ook naar de gemiddelde wachttijd aan een halte van het openbaar vervoer. In de gebieden met een slechte frequentie loopt de wachttijd hoog op.

De huidige bereikbaarheidssituatie van Deerlijk kan onder het ontwikkelingsniveau **zwak** geplaatst worden. Dit is het geval omdat er weinig indicatoren ingevuld kunnen worden door een gebrek aan data. Eventuele cijfers omtrent voertuigkeuze en parkeervoorzieningen dateren van te lang geleden om de bereikbaarheid van de inwoners een klasse hoger in te schatten. Ook in verband met het openbaar vervoer kan de situatie veel beter aangepakt en uitgevoerd worden, want bereikbaarheid per bus wordt bijvoorbeeld nog te vaak gerealiseerd door belbussen.

5.2.3.2 Organisatie en Beleid

In Deerlijk wordt er relatief weinig grootschalig onderzoek verricht. Als er toch grootschalige onderzoeken gepland zijn, worden die het vaakst uitgevoerd door studie bureaus of de intercommunale Leiedal. Deze laatste was mede verantwoordelijk voor het opstellen van het mobiliteitsplan. De grootste reden daarvoor is dat Deerlijk geen echte mobiliteitsambtenaar heeft. De enige medewerker omtrent verkeer en vervoer, naast de bevoegde schepen, is verbonden aan de politiezone Gavers. Hierbij focust hij zich, naast zijn politiewerk, deeltijds op de Deerlijkse situatie, de andere helft van zijn tijdsbesteding in verband met verkeer en vervoer gaat naar de Harelbeekse mobiliteitssituatie. Dit betekent echter niet dat er geen ruimte is voor kleinschalige onderzoeken. Dit betreft dan meestal snelheidsmetingen op lokale wegen. Door de beschikbare apparatuur is het ook mogelijk om op wegvakniveau intensiteiten te meten.

In het mobiliteitsplan van Deerlijk wordt bereikbaarheid slechts beperkt besproken. Het wordt vaak vermeld in de beleidsplannen, maar het is zoeken naar uitgewerkte maatregelen die een grote invloed hebben op de bereikbaarheid. Toch dient vermeld te worden dat de relatie met de bevoegde schepen vlekkeloos verloopt en dat ontvangen klachten relatief snel behandeld en gecommuniceerd worden. Aangezien het mobiliteitsplan pas in 2007 goedgekeurd werd, is er nog geen sneltoets of andere veranderingen in het beleid gepland. Bij projecten worden ook vaak adviezen ingewonnen door bijvoorbeeld de voetgangersbewegingen.

Voor het algemene bereikbaarheidsbeleid kan gezegd worden dat het een passief beleid is. Klachten worden ontvangen en op kleine schaal onderzocht. Dit resulteert soms in tijdelijke test-maatregelen die na de testfase geëvalueerd worden. Als vaak dezelfde klachten binnenlopen, worden er studiebureaus aangeschreven om dit verder te onderzoeken en indien nodig de weg opnieuw aan te leggen. Dit gebeurt op die manier omdat studiebureaus nutsvoorzieningen en dergelijke kunnen opnemen. Ook voor het parkeerbeleid scoort Deerlijk matig. Men kan overal gratis parkeren, maar er wordt gestuurd naar een duur van slechts 15 minuten, hier is echter geen controle op.

Op vlak van organisatie kan de gemeente Deerlijk geclassificeerd worden onder het niveau 1, de **ad-hoc aanpak**, dit omdat er zelfs geen enkele ambtenaar betrokken is met verkeer en vervoer, laat staan bereikbaarheid. De enige persoon die betrokken is, is een afgevaardigde bij de lokale politiezone. De traagheid waarmee het huidig mobiliteitsplan opgesteld en goedgekeurd werd en de situatie omtrent onderzoeken, geeft een indicatie weer van de matige organisatie.

Voor het algemene bereikbaarheidsbeleid kan de gemeente Deerlijk onder het niveau 1, de **ad-hoc aanpak**, geclassificeerd worden. Bereikbaarheid maakt zo goed als geen onderdeel uit van enige beleidsvorm. Bij projecten ligt de nadruk op verkeerveiligheid, en deze projecten worden vaak gevolgd door mensen uit de intercommunale Leiedal, waardoor de betrokkenheid als slecht aanzien kan worden.

5.2.4 Diepenbeek

Dimensies		Componenten			
		Transport component	Ruimtelijke component	Tijdscomponent	Individuele component
Infrastructuur		<ul style="list-style-type: none"> - Maximaal toegestane & gemiddelde gereden snelheden: : geen data - Aantal kilometer congestie : geen data - Capaciteiten:geen data 	<ul style="list-style-type: none"> - Oppervlakte ingenomen door infrastructuur: 5,92 km weg/km² 	<ul style="list-style-type: none"> - Intensiteiten: geen data 	<ul style="list-style-type: none"> - aantal parkeervoorzieningen: Auto: geen data Fiets: geen data
Activiteiten	Locatie	<ul style="list-style-type: none"> - Gemiddelde reistijd per persoon per dag - afstand en reistijd tot dichtstbijzijnde station: 0-4 km, zonder congestie 0-5 min, met congestie 0-5 min 	<ul style="list-style-type: none"> - Werkgelegenheidsaanbod: geen data - aantal 'inkomende' pendelaars: geen data - voorzieningsdichtheid basisfaciliteiten: geen ziekenhuis, 14-tal huisartsen, 2969 leerlingen op 18208 inwoners. Hoger onderwijs: ongeveer 6000 studenten. - afstand tot BTM-halte: 95-100% 	<ul style="list-style-type: none"> - openingsuren winkels: normaal - Welke zijn de spitsmomenten? normaal - Frequentienorm OV: 85-95%. Amplitude: 's morgens goed, 's avonds minder goed 	<ul style="list-style-type: none"> - Activiteitsruimte individu: sterke verspreiding van de woonzones. Handelszaken eerder in het centrum. Industrie sterk geconcentreerd.
	Personen	<ul style="list-style-type: none"> - GAAKPPPD: geen data 	<ul style="list-style-type: none"> - Aantal 'interne' werknemers: geen data 	<ul style="list-style-type: none"> - I/C-verhouding: geen data 	<ul style="list-style-type: none"> - Voertuigbezit: 516 personenwagens per 1000 inwoners - Modal split: geen data - Gemiddeld Inkomen per inwoner: €16.372 voor 2008
Gebruikersnut		<ul style="list-style-type: none"> - Aantal verliesuren: geen data - Reistijd tot dichtstbijzijnde stad: Spits 0-10 min / Buiten spits 0-10 min 	<ul style="list-style-type: none"> - Gemiddelde kost per verplaatsing: geen data 	<ul style="list-style-type: none"> - Verdeling van de verplaatsingen over tijd: geen data - Frequentie van het aantal treinstops: <75 	<ul style="list-style-type: none"> - Dagelijkse verplaatsingskosten: geen data - Gemiddelde wachttijd aan een BTM-halte: centrum en campusregio gemiddeld tussen 15 en 30 minuten, elders tussen 30 en 60 minuten of geen halte -Verdeling van verplaatsingen in motief: geen data

Tabel 10: Tabel bereikbaarheid Diepenbeek

5.2.4.1 Bereikbaarheid

Als er in Diepenbeek snelheidsmetingen worden uitgevoerd, worden deze zo spoedig mogelijk geanalyseerd. Na die analyses benadert de gemeten V85-waarde vaak de maximumsnelheid. Hierdoor kan gesteld worden dat Diepenbeek af en toe problemen ondervindt met de gereden snelheden. Er zijn ook weinig structurele files waar te nemen, maar de drukte tijdens spitsmomenten situeert zich voornamelijk op de kruispunten van de N76 en op de N2. Dit is echter wel problematisch voor de doorstroming op het lager gelegen netwerk. In verband met de oppervlakte ingenomen door verkeersinfrastructuur kan vermeld worden dat er in het totaal 243,9 kilometer verharde wegen zijn, verdeeld over 41,2 vierkante kilometer. Wat een verhouding geeft van 5,92 km verharde weg per km².

Diepenbeek beschikt over een eigen station dat centraal gelegen is, waardoor de afstand en reistijd tot dit station voor alle inwoners beperkt is. Eventuele congestie heeft geen invloed op de reistijd hier naartoe. De voorzieningsdichtheid van de gemeente wordt extra beïnvloed door de aanwezigheid van de Universiteit Hasselt, de hogescholen en het Wetenschapspark. Deze zorgen voor extra verkeer, maar tevens voor een betere dichtheid van bijvoorbeeld 'leerlocaties'. Door deze laatste onderwijsinstellingen is ook de afstand tot de dichtste halte van het openbaar vervoer beïnvloed, dit omdat op strategisch planningsniveau van De Lijn dergelijke locaties goed bereikbaar moeten zijn. Toch moet vermeld worden dat de frequentienorm niet optimaal is. Dit komt deels door de grote oppervlakte van de gemeente. De amplitude van het openbaar vervoer laat 's avonds ook de wensen over, maar over het algemeen verlopen de spitsmomenten normaal, ook bij het openbaar vervoer. In verband met de openingsuren neemt de gemeente geen initiatief om deze aan te passen.

De activiteitenruimte van de inwoners wordt als minder goed beschouwd omdat het wonen sterk verspreid is over de hele gemeente. Toch is er een grote concentratie van handelszaken en industrie, waardoor de bereikbaarheid dan weer verbetert.

Over de individuele bereikbaarheid van inwoners van Diepenbeek is weinig gekend. Het gemiddeld inkomen per inwoner en het voertuigenbezit zijn als enige gekend, dit echter niet door de mobiliteitsambtenaar zelf.

Diepenbeek ligt op een boogscheut van Hasselt en Genk, waardoor de reistijd tot de dichtstbijzijnde stad klein is. De verbinding met deze steden door grote N-wegen is hierbij een sterk meespelende factor. Het feit dat Diepenbeek vier treinen per uur aanbiedt is ook goed te noemen in relatie met de bereikbaarheid en het gebruikersnut, zeker wanneer dit bekeken wordt met de ruimtelijke organisatie. Het centrum wordt goed ontsloten via de trein en de universitaire campus wordt goed ontsloten via het bussysteem van De Lijn Limburg. Toch kan de gemiddelde wachttijd aan een halte van het openbaar vervoer niet als zeer goed beschouwd worden. De universitaire campus scoort beter ten opzichte van het centrum van de gemeente. Over de algemene data omtrent verplaatsingsgedrag is weinig tot niets geweten.

De huidige bereikbaarheidssituatie van Diepenbeek kan onder het ontwikkelingsniveau **matig** geplaatst worden. De bereikbaarheid van de inwoners op vlak van openbaar vervoer is goed tot zeer goed te noemen, maar bij andere indicatoren ontbreken er te veel data waardoor het niet mogelijk is om Diepenbeek in het ontwikkelingsniveau 'goed' te classificeren. De kwaliteit van het openbaar vervoer komt er deels door de aanwezigheid van de universitaire campus. Zonder deze factor was de gemiddelde wachttijd aan een bushalte nog groter geworden.

5.2.4.2 Organisatie en Beleid

De betrokken ambtenaar van de gemeente Diepenbeek maakt zich sterk dat hij persoonlijk alle inkomende klachten onderzoekt. Zo komt de gemeente Diepenbeek dan ook aan data. Er wordt op voorhand weinig tot geen onderzoek gedaan, meestal gebeurt dit na de ontvangst van een klacht, tenzij de ambtenaar er sterk van overtuigd is dat onderzoek noodzakelijk is. Voor die onderzoeken schakelt de ambtenaar zelfs collega's in om bijvoorbeeld een kleinschalig herkomstbestemmingsonderzoek uit te voeren. Hij verwerkt de gegevens, bekijkt de resultaten van dergelijke onderzoeken en adviseert de beleidsmakers. Zijn adviezen worden vaker aanvaard, dan weerlegd.

De werking van de dienst mobiliteit komt volledig terecht op de schouders van één persoon, al krijgt hij geregeld hulp van andere ambtenaren. Dit gebeurt dan vaak omdat de andere gemeentediensten ook betrokken worden bij projecten.

Naar de budgetverdeling toe scoort Diepenbeek goed. Er werd minder budget opgebruikt in 2010, maar de overschotten konden in 2011 aangewend worden. Op vlak van de beïnvloeding van duurzame mobiliteit zit de ambtenaar geregeld samen met mensen van De Lijn en Infrabel. Dit gebeurt omdat Diepenbeek een cruciale rol vervult in het Spartacusplan voor het openbaar vervoer in Limburg.

Op vlak van planning van het beleid kan gezegd worden dat Diepenbeek een reactief beleid voert. Klachten zijn de voornaamste redenen waarom maatregelen eventueel teniet gedaan worden. Als uit onderzoeken blijkt dat de klachten niet gegrond zijn, worden deze soms toch nog veranderd, om tegemoet te komen aan inwoners. Alhoewel de betrokken ambtenaar voorstander is van een sturend beleid, wordt hij op dat vlak vaak teruggefloten door het College van Burgemeester en Schepenen.

Op vlak van organisatie kan de gemeente Diepenbeek geclassificeerd worden onder het niveau 1, de **ad-hoc aanpak**. Dit neigt echter naar niveau 2, de geïsoleerde aanpak. Dit is voornamelijk te wijten aan de tijdsbesteding van de mobiliteitsambtenaar en zijn scholingsniveau. Hij mag dan wel alleen bezig zijn met verkeer en vervoer, toch laat hij het niet na om met andere ambtenaren overleg te plegen en samen zaken te bespreken. Enkel het (structurele) onderzoek ontbreekt om Diepenbeek een klasse hoger in te delen.

Voor het algemene bereikbaarheidsbeleid kan de gemeente Diepenbeek onder het niveau 1, de **ad-hoc aanpak**, geplaatst worden. Voor de beleidsmakers is bereikbaarheid geen primair agendapunt, ondanks de wil van de mobiliteitsambtenaar. Ook bij projecten wordt bereikbaarheid slechts matig besproken en opgenomen. Zeker het feit dat 'theoretisch' ongegronde klachten toch leiden tot veranderingen helpt om het bereikbaarheidsbeleid van Diepenbeek te aanzien als een ad-hoc aanpak.

5.2.5 Gent

Dimensies		Componenten			
		Transport component	Ruimtelijke component	Tijdscomponent	Individuele component
Infrastructuur		<ul style="list-style-type: none"> - Maximaal toegestane & gemiddelde gereden snelheden: geen data - Aantal kilometer congestie: : geen data - Capaciteiten: geen data 	<ul style="list-style-type: none"> - Oppervlakte ingenomen door infrastructuur: 6,91 km weg/km² 	<ul style="list-style-type: none"> - Intensiteiten: geen data 	<ul style="list-style-type: none"> - aantal parkeervoorzieningen: Auto: 25000 (centrum) Fiets: geen data
Activiteiten	Locatie	<ul style="list-style-type: none"> - Gemiddelde reistijd per persoon per dag: geen data - afstand en reistijd tot dichtstbijzijnde station: 0-4 km, zonder congestie 0-5 min, met congestie 0-5 min 	<ul style="list-style-type: none"> - Werkgelegenheidsaanbod: geen data - aantal 'inkomende' pendelaars: geen data - voorzieningsdichtheid basisfaciliteiten: 2947 erkende bedden, 260-tal huisartsen, 59294 leerlingen op 243366 inwoners. Hoger onderwijs: 45114 studenten - afstand tot BTM-halte: 95-100% 	<ul style="list-style-type: none"> - openingsuren winkels: koopzondagen - Welke zijn de spitsmomenten? normaal - Frequentienorm OV: 85-95%. Amplitude: 's morgens vroeg, 's avonds avondlijnen 	<ul style="list-style-type: none"> - Activiteitenruimte individu: sterke concentratie van handelszaken in het centrum, woonzones sterk geconcentreerd in centrum. Verspreide industrie, met zwaartepunt rond haven.
	Personen	<ul style="list-style-type: none"> - GAAKPPPD: 31,50 km 	<ul style="list-style-type: none"> - Aantal 'interne' werknemers: geen data 	<ul style="list-style-type: none"> - I/C-verhouding: geen data 	<ul style="list-style-type: none"> - Voertuigbezit: 420 personenwagens per 1000 inwoners - Modal split : Auto (B): 63% Auto (P): 3,60% OV: 14,4% Fiets: 11,5% Brom-/motorfiets: 4% Te voet: 3,3% - Gemiddeld Inkomen per inwoner: €16.100 voor 2008
Gebruikersnut		<ul style="list-style-type: none"> - Aantal verliesuren: geen data - Reistijd tot dichtstbijzijnde stad: Spits 0-10 min / Buiten spits 0-10 min 	<ul style="list-style-type: none"> - Gemiddelde kost per verplaatsing: geen data 	<ul style="list-style-type: none"> - Verdeling van de verplaatsingen over tijd: geen data - Frequentie van het aantal treinstops: >300 	<ul style="list-style-type: none"> - Dagelijkse verplaatsingskosten: geen data - Gemiddelde wachttijd aan een BTM-halte: centrum <15 minuten, elders tussen 15 en 30 minuten -Verdeling van verplaatsingen in motief: geen data

Tabel 11: Tabel bereikbaarheid Gent

5.2.5.1 Bereikbaarheid

Alhoewel de stad Gent over een verkeersmodel beschikt, werd geen data verkregen over bijvoorbeeld de intensiteiten en capaciteiten. Dit geldt ook voor de data van de gereden snelheden. De stad voert een zeer actief parkeerbeleid en dit zorgt voor de beschikbaarheid van ongeveer 25.000 autoparkeervoorzieningen in de binnenstad, geregeld via een goed uitgewerkt parkeerplan. Daar Gent gekend staat als fietsstad, is het verbazingwekkend dat er geen data is omtrent het aantal fietsparkeervoorzieningen. In verband met de oppervlakte ingenomen door verkeersinfrastructuur kan vermeld worden dat er in het totaal 1078,8 kilometer verharde wegen zijn, verdeeld over 156,2 vierkante kilometer, wat een verhouding geeft van 6,91 km verharde weg per km².

