Implementatieplan Blue-bike

Studie naar potentieel van Blue-bike in Vlaanderen

Blue-Mobility – Joeri de Visser – 23-05-2017

Blue-bike

Vlaanderen
is mobiliteit &
openbare werken

Opdracht omschrijving MOW Vlaanderen

‘Opmaak van een implementatieplan voor de uitrol van Blue-bike in Vlaanderen’

CONTEXT

Op dit moment zijn er 46 locaties in Vlaanderen waar Blue-bikes kunnen worden ontleend. De meerderheid is gelegen bij NMBS-stations maar recent zijn ook de eerste haltes van De Lijn en enkele P+R-parkings uitgerust met Blue-bikes. De NV Blue-mobility voerde in 2015 een studie uit naar succesfactoren die het succes bepalen van een Blue-bikelocatie en hieruit werd een tool ontwikkeld die het mogelijk maakt om het potentieel van een nieuwe locatie te bepalen. Deze tool wordt schematisch toegelicht in bijgevoegd document.

OPDRACHTOMSCHRIJVING

De opdracht houdt in dat een **concreet en globaal implementatieplan** voor de uitrol van Blue-bike in Vlaanderen wordt opgemaakt, door de toepassing van de tool die eerder werd uitgewerkt. Omdat hiervoor gegevens nodig zijn over het huidige gebruik van mobiliteitsknooppunten, zal de afdeling Beleid de gegevens waarover zij beschikt, o.a. uit het project basisbereikbaarheid, in de mate van het mogelijk beschikbaar stellen. **Dit geldt met name voor de 3 piloot-vervoerregio’s** (Mechelen, Aalst en Westhoek). Aan de NV Blue-mobility wordt gevraagd om zelf de nodige inspanningen te leveren om data te bekomen bij de NMBS, De Lijn, AWV en steden en gemeenten. Omdat er momenteel ook studies lopen bij het **Fietsberaad Vlaanderen en rond P+R in Vlaams-Brabant** moeten de resultaten van het implementatieplan hieraan worden afgetoetst. Daartoe worden minsten 2 overlegmomenten voorzien met de afdeling Beleid en Fietsberaad Vlaanderen. **Het resultaat van de opdracht moet een duidelijk implementatieplan met verschillende fases zijn**. De output moet goed bruikbaar zijn voor bespreking in de vervoerregioraden in de 3 piloot-vervoerregio’s.

Jan Pelckmans
Fietsmanager

DEPARTEMENT **MOBILITEIT & OPENBARE WERKEN**
Beleid

Koning Albert II-laan 20 bus 2, 1000 Brussel
mow.vlaanderen.be

Vlaamse overheid

Vlaanderen
Mobiliteit & Openbare Werken

2 Blue-bike

Toelichting

1. Opdracht omschrijving MOW Vlaanderen
2. Algemeen: Impact en meerwaarde deelfiets
3. Aanpak opgesteld implementatieplan

Potentieel
Blue-bike locaties

4. Totaaloverzicht
5. Stationslocaties
6. Haltelocaties
7. P+R locaties

Onderbouwing
van het vastgestelde potentieel

8. Stationslocaties
9. Halte locaties
10. Totaaloverzicht grootsteden

Aanbeveling

11. Aanbevelingen

A. Implementatieplan gerelateerd
B. Blue-bike algemeen

Literatuur & Bijlage

Toelichting

Toelichting op de achtergrond en het doel van dit implementatieplan:
Enerzijds wordt inzicht geboden in de algemene positionering en impact van het Blue-bike-deelfietsensysteem binnen de algehele mobiliteit. Anderzijds wordt de rekenmethode uit de studie naar Succesfactoren Blue-bike 2016, die ten grondslag ligt aan de werkwijze van het komen tot dit implementatieplan, toegelicht. De werkwijze om te komen tot het implementatieplan is in paragraaf 3B 'Aanpak onderzoek' opgenomen.

1. Opdracht omschrijving MOW Vlaanderen

2. Algemeen: Impact en meerwaarde deelfiets
   A. Positionering deelfiets
   B. Verschil B2O en B2M
   C. Impact cijfermatig

3. Aanpak opgesteld implementatieplan
   A. Aanleiding
   B. Aanpak onderzoek

Toelichting

1. Opdracht omschrijving MOW Vlaanderen

Vlaanderen is mobiliteit & openbare werken

Blue-bike

OPDRACHT:

Het komen tot een *concreet(prioritering)* en *globaal(geheel Vlaanderen)* implementatieplan voor de verdere uitrol van Blue-bike in Vlaanderen.

HOOFDDOEL:

Inzichtelijk maken van de meest potentiele Blue-bike locaties in Vlaanderen om op basis hiervan in de toekomst doelgericht het systeem uit te kunnen breiden.

Hoe?

Aan de hand van toepassing rekenmethode die voortkomt uit studie 'Succesfactoren Blue-bike' i.c.m. input van direct betrokken partijen (MOW, Provinciale Mobiliteitscoördinatoren, De Lijn, NMBS, Fietsberaad, grootsteden).

Wat?

Alle Vlaamse gemeente*[2] worden gescreend om niveau potentieel van Stations, Halte en/of P(+R)+Fiets locaties te bepalen*[3]

Wanneer?

Onderzoek vond plaats van januari 2017 t/m april 2017

Wie?

Blue-mobility (Joeri de Visser) voert het onderzoek uit in opdracht van het MOW-Vlaanderen

*[2] *Alle gemeenten zijn kwantitatief gescreend (obv statistieken), alleen de gemeente met een positieve uitkomst van de kwantitatieve screening zijn verder kwalitatief gescreend(zie slide 'aanpak onderzoek').*

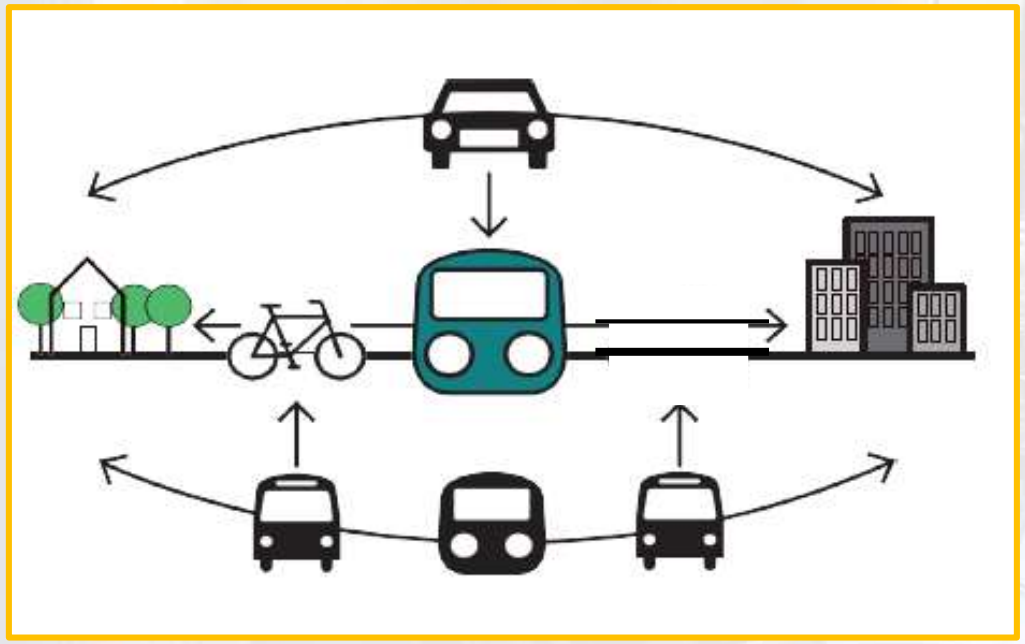
*[3] *Alleen gemeenten met een bestaande Blue-bike locatie zijn gescreend op het potentieel van extra stationslocaties. Gemeenten zonder operationele Blue-bike locatie met meerdere stations op het grondgebied is 'vaak' alleen het potentieel bepaald van de meest potentiele/centrale locatie (dit houdt in dat er mogelijk nog extra stations zijn die potentieel bevatten maar die in deze studie niet zijn meegenomen omdat per gemeente alleen werd gekeken naar de meest potentiele locaties). Het voorgaande is ook terug te zien in de screening van Halte locaties; als er een station aanwezig is in een gemeente waar momenteel nog geen Blue-bike locatie operationeel is, dan is dit vaak de meest potentiele locatie waardoor een halte locatie niet nader onderzocht werd.*

2. Algemeen: Impact en meerwaarde deelfiets

A. Positionering deelfiets binnen algehele Mobiliteit

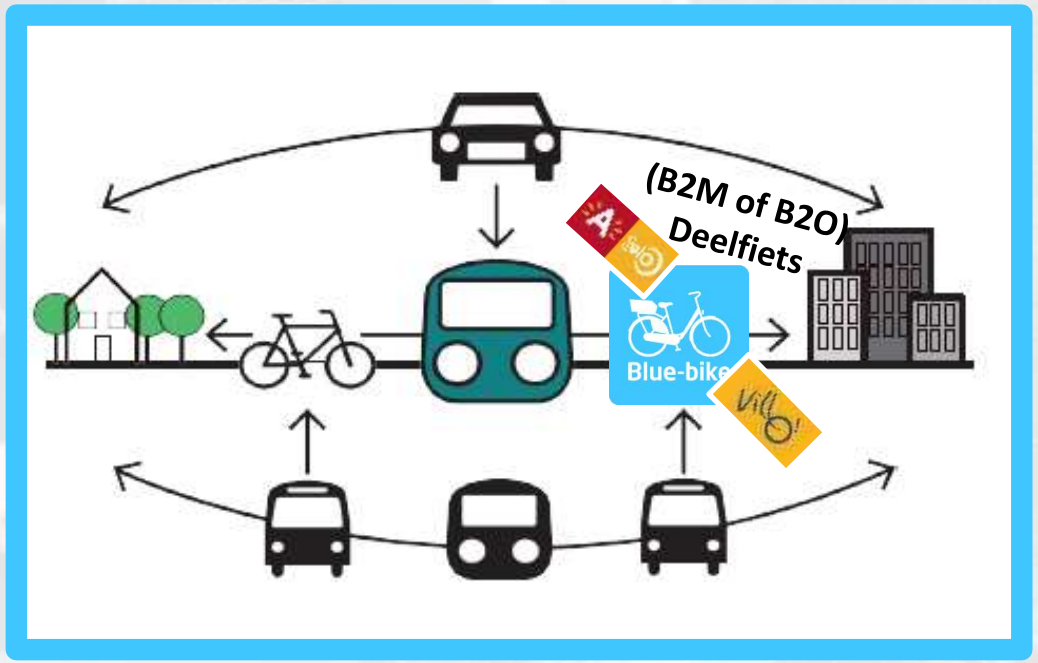
Verplaatsingsopties

Voor implementatie deelfiets:



- **Ketenverplaatsing**
  - Aantal bestemmingen beperkt. Bestemming bij ketenverplaatsing ligt dan ook vaak in directe omgeving van frequent bediende stations/OV-haltes
  - Wandelen en/of wachten op lokaal OV in keten is minimaal effectief (1km wandelen = 12 minuten)
- Volledige verplaatsing per **Auto**
  - **Waardigere optie** wegens minimale beperkingen
  - Vaak sneller en comfortabeler *(behalve op locaties met hoge parkeer- en filedruk)*

Na implementatie deelfiets:



- **Ketenverplaatsing**
  - Door beschikbaarheid ‘eigen fiets’ op locatie wordt **ketenverplaatsing snel en flexibel (**4 km = +/- 15 minuten fietsen)
  - **Het aantal bestemmingen,** te bereiken per ketenverplaatsing binnen aanvaardbare reistijd, **vergroot**
  - Het **aandeel ‘duurzame verplaatsingen’** vergroot door de verminderde auto afhankelijkheid
- Volledige Verplaatsing per Auto
  - Auto niet altijd het snelst en meest comfortabel
  - Keuzevrijheid per bestemming (maakt keuzereiziger mogelijk)

Toelichting

2. Algemeen: Impact en meerwaarde deelfiets

A. Positionering deelfiets binnen algehele Mobiliteit

BiTiBi

Co-funded by the Intelligent Energy Europe Programme of the European Union

	Flexibility	Speed
Car	Average	Average
Train	*No*	*Yes (Super fast)*
Bike	*Yes (Super flexible)*	*No*
BiTiBi	Average	Average

	Acces mode	Station + Train	Egress mode	Total Journey
BiTiBi in NL's	+/-12 min.	+/-38 min.	+/-17 min.	+/-67 min.
	25%	50%	25%	
Local PT + Train	+/-24 min.	" "	+/-34 min.	+/- 96 min.
	33%	33%	33%	

	Walking distance	Bicycle distance	Electric bicycle
Distance to station	< 1 km	< 5 km	< 7,5km
% of tot. population living in radius around station	19%	69,1%	81,2%

Cijfers gebaseerd op Nederlandse situatie. Gegevens afkomstig uit www.BiTiBi.eu project waar Nederland als vraagbaak rond Trein-Fiets integratie diende.

<u>Deelfiets maakt waardig alternatief voor autoverplaatsing mogelijk</u>

Combi van OV & (deel)Fiets creëert dezelfde snelheid, flexibiliteit en comfort als de auto bij verplaatsingen op lange afstand.

<u>Deelfiets minimaliseert reistijd ketenverplaatsing</u>

Gemiddeld 33% afname reistijd ketenverplaatsing.

<u>Deelfiets vergroot actieradius huidige netwerk</u>

Deelfiets **vergroot,** en **verhoogd dekking van de bestaande actieradius** rond **vervoersknopen** door het wegnemen van de barrières* uit de 'last-mile'

= ***meer potentiele OV-reizigers*** *(en gebruikers P+R)* ***op de bestaande hoofdassen van het netwerk.***

(*deelfiets dekt actieradius volledig in t.o.v. lokaal OV die de actieradius van de last-mile beperkt bedient wegens lijnvoering, frequentie en risico's rond overstappen)

Toelichting

2. Algemeen: Impact en meerwaarde deelfiets

B. Verschil Back to One (B2O) en Back to Many (B2M) deelfiets

Beide deelfietssystemen

Algemeen doel

Het **elimineren van barrières** *(risico's, kosten en onderhoud)* die bestaan bij gebruik en bezit van een eigen fiets. Hierdoor wordt een groep **potentiele fietsers**, die afhaken omwille van de barrières, **opnieuw gemotiveerd de verplaatsing per fiets** *(al dan niet i.c.m. andere vervoersmodus)* te maken.

Volledig geautomatiseerd = administratief aantrekkelijk
(voor klant en verhuurder)

Minimale kans op diefstal fiets

Minimale aanschafkosten t.o.v.. eigen fiets

Geen kosten en moeite t.b.v. onderhoud

Geen stallingsplaats nodig (thuis en op locatie)

Kwaliteitsimpuls OV (hogere klantwaarding door aanvulling op)

=

Ontzorgen en faciliteren door beschikbaar stellen rijklare deelfiets

Back to One (B2O)

Bijv. Blue-bike

Gemak eigen fiets:
Fijnmazig (flexibel), snel en 'zonder' beperkingen

'**Landelijk**' beschikbaar

BITIBI (Bike-train-Bike) combi wordt mogelijk
*(directe **concurrent van/alternatief op Auto** qua Snelheid en Flexibiliteit)*

Impact

Irregulier gebruik
*(i.v.m. **vaste prijs** per rit tot 24u)*

Vergroot en dekt actieradius volledig tot +/- 5 km rond vervoersknopen
(= potentieel meer OV en/of P+R gebruik)

Hoger/Frequenter gebruik OV en P+R door het worden van een waardige optie
32% Blue-bike gebruikers zijn nieuwe treinreizigers (in BE), 8% zou verplaatsing met auto hebben gemaakt bij het ontbreken van deelfiets (in NL)

22% leden is gestopt met het gebruik van de auto

Back to Many (B2M)

Bijv. Velo-Antwerpen

Gemak van fiets:
Snel maar beperkt flexibel en fijnmazig

Stads/**netwerk-gebonden**
(verplicht terugplaatsen fiets in dockingstation binnen gelimiteerde periode)

BiTiBi combi alleen mogelijk in steden met beschikbaar B2O systeem
*(**minimaal alternatief** voor auto)*

Impact

Regulier en Irregulier gebruik
*(i.v.m. **gratis** ritprijs onder 30 min.)*

Vergroot beperkter en alleen de actieradius OV-hubs die gelegen zijn binnen B2M netwerk
(bijv. alleen extra OV en/of P+R gebruik naar Antwerpen)

Geen impact op vervoerswijze voor bestemmingen **buiten B2M netwerk**
(bijv. Antwerpenaar blijft afhankelijk van Auto)

1/3 van Velo gebruikers maakt minder gebruik van auto *(**onbekend hoeveel minder**): Velo-Antwerpen.be*

Toelichting

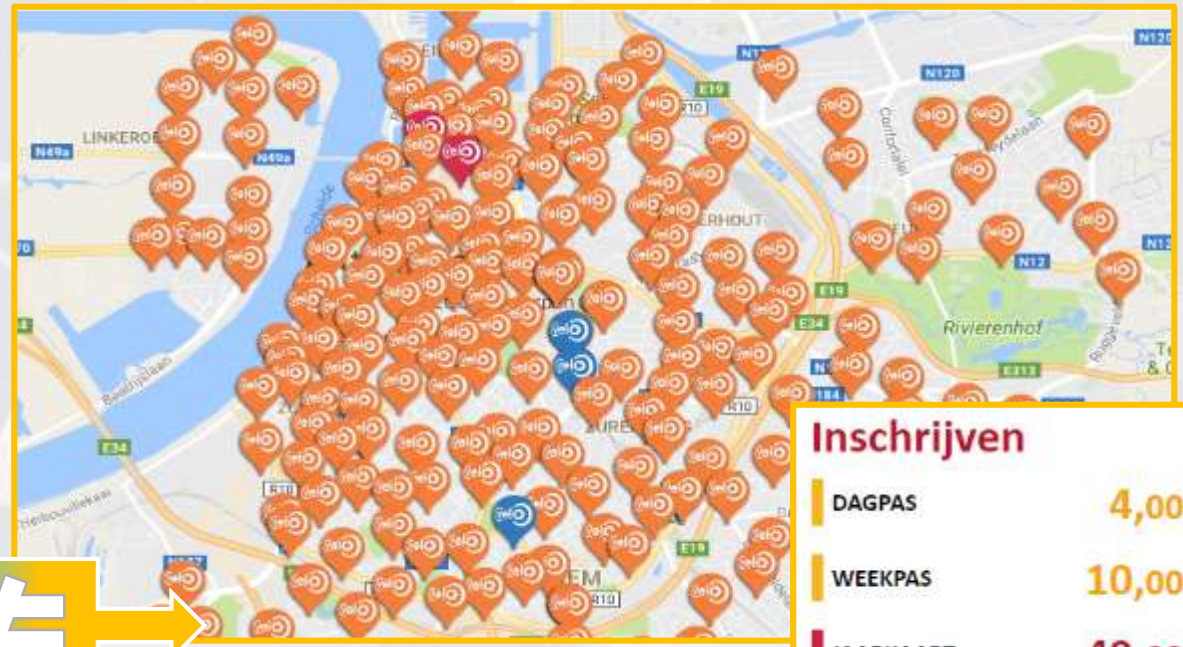
2. Algemeen: Impact en meerwaarde deelfiets

B. Verschil Back to One (B2O) en Back to Many (B2M) deelfiets

Vlaanderen is mobiliteit & openbare werken

Blue-bike

Back to One (B2O) / Back to Many (B2M)



≠

€10 / jaar
max.€3 / rit (24u)
Klik voor tarieven

Blue-bike

Gemak (**snelheid en flexibiliteit** in stedelijke context) van **eigen fiets op een groot aantal locaties verspreid over het land**. **Kwaliteitsimpuls** voor ketenverplaatsing/OV door **aanvulling en alternatief op lokaal OV**(*=beperkt frequent, snel en minimale actieradius)* door **fijnmazig**er bereik met een vergelijkbare snelheid zonder wachttijden. Hierdoor een oplossing voor **lange afstandsverplaatsing** en daarmee een waardig **alternatief op de auto** (vergelijkbare snelheid en flexibiliteit).