In 2001 werd het Onderzoek VerplaatsingsGedrag Gent gepubliceerd. Zo kan verwacht worden dat algemene data omtrent verplaatsingsgedrag beschikbaar zijn. Dit is echter niet het geval voor de gemiddelde reistijd per persoon per dag. Naast een fietsstad, is Gent ook gekend voor zijn grote netwerk aan openbaar vervoer. Dit zorgt voor een lage afstand en reistijd tot het dichtstbijzijnde station, maar ook voor een goede bereikbaarheid tot de haltes, met een goede frequentienorm en een meer dan goede amplitude in acht genomen. In verband met de voorzieningsdichtheid zijn de grote cijfers logisch te noemen, want Gent is de tweede grootste stad van Vlaanderen. Door zijn grootschaligheid is de concentratie van handelszaken een logisch gevolg. Ook het grote aantal scholieren en studenten valt hierdoor te verklaren. Zo'n grote stad impliceert ook grotere industrievormen. Industrie is op zich sterk verspreid, maar toch is een zwaartepunt vast te stellen rond de haven. Ook in relatie met de openingsuren van de sterk geconcentreerde handelszaken scoort de stad goed. Door de koopzondagen wordt een extra winkelgelegenheid gegenereerd.

Het OVG Gent zorgt er voor dat de waarde van het GAAKPPPD gekend is. Ook de waarden van de modal split werden door dit onderzoek bepaald. De data van het gemiddeld inkomen en het voertuigenbezit kon ingevuld worden. Het relatief lage personenwagenbezit (420 per 1000 inwoners) kan mogelijks betrekking hebben met de openbaar vervoerssituatie van de stad.

Het beschikken over een verkeersmodel en een eigen OVG zorgt er jammer genoeg niet voor dat het aantal verliesuren, de gemiddelde kost per verplaatsing en de verdeling van de verplaatsingen over de tijd en motief gekend zijn. De sterke positie van het openbaar bus- en tramvervoer vertaalt zich ook naar een goede bereikbaarheid per treinvervoer. De dagfrequentie van het aantal treinstops over alle stations situeert zich in de hoogste categorie (+300). Deze twee resultaten op vlak van openbaar vervoer (netwerk en frequenties) zorgen er ook voor dat de gemiddelde wachttijd aan een halte van het openbaar vervoer sterk scoort. Uiteraard is de situatie in het centrum van Gent nog iets beter dan de situatie in de periferie.

De huidige bereikbaarheidssituatie van Gent kan onder het ontwikkelingsniveau **goed** geplaatst worden. Hierbij neigt dit zelfs naar zeer goed. Ook al ontbreken er wat data, toch haalt de stad een hoog niveau omtrent openbaar vervoer en invloed van congestiemomenten. Ook op vlak van voorzieningen scoort de stad hoog. Dit komt voornamelijk doordat Gent één van de grootste Belgische steden is, waardoor er bijvoorbeeld meer grote bedrijven zich in de omgeving van de stad zullen vestigen. De bereikbaarheid van de inwoners is een systeemgerichte aanpak.

5.2.5.2 Organisatie en Beleid

De stad Gent beschikt over een eigen onderzoekscel waardoor de behoeftenanalyse als efficiënt opgevat kan worden. De medewerkers van deze cel zijn als het ware de ogen van de dienst mobiliteit. Er worden preventieve tellingen en metingen verricht om het beleid en de vooropgestelde maatregelen te toetsen en te evalueren. De data van de onderzoeken worden uitgebreid bestudeerd en zorgen voor updates in allerhande beleidsdoelen en maatregelen. Voor het beleid op papier is de situatie van Gent minder overtuigend dan voor de behoeftenanalyse. Na de sneltoets werd het tweede spoor (verbreden en verdiepen) gevolgd. De verwerking is nog niet afgerond, maar men trachtte om bereikbaarheid verder te concretiseren. De doelstellingen omtrent bereikbaarheid worden dan ook omschreven in verschillende tijdsplannen en actieplannen. Deze hanteren allen het STOP-principe³. Belangrijk in dit kader is dat er geen nieuwe investeringen gepland zijn voor het privaat autovervoer. De nadruk ligt in Gent voornamelijk op fietsen en openbaar vervoer.

³ STOP staat bij infrastructuurprojecten voor eerste prioriteit aan Stappers, daarna aan Trappers, daarna voor Openbaar vervoer en tenslotte aan Privaat (auto-)vervoer

De inzet van mensen en middelen is groot. Er zijn een 15-tal voltijdse medewerkers en het werkingsbudget van de stadsdienst is groot. In deze budgetten wordt bereikbaarheid echter niet gespecificeerd. De nadruk ligt meer op doorstroming van de vervoersstromen en de verkeersveiligheid. Om klachten te behandelen worden vaak maatregelen voor zes maanden of één jaar ingevoerd, die achteraf uitgebreid geanalyseerd worden.

Over het algemeen kan het bereikbaarheidsbeleid in Gent sturend genoemd worden. Een sterk argument hiervoor is het beschikken over een eigen verkeersmodel, waar wijzigingen in reglementeringen doorgerekend kunnen worden. Want er is bijvoorbeeld veel inspraak op het operationele niveau van openbaar busvervoer. Ook het parkeerbedrijf en de relatie met eigenaars van privé-parkeergelegenheden werkt goed. Zo werd het parkeerplan samen opgesteld en zijn er toekomstplannen om alles van parkeren te centraliseren en samen te werken om de situatie te optimaliseren.

Op vlak van organisatie kan de stad Gent geclassificeerd worden onder het niveau 4, de **integrale aanpak**. Dit is zo omdat de stad beschikt over een autonoom functionerende mobiliteitsdienst. Deze dienst voert een sterk sturend beleid en de nodige budgetten kunnen vrijgemaakt worden. Ook het aantal medewerkers is hoog, en deze zijn trouwens meestal goed geschoold omtrent verkeer en vervoer.

Voor het algemene bereikbaarheidsbeleid kan de Stad Gent onder het niveau 4, de **integrale aanpak** geplaatst worden. In alle processen speelt bereikbaarheid een grote rol. Dit is ook wel nodig voor zo'n grote stad, want zonder overkoepelende visie, wordt de stad één grote chaos. Ook het sterk sturende beleid en het eigen parkeerbedrijf zijn sterke bepalende punten voor de verkregen score.

5.2.6 Harelbeke

Dimensies		Componenten			
		Transport component	Ruimtelijke component	Tijdscomponent	Individuele component
Infrastructuur		<ul style="list-style-type: none"> - Maximaal toegestane & gemiddelde gereden snelheden: geen data - Aantal kilometer congestie: geen data - Capaciteiten: geen data 	<ul style="list-style-type: none"> - Oppervlakte ingenomen door infrastructuur: 5,79 km weg/km² 	<ul style="list-style-type: none"> - Intensiteiten: geen data 	<ul style="list-style-type: none"> - aantal parkeervoorzieningen: Auto: geen data Fiets: geen data
Activiteiten	Locatie	<ul style="list-style-type: none"> - Gemiddelde reistijd per persoon per dag - afstand en reistijd tot dichtstbijzijnde station: 0-4 km, zonder congestie 0-5 min, met congestie 0-5 min 	<ul style="list-style-type: none"> - Werkgelegenheidsaanbod: 9379 werknemers - aantal 'inkomende' pendelaars: geen data - voorzieningsdichtheid basisfaciliteiten: geen - ziekenhuis, 33 huisartsen, 2929 leerlingen op 26577 inwoners - afstand tot BTM-halte: 95-100% 	<ul style="list-style-type: none"> - openingsuren winkels: normaal - Welke zijn de spitsmomenten? normaal - Frequentienorm OV: 0-50. Amplitude: 's morgens gemiddeld, 's avonds beter dan gemiddeld 	<ul style="list-style-type: none"> - Activiteitenruimte individu: sterke concentratie van industrie in het Zuiden en tussen Leie en Kanaal. Wonen over de hele gemeente gelijkmatig verdeeld, behalve in Noorden. (open gebied)
	Personen	<ul style="list-style-type: none"> - GAAKPPPD: geen data 	<ul style="list-style-type: none"> - Aantal 'interne' werknemers: geen data 	<ul style="list-style-type: none"> - I/C-verhouding: geen data 	<ul style="list-style-type: none"> - Voertuigbezit: 496 personenwagens per 1000 inwoners - Modal split : Auto (B): 67,6% Auto (P): 2,1% OV: 9,5% Fiets: 16,5% Brom-/motorfiets: 2,7% Te voet: 1,7% - Gemiddeld Inkomen per inwoner: €15.324 voor 2008
Gebruikersnut		<ul style="list-style-type: none"> - Aantal verliesuren: geen data - Reistijd tot dichtstbijzijnde stad: Spits 11-20 min / Buiten spits 0-10 min 	<ul style="list-style-type: none"> - Gemiddelde kost per verplaatsing: geen data 	<ul style="list-style-type: none"> - Verdeling van de verplaatsingen over tijd: geen data - Frequentie van het aantal treinstops: <75 	<ul style="list-style-type: none"> - Dagelijkse verplaatsingskosten: geen data - Gemiddelde wachttijd aan een BTM-halte: meestal tussen 30 en 60 minuten, elders >60 min of geen halte -Verdeling van verplaatsingen in motief: geen data

Tabel 12: Tabel bereikbaarheid Harelbeke

5.2.6.1 Bereikbaarheid

In Harelbeke wordt er weinig data verzameld. Dit heeft als gevolg dat er weinig gegevens omtrent infrastructuur en verplaatsingsgedrag beschikbaar zijn. Door het ontbreken van een parkeerplan is het zo ook niet mogelijk om een indicatie te krijgen van het aantal parkeervoorzieningen in de stad. De eventuele problemen met intensiteiten en capaciteiten worden niet onderzocht, omdat er geen behoefte voor is. Toch is er op één locatie sprake van een capaciteitsprobleem. Het gaat over een vermindering van het aantal rijstroken richting een rotonde. Deze vereisen in theorie twee rijvakken, maar de rotonde is zo ingericht dat er slechts één rijvak op uit kan komen. In verband met de oppervlakte ingenomen door verkeersinfrastructuur kan vermeld worden dat er in het totaal 168,4 kilometer verharde wegen zijn, verdeeld over 29,1 vierkante kilometer, wat een verhouding geeft van 5,79 km verharde weg per km².

Harelbeke beschikt over een eigen station, op de drukke lijn tussen Gent en Kortrijk. Door de situering van dit station, ten opzichte van het centrum, is de reistijdscore en afstand hier naartoe goed. Congestie heeft hierop geen invloed.

Ook het ruimtelijk aanbod van het busvervoer kan als goed omschreven worden, door de korte halteafstanden. De voorzieningsdichtheden zijn echter laag te noemen. Zo zijn er bijvoorbeeld relatief weinig scholieren, maar dit kan deels verklaard worden door de vlotte verbinding met Kortrijk en Waregem, waar er zich enkele grotere middelbare scholen bevinden.

De algemene spitsmomenten in Harelbeke worden 'gerespecteerd' en men heeft er weinig last van. De afstand tot een halte van het openbaar vervoer is volgens de normen van de basismobiliteit uitgewerkt en vormt geen probleem. Dit zou een positieve invloed kunnen hebben op de frequentie en dienstregeling van het openbaar vervoer, maar dit is echter niet het geval. De frequentienorm haalt de slechtst mogelijke score. Mogelijk is dit te verklaren door de ruimtelijke spreiding van de vele kernen. Het merendeel van het openbaar vervoer concentreert zich op het centrum en het station. Dit is ook het geval voor de woonzones, die sterk geconcentreerd zijn naar het centrum, en het zuiden van de stad toe. Enkel de noordkant van de stad wordt als 'open' beschouwd. Dit voor zowel industrie, handelszaken, als wonen.

Doordat Harelbeke geen onderzoek uitvoert, is het bijgevolg ook logisch dat er geen data beschikbaar is over het aantal verliesuren op het netwerk, de gemiddelde verplaatsingskost en de verdeling van de verplaatsingen over tijd en motief. Door de vlotte verbinding met de buursteden Kortrijk en Waregem, is de goede score van reistijd tot de dichtstbijzijnde stad een logisch gevolg. Toch kan deze verbinding veel beter scoren indien de situatie van het openbaar vervoer in Harelbeke zou verbeteren. De huidige gemiddelde wachttijd aan een halte is slecht te noemen, behalve voor het centrum, waar de wachttijd op de Gentstesteenweg laag is.

De huidige bereikbaarheidssituatie van Harelbeke kan onder het ontwikkelingsniveau **zwak** geplaatst worden. Dit wordt sterk bepaald door de situatie van het openbaar vervoer. Het meeste daarvan situeert zich rond de Gentsesteenweg. Het grote aantal treinstops in het station beïnvloedt de bereikbaarheidssituatie van Harelbeke positief. Toch is het ontbreken van vele data de hoofdreden om Harelbeke als zwak te aanzien.

5.2.6.2 Organisatie en Beleid

In Harelbeke wordt er door de stadsdiensten zelf nooit onderzoek gedaan. De leden van de beperkte mobiliteitscommissie, kennen allen de situatie en de bijhorende problemen van de stad. Ook voor het geplande beleid is deze mobiliteitscommissie de dragende kracht. Momenteel wordt het mobiliteitsplan geüpdatet, op basis van het spoor ter verbreding en verdieping van het recentste mobiliteitsplan. Dit gebeurt omdat parkeren bijvoorbeeld in het vorige mobiliteitsplan niet aan bod kwam. Het uitgestippelde bereikbaarheidsbeleid van de stad wordt op lange termijn bereikt, door kleine stappen te nemen op de korte termijn. Zo werden bijvoorbeeld randparkings aangelegd (op 150 meter van de markt) om de parkeerdruk van de inwoners van het centrum in de toekomst aan te kunnen.

Ook voor de inzet van mensen en middelen laat Harelbeke een passieve indruk na. De verantwoordelijke voor verkeer en mobiliteit is voor één vijfde van zijn tijd mobiliteitsambtenaar. Tevens kreeg hij deze functie omdat hij er al jaren mee bezig is. Hij wordt echter wel deeltijds ondersteund door een medewerker van de politie. Op gebied van contacten met andere medewerkers kan vermeld worden dat er geen overdaad is aan contactmomenten. Zelfs de bevoegde schepen heeft relatief

weinig in de pap te brokken als het aankomt op de beïnvloeding van bereikbaarheid en duurzame mobiliteit. De mobiliteitscommissie (zowel de gewone, als de beperkte) regelt en plant zo goed als alles omtrent verkeer en vervoer.

Voor het algemene beleid kan dus gemeld worden dat Harelbeke een passieve rol vervult. Uiteraard worden klachten ook behandeld, maar dit in beperkte mate, want "de leden van de mobiliteitscommissie kennen Harelbeke en de bijhorende problemen". Er is zelfs weinig tot geen sprake van een bepaalde parkeervisie, want als men betalend parkeren zou invoeren, verliest Harelbeke aantrekkingskracht.

Op vlak van organisatie kan Harelbeke geclassificeerd worden onder het niveau 2, de **geïsoleerde aanpak**. Ook al ontbreekt er een vaste, voltijdse medewerker, toch is er structureel overleg om bereikbaarheid te garanderen en te bespreken. Ook door de gevolgde werkwijze is dit een correcte score. Met het weinige beschikbare budget worden degelijke projecten uitgevoerd.

Voor het algemene bereikbaarheidsbeleid kan Harelbeke onder het niveau 1, de **ad-hoc aanpak**, geplaatst worden. Dit wordt verklaard doordat er geen visie is omtrent bereikbaarheid waardoor dit als bijkomstig aanzien wordt bij nieuwe (infrastructuur)projecten. Ook de zeer passieve rol in de klachtenbehandeling zorgt voor een zwakke score.

5.2.7 Hasselt

Dimensies		Componenten			
		Transport component	Ruimtelijke component	Tijdscomponent	Individuele component
Infrastructuur		<ul style="list-style-type: none"> - Maximaal toegestane & gemiddelde gereden snelheden: geen data - Aantal kilometer congestie: geen data - Capaciteiten: geen data 	<ul style="list-style-type: none"> - Oppervlakte ingenomen door infrastructuur: 4,75 km² of 0,27% van het grondgebied 	<ul style="list-style-type: none"> - Intensiteiten: geen data 	<ul style="list-style-type: none"> - aantal parkeervoorzieningen: Auto: geen data Fiets: geen data
Activiteiten	Locatie	<ul style="list-style-type: none"> - Gemiddelde reistijd per persoon per dag: geen data - afstand en reistijd tot dichtstbijzijnde station: 0-4 km, zonder congestie 0-5 min, met congestie 0-5 min 	<ul style="list-style-type: none"> - Werkgelegenheidsaanbod: geen data - aantal 'inkomende' pendelaars: geen data - voorzieningsdichtheid basisfaciliteiten: 1003 erkende bedden, 60-tal huisartsen, 2396 leerlingen op 73067 inwoners. Hoger onderwijs: ongeveer 8000 studenten - 3,8% Oppervlakte bestemd voor dienstverlening en openbaar nut - afstand tot BTM-halte: 85-95% 	<ul style="list-style-type: none"> - openingsuren winkels: koopzondagen - Welke zijn de spitsmomenten? normaal - Frequentienorm OV: 50-75%. Amplitude: 's morgens goed, 's avonds avondlijnen 	<ul style="list-style-type: none"> - Activiteitsruimte individu: alle voorzieningen zijn eerder verspreid dan geconcentreerd. Scholen en bedrijventerreinen iets meer gecentreerd.
	Personen	<ul style="list-style-type: none"> - GAAKPPPD: 31,60 km 	<ul style="list-style-type: none"> - Aantal 'interne' werknemers: geen data 	<ul style="list-style-type: none"> - I/C-verhouding: geen data 	<ul style="list-style-type: none"> - Voertuigbezit: 503 personenwagens per 1000 inwoners - Modal split : Auto (B): 73,1% Auto (P): 5,1% OV: 6,1% Fiets: 11,2% Brom-/motorfiets: 1,8% Te voet: 2,6% - Gemiddeld Inkomen per inwoner: €17.324 voor 2008
Gebruikersnut		<ul style="list-style-type: none"> - Aantal verliesuren: geen data - Reistijd tot dichtstbijzijnde stad: Spits 0-10 min / Buiten spits 0-10 min 	<ul style="list-style-type: none"> - Gemiddelde kost per verplaatsing: geen data 	<ul style="list-style-type: none"> - Verdeling van de verplaatsingen over tijd: geen data - Frequentie van het aantal treinstops: tussen 150 en 300 	<ul style="list-style-type: none"> - Dagelijkse verplaatsingskosten: geen data - Gemiddelde wachttijd aan een BTM-halte: grotendeel <15 minuten en elkder tussen 15 en 30 minuten -Verdeling van verplaatsingen in motief: geen data

Tabel 13: Tabel bereikbaarheid Hasselt

5.2.7.1 Bereikbaarheid

De stad Hasselt beschikt over weinig data in verband met aanbod en aanwezigheid van infrastructuur, wat het moeilijk maakt om uitspraken te doen over bijvoorbeeld het aantal parkeervoorzieningen en de intensiteiten en capaciteiten van het netwerk. Hasselt heeft wel als enige een waarde voor de oppervlakte ingenomen door de infrastructuur en deze bedraagt 0,27% van de totale oppervlakte van de stad. Om een vergelijking met andere steden en gemeenten te kunnen maken, wordt deze score als basis gebruikt in de verdere vergelijkingen hierover. Hasselt zelf heeft 485,5 kilometer verharde wegen, verdeeld over 102,2 vierkante kilometer, wat een verhouding geeft van 4,75 km verharde weg per km².

Hasselt beschikt ook over een eigen Onderzoek VerplaatsingsGedrag. Dit dateert van het jaar 2000. Hierbij wordt echter rekening gehouden met de bipool Hasselt-Genk. Men zou kunnen denken dat dit OVG een indicatie kan geven van algemene verplaatsingsgegevens van inwoners, maar dit is echter niet het geval. Hasselt wordt bij studenten verkeerskunde vaak als ideaal praktijkvoorbeeld aanzien, maar dit valt echter te herzien. Als de afstand en reistijd tot het station berekend wordt, scoort Hasselt hiervoor zeer goed, maar de frequentienorm voor het openbaar vervoer is relatief slecht, en ook de afstand tot een halte haalt niet de beste score. De amplitude van het openbaar vervoer is wel goed te noemen, zeker en vast door het aanbod van de avondlijnen.

De activiteitenruimte van de inwoners van Hasselt is sterk bepaald door de algemene spreiding van de vele functies. Toch ligt de nadruk van de schoolvoorzieningen eerder in het centrum. De hogescholen en Universiteit dragen hier hun steentje bij.

Het OVG Hasselt-Genk zorgt wel voor de data omtrent het GAAKPPPD en de modal split verhouding in de woon-werkverplaatsingen. Ook het voertuigbezit is bepaald, maar niet door dit onderzoek. Het gemiddeld inkomen wordt in dit OVG niet onderzocht, maar er is toch een waarde beschikbaar via de literatuur.

Om het OVG op te stellen is er dan wel een uitgebreid onderzoek uitgevoerd, toch ontbreken de correcte gegevens omtrent de gemiddelde kosten qua verplaatsing, de dagelijkse verplaatsingskosten en de verdeling van de verplaatsingen over tijd

en verplaatsingsmotieven. De mindere score van het openbaar vervoer blijkt niet uit de reistijd tot het eigen stadscentrum. Ook de congestie speelt daar geen enkele rol. De frequentie van het aantal treinstops is goed te noemen. Dit zou eigenlijk wel moeten, want Hasselt vervult een grote rol in de regio. De gemiddelde wachttijden aan haltes van het openbaar vervoer scoren al bij al gemiddeld. In het centrum is de wachttijd klein, elders wordt deze wachttijd groter.

De huidige bereikbaarheidssituatie van Hasselt kan onder het ontwikkelingsniveau **matig** geplaatst worden. Dit omdat de bereikbaarheid van de inwoners de wensen overlaat op vlak van openbaar vervoer. Alle aandacht gaat naar het centrumgebied, terwijl het buitengebied ook de nodige aandacht verdient. Dit is de voornaamste reden waarom Hasselt geen klasse hoger wordt ingeschat. Over de spreiding en beschikbaarheid van functies scoort Hasselt dan weer wel goed, maar de mindere situatie van het openbaar vervoer, en de relatief vele data die ontbreken (ondanks een eigen OVG), bepalen de matige situatie.

5.2.7.2 Organisatie en Beleid

Door de onderbemanning van de dienst mobiliteit voert de betrokken ambtenaar zelden of nooit onderzoek. Alle vormen van onderzoek worden uitbesteedt. Hier is ook geen vaste regelmaat in terug te vinden. Iets wordt onderzocht indien er klachten binnengelopen zijn, of als er plannen zijn om in de toekomst iets te wijzigen aan bijvoorbeeld de inrichting van de weg.

Het beleid op papier en de strategievorming voor Hasselt is dan weer van hoog kwalitatief niveau, want er wordt nu reeds rekening gehouden met een zeer lange termijnvisie (2040). Deze visie wordt gerealiseerd door maatregelen op lange termijn om te zetten in sturende maatregelen die vandaag al volgens deze norm werken, vaak zijn deze proactief. Zo gebeuren er ook weinig evaluaties van projecten, omdat deze meestal kaderen in de toekomstvisie en op voorhand reeds bestudeerd en omschreven werden. In het kader van het voldoen aan de wetgevende normen, wordt het mobiliteitsplan volledig herzien omdat het oude niet actueel genoeg is. Zo is bijvoorbeeld de invoering van het gratis busvervoer (1 juli 1997⁴) er nog niet in opgenomen, wat aantoont dat dit zeker niet recent is.

⁴ <http://www.hasselt.be/nl/content/2436/10-jaar-bussen.html>

De ambtenaar heeft wel vaak carte blanche wanneer het aankomt op de behandeling van klachten en uitvoering van kleinschaligere projecten, ondanks weinig eigen budget. De nodige fondsen worden vaak gehaald bij de technische dienst, die instaat voor de uitvoering van de werken. Hiervoor is het aantal contactmomenten met andere verantwoordelijken voldoende frequent (tweewekelijks).

Bij het algemeen bereikbaarheidsbeleid krijgt het openbaar busvervoer de meeste aandacht. Dit is echter relatief te noemen, want er wordt bijvoorbeeld weinig aandacht besteed aan de doorstroming van het openbaar vervoer. De kwaliteit van de bereikbaarheid per openbaar vervoer ligt in de sterkte van de dienstregeling en trajecten. Voor de rest wordt getracht het autoverkeer buiten de kleine ring te houden en worden vele fietsprojecten opgestart of onderhouden om de inwoners op de fiets te krijgen.

Op vlak van organisatie kan de stad Hasselt geclassificeerd worden onder het niveau 2, de **geïsoleerde aanpak**. Dit komt voornamelijk door het weinige aantal medewerkers voor de mobiliteitsdienst, voor een dergelijke stad. De onderbemanning vertaalt zich hierin sterk, want zo is het onmogelijk om klachten te behandelen, eigen onderzoek uit te voeren en projecten uitgebreid op te volgen.

Voor het algemene bereikbaarheidsbeleid kan de stad Hasselt onder het niveau 3, de **stysteemgerichte aanpak**, geclassificeerd worden. Dit komt omdat er eerst en vooral een sterk vooruitziende visie gehanteerd wordt. En bereikbaarheid komt in de plannen vaak uitgebreid aan bod. Het feit dat de ambtenaar vaak carte blanche krijgt bij projecten zorgt ervoor dat de systeemgerichte aanpak echter dreigt over te gaan tot een geïsoleerde aanpak, want bij een systeemgerichte aanpak is een strikt gevolgde visie noodzakelijk. En wanneer er een wijziging zou zijn van ambtenaar, zou deze visie kunnen wijzigen.

5.2.8 Kortrijk

Dimensies		Componenten			
		Transport component	Ruimtelijke component	Tijdscomponent	Individuele component
Infrastructuur		- Maximaal toegestane & gemiddelde gereden snelheden: geen data - Aantal kilometer congestie : geen data - Capaciteiten: geen data	- Oppervlakte ingenomen door infrastructuur: 7,28 km weg/km ²	- Intensiteiten: geen data	- aantal parkeervoorzieningen: Auto: geen data Fiets: geen data
Activiteiten	Locatie	- Gemiddelde reistijd per persoon per dag: geen data - afstand en reistijd tot dichtstbijzijnde station: 0-4 km, zonder congestie 0-5 min, met congestie 6-10 min	- Werkgelegenheidsaanbod: 48311 werknemers - aantal 'inkomende' pendelaars: geen data - voorzieningsdichtheid basisfaciliteiten: 1466 erkende bedden, 35-tal huisartsen, 22534 leerlingen op 74911 inwoners. Hoger onderwijs: ongeveer 9500 studenten - afstand tot BTM-halte: 85-95%	- openingsuren winkels: koopzondagen - Welke zijn de spitsmomenten? normaal - Frequentienorm OV: 0-50%. Amplitude: 's morgens vroeg, 's avonds matig	- Activiteitenruimte individu: sterke concentratie van handelszaken in het centrum, wonen is meer verspreid over de hele gemeente, met zwaartepunt in het centrum. Industrie sterk geconcentreerd rond R8.
	Personen	- GAAKPPPD: geen data	- Aantal 'interne' werknemers: geen data	- I/C-verhouding: geen data	- Voertuigbezit: 489 personenwagens per 1000 inwoners - Modal split : Auto (B): 69,1% Auto (P): 2,5% OV: 10,6% Fiets: 13,1% Brom-/motorfiets: 2,4% Te voet: 2,3% - Gemiddeld Inkomen per inwoner: €15.825 voor 2008
Gebruikersnut		- Aantal verliesuren: geen data - Reistijd tot dichtstbijzijnde stad: Spits 0-10 min / Buiten spits 0-10 min	- Gemiddelde kost per verplaatsing: geen data	- Verdeling van de verplaatsingen over tijd: geen data - Frequentie van het aantal treinstops: tussen 150 en 300	- Dagelijkse verplaatsingskosten: geen data - Gemiddelde wachttijd aan een BTM-halte: centrum meestal <15 minuten, elders meestal tussen 30 en 60 min of geen halte -Verdeling van verplaatsingen in motief: geen data

Tabel 14: Tabel bereikbaarheid Kortrijk

5.2.8.1 Bereikbaarheid

De stad Kortrijk beschikt over een eigen verkeersmodel. Dit wordt gebruikt bij de planning van nieuwe maatregelen. Spijtig genoeg waren algemene data omtrent capaciteiten en intensiteiten niet beschikbaar, doordat de mobiliteitsdienst dit model niet zelf beheert. Zo is het ook niet mogelijk om de invloed van gereden snelheden te weten te komen. Ook het aantal parkeervoorzieningen is niet geweten. In verband met de oppervlakte ingenomen door verkeersinfrastructuur kan vermeld worden dat er in het totaal 582,5 kilometer verharde wegen zijn, verdeeld over 80 vierkante kilometer, wat een verhouding geeft van 7,28 km verharde weg per km².

Het station van Kortrijk speelt een grote rol op regionaal niveau. Aan de hand van de reistijd en afstand tot het station, is de bereikbaarheid voor de inwoners van Kortrijk goed. Toch speelt de congestie een kleine rol in de toename van deze reistijd. Op vlak van de voorzieningsdichtheid heeft Kortrijk ook een sterke regionale rol. Zo is het aantal ziekenhuisbedden het grootste uit de regio, en dit zal in de toekomst zelfs toenemen door de verdere uitbouw van een algemeen, gecentraliseerd ziekenhuis. Ook alle voorzieningen in verband met opleidingen zijn van regionaal karakter. De stad beschikt als enige in de regio namelijk over hogescholen en een universiteitsafdeling. Alle voorzieningen zijn relatief goed te bereiken met het openbaar vervoer, de halteafstanden dragen er alvast positief aan bij. De frequentienorm echter speelt een zeer negatieve rol. Dit komt voornamelijk door het landelijke karakter van de deelgemeenten. De spreiding van de activiteiten is sterk te noemen. Zo wordt de woonfunctie omschreven als sterk verspreid, terwijl de industrie zowel verspreid als gecentraliseerd te noemen valt. Op stedelijk vlak is dit gecentraliseerd rond de R8, maar echter sterk verspreid over de hele R8. Het zwaartepunt van de handelszaken ligt ook eerder in het centrum dan dat het verdeeld is over het hele grondgebied.

In verband met de individuele bereikbaarheid van de inwoners van Kortrijk is weinig data beschikbaar. Enkel het voertuigbezit, de modal split en het gemiddeld inkomen per inwoner is geweten.

Daar Kortrijk een regionale rol speelt, is de afstand tot de dichtstbijzijnde stad nihil te noemen. Dit beïnvloedt het gebruikersnut voor de inwoners, waardoor de

bereikbaarheid toeneemt. Ook het aantal treinstops geeft deze regionale rol weer. De waarde situeert in de tweede beste categorie. Voor het openbaar vervoer kan de situatie echter beter want in het centrum wordt de wachttijd laag gehouden door de hoge frequentie aan stadsbussen, maar elders in de gemeente is de wachttijd groter dan 30 minuten. Ook over de algemene data omtrent het gebruikersnut is niets geweten.

De huidige bereikbaarheidssituatie van Kortrijk kan onder het ontwikkelingsniveau **matig** geplaatst worden. Ondanks het verkeersmodel ontbreken nog vele gegevens, waardoor het moeilijk is om de bereikbaarheid van de inwoners goed te kunnen noemen. Ook al is de frequentie van het aantal treinstops hoog, toch wordt deze positieve kant van het openbaar vervoer tegengewerkt door de zeer slechte frequentienorm en de mindere wachttijden aan een halte van het openbaar vervoer.

5.2.8.2 Organisatie en Beleid

Op vlak van de behoeftenanalyse speelt de mobiliteitsdienst van Kortrijk een relatief passieve rol. Het door MINT(nv) ontwikkelde verkeers- en vervoersmodel wordt gebruikt om nieuwe maatregelen te testen. Dit is echter volledig in de handen van de medewerkers van MINT(nv). Enkel en alleen de kleinschalige metingen en tellingen, en de verwerking ervan, gebeuren door één van de medewerkers van de stadsdienst.