Antwerpen

Toegang verschaffen tot fiets zonder persoonlijk bezit ervan (niet hoeven voorzien in **stallingsplaats**, **geen onderhoud** en **geen kans op diefstal)**. Voor **dagelijks gebruik**. **Beperkte actieradius** wegens tarifering en terugplaatsen fiets in station. **Vervangt gebruik van eigen fiets, lokale autoritten en OV** verplaatsingen. Vervangt autoverplaatsing op lange afstand “beperkt”.

Inschrijven

DAGPAS	4,00€
WEEKPAS	10,00€
JAARKAART	49,00€

Gebruik/rit

0-30 min.	GRATIS na inschrijving
30-60 min.	+ € 0,50
60-90 min.	+ € 1
+ 90 min.	+ € 5 per begonnen

Toelichting

C. Impact deelfiets cijfermatig

Vergelijking tussen twee B2O systemen

2004	December 2e jaar	2012
100.000 (273 p/dag)	Ritten p/jaar	10.110 (28 p/dag)
11.000	Abonnementhouders	2.100
800	Fietsen	1.000
70	Locaties	35

2007	December 4e jaar	2015
330.000 (900 p/dag)	Ritten p/jaar	135.700 (375 p/dag)
34.000	Abonnementhouders	14.000
2.500	Fietsen	1.300
140	Locaties	45

OV-Fiets	Groei na 4 jaar	Blue-bike
x3	Ritten	**x "13"** *(zie volgende pagina voor nuance)*
x3	Abonnementhouders	**x 7**
x2	Locaties	x 1,3

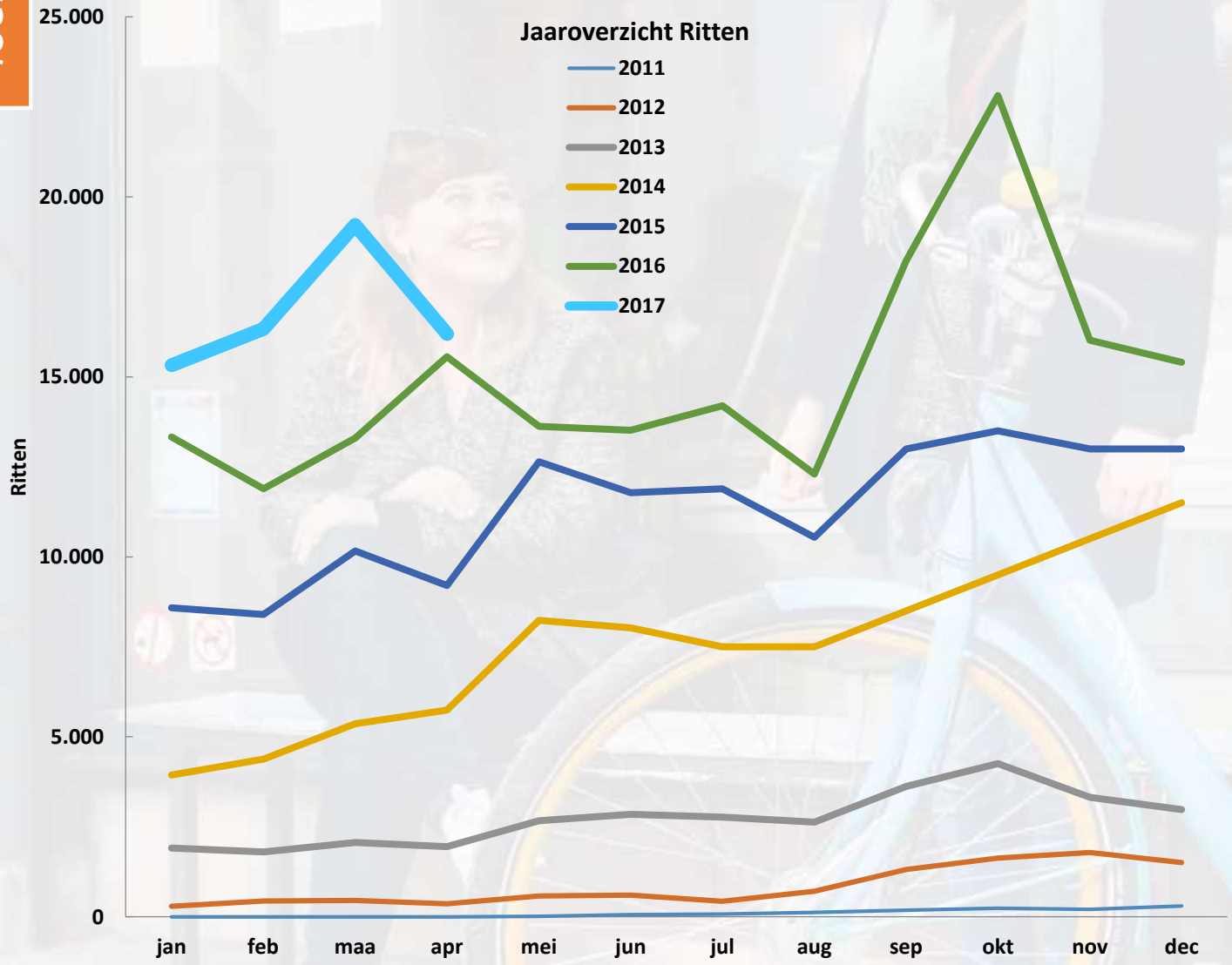
Opvallend

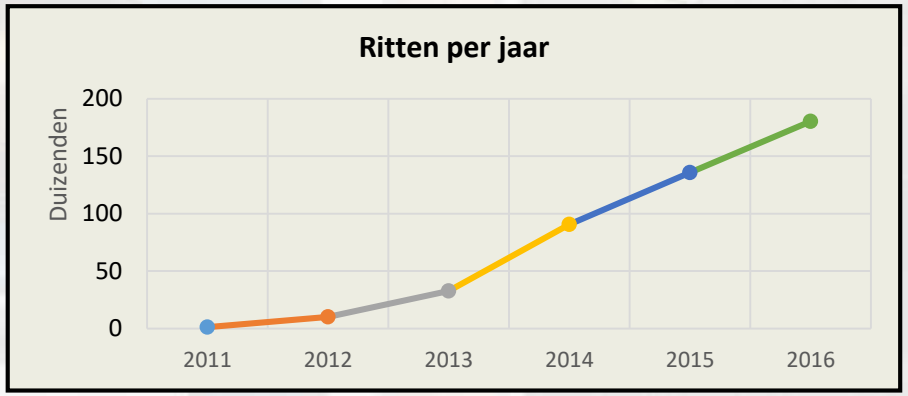
Blue-bike groeide "sneller" qua aantal ritten en abonnementhouders ondanks de beperkte stijging van het aantal nieuwe locaties

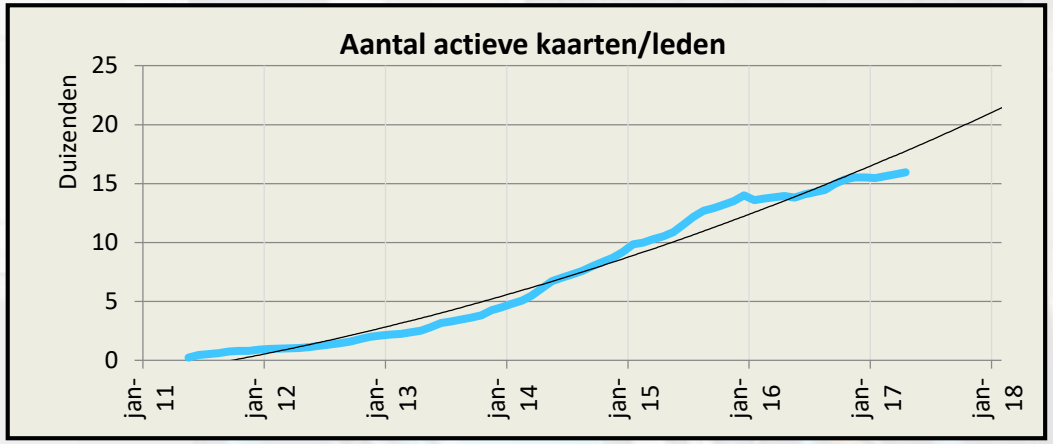
2. Algemeen: Impact en meerwaarde deelfiets

C. Impact deelfiets cijfermatig

Groeipad Blue-bike







Uit de groeicurve kan worden opgemerkt dat Blue-bike een **moeizame opstart** kende (periode 2011 t/m 2013).

In 2014 ging het **gebruik in de lift**. Vanaf 2015 is de **groei per jaar gestabiliseerd** naar ongeveer een groei van 33% per jaar.

Vanaf 2017 zal de groeitrend van het aantal ritten samenhangen met het al dan niet vergroten van het aantal fietsen en locaties omdat er binnen de huidige capaciteit van het systeem weinig groei meer mogelijk is.

2. Algemeen: Impact en meerwaarde deelfiets

C. Impact deelfiets cijfermatig

Impact en potentieel Blue-bike op algehele mobiliteit

Impact Blue-bike totaal *(afgeronde cijfers)*

<u>180.000 ritten 2016</u>
= 500 ritten per dag
= 400 combimobiliteit verplaatsingen per dag (als we er vanuit gaan dat 80% van alle Blue-bike ritten gemaakt wordt als 'last-mile' oplossing)
= 144.000 combiverplaatsingen per jaar

<u>15.500 actieve leden</u> (december 2016)
= 12 ritten gemiddeld per Blue-bike lid per jaar (179.949ritten/15520leden = 11,59)

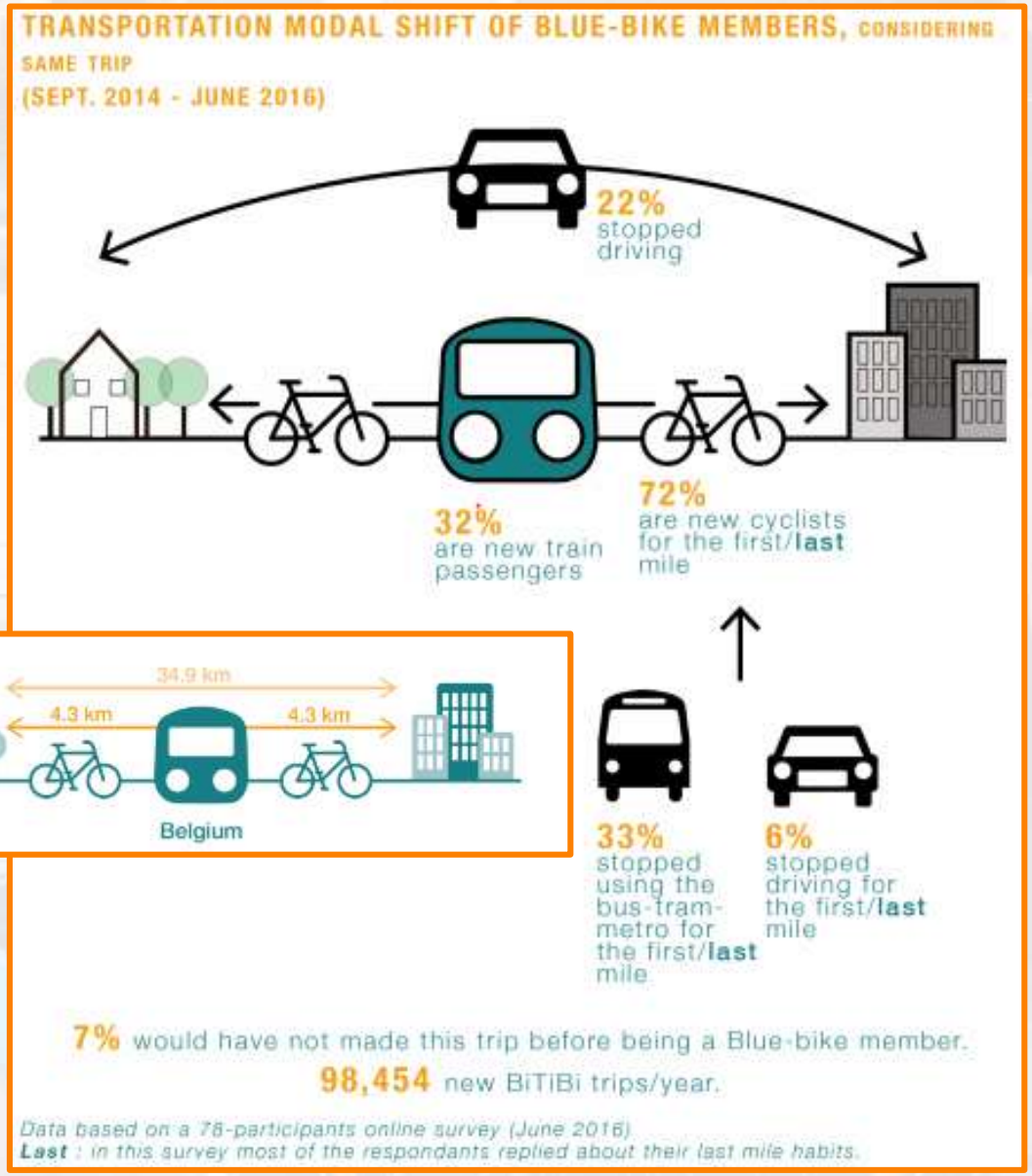
<u>22% leden heeft zich duurzaam verplaatst i.p.v. met auto</u>
= 39.600 autoritten minder in 2016 (179.949 ritten * 0,22)
= 110 auto's minder per dag (493 ritten * 0,22)
= **3.400 personen (15.520 leden * 0,22) die mogelijk auto-onafhankelijk zijn geworden door de beschikbaarheid van Blue-bike (= hoger OV gebruik en het mogelijk afzien van een eigen voertuig)**

<u>32% leden zijn nieuwe OV-reizigers door komst van Blue-bike</u>
= 4.966 individuen die gebruik zijn gaan maken van het openbaar vervoer (leden*0,32)
= 57.583 extra openbaar vervoer verplaatsingen per jaar (179.949 BB ritten * 0,32)
= 158 extra reizigers per dag

Impact BB door beschikbaarheid in bijv. Antwerpen

<u>12.024 ritten in 2016</u> = gem. 32 ritten per dag
= 7 auto's minder per dag (32 * 0,22)
= 10 OV verplaatsingen naar Antwerpen extra per dag (32*0,32)

> 1.002 verschillende leden fietste in Antwerpen (12.024/12)
> 220 verschillende **personen die auto-onafhankelijk** zijn geworden **door de beschikbaarheid van Blue-bikes op twee locaties in Antwerpen** (1.002 * 0,22)



3. Aanpak opstellen implementatieplan

A. Aanleiding

In 2016 werd een studie naar de succesfactoren van Blue-bike afgerond. Onderstaande de aanleiding en het doel van de studie uit 2016 die de basis vormt voor de aanpak van dit implementatieplan:

Aanleiding voor studie naar succesfactoren Blue-bike 2016

Een missend kwantitatief afwegingskader rond nieuw te openen locaties.

Waarom een gekwantificeerd afwegingskader?

- Geeft richting aan toekomstige ontwikkelingen/beleidsvorming
- Strijdmiddel om investeringen veilig te stellen
- ✓ **Bevordert een duurzame bedrijfsvoering**

Doel van onderzoek naar Succesfactoren Blue-bike

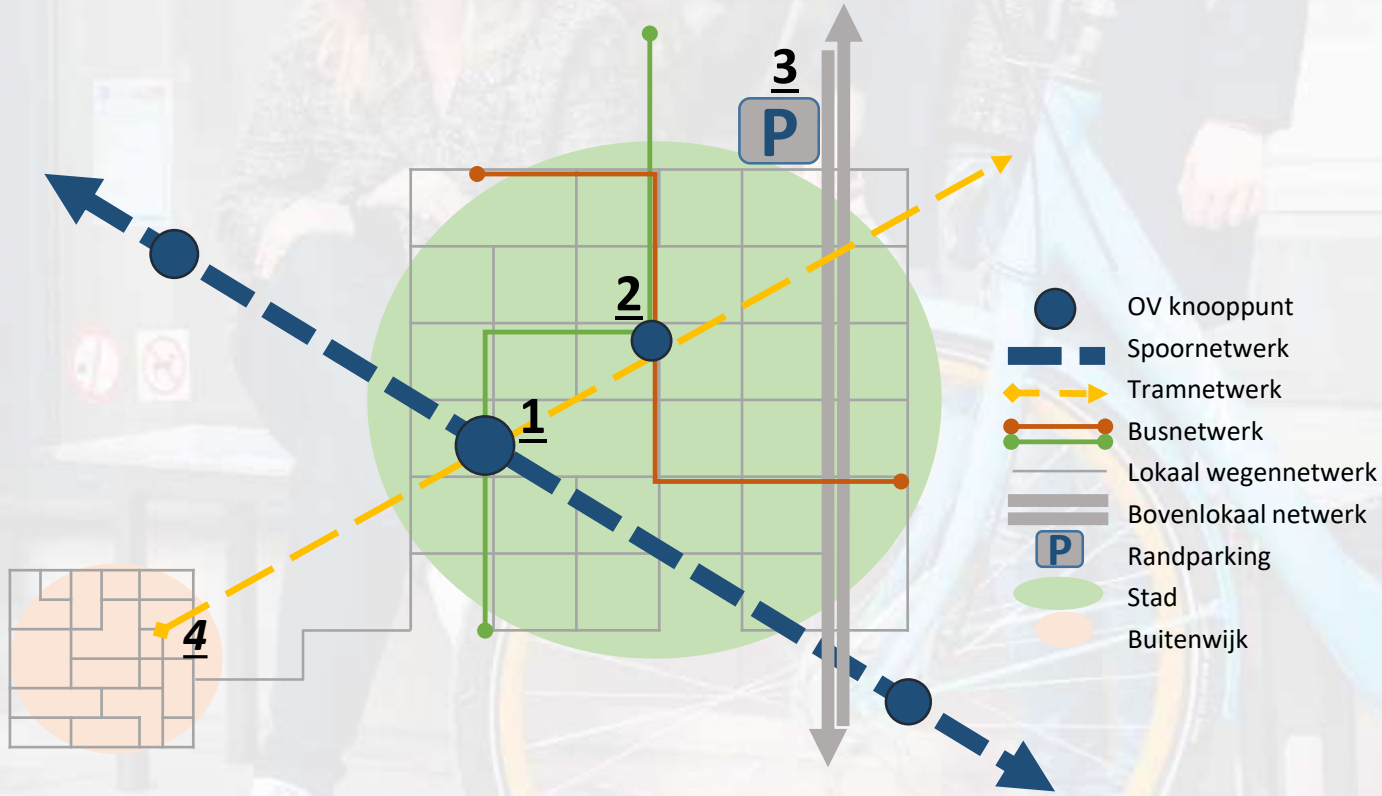
Het inzichtelijke maken van de **belangrijkste gebruiksfactoren** rond deelfietsen (Blue-bikes) om zo een gedegen **voorspelling** te kunnen doen **van het te verwachten gebruik op te openen locaties**.

3. Aanpak opstellen implementatieplan

A. Aanleiding

De studie naar succesfactoren Blue-bike uit 2016 levert zowel kwalitatieve als kwantitatieve output rond de succesfactoren. Dit op de drie verschillende toepassingslocaties van deelfietsen:

- 1. Stationslocaties
- 2. OV/Halte locaties (knooppunt anders dan stations)
- 3. P(+R)+Fiets locaties
- *4. OV/Halte locaties (eindhalte/bediend door enkele lijn) (niet uitgewerkt i.v.m. ontbrekende referentieprojecten)*



3. Aanpak opstellen implementatieplan

A. Aanleiding

Uitkomsten onderzoek Succesfactoren Blue-bike

Rekenmodule **Stationslocaties** *(volledig rekenblad met onderbouwing in bijlage 1 A)*

1. Berekenen van het aantal Blue-bike(BB) ritten op jaarbasis d.m.v. het vermenigvuldigen van het aantal ondernemingen met de coëfficiënt behorende tot het vastgestelde scenario:

Stations-locaties	Scenario	Oppervlak grondgebruik (1)	Verdeling grondgebruik (1)	Dichtheid BB locaties in provincie	Promotie + Kosten	Toerisme+reizigersverdeling NMBS week/weekend	Coëfficiënt *(op basis van BB-gebruikscijfers 2015)*	Aantal Blue-bike ritten ?
	Min.	Minder dan 100 hectare	Meer dan 60% besteed aan Ambachts- en industriegebouwen	Minder dan 2 locaties per 1.000km2	€3,-- tarief	Niet toeristisch(2) en geen menging week en weekend aankomsten(3)	**X*0.2=?**	**?**
Aantal ondernemingen gemeente(0) = X	**Gem.**	Meer dan 100 hectare	Verhouding ongeveer: 54% Ambachts- en industriegebouwen 15 % Onderwijs, onderzoek en cultuur 6% openbare gebouwen 4% kantoorgebouwen 21% Handelsbestemming	Meer dan 2 locaties per 1000km2	€1,-- tarief zonder promotie ---------- €,1—tarief +promotie	Menging week en weekend aankomsten(3)	**X*0.62=?**	**?**
	Max.		Bij 2 soorten grondgebruik met hoger % dan: 10% openbare gebouwen 4% kantoorgebouwen 21% Handelsbestemming		€0,- Tarief-	Toeristisch(2)	**X*1.41=?**	**?**

2. Kwalitatieve onderbouwing van bovenstaande berekening door het in kaart brengen van:

- Afstand tot attractiepolen (positionering van ondernemingen bedrijvenparken)
- Aantal treinreizigers op potentiele BB-locatie (in verhouding tot gemiddeld aantal reizigers op huidige BB-locaties)
- Fietsbaarheid omgeving van potentiele BB-locatie (bijv. op basis van lokale modal-shift, fietsroutenetwerk, heuvelachtig)

3. Op basis van kwalitatieve omgevingsscan het BB gebruikscijfer bekrachtigingen of bijstellen wegens uitzonderlijke omgevingsfactoren

- **P**ositief of negatief bijstellen van scenario o.b.v. operationele locaties met vergelijkbare omgevingskenmerken

Uitkomsten onderzoek Succesfactoren Blue-bike

Rekenmodule **OV-halte & P(+R)+Fiets** locaties - **Deel 1** van 2

(volledig rekenblad met onderbouwing in bijlage 1B)

1. Bepalen van meest potentiele gebieden(gemeenten) door het aantal aanwezige ondernemers per gemeente in te zien
(meer ondernemingen = meer potentieel)

2. Bepalen van het scenario dat geldt in die betreffende gemeente a.d.h.v. onderstaande tabel
(het scenario geeft eerste inzicht in potentieel van locatie)

Potentieel ?	Dichtheid BB locaties in provincie	Oppervlak grondgebruik (1)	Verdeling grondgebruik (1)	Toerisme(2)
Min.	Minder dan 2 locaties per 1.000km2	Minder dan 100 hectare	Meer dan 60% besteed aan Ambachts- en industriegebouwen	Niet toeristisch
Gem.	Meer dan 2 locaties per 1000km2	Meer dan 100 hectare	Verhouding ongeveer: 54% Ambachts- en industriegebouwen 15 % Onderwijs, onderzoek en cultuur 6% openbare gebouwen 4% kantoorgebouwen 21% Handelsbestemming	
Max.			Bij 2 soorten grondgebruik met hoger % dan: 10% openbare gebouwen 4% kantoorgebouwen 21% Handelsbestemming	Toeristisch

3. Bepalen van locaties met meeste reizigers of parkeerders in gemeente *(rekening houdende met concurrentie van andere Blue-bike locaties in omgeving)*

4. Berekenen van het aantal Blue-bike ritten a.d.h.v. specifieke formule voor OV-Haltelocaties of P(+R)+Fiets *(zie volgende pagina)*

- Bepalen van scenario d.m.v. lokale invloedsfactoren
- Berekenen aantal ritten op basis van de coëfficiënt gekoppeld aan het vastgestelde scenario

5. Kwalitatief onderbouwen van bovenstaande berekening door het in kaart brengen van:

- Fietsbaarheid omgeving van potentiele BB-locatie (bijv. op basis van lokale modal-shift, fietsroutenetwerk, heuvelachtig)
- Afstand tot attractiepolen (positionering van ondernemingen bedrijvenparken)

Uitkomsten onderzoek Succesfactoren Blue-bike

Rekenmodule **OV-halte & P(+R)+Fiets** locaties - **Deel 2** van 2

(volledig rekenblad met onderbouwing in bijlage 1B)

Stap 4. Berekenen van het aantal Blue-bike ritten a.d.h.v. specifieke formule voor OV-Haltelocaties of P(+R)+Fiets

Berekening **OV-Halte locaties**	Scenario	Mate van Promotie(3) + Mate van bekendheid bij doelgroep (4)	Zichtbaarheid (5)	Coëfficiënt	Aantal Blue-bike ritten?
	Min.	Geen promotie en product nog niet gekend bij de doelgroep	Fietsen niet zichtbaar voor de niet gebruiker	**X * 0.0002 =?**	**?**
Aantal afstappende reizigers = X	**Gem.**	Menging van Min. en Max. scenario		**X * 0.002 =?**	**?**
	Max.	Geplande promotie en het product is al gekend bij de doelgroep	Fietsen zichtbaar voor de niet gebruiker	**X * 0.01 =?**	**?**

Berekening **P(+R)+Fiets**	Scenario	Prijs in verhouding tot alternatieven (6)	Mate van Promotie(3) + Mate van bekendheid bij doelgroep(4)	Aanwezige alternatieven (7)	Coëfficiënt	Aantal Blue-bike ritten ?
	Min.	Bij een prijs van €3,--/Duurder dan de alternatieven (bus of in centrum parkeren)	Geen promotie en product nog niet gekend bij de doelgroep	Er is geen slechtweer alternatief beschikbaar	**X * 0.001 =?**	**?**
Aantal parkerende voertuigen = X	**Gem.**	Menging van Min. en Max. scenario			**X * 0.021 =?**	**?**
	Max.	Prijs van €1,-- of inbegrepen in parkeertarief.	Geplande promotie en het product is al gekend bij de doelgroep	Er is een slechtweer alternatief beschikbaar	**X * 0.038 =?**	**?**

3. Aanpak opstellen implementatieplan

B. Aanpak onderzoek

Het onderzoek om tot het implementatieplan te komen is aangevlogen via het trechterprincipe:

Het onderzoek 'succesfactoren Blue-bike 2016' benoemt een sterk verband tussen het aantal ondernemingen in een gemeente en het Blue-bike gebruik. Het rangschikken van het aantal ondernemingen op gemeentelijk niveau is dan ook de eerste stap in het in kaart brengen van potentieel. Op basis van de overige stappen uit de rekenmodules wordt vervolgens in kaart gebracht welke gemeenten, op basis van in eerste instantie factoren van kwantitatieve aard en later via kwalitatieve input, meer of minder potentieel hebben voor een Blue-bike locatie. Per stap slankt het aantal gemeenten dat als toekomstig potentiele locatie kan dienen dan ook af. Uiteindelijk is een lijst opgesteld van gemeenten die een primaire en secundaire locatie bezitten op hun grondgebied met betrekking tot het Blue-bike gebruik.

Het trechterprincipe, het steeds verder verfijnen van de lijst gemeenten die potentieel hebben voor een (extra) Blue-bike locatie, is ook op de volgende manier toegepast: Met name in de gebieden waar al een Blue-bike locatie operationeel is, is van de prestatie van die operationele locatie af te leiden of er nog ruimte is voor een tweede locatie. Daarnaast wordt, als er nog geen Blue-bike locatie operationeel is in een gemeente waar wel een station aanwezig is, eerst berekend wat het potentieel zou zijn van de stationslocaties. Vanwege de verfijnde berekening voor de stationslocaties die op basis van beschikbare statistieken gemakkelijk en representatief het potentieel kan bepalen is snel inzichtelijk geworden welke gemeenten (met een station) 'absoluut', 'eventueel' en 'absoluut geen' potentieel bezitten voor een stationslocatie en eventueel nog extra niet-stationslocaties.

Om te voorkomen dat kwantitatieve input verkeerd geïnterpreteerd werd is een kwalitatieve check op die data toegepast d.m.v. het raadplegen van de kennis van (lokale-)Mobiliteitsambtenaren en het in kaart brengen van de lokale situatie.

Samengevat de hoofdstappen die gezet zijn in dit onderzoek:

1. Rangschikken gemeente o.b.v. aantal ondernemingen

2. Kwantitatief screenen

Bepalen van een minimaal of maximaal scenario op basis van een aantal factoren:

- Soort ondernemingen
- Oppervlakte van het totaal aantal ondernemingen
- Dichtheid van het aantal Blue-bike locaties in omgeving
- Mate van Toerisme

3. Kwalitatieve screening

Onderbouwen (ont- of bekrachtigen) van het bepaalde scenario door in kaart brengen van:

- Meerdere locaties in een gemeente ***(Meerwaarde of concurrentie)***
- Positionering attractiepolen ***(Afstand en netwerk vanaf BB locatie t.o.v. attractiepolen)***
- Fietsbaarheid omgeving ***(Wat is de Lokale Modal split en is er Glooiing)***
- Lokale ontwikkelingen ***(Bijv. stedelijke groei en invoering stringent parkeerbeleid)***

4. Voorkeurslocaties vaststellen o.b.v. meeste potentieel

1. Voor stationslocaties is dit op basis van een werkelijk aantal ritten
2. Voor Halte en P+R is dit op basis van een categorisering

Specifieke input Kwantitatief

Stationslocaties

- Verdeling tussen week-/weekend reizigers

Specifieke input Kwalitatief

Haltelocaties

- Reizigerstoevoer *(= halte een knooppunt van lijnen uit verschillende gebieden?)*
- Bediening halte *(= frequent bediend of slechts een uurdienst?)*
- Soort Blue-bike gebruik *(= eenzijdig, bijv. alleen zakelijk, of tweezijdig, bijv. zakelijk en sociaal/recreatief? + stedelijke context of landelijk?)*
- Zichtbaarheid van de fietsen voor de potentiele gebruiker *(=de Blue-bike locatie zichtbaar voor passerende reizigers?)*

P+R locaties

- Prijs in verhouding met alternatief vervoer
- Aanwezigheid frequent alternatief vervoer

Potentieel

Blue-bike locaties

Inzicht in potentieel per gescreende locatie.

Per hoofdstuk/categorie zijn de locaties gerangschikt naar meeste potentieel:

4. Totaaloverzicht
   - A. Samenvatting
   - B. Groeiplan op kaart

5. Stationslocaties
   - A. Primair
   - B. Secundair
   - C. Tertiair
   - D. Minimaal potentieel

6. Haltelocaties
   - A. Potentieel aanwezig
   - B. Potentieel nader te bepalen

7. P+R locaties
   - A. Overzicht primaire locaties
   - B. Twijfelachtig

4. Totaaloverzicht

A. Samenvatting

Potentieel

Aantal potentiele Blue-bike **stations**locaties **(nog niet gepland of bestaand)**

•	**Bestaand**	**47**	
1.	**Voorspeld gebruik boven 1080 ritten/jaar (+3 p/dag):**	**22**	**Primair**
2.	**Voorspeld gebruik tussen 1080 en 730 ritten/jaar (3 a 2 p/dag):**	**23**	**Secundair**
3.	Voorspeld gebruik tussen 730 en 365 ritten/jaar (2 a 1 p/dag):	42	Tertiair
4.	Overige gemeenten met station(s) > voorspeld gebruik lager dan 365 ritten per jaar:	18	Laag potentieel

Aantal potentiele Blue-bike **Halte**locaties **(nog niet gepland of bestaand)**

•	**Bestaand/Gepland 2017**	**3**	
1.	**Primaire locaties (categorie 7 t/m 5 = +/- > 2 ritten per dag)**	**14**	**Primair**
2.	**Secundaire locaties (categorie 4 en 3 = +/- 3 tot 1 ritten per dag)**	***11***	**Secundair**
3.	Tertiaire locaties (categorie 2 = +/- 1 rit p/dag):	8	Tertiair
4.	Overige minimaal potentieel (categorie 1 = < 1 rit p/dag) = 3 + 33 locaties waar geen kwalitatieve screening is toegepast wegens ontbrekende halte locaties	36	Laag potentieel

Aantal potentiele **P+(R+)Fiets** locatie(s)

•	**Bestaand/Gepland**	**4**	
1.	**Primaire locaties**	**6**	**Primair**

Impact uitbreiding: aantal gemeenten met één of meerdere Blue-bike locatie(s)

•	**Status 2017:**	**43** (gemeenten met enkel locatie(s) aan station(s))	**+ 4** (gemeenten met combi Halte en Stationslocatie(s))	**+ 1** (gemeenten met enkel Halte locatie)	**= 48** ***van 308 Vlaamse gemeenten***
1.	**Na Primaire uitbreiding:**	**53** (gemeenten met enkel locatie(s) aan station(s))	**+ 11** (gemeenten met combi Halte en Stationslocatie(s))	**+ 3** (gemeenten met enkel Halte locatie)	**= 69**
2.	**Na Secundaire uitbreiding:**	**72** (gemeenten met enkel locatie(s) aan station(s))	**+ 12** (gemeenten met combi Halte en Stationslocatie(s))	**+ 13** (gemeenten met enkel Halte locatie)	**= 98**
3.	Na Tertiaire uitbreiding:	**109** (gemeenten met enkel locatie(s) aan station(s))	**+ 13** (gemeenten met combi Halte en Stationslocatie(s))	**+ 19** (gemeenten met enkel Halte locatie)	**= 140**

4. Totaaloverzicht

B. Groeiplan op kaart

Op de volgende pagina's zijn in onderstaande volgorde overzichtskaarten opgenomen die een beeld geven van de uitkomsten van het implementatieplan:

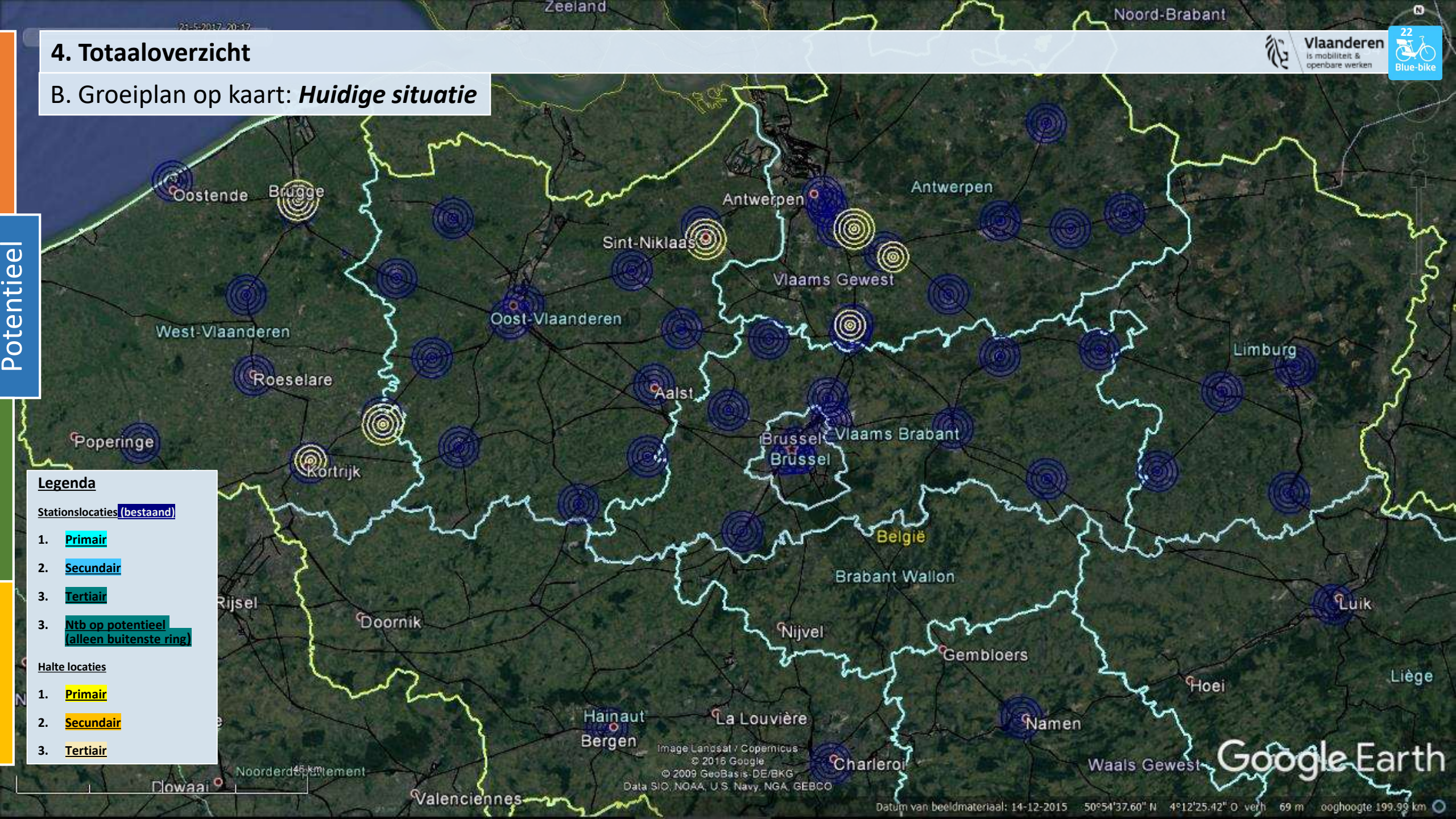
- ***Huidige situatie***
- ***Locaties Primair***
  - ***Overzicht Primaire locaties***
  - ***Totaaloverzicht Bestaand + Primair***
- ***Locaties Secundair***
  - ***Overzicht Secundaire locaties***
  - ***Totaaloverzicht + Secundair***
- ***Locaties Tertiair***
  - ***Overzicht Tertiaire locaties***
  - ***Totaaloverzicht + Tertiair***