Op vlak van het beleid op papier en de strategievorming dient gezegd dat bereikbaarheid niet specifiek wordt opgenomen in het mobiliteitsplan. Dit is de dienst trouwens aan het verbreden en verdiepen, in samenspraak met een studie bureau. Naast het ontwikkelen van het mobiliteitsplan, wordt ook aandacht besteed aan de duurzaamheid van alle lopende en geplande projecten. Men tracht zelfs op stadsniveau rekening te houden met een duurzame visie omtrent de ruimtelijke ontwikkeling van de stad. Hier is het wel nuttig om te vermelden dat het stadsbestuur en de mobiliteitsmedewerkers hierover een verschillende visie hebben. De maandelijkse samenkomst van de verkeerscommissie zorgt voor een goede leidraad in de visie. Maar naast de projectmatige contactmomenten met

bijvoorbeeld de diensten Stadsplanning en Leefmilieu kunnen andere contactmomenten eerder schaars genoemd worden.

Door de tegenstrijdigheid van de opvattingen van het stadsbestuur en de mobiliteitsdienst is het mogelijk om te duiden dat de algemene bereikbaarheidsvisie van Kortrijk als weinig sturend kan worden aanzien. Toch tracht men bijvoorbeeld de parkeerproblematiek aan te pakken door nauw samen te werken met het parkeerbedrijf Parko.

Op vlak van organisatie kan de stad Kortrijk geclassificeerd worden onder het niveau 3, de **stysteemgerichte aanpak**. Door de medewerkers zelf wordt veel werk verricht, maar niet genoeg om de organisatie een niveau hoger in te kunnen schatten. De regelmaat aan contactmomenten, het functioneel overleg en het bestuderen en evalueren van de verkregen onderzoeksdata zorgen ervoor dat de organisatie ook niet als een niveau lager beschouwd kan worden.

Voor het algemene bereikbaarheidsbeleid kan de stad Kortrijk onder het niveau 2, de **geïsoleerde aanpak**, geplaatst worden. Ondanks een goede organisatie, wordt er te vaak niet goed gewerkt. Dit komt voornamelijk door de tegenstrijdigheid in de visies van de mobiliteitsdienst en de beleidsmakers. Zo is het dus ook niet mogelijk om een kwalitatief beleid uit te stippelen.

5.2.9 Kuurne

Dimensies		Componenten			
		Transport component	Ruimtelijke component	Tijdscomponent	Individuele component
Infrastructuur		<ul style="list-style-type: none"> - Maximaal toegestane & gemiddelde gereden snelheden: geen data - Aantal kilometer congestie - Capaciteiten 	<ul style="list-style-type: none"> - Oppervlakte ingenomen door infrastructuur: 5,49 km weg/km² 	<ul style="list-style-type: none"> - Intensiteiten: geen data 	<ul style="list-style-type: none"> - aantal parkeervoorzieningen: Auto: 450 Fiets: ongeveer 700
Activiteiten	Locatie	<ul style="list-style-type: none"> - Gemiddelde reistijd per persoon per dag: geen data - afstand en reistijd tot dichtstbijzijnde station: 0-4 km, zonder congestie 0-5 min, met congestie 6-10 min 	<ul style="list-style-type: none"> - Werkgelegenheidsaanbod: 8138 werknemers - aantal 'inkomende' pendelaars: geen data - voorzieningsdichtheid basisfaciliteiten: geen ziekenhuis, 10-tal huisartsen, 2313 leerlingen op 12902 inwoners - afstand tot BTM-halte: 95-100% 	<ul style="list-style-type: none"> - openingsuren winkels: normaal - Welke zijn de spitsmomenten? normaal - Frequentienorm OV: 0-50%. Amplitude: 's morgens vroeg, 's avonds goed 	<ul style="list-style-type: none"> - Activiteitenruimte individu: sterke concentratie van industrie. Woonzones sterk verspreid over de hele gemeente.
	Personen	<ul style="list-style-type: none"> - GAAKPPPD: geen data 	<ul style="list-style-type: none"> - Aantal 'interne' werknemers: geen data 	<ul style="list-style-type: none"> - I/C-verhouding: geen data 	<ul style="list-style-type: none"> - Voertuigbezit: 757 personenwagens per 1000 inwoners - Modal split: geen data - Gemiddeld Inkomen per inwoner: €15.409 voor 2008
Gebruikersnut		<ul style="list-style-type: none"> - Aantal verliesuren: geen data - Reistijd tot dichtstbijzijnde stad: Spits 0-10 min / Buiten spits 11-20 min 	<ul style="list-style-type: none"> - Gemiddelde kost per verplaatsing: geen data 	<ul style="list-style-type: none"> - Verdeling van de verplaatsingen over tijd: geen data - Frequentie van het aantal treinstops: n.v.t. 	<ul style="list-style-type: none"> - Dagelijkse verplaatsingskosten: geen data - Gemiddelde wachttijd aan een BTM-halte: meestal tussen 30 en 60 minuten, of elders >60 minuten -Verdeling van verplaatsingen in motief: geen data

Tabel 15: Tabel bereikbaarheid Kuurne

5.2.9.1 Bereikbaarheid

In Kuurne zijn er weinig tot geen problemen te bespeuren op vlak van parkeren, intensiteiten, capaciteiten en congestie. Dit heeft als gevolg dat er weinig algemene data beschikbaar is die deze situatie bespreken omdat er geen nood aan is. Toch wordt de lage probleemlast in het achterhoofd gehouden. Er zijn ooit wel metingen gebeurd voor de parkeervoorzieningen te archiveren en dit resulteert in ongeveer 450 parkeervoorzieningen voor auto's en ongeveer 700 parkeervoorzieningen voor de fiets. Hierbij moet echter vermeld worden dat deze fietsenstallingen eerder aan scholen en openbare gebouwen verbonden zijn, dan zomaar ergens geplaatst. In verband met de oppervlakte ingenomen door verkeersinfrastructuur kan vermeld worden dat er in het totaal 65,4 kilometer verharde wegen zijn, verdeeld over 10 vierkante kilometer, wat een verhouding geeft van 5,49 km verharde weg per km².

Door de kleinschaligheid van Kuurne is er zo ook een gebrek aan data omtrent verplaatsingsgedrag en reistijden van inwoners. Toch dient vermeld te worden dat de dichtheid tot het dichtstbijzijnde station goed is, omdat Kuurne zich op een kleine afstand tot de stations van Kortrijk en Harelbeke bevindt. Dit betekent echter niet dat de situatie van het openbaar vervoer als goed kan beschouwd worden, want de frequentienorm scoort 0-50%. De amplitude brengt daar echter verbetering in, door 's morgens vroeger dan gemiddeld en 's avonds later dan gemiddeld te rijden, evenals de goede score voor de afstand tot een halte van het openbaar vervoer.

De voorzieningsdichtheid in Kuurne is ook relatief laag wat betreft scholen. Dit komt door de kleinschaligheid en de relatie met de buurgemeenten. De industrie wordt gebundeld, maar voor de woonzones kan opgemerkt worden dat dit sterk verspreid is over de gemeente. Kuurne is trouwens de dichtstbevolkte gemeente van West-Vlaanderen (1290,20 inwoners per km²).

Over het aantal interne werknemers, het GAAKPPD en de I/C-verhoudingen mogen er dan al geen data beschikbaar zijn, toch is het mogelijk om bijvoorbeeld de I/C-verhoudingen van de gemeente te bespreken. Er is enkel sprake van congestievorming op één wegsegment van de N50, en dit enkel en alleen 's morgens. Er kan dus geconcludeerd worden dat deze parameter relatief goed scoort. Het valt ook op dat het aantal personenwagens per 1000 inwoners hoog is

(757), terwijl het gemiddeld inkomen per inwoner niet zo hoog is ten opzichte van andere steden en gemeenten.

Net zoals bij de andere dimensies van bereikbaarheid, is voor het gebruikersnut van de inwoners weinig geweten. Zo is bijvoorbeeld niet geweten hoeveel de inwoners besteden aan het zich verplaatsen. Zoals eerder vermeld is de bereikbaarheid tot een station voor de inwoners van Kuurne goed. Zo zou men kunnen denken dat de reistijd tot een stad ook goed is. Dit is het geval, tenzij er sprake is van congestie. Dan vergroot de reistijd waardoor de bereikbaarheid daalt. De goede bereikbaarheid tot de stations van Kortrijk en Harelbeke, zorgen niet voor een goede score omtrent de gemiddelde wachttijden aan haltes van het openbaar vervoer. De gemiddelde wachttijd bedraagt minimum tussen de 30 en de 60 minuten. Dit is nefast voor de bereikbaarheidsscore voor het openbaar vervoer.

De huidige bereikbaarheidssituatie van Kuurne kan onder het ontwikkelingsniveau **zwak** geplaatst worden. De bereikbaarheid van de inwoners is zo goed als niet geweten. De invloed van hoge intensiteiten speelt tevens een te grote rol bij de verbindingen naar de dichtstbijzijnde stad en station. Ook de wachttijden aan de haltes van het openbaar vervoer maken dat Kuurne in de categorie zwak onderverdeeld kan worden.

5.2.9.2 Organisatie en Beleid

Kuurne besteedt meestal de grotere onderzoeken uit aan studiebureaus omdat de gemeente zelf niet bij machte is om grootschalig onderzoek uit te voeren. Toch worden de kleinere onderzoeken in eigen beheer uitgevoerd. Dit gebeurt in een zeer vlotte samenwerking met de lokale politiezone. Het huidig mobiliteitsplan wordt geactualiseerd omdat er relatief weinig problemen voorkomen in Kuurne. Toch wordt bereikbaarheid niet echt geconcretiseerd in het mobiliteitsplan. De samenwerking met andere diensten op vlak van strategievorming gebeurt "in de gang" en niet op vaste contactmomenten. Indien er problemen zijn, gaat de ene even langs bij de andere om enkele woorden en ideeën hierover uit te wisselen.

De werking van de mobiliteitsdienst komt neer op één voltijdse medewerker. Deze heeft slechts een beperkt budget, maar de meeste budgetten die nodig geacht

worden zitten bij de technische dienst van de gemeente. Er is wel sprake van een verkeerskundig team, waarbij enkele commissarissen, bedrijfsleiders en ervaringsdeskundigen maandelijks twee maal samenkomen om plannen en projecten te bespreken. Ook de klachten van inwoners worden in deze commissie besproken.

Over het algemeen kan het beleid in Kuurne omschreven worden als reagerend, doch passief gedrag. Sinds de grote parkeerveranderingen in de jaren '80, is er weinig tot niks grootschalig veranderd. Toch tracht de gemeente druk uit te oefenen op bijvoorbeeld het busgebruik, want er werden inspanningen geleverd om de dienstregeling en route van de belbus uit te breiden. Jammer genoeg worden er naast deze inspanningen weinig andere inspanningen geleverd voor het openbaar vervoer.

Op vlak van organisatie kan Kuurne geclassificeerd worden onder het niveau 1, de **ad-hoc aanpak**. Dit neigt echter naar de geïsoleerde aanpak omdat de ambtenaar in kwestie alleen dient te werken, maar sterk ondersteund wordt door de politiezone om bijvoorbeeld onderzoeken uit te voeren. Toch is onderzoeken uitvoeren niet het enige, deze dienen echter ook geëvalueerd te worden. En één iemand alleen kan moeilijk alles doen. Ook de contactmomenten met andere gemeentediensten verloopt niet volgens een bepaalde regelmaat.

Voor het algemene bereikbaarheidsbeleid kan Kuurne onder het niveau 1, de **ad-hoc aanpak**, geplaatst worden. De voornaamste reden hiervoor is dat bereikbaarheid weinig tot geen rol speelt in uitgevoerde of geplande projecten. Er zijn dan ook weinig tot geen vastgestelde normen en beleidsdoelen.

5.2.10 Roeselare

Dimensies		Componenten			
		Transport component	Ruimtelijke component	Tijdscomponent	Individuele component
Infrastructuur		<ul style="list-style-type: none"> - Maximaal toegestane & gemiddelde gereden snelheden: geen data - Aantal kilometer congestie: geen data - Capaciteiten: geen data 	<ul style="list-style-type: none"> - Oppervlakte ingenomen door infrastructuur: 8,74 km weg/km² 	<ul style="list-style-type: none"> - Intensiteiten: geen data 	<ul style="list-style-type: none"> - aantal parkeervoorzieningen: Auto: 5500 Fiets: geen data
Activiteiten	Locatie	<ul style="list-style-type: none"> - Gemiddelde reistijd per persoon per dag: geen data - afstand en reistijd tot dichtstbijzijnde station: 4,1-8 km, zonder congestie 6-10 min, met congestie 6-10 min 	<ul style="list-style-type: none"> - Werkgelegenheidsaanbod: 32000 arbeidsplaatsen - aantal 'inkomende' pendelaars: geen data - voorzieningsdichtheid basisfaciliteiten: 714 erkende bedden, 30-tal huisartsen, 14916 leerlingen op 57429 inwoners. Hoger onderwijs: 826 studenten - afstand tot BTM-halte: 85-95% 	<ul style="list-style-type: none"> - openingsuren winkels: koopzondagen en avondshopping (1 mei) - Welke zijn de spitsmomenten? normaal - Frequentienorm OV: 0-50%. Amplitude: 's morgens gemiddeld, 's avonds goed 	<ul style="list-style-type: none"> - Activiteitenruimte individu: woonzones en handelszaken eerder geconcentreerd. Scholen liggen sterk verspreid, maar secundaire scholen geconcentreerd in centrum. Bedrijventerreinen gemiddeld verdeeld.
	Personen	<ul style="list-style-type: none"> - GAAKPPPD: geen data 	<ul style="list-style-type: none"> - Aantal 'interne' werknemers: geen data 	<ul style="list-style-type: none"> - I/C-verhouding: geen data 	<ul style="list-style-type: none"> - Voertuigbezit: 486 personenwagens per 1000 inwoners - Modal split: geen data - Gemiddeld Inkomen per inwoner: €15.703 voor 2008
Gebruikersnut		<ul style="list-style-type: none"> - Aantal verliesuren: geen data - Reistijd tot dichtstbijzijnde stad: Spits 0-10 min / Buiten spits 0-10 min 	<ul style="list-style-type: none"> - Gemiddelde kost per verplaatsing: geen data 	<ul style="list-style-type: none"> - Verdeling van de verplaatsingen over tijd: geen data - Frequentie van het aantal treinstops: tussen 75 en 150 	<ul style="list-style-type: none"> - Dagelijkse verplaatsingskosten: geen data - Gemiddelde wachttijd aan een BTM-halte: meestal tussen 15 en 30 minuten, elders tussen 30 en 60 minuten -Verdeling van verplaatsingen in motief: geen data

Tabel 16: Tabel bereikbaarheid Roeselare

5.2.10.1 Bereikbaarheid

Roeselare beschikt over weinig data omtrent de infrastructuur en er zijn ook geen gegevens beschikbaar over capaciteiten en intensiteiten. Toch kan er gesteld worden dat er weinig structurele congestie is. Er is wel sprake van enige vorm van spitsdrukke in het centrum van de stad, maar dit is echter niet van die aard dat de maximumcapaciteit van het netwerk problemen ondervindt. Er kan wel gezegd worden dat de bereikbaarheid per auto goed is. In het centrum alleen al zijn er zo'n 5500 autoparkeervoorzieningen, die sterk verspreid liggen. In verband met de oppervlakte ingenomen door verkeersinfrastructuur kan vermeld worden dat er in het totaal 522,7 kilometer verharde wegen zijn, verdeeld over 59,8 vierkante kilometer, wat een verhouding geeft van 8,74 km verharde weg per km².

Roeselare mag dan over een eigen station beschikken, toch is de gemiddelde reistijd richting dit station meer dan vier kilometer. Dit komt voornamelijk doordat Roeselare een relatief groot oppervlak bestrijkt. Uiteraard is het station beter bereikbaar voor de mensen die in het centrum wonen. Voor de andere inwoners van Roeselare heeft congestie echter geen vat op de reistijden richting dit station. Het werkgelegenheidsaanbod voor Roeselare kan wel als groot beschouwd worden in relatie met zijn schaalniveau (32000 jobs in relatie tot zo'n 60000 inwoners).

Het aanbod aan winkelgelegenheden wordt versterkt door de koopzondagen en dagen zoals 1 mei, op die momenten is er avondshoppen mogelijk. Dit maakt van Roeselare een aantrekkelijke winkelstad, want ook de handelszaken zijn geconcentreerd in het centrum. Daarnaast liggen alle scholen sterk verspreid, waarbij de middelbare scholen daarentegen allen sterk geconcentreerd zijn richting het centrum.

Op vlak van openbaar vervoer scoort het aanbod in Roeselare minder want de gemiddelde afstand tot een halte is niet altijd volgens de normen van de basismobiliteit en de frequentienorm scoort slecht. Het aanbod is 's avonds beter dan gemiddeld. Ook de frequentie van het aantal treinstops is niet zo ideaal. Dit komt echter doordat Roeselare zich bevindt op de as tussen Brugge en Kortrijk. De verbinding met deze stations is wel goed te noemen.