Potentieel

4. Totaaloverzicht

B. Groeiplan op kaart: ***Huidige situatie***

Potentieel



Legenda

Stationslocaties (bestaand)

1. **Primair**
2. **Secundair**
3. **Tertiair**
3. **Ntb op potentieel (alleen buitenste ring)**

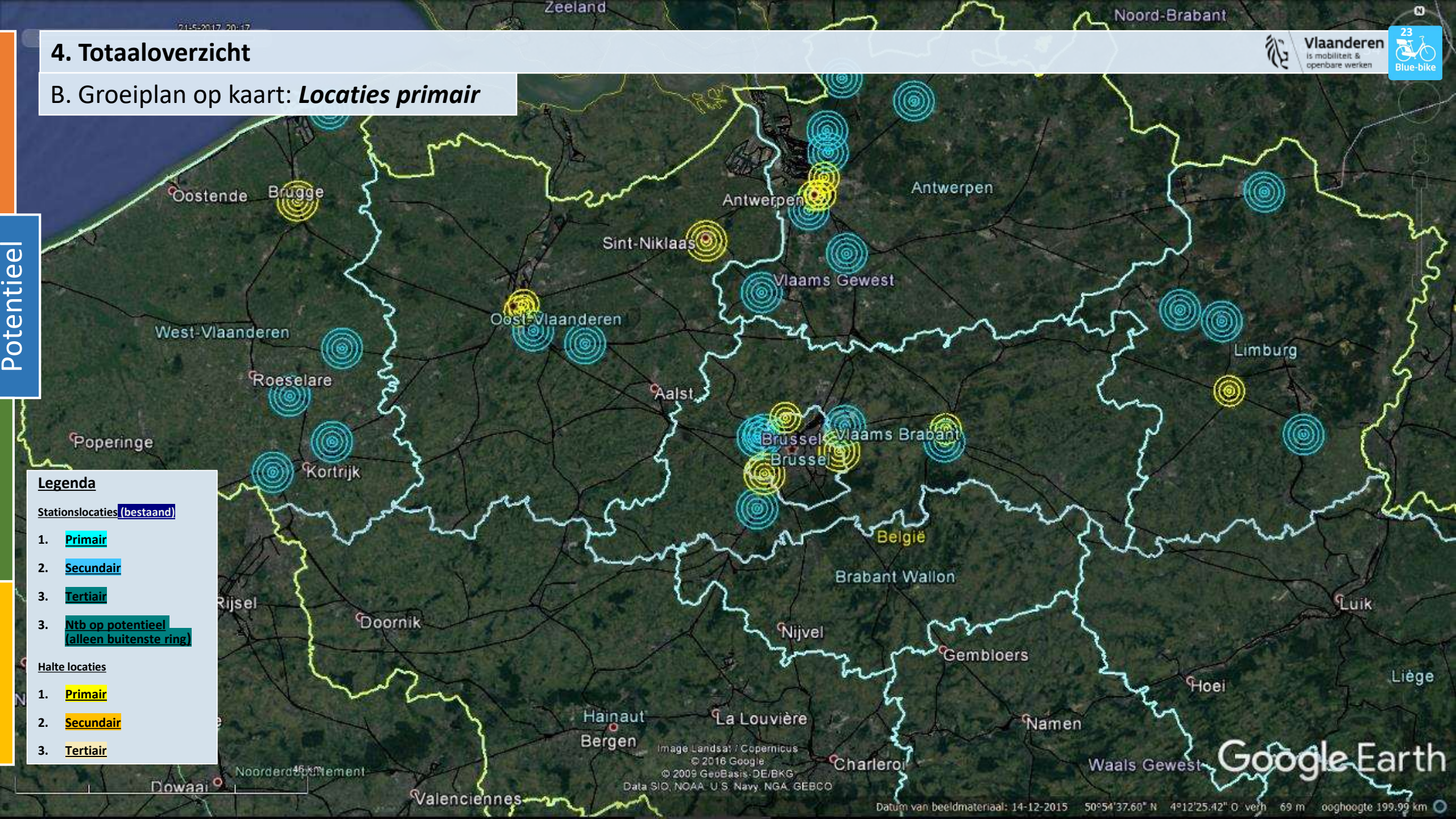
Halte locaties

1. **Primair**
2. **Secundair**
3. **Tertiair**

4. Totaaloverzicht

B. Groeiplan op kaart: ***Locaties primair***

Potentieel



Legenda

Stationslocaties (bestaand)

1. **Primair**
2. **Secundair**
3. **Tertiair**
3. **Ntb op potentieel (alleen buitenste ring)**

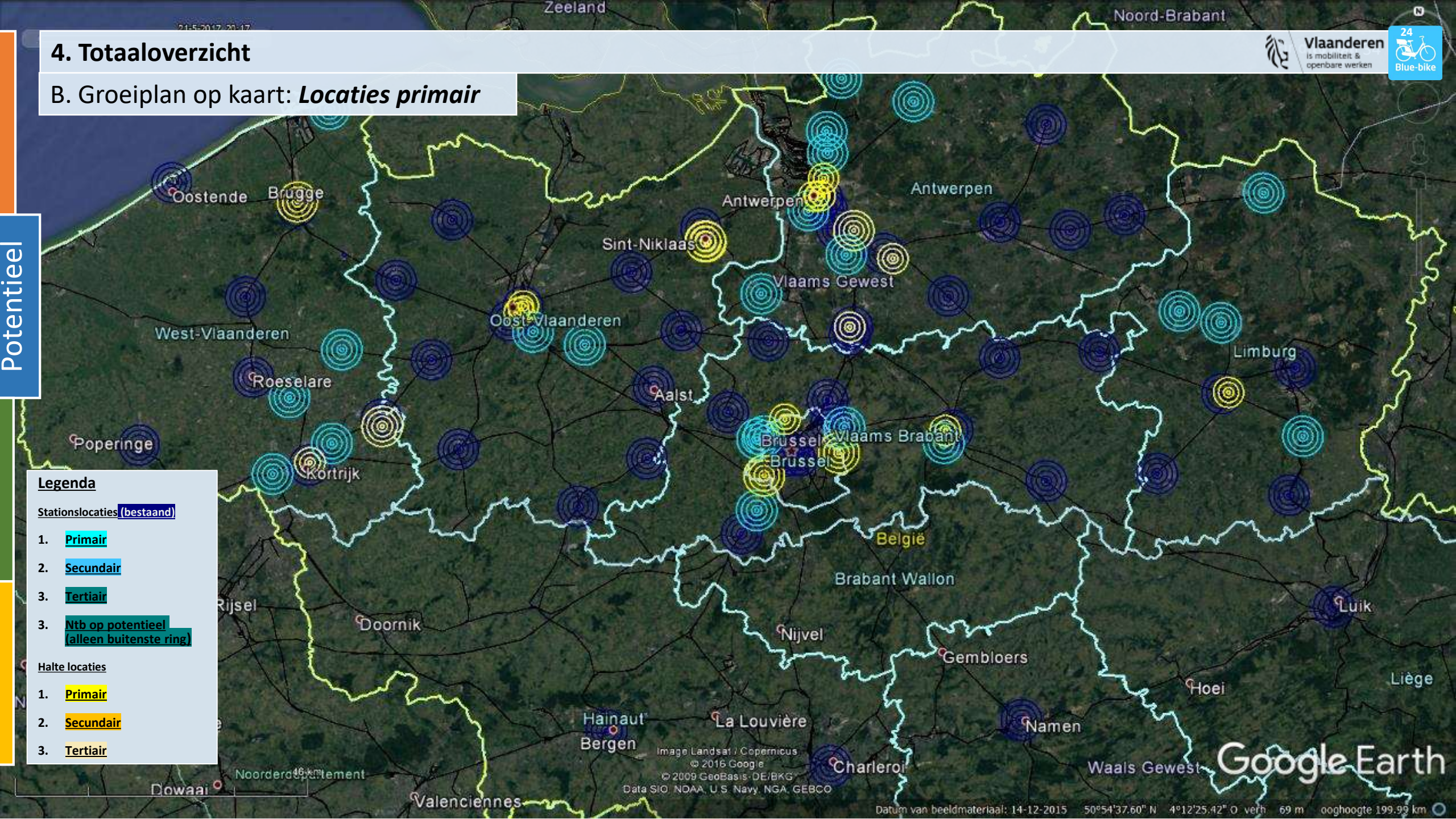
Halte locaties

1. **Primair**
2. **Secundair**
3. **Tertiair**

4. Totaaloverzicht

B. Groeiplan op kaart: ***Locaties primair***

Potentieel



Legenda

Stationslocaties (bestaand)

1. **Primair**
2. **Secundair**
3. **Tertiair**
3. **Ntb op potentieel (alleen buitenste ring)**

Halte locaties

1. **Primair**
2. **Secundair**
3. **Tertiair**

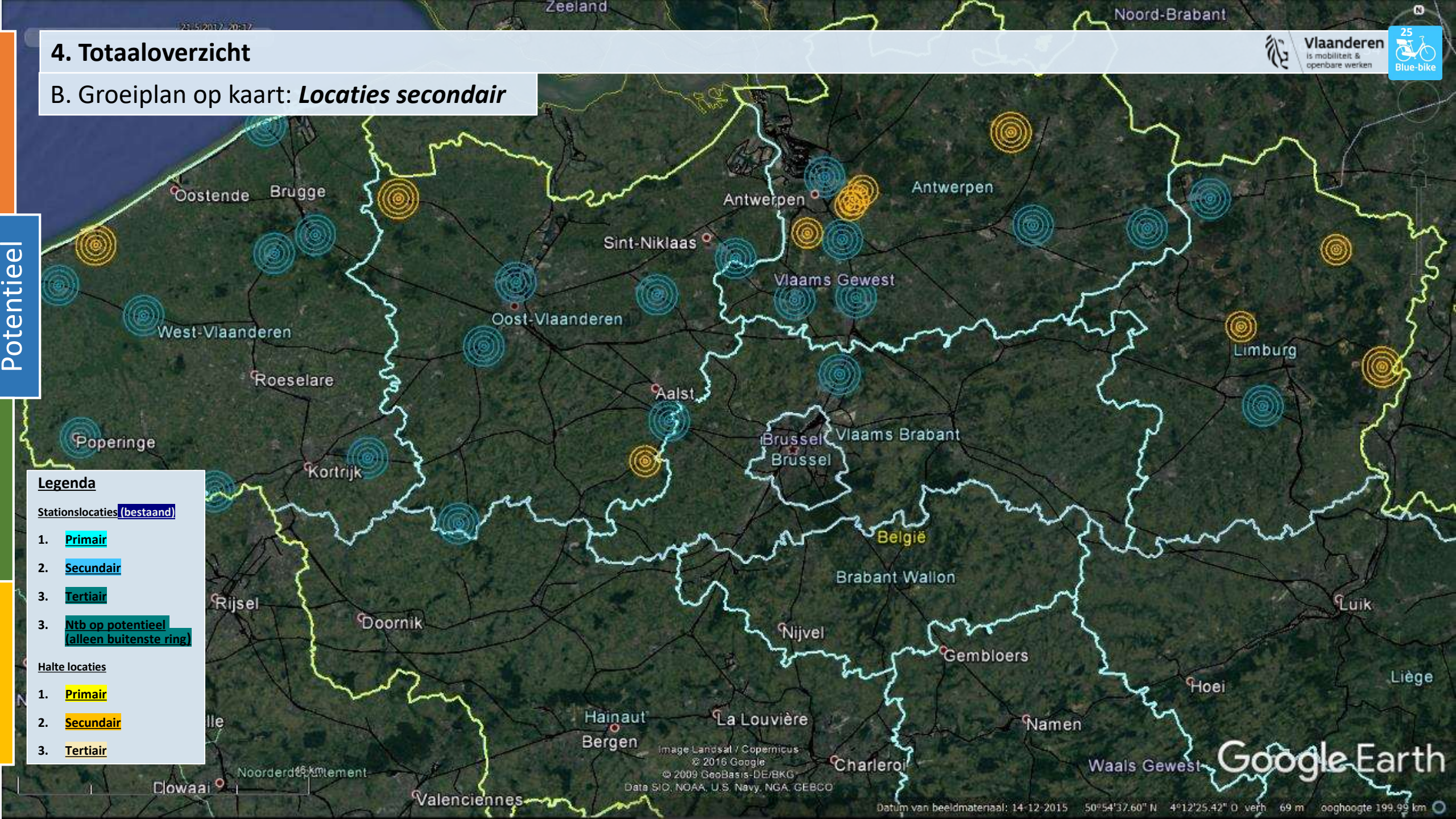
4. Totaaloverzicht

B. Groeiplan op kaart: ***Locaties secondair***

Vlaanderen
is mobiliteit & openbare werken

25
Blue-bike

Potentieel



Legenda

Stationslocaties (bestaand)

1. **Primair**
2. **Secundair**
3. **Tertiair**
3. **Ntb op potentieel (alleen buitenste ring)**

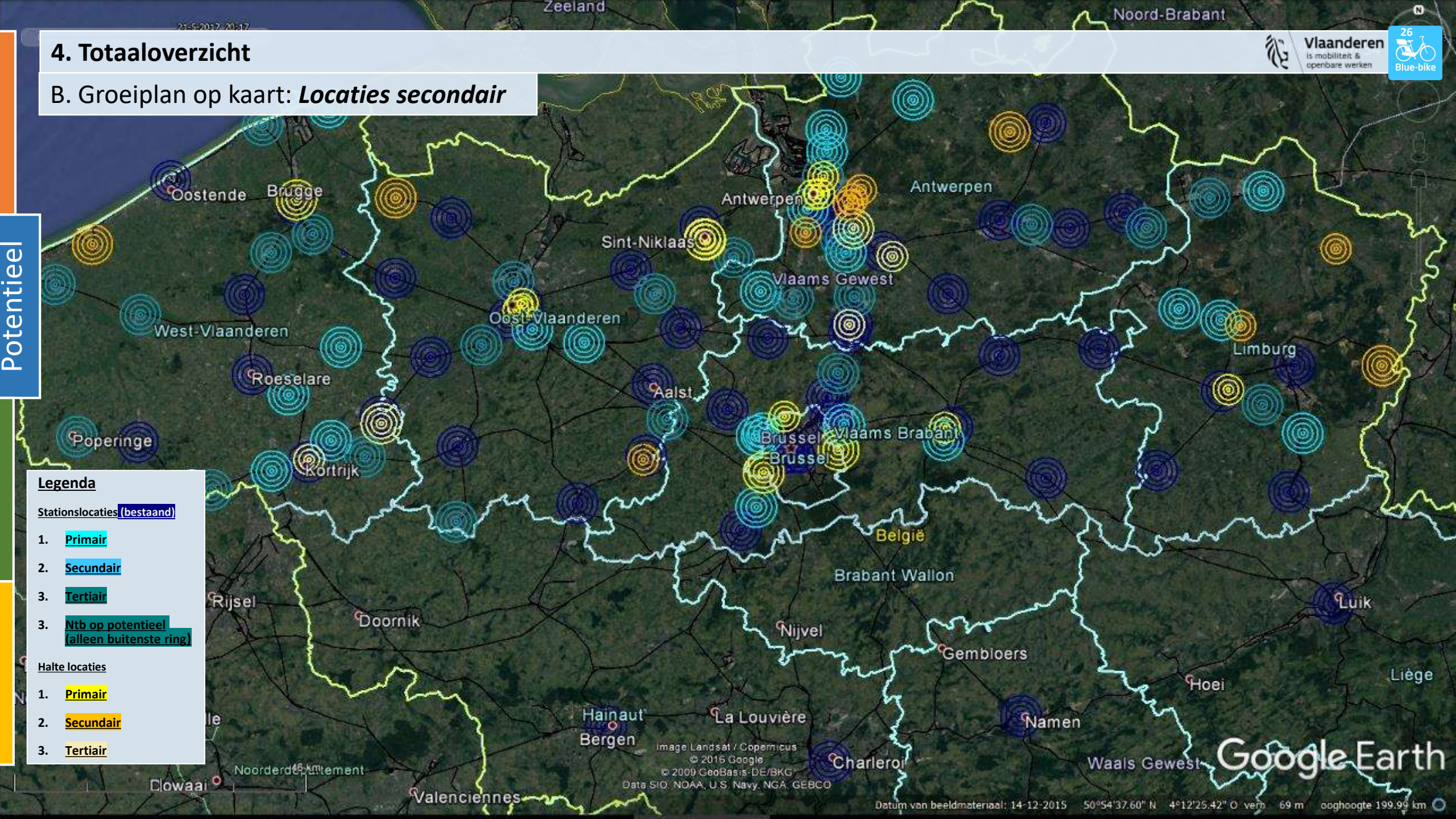
Halte locaties

1. **Primair**
2. **Secundair**
3. **Tertiair**

4. Totaaloverzicht

B. Groeiplan op kaart: ***Locaties secondair***

Potentieel



Legenda

Stationslocaties (bestaand)

1. **Primair**
2. **Secundair**
3. **Tertiair**
3. **Ntb op potentieel (alleen buitenste ring)**