Voor de verdere algemene data omtrent verplaatsingsgedrag van individuen is het ook gissen naar resultaten. Er zijn geen gegevens beschikbaar voor de verplaatsingskosten en -motieven. Er kan wel gezegd worden dat het autobezit 486 personenwagens per 1000 inwoners bedraagt en dat de inkomensgraad €15.703 per inwoner per jaar bedraagt.

De reistijd tot de dichtstbijzijnde stad is voor Roeselare tussen 0 en 10 minuten. Dit komt omdat Roeselare zelf een stad is die regionale functies centraliseert. In verband met de gemiddelde wachttijd aan een halte kan trouwens geconcludeerd worden dat de wachttijd beter kan. Nu is deze tussen 15 en 30 minuten voor het centrumgebied, terwijl het in de rest van de stad nog langer wachten is.

De huidige bereikbaarheidssituatie van Roeselare kan onder het ontwikkelingsniveau **matig** geplaatst worden. De bereikbaarheid van de inwoners wordt teveel beïnvloed door de grootschaligheid van de stad. Het buitengebied van de stad is te groot zodoende dat het goede aanbod in het centrum op dit buitengebied geen vat heeft. Dit resulteert in minder goede gemiddelden om de bereikbaarheidssituatie in Roeselare als goed te omschrijven.

5.2.10.2 Organisatie en Beleid

Roeselare voert de dag van vandaag vaak onderzoek uit. Dit gaat soms over een update van een bestaand onderzoek, maar dit kan ook een volledig nieuw onderzoek omvatten. Hier is geen vaste timing voor, maar toch gebeurt dit geregeld. Het schaalniveau van het onderzoek beslist of het onderzoek uitbesteed wordt aan studie bureaus.

Het mobiliteitsplan wordt aan de hand van de onderzoeken geüpdatet. Bereikbaarheid wordt hier echter niet concreet in opgenomen, doch maakt het deel uit van de verschillende verkeer en vervoersthema's. De mobiliteitsdienst van Roeselare brengt vaak de ideeën aan de man, terwijl de uitwerking volledig door de diensten infrastructuur en wegen wordt uitgevoerd.

De aparte mobiliteitsdienst heeft drie medewerkers in dienst, die op regelmatige basis de relaties met andere stadsdiensten onderhouden. Dit gebeurt vaak gewoon

projectmatig. Er is dan ook geen sprake van brainstormsessies waar het beleid uitgebreid geëvalueerd wordt. De rol van de politici is ook vaker vragend, dan luisterend naar voorstellen, voor de werking van de mobiliteitsdienst. De uitkomsten van de regelmatige onderzoeken worden altijd geanalyseerd. Soms worden deze meteen verder (en opnieuw) onderzocht.

Ook bij de stimulatie van alternatieve vervoersmiddelen speelt Roeselare een passieve rol. De vervoersmodi komen aan bod, maar dit zeer beperkt en weinig sturend. Toch dient vermeld te worden dat men het beleid in grote mate gepland heeft, maar hier vallen nog te veel hiaten om te kunnen spreken van een volledig gepland bereikbaarheidsbeleid. Door alles omtrent parkeren (aanbod, controle, onderhoud, ...) uit te besteden, wordt getracht inkomende automobilisten af te schrikken. Uit onderzoeken bleek deze aanpak succesvol. Ondanks dit resultaat word er voor de toekomst een nieuw parkeerplan opgesteld.

Op vlak van organisatie kan de stad Roeselare geclassificeerd worden onder het niveau 3, de **stysteemgerichte aanpak**. Dit is zo omdat de organisatie van de stad op zich goed geregeld is met betrekking tot bijvoorbeeld contactmomenten met andere gemeentediensten. Ook het scholingsniveau van de enkele medewerkers is goed te noemen, door het gebrekkige aantal medewerkers kan deze dienst echter niet als zeer goed aanzien worden. De systematische onderzoeksvoering en evaluaties zorgen er wel voor dat deze score neigt naar een hoger niveau.

Voor het algemene bereikbaarheidsbeleid kan de stad Roeselare onder het niveau 3, de **stysteemgerichte aanpak**, geplaatst worden. Dit omdat, ondanks de passieve rol in het stimuleren van alternatieve vervoersmodi, het beleid een vaste visie hanteert, waarbij geregeld onderzoek, uitvoering en evaluatie gebeurt.

5.2.11 Waregem

Dimensies		Componenten			
		Transport component	Ruimtelijke component	Tijdscomponent	Individuele component
Infrastructuur		- Maximaal toegestane & gemiddelde gereden snelheden: geen data - Aantal kilometer congestie: geen data - Capaciteiten: geen data	- Oppervlakte ingenomen door infrastructuur: 6,08 km weg/km ²	- Intensiteiten: geen data	- aantal parkeervoorzieningen: Auto: 2000 Fiets: geen data
Activiteiten	Locatie	- Gemiddelde reistijd per persoon per dag: geen data - afstand en reistijd tot dichtstbijzijnde station: 0-4 km, zonder congestie 0-5 min, met congestie 0-5 min	- Werkgelegenheidsaanbod: 21604 werknemers - aantal 'inkomende' pendelaars: geen data - voorzieningsdichtheid basisfaciliteiten: 268 erkende bedden, 38 huisartsen, 9803 leerlingen op 36306 inwoners - afstand tot BTM-halte: 95-100%	- openingsuren winkels: normaal - Welke zijn de spitsmomenten? normaal - Frequentienorm OV: 95-100%. Amplitude: 's morgens vroeg, 's avonds matig	- Activiteitenruimte individu: sterke verspreiding van woonzones en bedrijventerreinen. Handelszaken eerder geconcentreerd rond Gentse Steenweg en in centrum. Secundaire scholen geconcentreerd rond centrum.
	Personen	- GAAKPPPD: geen data	- Aantal 'interne' werknemers: geen data	- I/C-verhouding: geen data	- Voertuigbezit: 506 personenwagens per 1000 inwoners - Modal split : Auto (B): 83% Auto (P): 0,2% OV: 1,6% Fiets: 12,8% Brom-/motorfiets: 1,4% Te voet: 1% - Gemiddeld Inkomen per inwoner: €15.922 voor 2008
Gebruikersnut		- Aantal verliesuren: geen data - Reistijd tot dichtstbijzijnde stad: Spits 0-10 min / Buiten spits 0-10 min	- Gemiddelde kost per verplaatsing: geen data	- Verdeling van de verplaatsingen over tijd: geen data - Frequentie van het aantal treinstops: <75	- Dagelijkse verplaatsingskosten: geen data - Gemiddelde wachttijd aan een BTM-halte: meestal tussen 15 en 30 minuten, elders >60 minuten of geen halte -Verdeling van verplaatsingen in motief: geen data

Tabel 17: Tabel bereikbaarheid Waregem

5.2.11.1 Bereikbaarheid

In Waregem gebeurt weinig onderzoek naar intensiteiten, capaciteiten en congestie. Toch wordt er gemeld door de ambtenaar dat er gemiddeld zo'n 1500 meter file is op het netwerk van Waregem, dagelijks verdeeld over twee cruciale verkeersknooppunten. In Waregem is trouwens voorlopig geen gebrek aan autoparkeervoorzieningen. In het stadscentrum zijn er zo'n 2000 parkeerplaatsen. Dit aantal is echter ingepland om in de toekomst te dalen door sterke maatregelen. In verband met de oppervlakte ingenomen door verkeersinfrastructuur kan vermeld worden dat er in het totaal 269,3 kilometer verharde wegen zijn, verdeeld over 16,47 vierkante kilometer, wat een verhouding geeft van 6,08 km verharde weg per km².

De reistijd tot het dichtstbijzijnde station is voor alle inwoners van Waregem goed te noemen. De afstand bedraagt minder dan vier kilometer en de reistijd wordt niet beïnvloed door eventuele congestie. Ook voor de toegang tot openbaar busvervoer scoort de stad goed, want de afstand tot dergelijke haltes is namelijk voor 95 tot 100% voldaan. Daarenboven is de frequentie ook voor 95 tot 100% volgens de normen. Het enige minpunt dat kan gegeven worden voor het openbaar busvervoer in Waregem is dat er 's avonds maar matig lang gereden wordt. 's Morgens daarentegen is er wel voldoende aanbod.

De voorzieningsdichtheid en de activiteitenruimte van de inwoners van Waregem is niet slecht, maar ook niet goed te noemen. Door de sterke spreiding van woonzones en bedrijventerreinen is de bereikbaarheid minder. Zelfs de leefbaarheid komt in het gedrang want de bedrijventerreinen zijn verweven met het centrum. De centralisatie van scholen en handelszaken beïnvloedt de bereikbaarheid dan weer in positieve zin.

In verband met de individuele bereikbaarheid van de inwoners zijn er weinig gegevens beschikbaar. Enkel de persoonsgebonden indicatoren werden deels gevonden. Zo is het voertuigenbezit 506 personenwagens per 1000 inwoners. Tevens is de modal split geweten voor het woon-werkverkeer en is er een waarde voor het gemiddeld inkomen per inwoner. Dit betekent niet dat er een andere verdeling gevonden werd, naar bijvoorbeeld inkomensgraad.

Waregem is weinig afhankelijk van een andere stad in de regio. Dit heeft als gevolg dat de score tot de dichtstbijzijnde stad in de categorie van 0 tot 10 minuten zit. Zelfs de weinige congestie die voorkomt op het netwerk van Waregem, speelt geen enkele rol in de reistijd. Ook het station van Waregem functioneert goed in de regio. Het is één van de stations op de drukke lijn tussen Gent en Kortrijk en bijgevolg is het aantal stops per dag goed te noemen, zeker tijdens de spitsmomenten, omdat er dan extra stops plaatsvinden waardoor de uurfrequentie verbetert. Voor de andere vorm van openbaar vervoer, het busvervoer, scoort de gemiddelde wachttijd relatief goed, dit echter enkel en alleen voor het centrum. Indien men de bus neemt buiten het centrum, moet men gemiddeld gezien meer dan 60 minuten wachten op een bus.

De huidige bereikbaarheidssituatie van Waregem kan onder het ontwikkelingsniveau **zwak** geplaatst worden. Over de bereikbaarheid van de inwoners is zeer weinig geweten, toch neigt de bereikbaarheid in Waregem naar het niveau matig, omdat de situatie van het openbaar vervoer relatief goed is te noemen. Enkel de wachttijden kunnen nog veel beter. Op zich hebben spitsmomenten of congestiemomenten geen invloed op reistijden, wat de situatie verbetert.

5.2.11.2 Organisatie en Beleid

In Waregem geldt de regel dat het ruimtelijk beleid bepaalt welke onderzoeken dienen uitgevoerd te worden. Onderzoeken worden dus vaak uitgevoerd, bij bijvoorbeeld de inplanting van een nieuw bedrijventerrein. Toch beschikt de mobiliteitsdienst van de gemeente over één radar- en vier snelheidsmeters. Dit stelt de dienst in staat om de 'klachtendatabank' bij te houden per straat. Deze apparatuur wordt echter pas ingezet na het ontvangen van klachten.

Bereikbaarheid wordt ook weinig concreet opgenomen in het mobiliteitsplan. Toch wordt er getracht het STOP-principe te hanteren bij de verbreding en verdiepen van het mobiliteitsplan. Hierbij is het belangrijk om te melden dat voor het schoolgaand verkeer de nadruk ligt op de fietsers.

De medewerkers van de mobiliteitsdienst houden zich vaker bezig met parkeren, dan met bereikbaarheid. De verwerking van klachten neemt ook veel tijd in beslag, waardoor weinig tijd overblijft om bereikbaarheid te concretiseren.

De verwerking van deze klachten wordt als cruciaal aanzien, want na de verwerking van de geobserveerde data, wordt regelmatig teruggekoppeld richting beleidsmakers en inwoners. Zo is het mogelijk om tijdelijke aanpassingen opnieuw ongedaan te maken of aan te passen.

Algemeen gezien kan het bereikbaarheidsbeleid van Waregem passief genoemd worden. Toch hebben de medewerkers een duurzame visie, bijvoorbeeld op het parkeren. Ze beseffen dat de slaagkracht van hun projecten, stelselmatig verbetert. De slagzin bij uitstek is: "beter evolutie, dan revolutie". Zo worden drastische maatregelen vermeden, maar wordt er stelselmatig richting de meest duurzame oplossingen gewerkt. Ook voor de relatie met de privésector is het beleid redelijk passief. Enkel voor de grootschalige projecten wordt er contact gelegd met bijvoorbeeld eigenaars van grote parkeergelegenheden. Toch spelen ook de lokale politici hun rol. De mobiliteitsmedewerkers hebben een positieve drang naar duurzaamheid, maar deze worden al te vaak teruggefloten door het bestuur.

Op vlak van organisatie kan de stad Waregem geclassificeerd worden onder het niveau 2, de **geïsoleerde aanpak**. Dit komt voornamelijk door de aanpak van klachten. Deze worden zeer goed bijgehouden en de organisatie van de mobiliteitsdienst is toch niet zo slecht om Waregem in de klasse van de ad-hoc aanpak te plaatsen. De medewerkers zijn tenslotte geschoold, hebben reeds veel ervaring en volgen regelmatig eigen studies op.

Voor het algemene bereikbaarheidsbeleid kan de stad Waregem onder het niveau 2, de **geïsoleerde aanpak**, geclassificeerd worden. Een belangrijke reden hiervoor is dat de medewerkers een sterk duurzame visie hanteren. Ook de realisatie van duurzame mobiliteit wordt in stappen gerealiseerd, waarbij bereikbaarheid zeker in het achterhoofd wordt gehouden. Mocht dit een vast agendapunt geweest zijn, neigde het niveau naar de systeemgerichte aanpak van bereikbaarheid.

5.2.12 Samenvattende tabel

Gemeente/Stad	gemeentelijke bereikbaarheid (stand van zaken)	IKZ score organisatie	IKZ score bereikbaarheidsbeleid
Avelgem	Zwak	1	1
Brugge	Goed	3	3
Deerlijk	Zwak	1	1
Diepenbeek	Matig	1	1
Gent	Goed	4	4
Harelbeke	Zwak	2	1
Hasselt	Matig	2	3
Kortrijk	Matig	3	2
Kuurne	Zwak	1	1
Roeselare	Matig	3	3
Waregem	Zwak	2	2

Tabel 18: Overzichtstabel resultaten ontwikkelingsniveaus per gemeente

Op de bovenstaande tabel worden alle resultaten en verkregen scores per gemeente apart weergegeven. Het valt op dat het niet onmogelijk is om een mindere score te halen op vlak van de huidige gemeentelijke bereikbaarheid, terwijl de organisatie en het bereikbaarheidsbeleid wel goed georganiseerd worden. Omgekeerd geldt deze regel ook. Een relatief goede bereikbaarheid resulteert niet altijd in een even goede score op vlak van organisatie en bereikbaarheidsbeleid. Dit komt dan waarschijnlijk omdat gemeenten of steden niet veel problemen en hinder ondervinden, terwijl het beleid echter weinig aandacht besteedt aan bereikbaarheid.

6 **BESPREKING RESULTATEN**

In het vorig hoofdstuk werd elke gemeente apart toegelicht en uitgebreid besproken. Dit hoofdstuk tracht alle resultaten samen te bespreken om een indicatie te geven over hoe goed gemeentelijke bereikbaarheid al dan niet is en in welke mate de (on)beschikbaarheid van gegevens belangrijk is in de resultaten van dit onderzoek. Eerst worden de resultaten besproken van de bereikbaarheidsstudie van de onderzochte gemeenten en steden. Daarna worden de resultaten van de organisatie en het algemene bereikbaarheidsbeleid besproken.

6.1 **Bespreking Resultaten Bereikbaarheid**

In dit deelhoofdstuk worden de resultaten besproken die de gemeenten en steden toewijzen aan een bepaald kwaliteitsniveau van gemeentelijke bereikbaarheid, zoals ze op de dag van vandaag is. Hierbij wordt per dimensie apart gewerkt om het geheel overzichtelijker te maken.

6.1.1 **Infrastructuurdimensie**

Bij de infrastructuurdimensie in relatie met de transportcomponent kan vermeld worden dat er bijna geen gegevens beschikbaar zijn omtrent alle indicatoren die het gemeentelijk bereikbaarheidsbeleid bepalen. Enkel de schatting van bijvoorbeeld het aantal kilometer congestie op het netwerk kan een indicatie geven van het bereikbaarheidsniveau van een gemeente of stad. In dit onderzoek wordt er weinig structurele congestie waargenomen. Dit kan betekenen dat de inrichting van de netwerken volgens de regels verloopt, maar de te optimistische inschatting van de ambtenaren is hiervoor waarschijnlijk als belangrijker te aanzien.