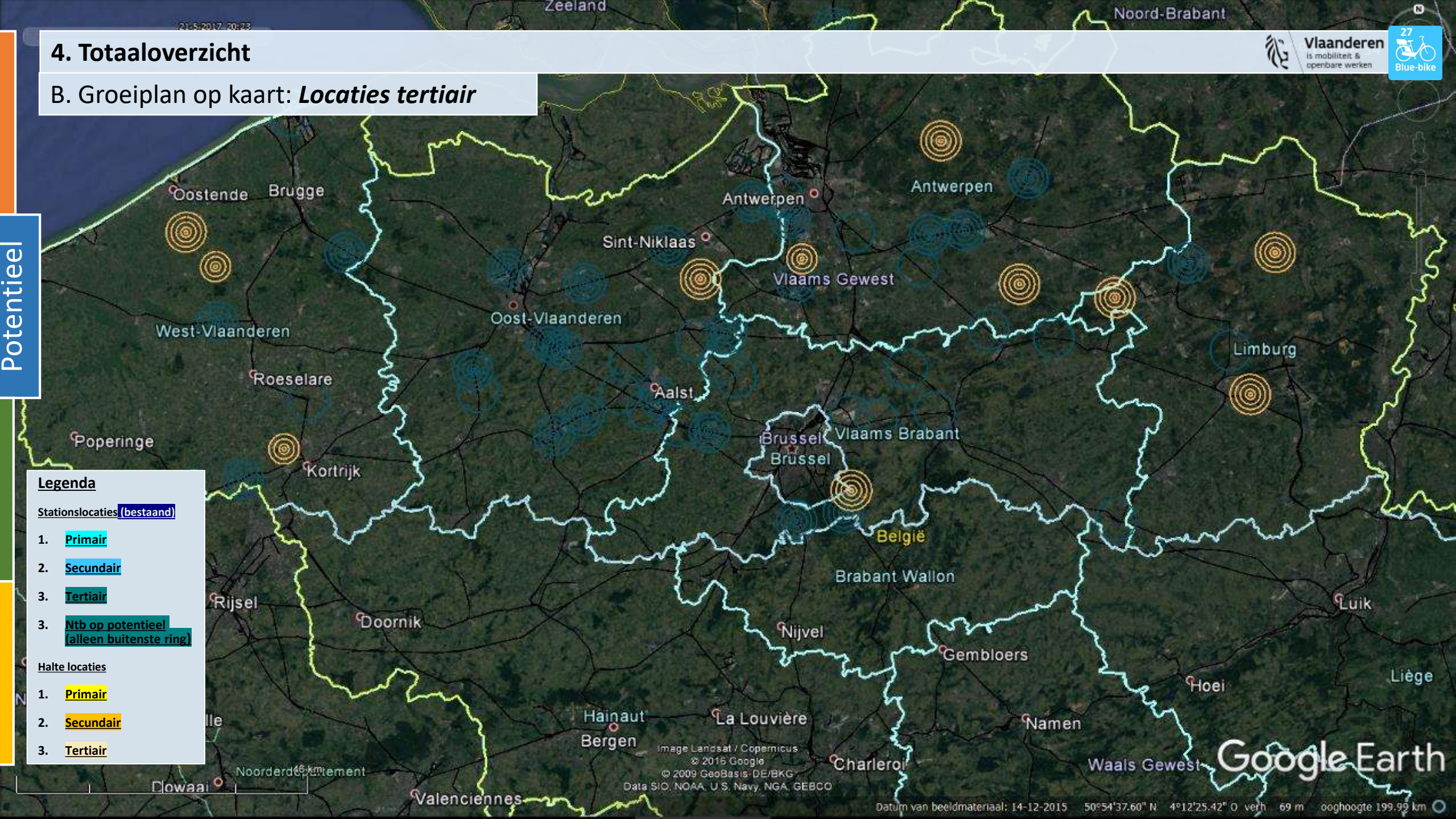
Halte locaties

1. **Primair**
2. **Secundair**
3. **Tertiair**

4. Totaaloverzicht

B. Groeiplan op kaart: ***Locaties tertiair***

Potentieel



Legenda

Stationslocaties (bestaand)

1. **Primair**
2. **Secundair**
3. **Tertiair**
3. **Ntb op potentieel (alleen buitenste ring)**

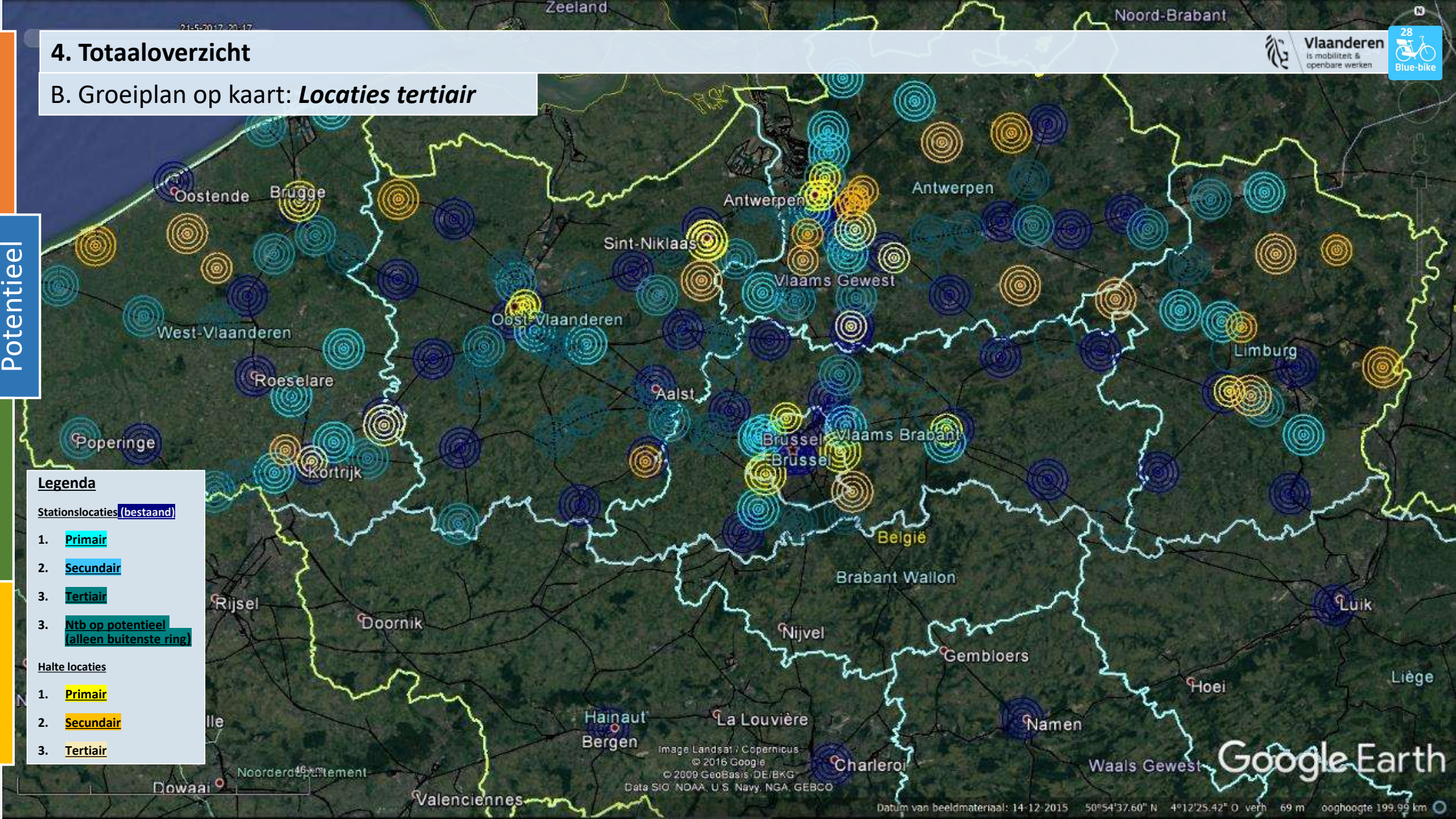
Halte locaties

1. **Primair**
2. **Secundair**
3. **Tertiair**

4. Totaaloverzicht

B. Groeiplan op kaart: ***Locaties tertiair***

Potentieel



Legenda

Stationslocaties (bestaand)

1. **Primair**
2. **Secundair**
3. **Tertiair**
3. **Ntb op potentieel (alleen buitenste ring)**

Halte locaties

1. **Primair**
2. **Secundair**
3. **Tertiair**

5. Stationslocaties

Potentieel

Op de volgende pagina's zijn de uitkomsten van de screening te zien voor de stationslocaties. Onderverdeeld in:

A. Primaire locaties

B. Secundaire locaties

C. Tertiaire locaties

D. Minimaal potentieel

5. Stationslocaties

A. Primair (+1392 p/jaar)

Potentieel

R	Gemeente	Station	Scenario op basis van KWANTITATIEVE screening	Scenario na KWALITATIEVE screening	Voorspeld aantal ritten	Per dag	Aantal reizigers 2014	Toelichting
1	11024/Kontich	**Kontich**	Gem./Max.	Gem./Max.	**2214**	**6,1**	273.312	Ondernemers aantal 50% representatief ivm ligging van station, wordt gecompenseerd door aanvullingen grondgebied Hove en Lint (scenario bijstellen naar gemiddel als Hove BB locatie opent= afname van ongeveer 33% = +/-1400 ritten per jaar)
2	11002/Antwerpen	**Antwerpen-Zuid**	Gemiddeld	33%	**2000**	**5,5**	516.568	(CS en Berchem samen 8265 p/jaar) - Concurrentie Velo-Antwerpen = 33% van aantal ritten
3	31043/Knokke-Heist	**Knokke**	Gemiddeld	Min./Gem.	**1699**	**4,7**	323.232	Veel reizigers/toerisme, Weinig ambacht vs veel handel. (Oppervlak bestemmingen werk minimaal. Rand systeem)
4	23094/Zaventem	**Zaventem**	Gemiddeld	Gemiddeld	**1585**	**4,3**	377.676	openen van BB locatie in Diegem kan aantal ritten zaventem negatief beinvloeden (erg auto georienteerd als het op werkgelegenheid aankomt)
5	36008/Izegem	**Izegem**	Gemiddeld	Gemiddeld	**1521**	**4,2**	426.452	Weinig toerisme. (Lijn - Kortrijk Brugge 2 x per uur)
6	73006/Bilzen	**Bilzen**	Gemiddeld	Gemiddeld	**1482**	**4,1**	201552	IVM ontbreken station in naastliggende gemeente Hoeselt is scenario niet aangepast. Ook wegens toerisme (Alden Biesen)
7	11023/Kapellen	**Kapellen**	Gemiddeld	Gemiddeld	**1479**	**4,1**	300.248	Oppervlakte aantal ondernemingen laag Mogelijk negatief van invloed
8	23016/Dilbeek	**Groot-Bijgaarden**	Gemiddeld	80%	**1430**	**3,9**	136.656	Gehele gemeente zou 1787 ritten genereren. Ondernemingen zijn geconcentreerd in oosten gemeente: betere locatie dan station Dilbeek is hierdoor Station Sint-Agatha-Berchem (ook aantakking tram en bus) en/of Station Groot-Bijgaarden. Station Dilbeek zelf heeft minimaal aantal attractiepolen te bedienen: geschat is 15% attractiepolen in actieradius station Dilbeek zelf (= +/- 218 ritten uit het minimale scenario). Overige deel kan gegenereerd worden aan station Sint-Agatha (BXL) = 80% ritten Dilbeek + omgeving Brussel = (meer dan 1500 ritten). Station Groot-bijgaarden ook interessant en staat ook voor 80% van totaal aantal ritten Dilbeek maar zal minder het Brusselse bedienen. Bij openen van beide stations de gegenereerde ritten tbv grondgebied Dilbeek halveren (aantal ritten van beide genoemde alternatieve stations naar +/- 750 p/jaar + de ritten tbv BXL). Om zuid-oost Dilbeek beter te kunnen bedienen zie DeLijn locatie
8	23016/Dilbeek(BXL)	**Sint-Agatha-Berc**	Zie Dilbeek (	80%	**1430**	**3,9**	242.944	Gehele gemeente zou 1787 ritten genereren. Ondernemingen zijn geconcentreerd in oosten gemeente: betere locatie dan station Dilbeek is hierdoor Station Sint-Agatha-Berchem (ook aantakking tram en bus) en/of Station Groot-Bijgaarden. Station Dilbeek zelf heeft minimaal aantal attractiepolen te bedienen: geschat is 15% attractiepolen in actieradius station Dilbeek zelf (= +/- 218 ritten uit het minimale scenario). Overige deel kan gegenereerd worden aan station Sint-Agatha (BXL) = 80% ritten Dilbeek + omgeving Brussel = (meer dan 1500 ritten). Station Groot-bijgaarden ook interessant en staat ook voor 80% van totaal aantal ritten Dilbeek maar zal minder het Brusselse bedienen. Bij openen van beide stations de gegenereerde ritten tbv grondgebied Dilbeek halveren (aantal ritten van beide genoemde alternatieve stations naar +/- 750 p/jaar + de ritten tbv BXL). Om zuid-oost Dilbeek beter te kunnen bedienen zie DeLijn locatie
9	34013/Harelbeke	**Harelbeke**	Gemiddeld	Gemiddeld	**1395**	**3,8**	377.104	Verwachting is hoger ivm hoog aandeel reizigers en het bereik van Deerlijk en Kuurne (dat niet binnen grondgebied Harelbeke valt)
10	12007/Bornem	**Bornem**	Gemiddeld	GEEN	***1392***	**3,8**	232.284	Zie PUURS (Bornem zelf zou 1037 ritten generen zonder concurrentie van puurs, anders 600)
10	12030/Puurs	**Puurs**	Gemiddeld	Gem./Max.	**1392**	**3,8**	410.436	IVM Strategische locatie (Puurs, Bornem, Temse, Willebroek) scenario positief bijgesteld (Mits Bornem geen BB locatie krijgt, anders Terug naar gemiddeld scenario)

5. Stationslocaties

A. Primair (1392 - 1080 p/jaar)

Potentieel

R	Gemeente	Station	Scenario op basis van KWANTITATIEVE screening	Scenario na KWALITATIEVE screening	Voorspeld aantal ritten	Per dag	Aantal reizigers 2014	Toelichting
11	37015/Tielt	Tielt	Gemiddeld	Gemiddeld	1302	3,6	320.060	Realiteit mogelijk lager doordat Gemeente vrij uitgestrekt is (Aarsele valt bijv. buiten actieradius)
12	44021/Gent	Merelbeke	Gemiddeld	10%	1265	3,5	255.216	Station tussen grondgebied Merelbeke, Melle en Gent in. Gemeente merelbeke genereerd 25% van het voorspelde aantal ritten ivm positie station en clusterring attractiepolen in noordrand gemeente = 1257 * 0,25 = 314 + 951 (7,5% totaal aantal ritten berekend voor grondgebied Gent). In vergelijking tot huidig gebruik BB op Gent SP en Damp samen 15.452 = 10% op merelbeke= 1545. Aantal kan dan ook hoger uitvallen.
13	71004/Beringen	Beringen	Min./Gem.	Min./Gem.	1247	3,4	35.464	Afstanden relatief groot (mogelijk valt scenario lager uit). HEUVELACHTIG?!
14	71070/Heusden-Zolder	Zolder	Min./Gem.	Min./Gem.	1229	3,4	43.836	Zolder is Betere positie dan Station Heusden ivm omliggende bedrijven (Centrum-zuid) en Schacht (en evt. Europark) die op grondgebied Houthalen=Helchteren liggen (+/-250=1282 *0,20 ivm positionering attractiepolen tov station)
15	72025/Neerpelt	Neerpelt	Gemiddeld	Gemiddeld	1212	3,3	168.844	Overpelt(742) en Neerpelt(470) opgeteld ivm zelfde actieradius (Voorkeur zou station Neerpelt hebben IVM voorzieningen en aantal reizigers, west kant ivm bedrijvenpark westkant)
15	72029/Overpelt	NEERPELT	Gemiddeld	Gemiddeld	*1212*	3,3	168.844	Overpelt(742) en Neerpelt(470) opgeteld ivm zelfde actieradius (Voorkeur zou station Neerpelt hebben IVM voorzieningen en aantal reizigers, west kant ivm bedrijvenpark westkant)
16	11002/Antwerpen	Ekeren	Gemiddeld	REFERENTI	1200	3,3	217.100	IVM nabijheid haven en (CS en Berchem samen 8265 p/jaar = 10% van aantal ritten) + Referentie Kapellen
17	42025/Wetteren	Wetteren	Gemiddeld	Gemiddeld	1126	3,1	828.516	Omgeving Fietseregio (Station Kwatrecht zou potentie kunnen hebben bij hogere frequentie… Fietsbaar vanaf Wetteren en Melle). Kwatrecht zou 33% ritten Wetteren genereren ivm ondernemingen = 372)
18	11009/Brecht	Noorderkempen	Gemiddeld	Min./Gem.	1111	3,0	289.536	IVM uitgestrekte en landelijke gemeente en positionering aan rand BB netwerk scenario bijgesteld
19	11022/Kalmthout	Kalmthout	Gemiddeld	Gemiddeld	1101	3,0	207.012	Centrale locatie voor omgeving
20	23003/Beersel	LOT	Gemiddeld	Gemiddeld	1099	3,0	106.184	IVM positionering station op gemeentegrens tussen Beersel(voorspeld aantal ritten 1070) en Sint-Pieters-Leeuw (voorspelde aantal ritten 1128) deze 50% van voorspelde ritten uit beide gemeente samengevoegd =. Bij openen van locatie aan Buizingen dient scenario worden bijgesteld ivm concurrentie in actieradius.
20	23077/Sint-Pieters-Leeu	Lot	Gemiddeld	Gemiddeld	1099	3,0	106.184	IVM positionering station op gemeentegrens tussen Beersel(voorspeld aantal ritten 1070) en Sint-Pieters-Leeuw (voorspelde aantal ritten 1128) deze 50% van voorspelde ritten uit beide gemeente samengevoegd =. Bij openen van locatie aan Buizingen dient scenario worden bijgesteld ivm concurrentie in actieradius.
21	34041/Wevelgem	Wevelgem	Gemiddeld	Min./Gem.	1096	3,0	122.356	IVM Bedrijvenpark buiten actieradius NMBS Wevelgem scenario aangepast. Fietstoerisme (input NMBS)
22	24062/Leuven	Heverlee	Gem./Max.	15%	1089	3,0	149.916	Leuven als geheel in lokaal scenario geschat op 7262. Locatie bedient 15 % grondgebied Leuven (interessante locatie ivm nabijheid Campus Arenberg III + KU Leuven en Researchpark Haasrode, mogelijk negatieve invloed zijn heuvels, positief is het aandeel congestie (referentie Mechelen-nekkerspoel))

5. Stationslocaties

B. Secundair (1080 - 730 p/jaar)

Potentieel

Ranking	Gemeente	Station	Scenario op basis van KWANTITATIEVE screening	Scenario na KWALITATIEVE screening	Voorspeld aantal ritten NA KWALITATIEVE REENING NMBS	Per dag	Aantal reizigers 2014	Overige bedreigingen
23	44021/Gent	**Wondelgem**	Gemiddeld	**5%**	1023	2,8	**48.828**	(St Pieters en Dampoort samen 15452 in 75%/25% verhouding) daarvan 5% + 250 ritten (=50% ritten gemeente Evergem bij niet uitvoeren van Evergem station zelf)
24	31022/Oostkamp	**Oostkamp**	Gemiddeld	Min./Gem.	1017	2,8	**50.856**	IVM uitgestrekte en landelijke gemeente en lage treinfrequentie+reizigersaantal = scenario bijgesteld - Fietstoerisme (input NMBS)
26	11002/Antwerpen	**Antwerpen-Luchtbal**	Gemiddeld	**Schatting**	1000	2,7	**59.124**	Interessant ivm dichtbebouwdere actieradius (veel bedrijven in haven, en oostwaards ligt merksem met bedrijven langs het kanaal). Verhoging frequentie treindiensten staat gepland + sinds kort halteren ook alle Snel-/busdiensten uit Noord-oostelijke regio aan dit station. Station gaat zelfde functie uitdragen als Zuid en Berchem, Echter is omgeving minder stedelijk en beter bereikbaar per auto. Naar schatting wordt minstens de helft van het aantal ritten van station zuid verwacht = 2000/2 = 1000 p/jaar.
27	12035/Sint-Katelijne-Waver	**Sint-Katelijne-Waver**	Gemiddeld	Gemiddeld	992	2,7	**260.936**	IVM nabijheid bedrijvenpark Mechelen Noord 1 en 2 scenario gemiddeld (anders Min./Gem = 656 ritten)
28	12040/Willebroek	**Willebroek**	Gemiddeld	Gemiddeld	971	2,7	**175.292**	Mogelijk valt gebruik hoger uit ivm bedrijvigheid Puurs (buiten westelijke gemeentegrens) dat in actieradius van station Willebroek ligt, echter zorgt oostelijk het Kanaal van Willebroek voor een barriere…
29	41011/Denderleeuw	**Denderleeuw**	Min./Gem.	GEEN	970	2,7	**2.449.304**	IVM positionering tussen gemeente Affligem (+300 ritten) en Liedekerke(+300 ritten) en Denderleeuw 374 =
30	13003/Balen	**Balen**	Gemiddeld	Gemiddeld	968	2,7	**99.112**	0
31	23096/Zemst	**Eppegem**	Gemiddeld	Gemiddeld	960	2,6	**164.632**	Eppepegem centraal gelegen tussen vilvoorde en Zemst: Heeft hogere bediening dan Weerde (+ S7?) en kan Cargovil, Dries en Wippendries ontsluiten.
32	34002/Anzegem	**Vichte**	Gemiddeld	Gemiddeld	952	2,6	**52.000**	Scenario eigenlijk aan te passen naar beneden maar wordt aangevuld door locaties buiten gemeentegrenzen: de industriezone langs de E17 (bijv, Vijverdam), Omgeving Deerlijk en Industrieterrein Harelbeke De Blokken te Zwevegem.
33	44012/De Pinte	**De Pinte**	Gemiddeld	Gem./Max.	950	2,6	**448.136**	IVM attractiepolen net buiten gemeentegrens (Bedrijventerein Zwartegat en Bedrijven langs Kortrijksesteenweg) die binnen de actieradius vallen scenario bijgesteld
34	72020/Lommel	**Lommel**	Min./Gem.	Min./Gem.	944	2,6	**182.780**	Lommel ligt op 1,5 km van het station, is ultieme locatie voor Blue-bike gebruik + Bedrijvenparken op fietsbare afstand + Zeer toeristisch + er wordt reeds veel gefietst.
35	13029/Olen	**Olen**	Gemiddeld	Gem./Max.	944	2,6	**140.764**	In verband met attractiepolen binnen (bedrijvenpark langs albertkanaal met Olen shopping park) en buiten gemeentegrenzen grondgebied (Bobbejaanland en ondernemers verder langs albertkanaal) en een hoog algemeen fietsgebruik = scenario licht positief bijgesteld
36	45041/Ronse	**Ronse**	Gemiddeld	Gemiddeld	942	2,6	**346.840**	Mogelijk negatief van invloed: Aan rand van netwerk + weinig reizigers
37	46025/Temse	**Temse**	Gemiddeld	Min./Gem.	927	2,5	**181.376**	IVM uitgestrekte en landelijke gemeente en lage treinfrequentie+reizigersaantal = scenario bijgesteld (?Goede fietsinfra)
38	42028/Zele	**Zele**	Gemiddeld	Gemiddeld	924	2,5	**267.176**	Er wordt veel gefietst in Zele. Statiion centraal in gemeente gelegen.
39	31040/Zedelgem	**Zedelgem**	Gemiddeld	Min./Gem.	862	2,4	**113.308**	IVM uitgestrekte en landelijke gemeente scenario negatief bijgesteld
40	71011/Diepenbeek	**Diepenbeek**	Min./Gem.	Gemiddeld	836	2,3	**129.168**	Scanario positief bijgesteld ivm Campus Diepenbeek.
41	31004/Blankenberge	**Blankenberge**	Gemiddeld	Gemiddeld	798	2,2	**612.664**	IVM Toerisme en Haven Zeebrugge scenario op Gemiddeld (zonder toerisme = rittenaantal 530)
42	11021/Hove	**Hove**	Min./Gem.	**66%**	791	2,2	**137.800**	Station Hove dekt Grondgebied Hove 290(gem/laag)+ Edegem 909(gemiddeld) = 1199. Echter ook Boechout, Mortsel en Kontich. Hove na Konttich ontwikkelen. Wegens concurrentie van omliggende BB punten wordt geschat slechts 66% ritten te behalen (Mortsel en Kontich nemen ieder 33% af in ritten aandeel.
42	11013/Edegem	**Zie Hove**	Gemiddeld	GEEN	*791*	2,2	**137.800**	ZIE HOVE
43	38025/Veurne	**Veurne**	Gemiddeld	Gemiddeld	751	2,1	**165.672**	Landelijke gemeente maar alle attractiepolen zijn geconcentreerd in Veurne zelf; mogelijk positief van invloed is Fietstoerisme (input NMBS)
44	33029/Wervik	**Wervik**	Gemiddeld	Gemiddeld	746	2,0	**165.516**	Scenario gemiddeld behouden; echter bedient ook ondernemingen uit naastliggende gemeente 'Komen-Haasten' en mogelijk ook voor bezoeken over de grens (FR: Zuid-Wervik) + Fietstoerisme (input NMBS)
45	32003/Diksmuide	**Diksmuide**	Gemiddeld	Min./Gem.	742	2,0	**186.524**	IVM Rand netwerk en Landelijkheid gemeente scenario aangepast (eventueel positief - loopgravenmuseum - gedenkteken)
46	33021/Poperinge	**Poperinge**	Gemiddeld	Min./Gem.	742	2,0	**182.416**	IVM Rand netwerk en Landelijkheid gemeente scenario aangepast (eventueel positief = Loopgravenmuseum / gedenkteken)

5. Stationslocaties

C. Tertiair (730 > 501 p/jaar)

Potentieel

Ranking	Gemeente	Station	Scenario op basis van KWANTITATIEVE screening	Scenario na KWALITATIEVE screening	Voorspeld aantal ritten NA KWALITATIEVE SCREENING NMBS	Per dag	Aantal reizigers 2014	Overige bedreigingen
47	44020/Gavere	Gavere-Asper	Gemiddeld	?	709	1,9	144.196	0
48	11056/Zwijndrecht	Zwijndrecht	Gemiddeld	?	683	1,9	65.988	Intresssant ivm haven / bedrijvenpark N419
49	41002/Aalst	Erembodegem	Gemiddeld	20%	681	1,9	263.120	(Aalst bij €1,-- verwacht 3404) 20% verwacht wegens positie bedrijvenpark
50	12026/Nijlen	Nijlen	Gemiddeld	Min./Gem.	669	1,8	190.320	Ivm het minimale aantal ondernemingen/attractiepolen icm weinig toerisem is het scenario naar beneden bijgesteld.
51	46003/Beveren	Beveren (waas)	Gemiddeld	Minimaal	667	1,8	277.680	Industrie in de haven antwerpen is te ver van station
52	23060/Opwijk	Opwijk	Gemiddeld	?	652	1,8	351.156	0
53	11004/Boechout	Boechout	Gemiddeld	?	652	1,8	136.188	0
54	24038/Herent	Herent	Min./Gem.	?	637	1,7	106.236	0
55	41082/Erpe-Mere	Erpe-Mere	Min./Gem.	?	635	1,7	17.680	0
56	13017/Kasterlee	Tielen	Gemiddeld	Min./Gem.	628	1,7	194.376	IVM Landelijkheid gemeente scenario aangepast (eventueel positief van invloed is dorp Gierle buiten gemeentegrens, ijsboerke toerisme Hoge Rielen= autoluw)
57	42004/Buggenhout	Buggenhout	Min./Gem.	Gemiddeld	626	1,7	186.888	IVM bedrijvigheid in BRIEL en Sint-amands binnen actieradius scenario positief bijgesteld.
58	11002/Antwerpen	Hoboken-polder	Gemiddeld	8%	600	1,6	39.780	7,5% van aantal ritten van Antwerpen (CS en Berchem samen 8265 p/jaar) ivm Concurrentie Velo-Antwerpen en geen bediening in het weekend (veranderd met dienstregeling 2018)
59	11016/Essen	Essen	Gemiddeld	Min./Gem.	597	1,6	361.920	Scenario naar beneden bijgesteld IVM Uitgestrekte gemeente aan de rand van het Blue-bike Netwerk
60	24134/Scherpenheuvel-Zichem	Testelt	Min./Gem.	?	597	1,6	94.276	0
61	23101/Sint-Genesius-Rode	Sint-Genesius-Rode	Gemiddeld	Min./Gem.	590	1,6	413.660	Scenario negatief bijgesteld ivm minimaal aantal atractiepolen en heuvelachtige omgeving icm laag % fietsters. NMBS: Slaapdorp
62	44040/Melle	Melle	Gemiddeld	Gemiddeld	590	1,6	234.000	Deelt actieradius gedeeltelijk met merelbeke maar effect wordt opgeheven door bedienen van grondgebied Destelbergen (overzijde schelde)
63	31003/Beernem	Beernem	Gemiddeld	Min./Gem.	582	1,6	212.576	BB locatie Gesloten - Reden laag gebruik onbekend: Weinig ondernemingen + Geen toerisme + Weinig reizigers
64	24059/Landen	Landen	Gemiddeld	?	576	1,6	980.616	0
65	24055/Kortenberg	Kortenberg	Min./Gem.	?	569	1,6	185.120	0
66	11005/Boom	Boom	Min./Gem.	Gemiddeld	564	1,5	75.400	Grondgebied kleiner dan gemiddeld+ bedrijvigheid ten zuiden van Rupel valt buiten grondgebied maar ligt binnen actieradius station. Scenario positief bijgesteld
67	23052/Merchtem	Merchtem	Min./Gem.	?	548	1,5	249.496	0
68	71034/Leopoldsburg	Leopoldsburg	Gemiddeld	Gemiddeld	534	1,5	135.876	Mogelijk hoger ivm toerisme
69	44048/Nazareth	Eke-Nazareth	Gemiddeld	Min./Gem.	533	1,5	112.788	Landelijk, weinig atractiepolen in omgeving van station. Scenario naar beneden bijgesteld.
70	23086/Ternat	Ternat	Min./Gem.	Min./Gem.	518	1,4	339.456	Geen concurrentie andere stations. Gebruik valt mogelijk hoger uit wegens bediening ondernemingen ten zuiden van gemeentegrens.
71	23033/Hoeilaart	Hoeilaart	Gemiddeld	Gemiddeld	516	1,4	48.152	Mogelijk zijn heuvels van invloed op het lagere fietsgebruik
72	41024/Haaltert	Haaltert	Min./Gem.	?	515	1,4	143.780	0
73	32011/Kortemark	Kortemark	Gemiddeld	Min./Gem.	511	1,4	143.936	Scenario is negatief bijgesteld ivm verspreiding attractiepolen over landelijke gemeente. Mogelijk positief van invloed is Fietstoerisme (input NMBS)
74	41027/Herzele	Herzele	Min./Gem.	Min./Gem.	510	1,4	152.256	Mogelijk lager ivm minimale actieradius in verhouding tot grondgebied
75	44019/Evergem	Evergem	Gemiddeld	Minimaal	509	1,4	82.316	1x per uur trein Randgemeenten Gent (+ concurrentie Tram) ZIE ALTERNATIEF = Wondelgem
76	46021/Sint-Niklaas	Sinaai	Min./Gem.	25%	501	1,4	85.644	Actieradius bedient 25% van grondgebied Sint-Niklaas (en een gedeelte van grondgebied Lokeren)

5. Stationslocaties

C. Tertiair (500 > 365 p/jaar)

Potentieel

Ranking	Gemeente	Station	Scenario op basis van KWANTITATIEVE screening	Scenario na KWALITATIEVE screening	Voorspeld aantal ritten NA KWALITATIEVE SCREENING NMBS	Per dag	Aantal reizigers 2014	Overige bedreigingen
77	23094/Zaventem	BRUSSEL-NAT.-LUCHTH	Gem./Max.	?	500	1,4	2.254.668	Werkgelegenheid op luchthaven
78	31005/Brugge	Zeebrugge-dorp	Gemiddeld	?	500	1,4	56.160	0
79	42011/Lebbeke	Lebbeke	Min./Gem.	?	493	1,4	132.756	0
80	12002/Berlaar	Berlaar	Gemiddeld	?	492	1,3	120.224	0
81	41034/Lede	Lede	Min./Gem.	?	474	1,3	490.412	0
82	34027/Menen	Menen	Gemiddeld	Minimaal	470	1,3	250.796	IVM uitgestrekte gemeente en positionering aan rand BB netwerk scenario bijgesteld
83	23044/Liedekerke	Liedekerke	Gemiddeld	?	448	1,2	668.876	Hernieuwd station- directe verbinding vanuit Brussel
84	36007/Ingelmunster	Ingelmunster	Min./Gem.	?	428	1,2	129.064	0
85	24007/Begijnendijk	Begijnendijk	Gemiddeld	?	427	1,2	91.572	0
86	44034/Lochristi	Beervelde	Min./Gem.	Minimaal	424	1,2	55.380	Bijgesteld ivm minimale bediening in het weekend en de afstand tot de atractiepolen (kan interessant zijn voor basisbereikbaarheid)
87	24033/Haacht	Haacht	Min./Gem.	?	409	1,1	277.160	0
88	13010/Grobbendonk	Bouwel	Gemiddeld	Gemiddeld	406	1,1	138.216	0
89	42025/Wetteren	Kwatrecht	Gemiddeld	33%	372	1,0	23.920	Omgeving Fietseregio (Station Kwatrecht zou potentie kunnen hebben bij hogere frequentie… Fietsbaar vanaf Wetteren en Melle). Kwatrecht zou 33% ritten Wetteren genereren ivm ondernemingen = 372)
90	71066/Zonhoven	Zonhoven	Minimaal	?	369	1,0	21.996	NIET DOEN
?	41081/Zottegem	Zottegem	Gemiddeld	Minimaal	367	1,0	1.641.692	In het verleden bestaande locatie. Faal; combi van geen promotie, heuvelachtig, Alleen week reizigers en weinig toerisme, laag fietsgebruik in modal split.

5. Stationslocaties

D. Minimaal potentieel (<365 p/jaar)

Potentieel

Ranking	Gemeente	Station	Scenario op basis van KWANTITATIEVE screening	Scenario na KWALITATIEVE screening	Voorspeld aantal ritten NA KWALITATIEVE SCREENING NMBS	Per dag	Aantal reizigers 2014	Overige bedreigingen
91	36011/Lichtervelde	Lichtervelde	Min./Gem.	?	342	0,9	918.372	0
92	11038/Schelle	Schelle	Gemiddeld	?	340	0,9	37.960	0
93	42026/Wichelen	Wichelen	Min./Gem.	Min./Gem.	335	0,9	41.080	0
94	11018/Hemiksem	Hemiksem	Gemiddeld	?	330	0,9	42.640	0
95	71022/Hasselt	Kiewit	Min./Gem.	10%	300	0,8	180.492	(Hasselt in lokale situatie geschat op 3003 ritten) bedient slechts 10% grondgebied Hasselt (bij betalend systeem!) omdat toevoer OV reizigers zich beperkt tot enkele treinreizigers uit Genk (IC's passeren allen te Hasselt Centraal en halteren hier 10 minuten = niet compatibel met fietstijd vanuit centraal) en enkele De Lijn reizigers uit Zonhoven/Houthalen.
96	24062/Leuven	Wijgmaal	Min./Gem.	10%	293	0,8	139.776	(Leuven als geheel geschat met lokaal scenario op 2934 dekt slechts 10% grondgebied Leuven) %v van Leuven (vergelijkbaar = 20% Heverlee)
97	23023/Galmaarden	Galmaarden	Min./Gem.	?	263	0,7	105.924	0
98	45057/Zingem	Zingem	Min./Gem.	?	262	0,7	127.192	0
99	44072/Waarschoot	Waarschoot	Min./Gem.	Min./Gem.	248	0,7	60.580	0
100	45063/Lierde	Lierde	Min./Gem.	?	227	0,6	121.628	0
101	73001/Alken	Alken	Minimaal	?	219	0,6	154.544	0
102	12009/Duffel	Duffel	Minimaal	?	218	0,6	255.944	0
103	23016/Dilbeek	Dilbeek	Gemiddeld	Minimaal	218	0,6	273.156	Gehele gemeente zou 1787 ritten genereren. Ondernemingen zijn geconcentreerd in oosten gemeente: betere locatie dan station Dilbeek is hierdoor Station Sint-Agatha-Berchem (ook aantakking tram en bus) en/of Station Groot-Bijgaarden. Station Dilbeek zelf heeft minimaal aantal attractiepolen te bedienen: geschat is 15% attractiepolen in actieradius station Dilbeek zelf (= +/- 218 ritten uit het minimale scenario). Overige deel kan gegenereerd worden aan station Sint-Agatha (BXL) = 80% ritten Dilbeek + omgeving Brussel = (meer dan 1500 ritten). Station Groot-bijgaarden ook interessant en staat ook voor 80% van totaal aantal ritten Dilbeek maar zal minder het Brusselse bedienen. Bij openen van beide stations de gegenereerde ritten tbv grondgebied Dilbeek halveren (aantal ritten van beide genoemde alternatieve stations naar +/- 750 p/jaar + de ritten tbv BXL). Om zuid-oost Dilbeek beter te kunnen bedienen zie DeLijn locatie
104	72037/Hamont-Achel	Hamont	Minimaal	?	207	0,6	16.016	0
105	11030/Niel	Niel	Min./Gem.	?	206	0,6	42.900	0
106	44021/Gent	Drongen	Minimaal	5%	205	0,6	110.760	Actieradius dekt 5% van het Gentse grondgebied (minimaal aantal attractiepolen)
107	24014/Boortmeerbeek	Boortmeerbeek	Minimaal	?	192	0,5	183.404	0
108	23100/Linkebeek	Linkebeek	Min./Gem.	?	146	0,4	206.388	0
109	23032/Herne	Herne	Minimaal	?	117	0,3	99.944	0

6. Haltelocaties

A. Potentieel aanwezig

Potentieel

Op de volgende pagina's zijn de uitkomsten van de screening te zien voor de Halte-locaties. Onderverdeeld in:

A. Potentieel Aanwezig

- ***Primaire locaties***
- ***Secundaire locaties***
- ***Tertiaire locaties***

B. Potentieel nader te bepalen

<u>Toelichting categorisering De Lijn locaties</u>

De halte locaties zijn maar gedeeltelijk via de rekenmethode behandeld vanwege het ontbreken van reizigersaantallen. De volgende extra stappen zijn gezet om tot een rangschikking te kunnen komen binnen de potentiele Haltelocaties:

<u>A. Rekenmethode (zoals beschreven in de onderzoeksaanpak)</u>

1. Gemeenten met hoog aantal ondernemingen vaststellen
2. Scenariobepaling voor gebieden met hoog aantal ondernemingen
(o.b.v. Oppervlak grondgebruik, Verdeling grondgebruik, aandeel toerisme)
3. Gemeente met gemiddeld tot maximaal scenario verder uitwerken door
    1. Bij aanwezigheid stationslocatie: Bepalen of Halte locatie bestaansrecht heeft
    2. Raadplegen netkaart De Lijn om locatie te kunnen bepalen *(minstens minimale knoop nodig)*

<u>B. Categorisering (ter vervanging van een reizigersaantal)</u>

De locaties die uit bovenstaande screening komen zijn vervolgens gecategoriseerd om een indicatie te geven van welke Halte locaties het meeste potentieel hebben. Dit gebeurde op basis van:

- Reizigerstoevoer
(= halte een knooppunt van lijnen uit verschillende gebieden?)
- Bediening halte
(= frequent bediend of slechts een uurdienst?)
- Soort Blue-bike gebruik
(= eenzijdig, bijv. alleen zakelijk, of tweezijdig, bijv. zakelijk en sociaal/recreatief? + stedelijke context of landelijk?)
- Aantal attractiepolen in actieradius
(= stadscentrum en/of ondernemers op fietsbare afstand?)