Op vlak van de oppervlakte ingenomen door de infrastructuur zijn er over het algemeen zeer weinig gegevens beschikbaar. Door de berekening van het aantal kilometer weg per vierkante kilometer oppervlak is het echter mogelijk om een indicatie te geven van de netwerkdichtheid. De cijfers uit Tabel 19 op de volgende pagina tonen aan dat de steden Gent, Kortrijk en Roeselare hoog scoren qua dichtheid van verharde wegen over het oppervlak . Toch moet vermeld worden dat er geen echte uitschieters tussen de verhoudingen zitten. Enkel de steden Brugge en Hasselt scoren beduidend lager dan de rest, maar nu niet ook in die mate dat dit

niet verklaard kan worden, want deze verschillende steden zijn bijna allemaal hetzelfde gecategoriseerd in het RSV.

Gemeente/Stad	Aantal kilometer verharde wegen	Oppervlakte (km ²)	Verhouding (km weg/km ²)
Avelgem	131,2	21,7	6,05
Brugge	667,6	138,4	4,82
Deerlijk	90,7	16,8	5,40
Diepenbeek	243,9	41,2	5,92
Gent	1078,8	156,2	6,91
Harelbeke	168,4	29,1	5,79
Hasselt (echte waarde = 0,27 %)	485,5	102,2	4,75
Kortrijk	582,5	80	7,28
Kuurne	54,9	10	5,49
Roeselare	522,7	59,8	8,74
Waregem	269,3	44,3	6,08

Tabel 19: Oppervlakte ingenomen door de infrastructuur

De bereikbaarheid voor de tijdscomponent op de infrastructuurdimensie wordt bepaald door de gemeten intensiteiten op het volledige netwerk. In de praktijk is het zeer moeilijk om deze data te verzamelen. Dit is eventueel wel te verkrijgen via de ontwikkelde stedelijke (en gemeentelijke) verkeersmodellen.

Ook over het aantal parkeervoorzieningen in een gemeente of stad is over het algemeen weinig gekend, zeker wanneer gekeken wordt naar het volledige grondgebied van steden of gemeenten. Indien er cijfers beschikbaar zijn, omvatten die meestal het aantal parkeervoorzieningen voor auto's in het centrumgebied.

6.1.2 Activiteitendimensie: Locatiegebonden

Voor de bereikbaarheid op vlak van de activiteitendimensie kan gesteld worden dat de gemiddelde reistijd per persoon per dag niet geweten is. Dit maakt het niet mogelijk om gemeenten en steden te vergelijken. De waarden voor de andere indicator, de afstand en reistijd tot het dichtstbijzijnde station, is wel geweten. Dit echter via literatuur en niet vanuit de gemeenten en steden zelf. De afstand en voornamelijk de reistijd tot het dichtstbijzijnde station zijn cruciaal te noemen in de bereikbaarheid van een gemeente of stad. Wanneer een gemeente beschikt over één of meerdere stations, wordt de af te leggen afstand sowieso lager, maar de sterkte van deze indicator zit in de relatie van de buurgemeenten. Indien een station makkelijk te bereiken is vanuit een buurgemeente, heeft dit een sterke invloed op de bereikbaarheid. Ook de invloed van congestie moet in rekening gebracht worden maar in dit onderzoek zijn de veranderingen in de resultaten beperkt.

Om de sterkte van de ruimtelijke component voor de locatiegebonden activiteitendimensie te bepalen, is in deze studie voornamelijk de afstand tot de dichtstbijzijnde bus-, tram- of metrohalte het belangrijkste. Dit omdat de gegevens omtrent het werkgelegenheidsaanbod in de gemeente of stad en het aantal 'inkomende' pendelaars bijna nooit geweten is. De categorie van de afstand tot de dichtstbijzijnde halte zou, volgens de normen van de basismobiliteit, altijd tussen 95% en 100% voltooid moeten zijn. Dit is echter niet het geval. De middelgrote steden Hasselt, Kortrijk en Roeselare voldoen niet aan de norm. Daarnaast voldoet Deerlijk ook niet aan de norm, als kleine gemeente. Na analyse van de verandering die plaatsgevonden heeft sinds 2005, blijkt dat enkel Brugge een categorie hoger geschakeld is, dicht bij de volledige bediening. Een mogelijke reden voor deze lagere scores is de mate waarin de steden of gemeente veel vrije ruimte hebben.

Een andere indicator is de voorzieningsdichtheid van de basisfaciliteiten. Uit Tabel 20 op de volgende bladzijde kan afgeleid worden dat het aantal erkende bedden per inwoner niet in die mate afhankelijk is van het aantal inwoners. Dit geldt ook voor het aantal inwoners per huisarts. Bij de verhouding van het aantal leerlingen over het aantal inwoners kan dan weer besloten worden dat de steden of gemeenten waar een hoge concentratie aan studenten van het hoger onderwijs te vinden is, hoger scoren op deze verhouding.

Gemeente/Stad	Aantal erkende bedden per inwoner	Aantal Inwoners per huisarts	Verhouding aantal leerlingen over inwoners
Avelgem	n.v.t.	640,2	24,7%
Brugge	0,011	2847,3	33,7%
Deerlijk	n.v.t.	1126,2	12,7%
Diepenbeek	n.v.t.	1300,6	49,3%
Gent	0,012	936,0	42,9%
Harelbeke	n.v.t.	805,4	11,0%
Hasselt	0,014	1217,8	39,9%
Kortrijk	0,020	2140,3	42,1%
Kuurne	n.v.t.	1290,2	17,9%
Roeselare	0,012	1914,3	27,4%
Waregem	0,007	955,4	27,0%

Tabel 20: Overzicht voorzieningsdichtheden

De indicatoren met weinig tot geen relevante informatie of invloed, die vallen onder de tijdscomponent en de locatiegebonden activiteitendimensie, zijn de openingsuren van de winkels en de spitsmomenten van de gemeenten. Door de lage respons kunnen weinig verbanden gelegd worden. In dit segment is enkel de indicator die de frequentie en de amplitude van openbaar vervoer bespreekt, een zeer belangrijke factor in de bereikbaarheid van een gemeente. Des te beter de frequentie en amplitude, des te beter de bereikbaarheid van een gemeente.

Naast de tijdscomponent speelt ook de individuele component een belangrijke rol op de locatiegebonden activiteitendimensie. Aan de hand van de activiteitenruimte wordt een individu beter of slechter bereikbaar. In dit onderzoek bepaalt de spreiding van de functies in de gemeente de kwaliteit. Deze factor is voor allerlei functies verschillend van gemeente tot gemeente.

6.1.3 Activiteitendimensie: Persoonsgebonden

Wanneer bereikbaarheid gespecificeerd wordt naar individueel niveau, moet gezegd worden dat de nodige data in de praktijk vaak ontbreekt. Denk hierbij aan het GAAKPPPD voor de transportcomponent, het aantal 'interne' werknemers bij de ruimtelijke component en de I/C-verhoudingen voor de tijdscomponent. Het ontbreken van deze data is te begrijpen, want om deze te weten moet een uitgebreid onderzoek uitgevoerd worden of vele data omtrent intensiteiten geweten zijn. Wat voor gemeenten en steden een hoge kost met zich meebrengt. Bijgevolg vallen enkel de waarden van Gent en Hasselt te vergelijken op het niveau van het GAAKPPPD. Gent haalt een score van gemiddeld 31,50 kilometer en Hasselt 31,60 kilometer. Deze verschillen niet zoveel met de waarde gevonden voor heel Vlaanderen in 2000, namelijk 32,70 kilometer, en onderbouwen eventuele conclusies niet.

De indicatoren die de grootste rol spelen bij de persoonsgebonden activiteitendimensie zijn het voertuigbezit en de modal split. De verdeling van de bevolking naar inkomensgraad en scholingsniveau speelt een kleinere rol omdat deze bijna niet geweten is om specifieke relaties met de kwaliteit van gemeentelijke bereikbaarheid aan te tonen. Het voertuigbezit wordt in dit onderzoek ingevuld als het aantal personenwagens per 1000 inwoners, omdat er nergens gegevens te verkrijgen zijn over het aantal fietsen en andere vervoersmodi. Uit Tabel 21 op de volgende pagina blijkt niet dat het personenwagenbezit recht evenredig verdeeld is met het jaarlijks inkomen per inwoner. Wegens te weinig recente en correcte verdelingen van de modal split worden in dit kader geen extra conclusies getrokken. Met recente data is het misschien mogelijk om het aantal personenwagens te linken met het gebruik van het openbaar vervoer en de kwaliteit van de bereikbaarheid per openbaar vervoer.

Gemeente/Stad	Aantal personenwagen per 1000 inwoners	Jaarlijks inkomen per inwoner
Avelgem	473	€ 14.809
Brugge	447	€ 16.557
Deerlijk	512	€ 15.225
Diepenbeek	516	€ 16.372
Gent	420	€ 16.100
Harelbeke	496	€ 15.324
Hasselt	503	€ 17.324
Kortrijk	489	€ 15.825
Kuurne	757	€ 15.409
Roeselare	486	€ 15.703
Waregem	506	€ 15.922

Tabel 21: Overzicht voertuigbezit en jaarlijks inkomen per inwoner

6.1.4 Gebruikersnut dimensie

Net zoals bij de persoonsgebonden activiteitendimensie kan gesteld worden dat in deze dimensie de onbeschikbaarheid van data bepalend is voor de kwaliteit van de mogelijk te trekken conclusies. Zo is het aantal verliesuren op de netwerken niet geweten, terwijl deze indicator normaalgezien een grote rol speelt in het bepalen van het kwaliteitsniveau van gemeentelijke bereikbaarheid. Dit is net zo het geval bij de indicatoren gemiddelde kost per verplaatsing, verdeling van de verplaatsingen over tijd, de dagelijkse verplaatsingskosten per persoon per dag en de verdeling van verplaatsingen naar motief. Ook hier moet gezegd worden dat een grootschalig onderzoek mogelijks de benodigde data kan opleveren. Hierbij moet wel de opmerking gemaakt worden dat gemeenten en steden dit eventueel zelf niet als gebrek aanvoelen en het nut ervan inzien.

De rest van de indicatoren van deze dimensie hebben wel een sterke invloed op de kwaliteit van het gemeentelijk bereikbaarheidsbeleid. Zo is de reistijd tot de dichtstbijzijnde stad en de mate waarin die verandert bij congestie, sterk bepalend voor de kwaliteit van de reisweg van de inwoner. De frequentie van het aantal treinstops op een dag is voor zowel inkomende pendelaars als inwoners van de gemeente of stad zelf een goede indicator voor de bereikbaarheid. Een hoog aantal

stops resulteert in een betere bereikbaarheidssituatie. In dit geval is de mate van het aantal treinstops ook afhankelijk van het verstedelijkingsniveau van de gemeente of stad, in relatie met haar functie op regionaal niveau. Des te groter en belangrijker de stad, des te hoger het aantal treinstops per dag wordt. Ook het openbaar vervoer per bus, tram of metro is bepalend voor de kwaliteit van gemeentelijk bereikbaarheidsbeleid. Des te hoger de gemiddelde wachttijd aan een halte, des te slechter de bereikbaarheid per openbaar vervoer.

6.2 Bespreking Resultaten Organisatie & Beleid

In dit deelhoofdstuk worden de resultaten besproken die de gemeenten en steden toewijzen aan een bepaald ontwikkelingsniveau van de organisatie van de gemeentelijke mobiliteitsdienst en van het gevoerde, algemene bereikbaarheidsbeleid.

6.2.1 Organisatie

Wanneer de organisatie van de mobiliteitsdienst geanalyseerd wordt aan de hand van de beschikbare data in dit onderzoek, is één van de meest bepalende factoren de mate waarin mensen en middelen worden ingezet. Dit betekent voornamelijk of een mobiliteitsdienst apart werkt, of dat deze al dan niet deel uitmaakt van een andere, overkoepelende dienst. Hier nauw bij aansluitend is het aantal medewerkers dat de dienst telt. Des te meer medewerkers de dienst tewerkstelt, des te beter de organisatie van gemeentelijk bereikbaarheidsbeleid zou kunnen zijn. Toch moet hier de opmerking gemaakt worden dat een kleine gemeente en een stad niet te vergelijken vallen op vlak van aantal medewerkers. In dit kader wordt eigenlijk het rendement van het aantal medewerkers belangrijk geacht. Zo heeft de stad Roeselare minder ambtenaren in de dienst mobiliteit dan de stadsdienst van Kortrijk, maar de score van Roeselare is beter op vlak van algemeen beleid. Het is voor kleine gemeenten op zich ook wel moeilijker om de nodige budgetten vrij te maken voor (extra) personeel of onderzoeken, alhoewel kleine inspanningen kunnen bijdragen tot een betere organisatie.

Het tweede belangrijkste verklarende beleidsdomein is de samenhang van hoe er systematisch gewerkt wordt op vlak van behoeftenanalyse en zelfevaluatie & opvolging van projecten. Indien een gemeente of stad op een vast tijdstip onderzoeken voert, wordt de organisatie beter aanzien. Dit is logisch want men werkt niet enkel probleemoplossend, maar sturend. Men tracht eventuele problemen te voorkomen door preventief onderzoek uit te voeren. Dit brengt onmiddellijk met zich mee dat deze resultaten vaker worden opgenomen in het uitzetten van het beleid. Uiteraard is het schaalniveau van de onderzoeken belangrijk om te kijken of een gemeente of stad dit zelf uitvoert. Het is vaak zo dat

kleinere gemeenten kleine onderzoeken zelf uitvoeren, terwijl de kans op uitbestedingen van onderzoeken groter is bij grotere gemeenten en steden. Ook studies die uitgevoerd worden op groter schaalniveau, onafhankelijk van de grootte van de gemeente of stad, worden vaker uitbesteed. Dit komt vaak doordat zelf een grootschalig onderzoek uitvoeren een erg tijdrovende zaak is. Indien dan nog eens rekening gehouden wordt met de bezetting van de mobiliteitsdienst, is de uitbesteding van dergelijke onderzoeken een logisch gevolg.

Het beleid op papier en strategievorming is het minst bepalend voor de kwaliteit van de organisatie, dit omdat bereikbaarheid vaak weinig concreet wordt gespecificeerd in het mobiliteitsplan en waardoor de doelstellingen ook niet duidelijk omschreven worden. En zonder duidelijke richtlijnen is het ook moeilijk om te weten of een organisatie goed verloopt. Het contact en regelmaat met andere gemeentediensten verloopt bij de meeste onderzochte gemeenten op projectmatige basis. Dergelijke werking zorgt ervoor dat de organisatie een mindere score behaalt. Indien er een regelmaat is in de contactmomenten krijgt de organisatie een betere beoordeling.

6.2.2 Algemeen bereikbaarheidsbeleid

Eén van de belangrijkste indicatoren die het kwaliteitsniveau van het algemeen bereikbaarheidsbeleid bepalen, is de manier waarop de ambtenaren zelf staan tegenover duurzame mobiliteit en optimale bereikbaarheid. Indien een ambtenaar passief interesse toont in goede bereikbaarheid kan met zekerheid gesteld worden dat er weinig gewerkt zal worden om de bereikbaarheid te verbeteren. Dit probleem komt het vaakst voor bij de kleinere gemeenten en steden. Des te groter de gemeente of stad, des te beter de organisatie van het beleid op punt staat, waardoor de beïnvloeding steeds kleiner zal worden. Bij de kleinere gemeenten moet wel worden vermeld dat de bereikbaarheidssituatie niet altijd als problematisch wordt aanzien. Dit kan gevolgen hebben op de algemene visie die gevolgd wordt.

De mate waarin de neuzen van lokale politici en de ambtenarij in dezelfde richting staan omtrent bereikbaarheid en duurzame mobiliteit is belangrijk voor het kwaliteitsniveau van het algemene bereikbaarheidsbeleid. Want als de ambtenarij

een andere visie voor ogen heeft dan de gemeentelijke politici, betekent dit dat de kansen op tegenstrijdigheden groter wordt, waardoor het bereikbaarheidsbeleid chaotisch kan worden. Niet alleen de gelijkenissen in visies zijn belangrijk, ook een goede wisselwerking en samenwerking tussen beleidsmakers en ambtenaren levert een positieve bijdrage aan een algemeen beleid. Zo worden het aantal tegenstrijdige maatregelen beperkt en is er wederzijdse controle op het uitvoeren en plannen van projecten.

Het is ook belangrijk om te weten sinds wanneer bereikbaarheid werd opgenomen in de beleidsplannen. Gemeenten waar men pas recent is beginnen nadenken over bereikbaarheid, zullen over het algemeen minder goed scoren dan gemeenten die reeds jaren aandacht besteden aan bereikbaarheid. In relatie met het verleden, is ook de toekomstvisie belangrijk. Indien het beleid van een gemeente zeer ver vooruit kijkt, wordt dit in het algemeen beter aanzien op vlak van kwaliteitsniveau, dit omdat de beleidslijnen vaker vast liggen en er minder geschipperd kan worden om eventjes buiten de lijnen te kleuren.

7 **CONCLUSIES**

In deze masterproef werd onderzocht hoe gemeentelijk bereikbaarheidsbeleid gemeten kan worden. Ook het kwaliteitsniveau van gemeentelijke bereikbaarheid kwam aan bod. Hierbij werden met name de stand van zaken, de organisatie van het beleid en het algemene beleid zelf in kaart gebracht. De theorie werd tenslotte getoetst aan de praktijk via een onderzoek van elf verschillende gemeenten en steden van verschillende schaalniveaus. In dit hoofdstuk worden de conclusies van het onderzoek overlopen. Eerst en vooral wordt gebruik gemaakt van een opsplitsing naar de onderzoeksvragen, waarbij deze allen besproken worden. Daarna wordt een kort algemeen besluit gegeven. Dit hoofdstuk wordt ten slotte afgesloten aan de hand van de bespreking omtrent de beperkingen en mogelijke aanbevelingen voor verder onderzoek.

7.1 **Antwoorden op de onderzoeksvragen**

De twee kernvragen van zowel het theoretisch als praktisch deel werden opgesplitst naar verschillende deelvragen. Het theoretisch deel richtte zich voornamelijk op de indicatoren die het kwaliteitsniveau van het gemeentelijk bereikbaarheidsbeleid definiëren. Het praktisch gedeelte was een toepassing van het theoretisch model waarbij elf gemeenten en steden uit Vlaanderen bevraagd werden.

Eerst werd onderzocht wat bereikbaarheid specifiek inhoudt in een verkeerskundige context. Hierbij kan geconcludeerd worden dat bereikbaarheid vele gezichten kent, zowel op vlak van schaalniveau waar dit een rol speelt als op vlak van hoe het ingevuld wordt. Er is ook vaak verwarring tussen bereikbaarheid en toegankelijkheid. Toch komt het er vaak op neer dat de benodigde reistijd en de af te leggen afstand tot een bepaalde locatie de bereikbaarheid bepalen. De tweede onderzoeksvraag bestond erin om te ontleden welke documentatie en literatuur er bestaat rond bereikbaarheid van een gemeente en of een locatie. De conclusie die hierover gesteld kan worden is dat bereikbaarheid in beleidsplannen vaak niet specifiek omschreven wordt, echter louter en alleen beschrijvend. Daarnaast worden er weinig specifieke maatregelen voorgesteld. Dit maakt het meten van bereikbaarheid er niet makkelijker op. In bepaalde cases omtrent bereikbaarheid en het bereikbaarheidsbeleid worden echter wel maatregelen en acties gespecificeerd,

waardoor het mogelijk was om de indicatoren van gemeentelijk bereikbaarheidsbeleid in te vullen. Een goed bereikbaarheidsbeleid wordt vervolgens omschreven als het kwaliteitsniveau dat behaald wordt aan de hand van de invulling van de indicatorenlijst. In dit onderzoek is de inrichting en organisatie van het openbaar vervoer de indicator met de grootste invloed om gemeentelijke bereikbaarheid te beoordelen. Aan de hand van een goede frequentie, een grote amplitude en een vlotte haltebereikbaarheid van zowel het bus- als het treinvervoer, wordt een gemeente sneller in een hoger niveau van gemeentelijke bereikbaarheid geplaatst. Andere indicatoren leveren eerder een matige bijdrage in de bereikbaarheidssituatie omdat er te weinig data verkregen werd om een grotere invloed te staven.

Om vervolgens de verschillende Vlaamse gemeenten en steden te kunnen beoordelen op vlak van het behaalde kwaliteitsniveau rond bereikbaarheid, moest onderzocht worden hoe de stand van zaken precies is, maar ook hoe de organisatie van het beleid in elkaar zat en hoe het algemene bereikbaarheidsbeleid van een gemeente of stad omschreven kan worden. Hiervoor werd gebruik gemaakt van een vragenlijst om de indicatoren van de huidige situatie in te kunnen vullen. Om de organisatie en de algemene visie rond bereikbaarheid te kunnen beoordelen werd een gesprek gevoerd waarin algemene vragen werden gesteld. Op vlak van gemeentelijk bereikbaarheidsbeleid zijn er enkele grote verschillen op te merken. Eerst en vooral is het aantal medewerkers van de mobiliteitsdienst een factor met een grote invloed. Hoe meer ambtenaren zich bezig houden met bereikbaarheid, hoe groter de kans op een kwalitatief sterkere bereikbaarheid. Dit hangt nauw samen met de organisatie van de dienst. Indien de dienst een apart orgaan is, is de werking beter gegarandeerd, wat ook een positieve bijdrage levert in de meeste gevallen omtrent bereikbaarheid. Het is niet per se zo dat een grotere gemeente beter scoort op vlak van bereikbaarheidsbeleid. Het werkingsbudget is misschien wel groter, maar vaak is de kwaliteit van de geleverde diensten afhankelijk van de relatie met en de interesse in bereikbaarheid en duurzame mobiliteit van de betrokken ambtenaar of ambtenaren.

Zoals eerder reeds vermeld zijn er voor dit onderzoek weinig data beschikbaar, waardoor het zwaartepunt van de kwaliteit van de bereikbaarheidsbeleid zich situeert omtrent de situatie van het openbaar vervoer. Dit gebeurt voor zowel de

bussen en trams van De Lijn, als voor de treinen van de NMBS. Een belangrijke conclusie die hierbij gesteld mag worden is dat een landelijke gemeente vaker problemen ondervinden in die situatie dan een meer stedelijk gebied. Toch wordt dit in de kleinere gemeenten niet altijd als probleem aangevoeld. Daarnaast mag ook de rol van spits- en congestiemomenten niet vergeten worden. In minder stedelijk gebied is de invloed van congestie groter op de bereikbaarheid. Dit op vlak van alle vervoersmodi.

7.2 Besluit

Bereikbaarheid speelt een rol op vele beleidsniveaus, maar de nadruk en de grootste invloed van bereikbaarheid ligt toch op lokaal niveau. Doordat een gemeente of stad veel aandacht besteed aan bijvoorbeeld de organisatie van bereikbaarheid, scoort de gemeente of stad hiervoor normaalgezien beter. Dit is echter niet altijd het geval. Zo scoort een gemeente met een zeer matig en passief bereikbaarheidsbeleid bijvoorbeeld goed op de huidige situatie van de gemeentelijke bereikbaarheid. Dit valt mogelijk te verklaren doordat deze gemeente weinig tot geen hinder ondervindt.

Er valt te concluderen dat het niet noodzakelijk zo is dat als een gemeente goed scoort op de evaluatie van de stand van zaken, dat de organisatiescore of de score omtrent algemeen bereikbaarheidsbeleid zich in dezelfde categorie bevindt. Dit komt voornamelijk omdat er per onderdeel een gemiddelde score berekend moest worden. Vaak is de mindere score omtrent de stand van zaken te verklaren aan een gebrek van willen en kunnen. Het contrast tussen de visie en de planning, met de uitvoering speelt in die mate een grote rol.

Het ontbreken van gegevens wordt in dit onderzoek als problematisch aanzien. Toch is het nodig om te vermelden dat sommige gemeenten en steden dit gebrek aan data niet zo aanvoelen, omdat ze geen al te grote mobiliteits- en bereikbaarheidsproblemen ondervinden in de huidige situatie.

7.3 Beperkingen en aanbevelingen voor verder onderzoek

Dit onderzoek tracht een beeld te geven van hoe bereikbaarheid in steden en gemeenten evolueert, en de mate waarin bereikbaarheid deel uitmaakt van het gevoerde mobiliteitsbeleid. Het is echter niet mogelijk om een algemeen geldende conclusie te trekken uit de verkregen resultaten, omdat de dataset te klein is. Toch geeft dit onderzoek een indicatie over hoe lokale situaties in gemeenten en steden de gemeentelijke bereikbaarheid beïnvloeden. Als aanbeveling voor verder onderzoek wordt dus gesteld dat een uitbreiding van het aantal gemeenten, de onderzoeker meer draagkracht geeft om algemeen geldende conclusies te kunnen trekken.

Toch is niet enkel de uitbreiding van de dataset belangrijk. In de cases werden verscheidene indicatoren nooit ingevuld (zoals bijvoorbeeld de verdeling van de verplaatsingen over tijdstip van de dag) wegens een gebrek aan gegevens. Hierdoor werden de gemeenten en steden voornamelijk op vlak van de situatie van het openbaar vervoer beoordeeld en vergeleken. Bijgevolg is het aan te raden om per gemeente (of stadsgewest, om de uitvoeringskosten te drukken) een eigen onderzoek te verrichten naar verplaatsingsgedrag van de inwoners. Dit zou ook moeten gebeuren voor de steden die reeds beschikken over een eigen OVG (Gent en Hasselt), omdat deze data reeds verouderd zijn. Een andere mogelijkheid is om de minder relevante indicatoren niet meer op te nemen in dergelijk onderzoek. De oppervlakte ingenomen door infrastructuur is hier een voorbeeld van, daar er geen grote verschillen waar te nemen zijn.

Bij verder onderzoek moet ook de bedenking gemaakt worden dat niet alle gebruikte indicatoren van zulke grootte zijn dat ze de huidige situatie van de gemeentelijke bereikbaarheid zouden kunnen beïnvloeden, indien er beschikbare gegevens zijn. Zo is het aantal 'interne' werknemers eerder afhankelijk van de bereidwilligheid van handelszaken en bedrijven om zich in een bepaalde gemeente te vestigen. Hierbij speelt de toegankelijkheid voor hen een grotere rol dan de gemiddelde bereikbaarheid van die gemeente of stad. De belangrijkheid van de gebruikte indicatoren is dus niet altijd even groot.

Extra inspanningen van gemeentelijke en stedelijke ambtenaren is in die mate ook bepalend voor het beschikken over data. Niet alleen de objectieve kwantificering van de indicatoren speelt een rol, ook de geleverde inspanning in het opzoeken van mogelijke indicatoren is belangrijk. Hoe meer moeite een ambtenaar zou verrichten om mogelijke indicatoren op te zoeken of te meten, des te meer de vergelijking tussen de gemeenten onderbouwd wordt. Dit heeft sowieso gevolgen op de kwaliteit van de gemaakte vergelijkingen. Hierbij moet dan weer de afweging gemaakt worden tussen de (economische) relevantie van deze indicatoren en de inspanningen (tijd & kosten) die moeten geleverd worden. Zo is het in een grote stad zeer tijdrovend om het aantal parkeervoorzieningen voor auto's op het volledige grondgebied te inventariseren, zeker omdat het aantrekkingspunt het centrum bedraagt en niet de buitenwijken. Hierbij kan dus de vraag gesteld worden in welke mate het beschikken over de data van enig nut is voor de gemeentelijke ambtenaar.

Naast de inspanningen van de gemeentelijke overheden, kan ook gevraagd worden aan provinciale of gewestelijke overheden om meer inspanningen te leveren. Zo is een actueel onderzoek omtrent het openbaar busvervoer erg nuttig in de beschrijving van de bereikbaarheid. In dergelijk onderzoek zijn oudere gegevens zo goed als onbruikbaar. Ook een grootschalig onderzoek naar het werkgelegenheidsaanbod per gemeente zou nuttig kunnen zijn. Dergelijke cijfers kunnen namelijk in relatief korte tijd zeer sterk wijzigen. Een update van verschillende studies zou een meerwaarde betekenen in de bespreking van gemeentelijke bereikbaarheid. Voorbeelden hiervan zijn de studies van Vandenbulcke et al. (2007) en Verhetsel et al. (2007). Deze onderzoeken zijn slechts een vijftal jaar geleden gepubliceerd, toch zullen er al verschillen waar te nemen zijn indien hetzelfde onderzoek nogmaals gevoerd zou worden.

8

BIBLIOGRAFIE

- Assumpta, G. (2009). *Accessibility: a performance measure for land-use and transportation planning in the Montréal Metropolitan Region*. Quebec: McGill University, School of urban planning.
- Apparicio, P., Séguin, A. (2005). *Measuring the Accessibility of Services and Facilities for Residents of Public Housing in Montréal*. *Urban Studies*, vol. 43, no. 1, pp. 187-211.
- Axhausen, K.W., Froelich, P., Tschopp, M. (2010). *Changes in Swiss accessibility since 1850*. *Research in Transportation Economics* (2010), pp. 1-9.
- Bérénos, M. (2006). *Verkeerskundig Onderzoek II*. Cursus. Interfacultaire opleiding Verkeerskunde – Universiteit Hasselt.
- Bureau Mobiliteit op Maat (2004). *Onderzoek naar de bereikbaarheid van bedrijventerrein Grote Polder*. Alphen aan den Rijn: Bureau Mobiliteit op Maat.
- Field, K.S., Briggs, D.J. (2001). *Socio-economic and locational determinants of accessibility and utilization of primary health-care*. *Health and Social Care in the Community* 9(5), pp. 294-308.
- Geurs, K.T., Ritsema van Eck, J.R. (2001). *Accessibility measures: review and applications. Evaluation of accessibility impacts of land-use transport scenarios, and related social and economic impacts*. Nationaal Instituut voor Volksgezondheid en Milieu, rapport 408505 006.
- Geurs, K.T., van Wee, B. (2004). *Accessibility evaluation of land-use and transport strategies: review and research directions*. *Journal of Transport Geography* 12, pp. 127-140.
- Klaasen, I.T., Jacobs, M. (1999). *Relative location value based on accessibility: application of a useful concept in designing urban regions*. Delft: Delft University of Technology, Faculty of Architecture, , Urban Design Section. *Landscape and Urban Planning* 45, pp. 21-35.
- Kim, H., Kwan, M. (2003). *Space-time Accessibility Measures: A Geocomputational Algorithm with a Focus on the Feasible Opportunity Set and Possible Activity Duration*. *Journal of Geographical Systems* 5(1), pp. 71-91.
- Kwan, M. (1998). *Space-time and Integral Measures of Individual Accessibility: A Comparative Analysis Using a Point-Based Framework*. *Geographical Analysis* 30(3), pp.191-216.

- McGrail, M.R., Humphreys, J.S. (2009). *Measuring spatial accessibility to primary care in rural areas: Improving the effectiveness of the two-step floating catchment area method*. Applied Geography, vol. 29(4), pp. 533-541.
- Miller, H.J. (1999). *Measuring space-time accessibility benefits within transportation networks: basic theory and computational procedures*. Geographical Analysis 31(2), pp. 187-212.
- Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap. Departement Leefmilieu en Infrastructuur, administratie Wegen en Verkeer (november 2003). *Gemeentelijk Mobiliteitsbeleid - beter bestuur verhoogt de slaagkans*. Brussel: Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap.
- Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap – Departement Leefmilieu en Infrastructuur (juni 2001). *Mobiliteitsplan Vlaanderen. Naar een duurzame mobiliteit in Vlaanderen*. Brussel: Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap.
- Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap – Departement Leefmilieu en Infrastructuur (oktober 2002). *Ontwerp Vlaams Totaalplan Fiets*. Brussel: Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap.
- Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap – Departement Mobiliteit en Openbare Werken (februari 2009). *Evaluatie Basismobiliteit: De basis voor een adequaat openbaar vervoernet in Vlaanderen*. Besteknummer ABMV/09/001. Brussel: Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap.
- Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap – Departement Ruimtelijke Ordening (2003). *Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen*. Brussel: Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap.
- Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap – Departement Mobiliteit en Openbare Werken. *Mobiliteitsrapport van Vlaanderen (2009)*. Brussel: Mobiliteitsraad van Vlaanderen.
- Provincieraad West-Vlaanderen, Dienst Economie (2011). *West-Vlaanderen Ontcijferd – Sociaaleconomisch profiel van de provincie – editie 2010*. Brugge: deputatie van de provincieraad van West-Vlaanderen.
- Shen, Q. (1998). *Spatial technologies, accessibility, and the social construction of urban space*. Cambridge: Massachusetts Institute of Technology, Department of Urban Studies and Planning. Computers, Environment and Urban Systems, vol. 22, no. 5, pp. 447-464.