De categorisering loopt van 7 t/m 0. Deze betekent:

- **Categorie 7 t/m 5 Primaire locaties = +/- > 2 ritten per dag**
- **Categorie 4 en 3 Secundaire locaties = +/- 3 tot 1 ritten per dag**
- **Categorie 2 Tertiair = +/- 1 rit per dag**
- **Categorie < 1 Minimaal potentieel = +/- < 1 rit per dag**

6. Haltelocaties

A. Potentieel aanwezig: **Primair (Cat. 7 t/m 5)**

Potentieel

Provincie	Gemeente	Ranking per provincie - Stationslocaties	Ranking per provincie - De Lijn	Ranking provincie - P+R	Potentieel?	Halte	Motivatie Halte Locatie	Reizigerstoevoer	Bediening	Soort Blue-bike gebruik	Aantal attractiepolen in Actieradius	Potentieel op locatie?	Schatting gem/ritten
Antwerpen	11002/Antwerpen	1	1,1	1	JA 4x	**Rooseveltplaats/Opera**	Samenkomst Lijnen vanuit gehele regio. Centraal station niet ver maar wel te ver voor een snelle overstap op de fiets als natransport in het stedelijke netwerk.	(++)Knoop van Buslijnen en Trams gehele regio	(++) Frequente Tram + Bus verbindingen	(+) tweezijdig (Zakelijk/werk en Sociaal/recreatief) In stedelijke omgeving	(++) Zeer hoog	**7**	**5 > p/dag**
Oost-vlaanderen	44021/Gent	1	1,1	1	Ja	**Zuid**	Knoop van buslijnen (sneldienst + lange afstandsverbinding) in omgeving van centrum + overstaplocatie voor tram (echter: er wordt in 2017 reeds een alternatief deelfietsensysteem geïmplementeerd)	(++)Knoop van Buslijnen en Trams gehele regio	(++) Frequente Tram + Bus verbindingen	(+) tweezijdig (Zakelijk/werk en Sociaal/recreatief) In stedelijke omgeving	(++) Zeer hoog	**7**	**5 > p/dag**
Antwerpen	11002/Antwerpen	1	1,2	1	JA 4x	**Luchtbal (of Merksem Burgemeester Nolf)**	Antwerpen Luchtbal (Voor wijziging lijnvoering bussen was burgemeester Nolf een interessante locatie; door wijziging is station Luchtbal een interessantere knoop geworden; dit i.c.m. hogere frequentie treinen… aanbeveling is om de buslijnen die momenteel eindigen in Merksem door te trekken tot aan Luchtbal)	(++)Knooppunt van Buslijnen uit regio noord oost + Trein	(++) Frequente Tram + Bus verbindingen + Trein	(0) tweezijdig (Zakelijk/werk en Sociaal/recreatief)	(++) Zeer hoog	**6**	**3 a 4 p/dag + Gebruikers Trein**
Antwerpen	12025/Mechelen		0	2	Gepland	**Veemarkt**	Veemarkt (gepland)?					**5**	**2 a 4 p/dag**
West-vlaanderen	34022/Kortrijk		0	2	Gepland	**Grote Markt**	Busstation Grote Markt					**5**	**2 a 4 p/dag**
Limburg	71022/Hasselt	1	1	1	Ja	**Dusartplein**	Overstappunt De Lijn > Toevoer reizigers gehele regio (met name interessant voor Noordelijke regio en Genk) > Q-Park parking met 800 plaatsen onder Dusartplein > Regulier evenementen in omgeving (rekening houden met het gebruik door Hasselaren = voldoende capaciteit voorzien door verschuiving van ontleningen aan het station naar Dusartplein)	(+)Knooppunt van Buslijnen uit regio	(+) Frequent	(+) tweezijdig (Zakelijk/werk en Sociaal/recreatief) In stedelijke omgeving	(++) Zeer hoog	**5**	**2 a 4 p/dag**
West-vlaanderen	31005/Brugge	15	1	1	Ja	**t zand**	Busstation 't zand (meerwaarde: ontlasten van BB locatie CS + wegnemen onnodig laten omreizen reizigers die vanuit noorden richting Brugge komen)	(+)Knooppunt van Buslijnen uit landelijke regio	(+) Frequent	(+) tweezijdig (Zakelijk/werk en Sociaal/recreatief) In stedelijke omgeving	(++) Zeer hoog	**5**	**2 a 4 p/dag**
Vlaams-Brabant	24062/Leuven	1	1	1	Ja	**Dirk Boutslaan (Rector de Somerplein)**	Om betere verdeling van BB locaties over Leuven te bewerkstelligen is een positionering van de locatie westwaarts (i.p.v. de geopperde locatie Rector De Somerplein) logischer ; deze haltelocatie zou namelijk reizigers bedienen die vanuit west (oost Brussel), noord (oost Mechelen) of zuid(lokaal) komen en hun bestemming in zuid, west of noord Leuven hebben(bijv. UZLeuven, Arenberg, Etc.) hebben, reizigers met een bestemming in oost kunnen gebruik maken van BB op station Leuven, reizigers met bestemming in west stappen het liefst zo snel mogelijk over op BB i.p.v. terug te moeten fietsen, voorkeur: Halte Dirk Boutslaan; wordt bediend door alle busdiensten, is reeds een overstappunt, faciliteiten aanwezig… + bovengrondse plaatsing fietsen is beter voor zichtbaarheid BB)	(+)Knooppunt van Buslijnen uit regio + Lange afstandsdiensten	(+) Frequent	(+) tweezijdig (Zakelijk/werk en Sociaal/recreatief) In stedelijke omgeving	(++) Zeer hoog	**5**	**2 a 4 p/dag**
Oost-vlaanderen	44021/Gent	1	1,2	1	Ja	**Halte Dampoort**	Mogelijk dubbel gebruik aan het station… echter ligt busstation betrekkelijk ver van de blue-bike locatie. Locatie is interessant wegens eindhalte lange afstandsbussen (echter er wordt in 2017 reeds een alternatief deelfietsensysteem geïmplementeerd	(+)Knooppunt van Buslijnen uit regio	(+) Frequent	(+) tweezijdig (Zakelijk/werk en Sociaal/recreatief) In stedelijke omgeving	(++) Zeer hoog	**5**	**2 a 4 p/dag**
Antwerpen	11002/Antwerpen	1	1,3	1	JA 4x	**Groenplaats**	Met name interessant voor reizigers vanuit Linkeroever (P+R)/Zwijndrecht: ook voor stadsbezoekers die langs het tramnetwerk wonen en niet lid zijn van Velo.	(+)Geen knoop maar directe verbinding met goed gebruikte lijn van Linkeroever(P+R)/Zwijndrecht per Tram	(+)Frequente Tramverbindingen	(+) tweezijdig (Zakelijk/werk en Sociaal/recreatief) In stedelijke omgeving	(++) Zeer hoog	**5**	**2 a 4 p/dag**
Oost-vlaanderen	46021/Sint-Niklaas	6	2	2	Ja i.c.m. P+R	**Waasland Shopping**	Knoop van lijnen aan grote parking bij shopping centre. Toevoer lijnen vanuit geheel Waasland. Blue-bike aan deze locatie helpt ontsluiten van Industriepark Noord en Hoogkameren en Europark Oost/Noord. Ook wordt dubbelgebruik verwacht doordat parkeerders/bezoekers aan shopping centre de fietsen gaan gebruiken om ook het centrum te bezoeken. Locatie beconcurreert niet de huidige stationslocatie (bij ontwikkeling kernnet komt er mogelijk een Westelijk gelegen Mobiliteitsknooppunt in St. Niklaas)	(+)Knooppunt van Buslijnen uit regio	(+) Frequent	(+) tweezijdig (Zakelijk/werk en Sociaal/recreatief) + Dubbelgebruik Parkeerders	(++) Zeer hoog	**5**	**2 a 4 p/dag**

6. Haltelocaties

A. Potentieel aanwezig: ***Primair (Cat. 7 t/m 5) op Brussels grondgebied t.b.v. Vlaamse gemeenten***

Potentieel

Provincie	Gemeente	Ranking per provincie - Stationslocaties	Ranking per provincie - De Lijn	Ranking provincie - P+R	Potentieel?	Halte	Motivatie Halte Locatie	Reizigerstoevoer	Bediening	Soort Blue-bike gebruik	Aantal attractiepolen in Actieradius	Potentieel op locatie?	Schatting gem/ritten
Vlaams-Brabant	23077/Sint-Pieters-Leeuw	6	4		Ja	**Halte/Metro Coovi (BXL)**	Op grondgebied BXL kan MIVB Metro Covi interessant zijn (i.v.m. knoop van De Lijn bussen uit hele regio Zuidwest en toevoer reizigers uit BXL per metro) voor zowel bediening van ondernemingen op grondgebied BXL als St. Pietersleeuw.	(++)Knoop van Metro en Bussen	(++) Frequente Metro + Bus	(0) tweezijdig (Zakelijk/werk en Sociaal/recreatief)	(++) Zeer hoog	**6**	**3 a 4 p/dag**
Vlaams-Brabant	23099/Kraainem		5	2	Ja	**Kraainem Metro**	Kraainem Metro: Rand van Brussel: Interessant t.b.v. natransport richting Kraainem en BXL (positie goed i.v.m. aanvoer reizigers uit Leuven met 4 buslijnen en sneldienst LOUVAIN-LA-NEUVE)	(++)Knoop van Metro en Bussen	(++) Frequente Metro + Bus	(0) tweezijdig (Zakelijk/werk en Sociaal/recreatief)	(+)Hoog	**5**	**2 a 4 p/dag**
Vlaams-Brabant	23025/Grimbergen		2	?	Ja: Alternatief 2x	**Heizel/Koning Boudewijn**	Blue-bike interessant voor bediening Strombeek: Echter geen knopen en/of lange afstandsverbindingen die dit gebied bedienen behalve lijn 820 Vilvoorde-Wemmel. Toepasbaarheid Blue-bike ter bediening van reizigers van buiten Brussel is afhankelijk van nieuwe Kernnet. Voor MIVB/STIB reizigers met bestemming in Grimbergen (Dielegem) zouden BB's interessant zijn aan Metro Heizel (of Koning Boudewijn bij betere faciliteiten, die laatste ook i.v.m. bediening Wemmel).	(++)Knoop van Metro en Trams vanuit het Brusselse (Centrum en Schaarbeek>Oost)	(++) Frequente Tram + Metro verbindingen	(0) tweezijdig (Zakelijk/werk en Sociaal/recreatief) In stedelijke omgeving (maar toevoer alleen uit Brussel)	(+) Zeer hoog (maar glooiing)	**5**	**2 a 4 p/dag**

6. Haltelocaties

A. Potentieel aanwezig: **Secundair (Cat .4 t/m 3)**

Potentieel

Provincie	Gemeente	Ranking per provincie - Stationslocaties	Ranking per provincie - De Lijn	Ranking provincie - P+R	Potentieel?	Halte	Motivatie Halte Locatie	Reizigerstoevoer	Bediening	Soort Blue-bike gebruik	Aantal attractiepolen in Actieradius	Categorie locatie?	Schatting gem/ritten
Limburg	72004/Bree		4		Ja	**Bree Busstation**	Bree Busstation ligt buiten kern en wordt frequent bediend door lijnen uit Leopoldsburg, Genk, Hasselt, Neerpelt en Maaseik. Interessant voor Industriezone Kanaal Noord, Centrum Bree en Beek (MOB: Kan interessant zijn aangezien knoop buiten centrum ligt)	(++)Knoop van Buslijnen en Sneldiensten geheel BE	(+) Frequent	(0) tweezijdig (Zakelijk/werk en Sociaal/recreatief)	(+)Hoog	**4**	**2 a 3 p/dag**
Antwerpen	11050/Wijnegem		7		JA	**Wijnegem Fortveld**	Wijnegem Fortveld (Tram 5 en 10 + streekbussen Kempen): Bediening Krabbershoek en evt. Schoten	(+)Knooppunt van Buslijnen uit regio + Tram	(++) Frequente Tram + Bus verbindingen	(0) tweezijdig (Zakelijk/werk en Sociaal/recreatief)	(+)Hoog	**4**	**2 a 3 p/dag**
Antwerpen	11007/Borsbeek		8		JA	**Silsburg**	Silsburg (Tram 4 en 24 + Bus 421/423 vanuit Zandhoven en Herentals): bedient Oost-Borsbeek en gedeeltelijk Wommelgem (Gedeeltelijk in actieradius Wommelgem P+R)	(+)Knooppunt van Buslijnen uit regio + Tram	(++) Frequente Tram + Bus verbindingen	(0) tweezijdig (Zakelijk/werk en Sociaal/recreatief)	(+)Hoog	**4**	**2 a 3 p/dag**
Antwerpen	11002/Antwerpen	1	1,4	1	JA 4x	**Moerelei (Wilrijk)**	Interessant ter bediening van UZA, Campus Drie Eiken, Groenenhoek bedrijvenpark (IKEA) i.c.m. frequente Sneldienst 500/bus 21 en 141	(+)Geen knoop maar directe verbinding met twee/drie grote steden	(+)Frequente Sneldienst	(0) tweezijdig (Zakelijk/werk en Sociaal/recreatief)	(+)Hoog	**3**	**1 a 2 p/dag**
Limburg	73107/Maasmechelen		2	2	Ja	**Maasmechelen Centrum**	Halte Maasmechelen centrum ter bediening van Oprgrimbie industrie en ondernemers Maasmechelen zelf. Aanvoer uit Maaseik Genk en Maastricht (halte ***Maasmechelen endepoel beter positionering i.v.m. d***irect na afrit snelweg gelegen halte maar momenteel minder frequent bediend en haltes vrij ver verspreid)	(+)Knooppunt van Buslijnen uit regio	(+) Frequent	(0) tweezijdig (Zakelijk/werk en Sociaal/recreatief)	(+)Hoog	**3**	**1 a 2 p/dag**
Oost-vlaanderen	41048/Ninove	5	3		Ja i.c.m. P+R	**Centrumlaan**	Interessant omdat het de eindhalte is van de frequente busdiensten tussen Brussel en Ninove + gelegen in de buurt van Parking en Stadhuis > Last mile oplossing met name voor Brusselaars + dubbelgebruik door parkeerders en ambtenaren stadhuis	(+)Knooppunt van Buslijnen uit regio	(+) Frequent	(+) tweezijdig (Zakelijk/werk en Sociaal/recreatief) + Dubbelgebruik Parkeerders	(0)gemiddeld	**3**	**1 a 2 p/dag**
Limburg	72039/Houthalen-Helchteren		3		Ja	**Houthalen centrum (idealiter Houthalen Mijn)**	Interessant wegens bedrijvenparken Europark en Centrum-zuid.. Houthalen Mijn eigenlijk veel beter gepositioneerd (er zijn al reeds veel reizigers die hun fiets hier stallen), Deze halte wordt echter niet bediend door alle lijnen, Ideaal gezien zouden lijnen 180/182/16 en 46 hier ook moeten halteren, daarnaast kan lijn 47 doorgetrokken worden en zou de ultieme knoop ontstaan als de sneldienst 178 (Brussel - Maaseik) tot aan hier wordt doorgetrokken i.p.v. reizigers te droppen langs de snelweg. (MOB: NIET INTERESSANT)	(+)Knooppunt van Buslijnen uit regio	(+) Frequent	(0) tweezijdig (Zakelijk/werk en Sociaal/recreatief)	(+)Hoog	**3**	**1 a 2 p/dag**
West-vlaanderen	38016/Nieuwpoort		4		Ja	**Nieuwpoort stad**	Halte Nieuwpoort stad interessant voor bediening bedrijventerrein St. Joris e.o. (kusttram en bussen uit Veurne (68 en 69) en bus 41 uit Diksmuide.	(+)Knooppunt van Buslijnen uit regio + Kusttram	(+) Frequent	(+) tweezijdig (Zakelijk/werk en Sociaal/recreatief) + Toerisme	(0)gemiddeld	**3**	**1 a 2 p/dag**
Oost-vlaanderen	43010/Maldegem		4		Ja	**Maldegem-Markt**	Frequente (snel)busdienst tussen Brugge en Ninove/Gent , Blue-bikes ter bediening van ondernemingen in rand van Maldegem	(+)Geen knoop maar directe verbinding met twee/drie grote steden	(+) Frequent	(0) tweezijdig (Zakelijk/werk en Sociaal/recreatief)	(+)Hoog	**3**	**1 a 2 p/dag**
Antwerpen	11052/Wommelgem		5		JA	**Wommelgem P+R**	Frequent bediend door tram 8. interessant voor reizigers uit Antwerpen/Borgerhout >ter ontsluiting van industriepark Wommelgem en Wommelgem Kern (gedeeltelijk in actieradius Silsburg) Reistijd vanaf CS slechts 15 minuten	(+)Geen knoop maar Tram 8 bedient geheel Antwerpen + Snelle verbinding vanaf CS (Premetro)	(+)Frequente Tramdienst	(0) tweezijdig (Zakelijk/werk en Sociaal/recreatief)	(+)Hoog	**3**	**1 a 2 p/dag**
Antwerpen	13046/Vosselaar		6		Ja Alternatief	**Beerse - Gierleseweg**	Potentieel op grondgebied Vosselaar: Echter positionering BB beter in Beerse Gierleseweg i.c.m. bestaande locatie Turnhout station	(+) Minimale knoop maar frequent bediend door diverse lijnen	(+)Frequente Sneldienst	(0) tweezijdig (Zakelijk/werk en Sociaal/recreatief)	(+)Hoog	**3**	**1 a 2 p/dag**
Antwerpen	13004/Beerse		9		Ja	**Gierleseweg**	Zie Beerse					**3**	