- Tormans, H. (2011). *Toelichting ontwikkelingsniveaus bij Introductie cursus gemeentelijk mobiliteitsbeleid (Mobiliteitsacademie) 2010-2011*. Diepenbeek: UHasselt-IMOB en Vlaamse Stichting Verkeerskunde.
- Tormans, H., Janssens, D., Brijs, T., Wets, G. (2009). Context and development of an instrument for quality assessment and guidance for local road safety policymaking in Flanders, Belgium. Diepenbeek: Transportation Research Institute.
- Tsou, K., Hung, Y., Chang, Y. (2005). *An accessibility-based integrated measure of relative spatial equity in urban public facilities*. Tainan: National Cheng Kung University, Department of Urban Planning. *Cities* vol. 22, no. 6, pp. 424-435.
- Vandenbulcke, G., Steenberghen, T., Thomas, I. (2007). *Accessibility indicators to places and transports. Final Report*. Brussel: Federaal Wetenschapsbeleid en Federale overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer.
- Vandenbulcke, G., Steenberghen, I., Thomas, I. (2009). *Mapping accessibility in Belgium: a tool for land-use and transport planning?* *Journal of Transport Geography* 17, pp. 39-53.
- Verhetsel A., Vanellander T., Sellekaerts N. (2007). *Onderzoek naar de relatie tussen locatiebeleid en duurzame mobiliteit voor woonwerkverplaatsingen*. Antwerpen: Universiteit Antwerpen, departement Transport en Regionale Economie.
- Vickerman, R. , Spiekermann, K., Wegener, M. (1999). *Accessibility and Economic Development in Europe*. *Regional Studies* vol. 33(1), pp. 1-15.
- Vlaams Agentschap Zorg en Gezondheid (2011). *Overzicht van hospitalisatiediensten: huidig aantal erkende bedden per vestigingsplaats*. Brussel: Informatiesteunpunt Zorg en Gezondheid.
- Vlaamse Overheid – Departement Mobiliteit en Openbare Werken (2009). *Onderzoek Verplaatsingsgedrag Vlaanderen (OVG) 3.September 2007 – september 2008*.
- Vlaamse Overheid – Departement Mobiliteit en Openbare Werken (2001). *Onderzoek Verplaatsingsgedrag Gent*. Januari 2000– januari 2001.
- Vlaamse Overheid – Departement Mobiliteit en Openbare Werken (2001). *Onderzoek Verplaatsingsgedrag Hasselt-Genk*. April 1999 - april 2000.
- Vlaamse Overheid – Departement Mobiliteit en Openbare Werken (2001). *Decreet Personenvervoer*. Publicatie in Belgisch Staatsblad op 20 april 2001.

Vlaamse Overheid – Departement Mobiliteit en Openbare Werken (2009). *Decreet betreffende het mobiliteitsbeleid*. Publicatie in Belgisch Staatsblad op 11 maart 2009.

VNO-NCW Den Haag (2010). *Dé basis voor een succesvolle toekomst: Bereikbaar Den Haag. Visie van VNO-NCW Den Haag op een betere bereikbaarheid van Den Haag. Een advies aan het gemeentebestuur*. Den Haag: VNO-NCW Den Haag.

9 **BIJLAGEN**

Bijlage 1: Vragenlijst gemeentelijke kencijfers & Bereikbaarheidsindicatoren

Bijlage 2: Leidraad gesprek

Bijlage 3: Beschrijving ontwikkelingsniveaus

9.1 **Bijlage 1: Vragenlijst gemeentelijke kencijfers & Bereikbaarheidsindicatoren**

Gemeentelijke kencijfers &
Bereikbaarheidsindicatoren



Indien de gevraagde gegevens niet beschikbaar of gekend zijn, gelieve de voorziene antwoordruimte blanco te laten. Eventueel kan u aangeven in welke documenten de gevraagde informatie gevonden kan worden.

Gelieve de correctheid van de reeds ingevulde gegevens te controleren. Als deze fout zien, gelieve deze ook aan te passen indien mogelijk.

1. Naam van de gemeente

Demografische kenmerken

2. Aantal inwoners in de gemeente/stad

3. Aantal gezinnen in de gemeente/stad

4. Gemiddeld aantal kinderen per huishouden in de gemeente/stad

5. Leeftijdverdeling inwoners (aantal of % van de bevolking)

< 18 jaar

18 – 64 jaar

64 – 80 jaar & > 80 jaar samen

6. Burgerlijke staat inwoners (aantal of % van de bevolking)

Alleenstaand	.....
Feitelijk samenwonend	.....
Wettelijk samenwonend	.....
Gehuwd	.....

7. Hoogste scholingsgraad inwoners (%)

Lager onderwijs	.....
Lager Secundair onderwijs	.....
Hoger Secundair onderwijs	.....
Hoger niet-universitair onderwijs (korte type)	.....
Hoger niet-universitair onderwijs (lange type)	.....
Hoger onderwijs (universitair)	.....

8. Tewerkstellingsgraad inwoners (%)

9. Gemiddeld inkomen per inwoner (€)

10. Voertuigbezit

Aantal wagens	.....
Aantal fietsen	.....
Aantal bromfietsen	.....

Economische kenmerken

- 11.** Totale werkgelegenheid in de gemeente/stad arbeidsplaatsen
- 12.** Inschatting werkgelegenheid in de gemeente/stad, verdeeld over verschillende zones.
- | | |
|----------------|-----------------------|
| Stadscentrum | arbeidsplaatsen |
| In bedrijvzone | arbeidsplaatsen |
| Elders | arbeidsplaatsen |
- 13.** Verdeling van de werkgelegenheid binnen de gemeente/stad naar sector (in % , of in aantallen)
- | | |
|-------------------|-------|
| Primaire sector | ..... |
| Secundaire sector | ..... |
| Tertiaire sector | ..... |
| Quartaire sector | ..... |
- 14.** Hoeveel inwoners van de gemeente/stad werken er op het grondgebied van de gemeente/stad zelf?
..... inwoners
- 15.** Zijn er gewone werkdagen waarop de gemeente speciale openingsuren voor handelszaken toelaat/organiseert.
- Neen
 - Ja, specificeer

16. Hoe groot is het totaal aantal verliesuren (per dag) op het verkeersnetwerk van de gemeente/stad.

(Specificeer indien mogelijk)

.....

17. Verdeling van het aantal kilometer file op het volledige netwerk (per moment)

WEEKDAG

Gedurende ochtendspits (van 6u tot 9u)km file per uur

Gedurende avondspits (van 16u tot 19u)km file per uur

Buiten spitskm file per uur

WEEKENDDAG

Dagtotaalkm file per uur

ZONDER ONDERSCHIED TUSSEN WEEK- OF WEEKENDDAG

Dagtotaalkm file per uur

Ruimtelijke kenmerken

18. Totale oppervlakte van de gemeente/stad (km²)

19. Bebouwingsgraad (in percentage of km²)

Onbebouwd

Wonen

Andere

20. Omschrijving van de gemeente/stad in het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen

- Vlaams stedelijk gebied rond Brussel
- Grootstedelijk gebied (centrumgemeente / randgemeente)
- Regionaalstedelijk gebied (centrumgemeente / randgemeente)
- Structuurondersteunend kleinstedelijk gebied
- Kleinstedelijk gebied op provinciaal niveau
- Buitengebied

21. Verdeling ruimtelijke bestemmingsgebieden (volgens RSV, in %)

Woongebieden

Industriegebieden

Dienstverleningsgebieden

Landelijke gebieden

Recreatiegebieden

Andere

22. Spreiding van functies: in hoeverre zijn de verschillende functies verdeeld over het grondgebied?

	<i>Sterk verspreid</i>			<i>Sterk geconcentreerd</i>		
Woonzones	0	0	0	0	0	0
Bedrijventerreinen	0	0	0	0	0	0
Handelszaken	0	0	0	0	0	0
Scholen	0	0	0	0	0	0

23. Aanwezigheid van diensten op het grondgebied

Dokters (aantal huisartsen)

Ziekenhuizen (aantal bedden)

Scholen (aantal schoolgebouwen)

Scholen (aantal leerlingen)

Infrastructurele kenmerken

24. Totale lengte wegennet op grondgebied (in km)

25. Verdeling wegennet op grondgebied (in km)

Hoofdwegen	.....
Primaire wegen	.....
Secundaire wegen	.....
Lokale wegen	.....

26. Aantal parkeervoorzieningen in de gemeente (voor de verschillende vervoersmodi)

	BIBEKO	BUBEKO	Totaal
Auto
Motor-/Bromfiets
Fiets

27. Welke zijn de gemeten intensiteiten op de verschillende wegen, voor de verschillende momenten?

	Hoofdwegen	Primaire wegen	Secundaire wegen	Lokale wegen
Ochtendspits (6u – 9u)
Avondspits (16u – 19u)
Buiten spits
Dagtotaal

Kenmerken verplaatsingsgedrag

- 28.** Gemiddeld aantal verplaatsingen (per inwoner per dag)
- 29.** Gemiddeld aantal afgelegde kilometers (per inwoner per dag)
- 30.** Gemiddelde reistijd (in minuten, per inwoner per dag)
- Alle verplaatsingen
 - Lokaal verkeer (binnengemeentelijke verplaatsing)
- 31.** Gemiddelde verplaatsingsbudget (per huishouden)
- € per dag/week/maand/jaar (*schrap wat niet past*)
- 32.** Modale verdeling van het gebruik van verschillende modaliteiten voor alle verplaatsingen van de inwoners
- % Auto (Bestuurder)
 - % Auto (Passagier)
 - % Openbaar vervoer (Trein)
 - % Openbaar vervoer (Bus/Tram/Metro)
 - % Motorfiets
 - % Bromfiets
 - % Fiets
 - % Te voet
- 33.** Verdeling van de verplaatsingen in tijd (in %)
- | | Weekdag | weekenddag | Totaal |
|--------------|---------|------------|--------|
| Ochtendspits | | | |
| Avondspits | | | |
| Dag | | | |
| Nacht | | | |
- 34.** Gemiddelde gereden snelheid op het netwerk (door automobilisten, op verschillende momenten, in km per uur)
- Gedurende ochtendspits (van 6u tot 9u)km/h
 - Gedurende avondspits (van 16u tot 19u)km/h
 - Buiten spitskm/h
 - Dagtotaalkm/h

Kenmerken openbaar vervoer

- 35.** Realisatiegraad basismobiliteit
- 36.** Beschikt de gemeente/stad over een treinstation?
- o Ja
 - o Neen (ga verder naar vraag **39**)
- 37.** Wat is de amplitude van de treinverbindingen?
Van ...u... tot ...u...
- 38.** Wat is de gemiddelde hoeveelheid treinstops in het station? (indien mogelijk:
Welke is de frequentie per uur?)
- 39.** Wat is de ongeveer de gemiddelde amplitude van de buslijnen die de gemeente/stad aandoen?
- Reguliere lijnen: van ...u... tot ...u...
- Belbus: van ...u... tot ...u...

9.2 **Bijlage 2: Leidraad gesprek**

Plannen & beleidsmaatregelen



*Dit document vormt de leidraad voor ons gesprek op **dinsdag 22 februari 2011**. Het geeft een indicatie weer waarover het gesprek onder andere zal gaan. Ook worden er af en toe enkele voorbeeldvragen aangehaald.*

Na de evaluatie van de inhoud van ons gesprek, stelt dit mij uiteindelijk in staat om het gevoerde en geplande bereikbaarheidsbeleid te beoordelen.

Het bereikbaarheidsbeleid wordt in dit onderzoek opgesplitst in de volgende thema's:

Behoeftenanalyse

Beleid op papier & strategievorming

Inzet van mensen en middelen

Opvolging van projecten

Algemene bereikbaarheid

Behoeftenanalyse:

Voor dit onderdeel zou ik graag weten hoe u aan onderzoek doet of data verzamelt. Besteedt u alles uit, of voert de gemeente zelf onderzoek(en) uit. En hoe beslist u om eventuele onderzoeken al dan niet uit te voeren en/of uit te besteden.

Beleid op papier & strategievorming:

Hiervoor zou ik graag weten hoe en wanneer het mobiliteitsplan tot stand kwam. Wanneer wordt dit plan (eventueel) herzien en wat zijn de redenen hiervoor. Wie werkte er allemaal aan mee en wie speelde de belangrijkste rollen in de planvorming?

Hoe wordt gemeentelijke bereikbaarheid geconcretiseerd vanuit het beleid. En welke zijn hierbij de aandachtspunten?

Inzet Mensen en Middelen:

Hierbij is het belangrijk om te weten te komen hoe de dienst 'verkeer en mobiliteit' functioneert. Is er sprake van een individuele gemeentedienst, of maakt dit onderdeel uit van een andere gemeentedienst? Hoeveel medewerkers telt deze dienst dan? Wat is het werkingsbudget van deze dienst? En zijn er specifieke onderverdelingen in de budgetten? (voorbeeld specifiek voor bereikbaarheid)

Opvolging projecten:

In hoeverre worden de uitgevoerde projecten achteraf geëvalueerd en opgevolgd? Wordt er met de resultaten verder iets gedaan of worden effecten en gevolgen alleen maar vastgesteld? Kunnen of worden plannen vaak gewijzigd aan de hand van de resultaten en effecten van vorige projecten en studies?

Bereikbaarheid ALGEMEEN:

Hierbij is het belangrijk om te weten hoe een gemeente denkt op vlak van bereikbaarheid. Wordt dit aanzien als een basisbehoefte, of maakt dit deel uit van een grotere aanpak. Wat betekent bereikbaarheid voor de gemeente precies? Welk **beleid** wordt er gevoerd? Is het een toekomstgerichte aanpak, of is het eerder probleem tot probleem oplossend werken? Welke maatregelen worden er getroffen e.d.? Hoe worden **budgetten** voor verkeer en vervoer verdeeld over verschillende vervoersmodi en kenmerken (veiligheid, mobiliteit, bereikbaarheid, leefbaarheid, ...)?

9.3

Bijlage 3: Beschrijving ontwikkelingsniveaus

Ontwikkelingsniveau	Beschrijving
Niveau 1: Ad-Hoc	"Slechts een minimum aan kwaliteit aanwezig" <ul style="list-style-type: none">- denken op korte termijn- informele cultuur en werkwijzen- situationeel gebonden handelen- kwaliteit is louter resultaat van individuele inzet
Niveau 2: Geïsoleerd	"Kwaliteit wordt al meer systematisch nagestreefd, maar de processen worden nog niet volledig beheerst." <ul style="list-style-type: none">- formulering van behoeften en prioriteiten- globale afspraken met een beperkt dwingend karakter- continuïteit en ondersteuning zijn niet gewaarborgd- onvolkomenheden treden nog vrij regelmatig op
Niveau 3: Systeemgericht	"Een efficiënt functionerende organisatie gericht op de totale organisatie, inclusief de ondersteunende processen en de beheersing daarvan." <ul style="list-style-type: none">- beschikbaarheid van gegevens- bindende schriftelijke afspraken- een planmatige aanpak voor vernieuwing en verbetering- aandacht voor deskundigheidsbevordering- taakinvullingen die op elkaar zijn afgestemd- een grote mate van engagement en responsabilisering
Niveau 4: Integraal	"De organisatie stelt zich niet langer tevreden met het bestaand kwaliteitsniveau, maar streeft naar verbetering en innovatie; de organisatie brengt de beheersing van het totale werkveld in relatie met doelgroepen, actoren, vervoersaanbieders, leveranciers, klanten en andere belanghebbenden." <ul style="list-style-type: none">- op regelmatige tijdstippen systematische analyse en beoordeling van de werking- structurele probleemdetectie en -afhandeling- toekomstgericht en innovatief denken- ontstaan van synergetische effecten binnen en buiten de organisatie (meerwaarde van teamwerk en van externe gerichtheid)- kwaliteitscriteria (indicatoren) op alle relevante werkvelden evolueren positief- erkenning van expertise door derden

Tabel 22: Toelichting ontwikkelingsniveaus (Tormans, 2011)

Auteursrechtelijke overeenkomst

Ik/wij verlenen het wereldwijde auteursrecht voor de ingediende eindverhandeling:

Gemeentelijk bereikbaarheidsbeleid in Vlaanderen: een kader voor monitoring

Richting: **master in de verkeerskunde-mobiliteitsmanagement**

Jaar: **2011**

in alle mogelijke mediaformaten, - bestaande en in de toekomst te ontwikkelen - , aan de Universiteit Hasselt.

Niet tegenstaand deze toekenning van het auteursrecht aan de Universiteit Hasselt behoud ik als auteur het recht om de eindverhandeling, - in zijn geheel of gedeeltelijk -, vrij te reproduceren, (her)publiceren of distribueren zonder de toelating te moeten verkrijgen van de Universiteit Hasselt.

Ik bevestig dat de eindverhandeling mijn origineel werk is, en dat ik het recht heb om de rechten te verlenen die in deze overeenkomst worden beschreven. Ik verklaar tevens dat de eindverhandeling, naar mijn weten, het auteursrecht van anderen niet overtreedt.

Ik verklaar tevens dat ik voor het materiaal in de eindverhandeling dat beschermd wordt door het auteursrecht, de nodige toelatingen heb verkregen zodat ik deze ook aan de Universiteit Hasselt kan overdragen en dat dit duidelijk in de tekst en inhoud van de eindverhandeling werd genotificeerd.

Universiteit Hasselt zal mij als auteur(s) van de eindverhandeling identificeren en zal geen wijzigingen aanbrengen aan de eindverhandeling, uitgezonderd deze toegelaten door deze overeenkomst.

Voor akkoord,

Bulckaen, Jeroen

Datum: **2/06/2011**