6. Haltelocaties

A. Potentieel aanwezig: **Tertiair (Cat2) + minimaal potentieel (Cat. 1 en 0)**

Potentieel

Provincie	Gemeente	Ranking per provincie - Stationslocaties	Ranking per provincie - De Lijn	Ranking provincie - P+R	De Lijn	Halte	Motivatie Halte locatie	Reizigerstoevoer	Bediening	Soort Blue-bike gebruik	Aantal attractiepolen in Actieradius	Categorie locatie ?	Schatting gem/ritten
West-vlaanderen	34041/Wevelgem	5	2		JA	**Gullegem Dorp**	In Gullegem aan halte Dorp (of voorkeurshalte Bank, maar enkel bij omleiden van lijn 61 langs halte Bank) t.b.v. industriezone Gullegem-Moorsele (Toevoer uit Izegem, Roeselare en Kortrijk)	(+)Geen knoop maar directe verbinding met twee/drie grote steden	(+) Frequent	(-) Eenzijdig (Zakelijk/Werk)	(+)Hoog	**2**	**.+/- 1 p dag**
Antwerpen	11001/Aartselaar		3		JA	**Langlaarsteenweg**	Sneldienst 500 Antwerpen/Mechelen + Lijn 183/294 Niel/Schelle i.c.m. met omliggend bedrijventerreinen.	(+)Geen knoop maar directe verbinding met twee/drie grote steden	(+)Frequente Sneldienst	(-) Eenzijdig (Zakelijk/Werk)	(+)Hoog	**2**	**.+/- 1 p dag**
Vlaams-Brabant	23062/Overijse		3		Ja	**Overijse: J. De Meeusstraat**	Busstation: Overijse J. De Meeusstraat (i.v.m. sneldiensten tussen Brussel en Wavre) MOB: Akkoord. Creatief gebruik denkbaar in het weekend voor het Zoniënwoud + functioneel gebruik Park & Bike doorheen de week (begin van de Fietssnelweg F204: Brussel - Tervuren (Jezus-Eik)). Best te bespreken met de gemeente omdat dit ook in een recreatief verhaal kadert. Twijfel over mogelijke tweede locatie Stationsplein overijse i.v.m. minimaal aantal attractiepolen en ligging in een dal.	(+)Geen knoop maar directe verbinding met twee/drie grote steden	(+) Frequent	(0) tweezijdig (Zakelijk/werk en Sociaal/recreatief)	(0)gemiddeld	**2**	**.+/- 1 p dag**
Antwerpen	11057/Malle		4		JA	**Westmalle Zandstraat**	Halte Westmalle zandstraat wordt zeer frequent bediend, bestaat reeds een goed gebruikte stalling. Interessant voor de industriezone.	(+)Knooppunt van Buslijnen uit regio	(+)Frequente Sneldienst	(0) tweezijdig (Zakelijk/werk en Sociaal/recreatief)	(0)gemiddeld	**2**	**.+/- 1 p dag**
West-vlaanderen	35005/Gistel		5		Ja	**Gistel Stadhuis**	Halte Gistel Stadhuis i.v.m. samenkomst lijnen uit Oostende en Brugge, voorzieningen aanwezig + gelegen aan fietsostrade (Kruiskade ook interessant maar geen voorzieningen aanwezig). BB ter bediening ondernemers ten westen van N33	(+)Knooppunt van Buslijnen uit regio + Lange afstandsdiensten	(0) Uur bediening	(+) tweezijdig (Zakelijk/werk en Sociaal/recreatief) + Toerisme	(0)gemiddeld	**2**	**.+/- 1 p dag**
Oost-vlaanderen	42008/Hamme		5		Ja	**Hamme Tweebruggenplein** (voorkeur Hamme Hooirt mits wijziging)	Halte Hamme Tweebruggenplein wordt bediend door sneldiensten uit Antwerpen, St. Niklaas, Dendermonde en Aalst. Echter zou halte Hooirt beter zijn i.v.m. positionering in directere omgeving van bedrijventerrein (aan deze halte staan/stonden reeds veel fietsen, en in het verleden reed sneldienst 99(s) ook door tot aan deze halte, aanbeveling is om deze situatie opnieuw te creëren)	(+)Minimale knoop maar directe verbinding met twee/drie grote steden	(+) Frequent	(0) tweezijdig (Zakelijk/werk en Sociaal/recreatief)	(0)gemiddeld	**2**	**.+/- 1 p dag**
Limburg	71011/Diepenbeek	9	6	X	Ja i.c.m. met P	**Campus Diepenbeek**	Niet zo zeer om over te stappen van De Lijn op Blue-bike maar voor occasioneel gebruik als men al op de site van de campus is. Als aanvulling op de Bus richting Hasselt en om gebruik van de wagen richting centrum Hasselt te voorkomen.	(+)Geen knoop maar directe verbinding met grote kernen	(+) Frequent	(-) eenzijdig	(+) Hoog	**2**	**.+/- 1 p dag**
Limburg	72030/Peer		7		Ja	**Pol Kip**	Halte Pol Kip wordt frequent bediend vanuit Hasselt, Genk, Leopoldsburg en Overpelt/Neerpelt. Netwerk De Lijn vrij geconcentreerd in binnenstad, BB kan uitkomst bieden voor bestemmingen in de rand. Reeds veel vraag naar fietsvoorzieningen aan halte (MOB: Voor recreatief gebruik is een BB locatie te verantwoorden aangezien de stad sterk inzet op Peer fietsstad)	(+)Knooppunt van Buslijnen uit regio	(0) Uur bediening	(0) tweezijdig (Zakelijk/werk en Sociaal/recreatief)	(+) Gemiddeld (i.c.m.)Fietsstad/toerisme	**2**	**.+/- 1 p dag**
Limburg	71057/Tessenderlo		5		JA + Twijfel 2x	**Tessenderlo Kerk;**	**Halte Tessenderlo Kerk**(of halte Broederschool maar is lastig i.v.m. plaats voor fietsen) wordt frequent bediend door verschillende lijnen vanuit Geel, Leopoldsburg en Diest en Lummen/Hasselt interessant voor bezoekers aan Chemiepark. Ter ontsluiting van Ravenshout kan huidige stalling aan eikelplein te Tessenderlo interessant zijn maar is nog altijd ver gelegen van het industriepark. ***Voor ontsluiting Ravenshout gaat voorkeur naar haltes (vanuit noordelijke richting) Kwaad Mechelen Autosnelweg (Ham) en (vanuit zuidelijke richting) een Halte in Paal of Beringen*** (MOB: Er is in Hulst aan het Eikelplein al een bewaakte fietsenstalling voor fietsers naar Ravenshout maar deze heeft niet veel succes. Mogelijk wel met BlueBike fietsen? Is een gekender concept) zeker in Tessenderlo is het aantal attractiepolen beperkt; vanuit Hulst veel bedrijvigheid op fietsafstand maar ook mogelijk niet de juiste doelgroep.	(+)Knooppunt van Buslijnen uit regio	(+) Frequent	(0) tweezijdig (Zakelijk/werk en Sociaal/recreatief)	(-) Laag	**1**	**< 1 pdag**
Antwerpen	13049/Westerlo		2		Ja	**Zoerle Parwijs Dorp**	Halte Zoerle Parwijs dorp: kruising twee lange afstand diensten 305(Leuven-Turnhout) en 510(Geel-Mechelen). Kan Industriepark Hulsthout en Westerlo bedienen.	(0)Minimale Knoop van lange afstandsdiensten	(+)Frequente Sneldienst	(0) tweezijdig (Zakelijk/werk en Sociaal/recreatief)	(-) Laag	**0**	
West-vlaanderen	35006/Ichtegem		3		Ja	**Ichtegem De Engel**	Aan vervoersknoop Ichtegem De Engel i.v.m. bedrijven in Ichtegem en bereik Koekelare (frequent bediende halte door lijn 51 Oostende-Torhout en lijn 55 Brugge-Leke/Diksmuide	(+)Geen knoop maar directe verbinding met twee/drie grote steden	(0) Uur bediening	(0) tweezijdig (Zakelijk/werk en Sociaal/recreatief)	(-) Laag	**0**	

6. Haltelocaties

B. Potentieel nader te bepalen

Toelichting onderstaande halte locaties

Het onderstaande overzicht zijn Gemeenten die op basis van de statistieken (de kwantitatieve screening) op zich potentieel hebben voor Blue-bikes aan een Haltelocatie. Echter door het ontbreken van een duidelijk knooppunt en eventuele andere factoren is het momenteel niet mogelijk de categorisering toe te passen op deze lijst. Bij het omvormen van het De Lijn netwerk en/of een wijzigend beleid bij deze gemeenten m.b.t. flankerende maatregelen, zouden deze gemeenten/locaties nader bekeken kunnen worden.

De gemeentes in onderstaand overzicht zijn gesorteerd o.b.v. de meest belangrijke succesfactor m.b.t. een hoog Blue-bike gebruik: 'het aantal ondernemingen'. Het nummer in de eerste kolom staat dan ook gelijk aan de plaats waarop de gemeente staat in verhouding tot het totaal van de 308 Vlaamse gemeenten. Zie ook volgende pagina.

Ranking Vlaamse gemeenten (obv aantal ondernemingen)	Provincie	Gemeente	Ranking per provincie - Stationslocaties	Ranking per provincie - De Lijn	Ranking provincie - P+R	Potentieel?	Halte	Motivatie Halte Locatie
9	West-vlaanderen	36015/Roeselare		?	3	Twijfel	Expo Roeselare	Expo Roeselare (faal in verleden)?
11	West-vlaanderen	35013/Oostende		?	4	Twijfel	Halte Stadhuis	Halte Stadhuis: interessant i.v.m. combi parking en OV-knoop (Tram + lange afstandsbus 53 Diksmuide en 51 Torhout). Twijfel i.v.m. nabijheid station en dat Oostende al eigen gratis fietsen aanbiedt aan P&R-parkings. INPUT MOW: te onderzoeken optie aan afstappunt veerboot station - Oosteroever?
13	Limburg	71016/Genk	13	?		Twijfel	Caetsbeek	Minimale knopen in Genk Noord en Zuid. Momenteel is Genk Caetsbeek meest interessante halte door aanvoer van busverkeer vanuit Hasselt en Maasmechelen ter bediening van Industriepark
15	Antwerpen	11008/Brasschaat		?		Twijfel	Kerkplein	Twijfel i.v.m. minimale afstand tot attractiepolen. Locatie Kerkplein: Kwartierdienst Antwerpen-Brecht; knooppunten adres
20	Limburg	71004/Beringen	4	?		Twijfel	Paal Zwanenbergstraat	Halte Paal Zwanenbergstraat heeft enigszins potentieel mits lange afstandsbus 179 (Brussel) ook gaat halteren aan deze halte. Anders Halte paal dorp voorkeurslocatie (ook hier lijn 68 laten halteren aan deze halte). Beide om industrietrein Ravenshout te bedienen.
21	Antwerpen	13008/Geel		?		Twijfel	Punt Kerk	Punt kerk. T.b.v. Sneldienst 306 en 490 tussen Aarschot/Leuven en Geel/Turnhout voor bediening bedrijvenparken langs kanaal. Halte Eindhout Geel Oost zou interessant zijn hogere frequentie!
23	Oost-vlaanderen	42006/Dendermonde	3	?		Twijfel		Hoogveld (bedrijventerrein oost) voorkeur Station afhankelijk van De Lijn netwerk
25	Vlaams-Brabant	23016/Dilbeek	2	?	?	Twijfel 2x	Stelplaats en/of Westland Shopping(BXL)	Noordoosten gemeente wordt bediend door Stationslocatie(s). Voor bediening oosten Dilbeek: Twijfel - Halte Stelplaats interessant i.v.m. lange afstandsdienst Brussel - Ninove (Sneldienst 126 hier laten halteren i.p.v. aan Sint-Antoon?) of Twijfel - Anderlecht Westland Shopping (Brussel): Geen lange afstandsbussen en met name voor gebruik De Lijn reizigers met bestemming in Brussel
26	Antwerpen	11040/Schoten		?		Twijfel	?	Bedrijven aan kanaal worden bedient vanuit Wijnegem, kan echter interessant zijn voor aanvoer reizigers uit noord oosten provincie
53	Antwerpen	13014/Hoogstraten		?		Twijfel	Halte Kerk	Mogelijk is Halte Kerk interessant i.v.m. haltering snelbussen naar Antwerpen en Turnhout om industriepark zuid te bereiken en de minder frequent bediende kernen Wortel en Minderhout.
55	Antwerpen	11024/Kontich	2	?		Twijfel	Carpool parking	Carpool parking Kontich aan A71 en N171 interessant voor natransport van sneldienst 191 om naar bedrijvenpark Pannebossen te kunnen, echter niet bereikbaar per fiets. Alternatief zou Sint rita college zijn; echter totaal geen faciliteiten aanwezig. Kern Kontich wordt goed bediend vanuit stationslocaties Kontich en/of Hove
58	Antwerpen	13011/Herentals		?		Twijfel	?	Alleen bij een toekomstig knooppunt thv Herentals Klein Gent en Wolfstee (bijv. lijn 68 laten halteren aan op en afritten en voorzien voetgangersbrug), momenteel n.v.t.. Anders station Wolfstee
68	West-vlaanderen	38014/Koksijde		?		Twijfel	Koksijde-bad	Mogelijk Koksijde Ster Der Zee en Oostduikerke Bad
77	Limburg	72021/Maaseik		?		Twijfel		Eventueel Halte Maaseik Van Eycklaan, Echter minimaal aantal attractiepolen op fietsafstand.(MOB: Niet interessant)

6. Haltelocaties

B. Potentieel nader te bepalen

Potentieel

Ranking Vlaamse gemeenten (obv aantal ondernemingen)	Provincie	Gemeente	Ranking per provincie - Stationslocaties	Ranking per provincie - De Lijn	Ranking provincie - P+R	Potentieel?	Halte	Motivatie Halte Locatie
81	Antwerpen	11035/Ranst		?		Twijfel	Broechem; Van Den Nestlaan	Knooppunt lijnen aan halte Broechem; Van Den Nestlaan ter bediening van Oelegem (kwartierdienst richting Lier en Antwerpen Berchem)
83	Limburg	73042/Lanaken		?		Twijfel		Halte Lanaken Cultureel Centrum ter bediening van Industriezone 2 en Smeermaas(MOB: Niet interessant?!)
86	West-vlaanderen	37018/Wingene		?		Twijfel	Zwevezele/Hille	Busstation Zwevezele/Hille (minimale knoop en bediening, wel enige OV knoop in omgeving en interessant omwille van de bedrijvigheid rond Zwevezele/Hille)
118	Antwerpen	12029/Putte		?		Twijfel	Putte Centrum	Putte centrum is beste locatie, echter zijn meeste bestemmingen op wandelafstand van de haltes gelegen….
119	Limburg	72041/Dilsen-Stokkem		?		Twijfel	Lanklaar	Halte Lanklaar ter bediening van industrieparken Lanklaar en Dilsen ten oosten van Zuid-Willemsvaart (MOB: Niet echt interessant)
130	Limburg	71037/Lummen		?		Twijfel	Frederickxstraat	Halte Frederickxstraat te Lummen is mogelijke interessant voor bediening Bedrijventerrein Zolder-Lummen en overige ondernemingen Lummen en Klooster (MOB: Niet interessant)
146	West-vlaanderen	36019/Staden		?		Twijfel	Staden Dorp	Mogelijk interessant: Halte Staden Dorp wordt bediend door lange afstandsbus 30 Roeselare-Diksmuide en 40 Torhout-Ieper. Echter minimaal aandeel attractiepolen.
156	West-vlaanderen	37007/Meulebeke		?		Twijfel	Goethalsplaats	Interessant i.v.m. de hoeveelheid bedrijvigheid in omgeving; echter slechts een enkele busdienst. Mogelijk interessanter bij verknoping netwerk. Momenteel voorkeurslocatie Goethalsplaats
169	West-vlaanderen	35029/De Haan		?		Twijfel	De Haan aan Zee	Halte De Haan aan zee i.v.m. kusttram; weinig ondernemingen, mogelijk alleen voor toeristische doeleinden (veel residenties op fietsafstand)
177	West-vlaanderen	36012/Moorslede		?		Twijfel	Moorslede Plaats/Kerk	Halte Moorslede Plaats/Kerk: Bediend vanuit Ieper, Menen en Roeselare Twijfel i.v.m. landelijkheid omgeving
180	Antwerpen	13001/Arendonk		?		Twijfel	Kerk/Gemeentehuis	Mogelijk tussen halte Kerk en Gemeentehuis ter bediening van industriezone Hoge Mauw
194	Antwerpen	13053/Laakdal		?		Twijfel	Eindhout Geel Oost	Halte Eindhout Geel Oost zou interessant zijn bij hogere frequentie t.b.v. Industriezone Amoco. Bediening van Nike via Tessenderlo.
196	Limburg	73009/Borgloon		?		Twijfel		Te landelijk; mogelijk wel interessant t.b.v. basisbereikbaarheid (MOB: Te landelijk)
211	Limburg	71047/Opglabbeek		?		Twijfel	Dorpsplein	Halte dorpsplein kan interessant zijn voor bediening van Industriezone Opglabbeek en Nieuwe Kempen. Verder weinig attraciepolenAfhankelijk van vervoersaanbod(MOB: Te landelijk)
244	Antwerpen	13023/Merksplas		?		Twijfel	Halte dorp	Halte Dorp mogelijk interessant voor bediening ondernemingen in Molenzijde en ook voor werknemers kassen
247	Antwerpen	13016/Hulshout		?		Twijfel	Zoerle Parwijs Dorp	Halte Hulshout Gemeentehuis wordt 1 keer per uur bediend door bus 510 tussen Geel en Mechelen. Bedrijventerrein op 1,5 km afstand van dorp (Zoerle Parwijs beter alternatief i.c.m. lange afstanddienst 305 en 510)
258	Limburg	71069/Ham		?		Twijfel	Kwaad Mechelen Autosnelweg	Kwaad Mechelen Autosnelweg is interessant voor de bedrijven langs het kanaal i.c.m. de sneldienst uit Brussel en Antwerpen; Echter wel ter vervanging van Locatie Tessenderlo Weg naar industriepark en Hulst Kerk. (MOB)Er is aan de kerk al een bewaakte fietsenstalling voor fietsers naar Ravenshout maar deze heeft niet veel succes. Mogelijk wel met BlueBike fietsen? Is een gekender concept

7. P+R Locaties

A. Overzicht Primaire locaties

Op de volgende pagina zijn de uitkomsten van de screening te zien voor de Park & Ride/Bike locaties:

De uitkomsten zijn enkel en alleen een overzicht van potentiele locaties, gebaseerd op de kwalitatieve kennis rond succesvolle P+R/Bike locaties. Het overzicht is gerangschikt op de meest potentiele locaties per provincie. De locaties waar JA bij staat voldoen momenteel al volledig aan de eisen waardoor er een grote kans is op een succesvolle implementatie op deze locaties. Waar TWIJFEL genoemd staat dienen omgevingsfactoren gewijzigd te worden.

Enkele locaties kunnen als dubbelgebruik gezien worden. Een tweetal voorbeelden:

P+R Wommelgem: Hier is Blue-bike met name interessant voor zij die per tram naar P+R Wommelgem komen om daar een Blue-bike als last mile oplossing gebruiken. Het gebruik van Blue-bike door parkeerders is vrij laag geschat vanwege de positie van de parking. Echter kan dit wel voorkomen, dit moet echter niet gezien worden als een P+R locaties omdat de Blue-bikes daar niet voor gebruikt zullen gaan worden.

Parking Opera (Antwerpen): Parkeerders kunnen gebruik maken van de Blue-bikes die ter beschikking worden gesteld voor De lijn reizigers. Het is namelijk geen gewenste situatie om Auto's de stad in te lokken omdat dit zogenaamd een P+R zou zijn. Echter is het wel positief als Automobilisten deze parking gebruiken door de komst van Blue-bike i.p.v. te parkeren in het centrum. Ook hier staan de Blue-bikes er in eerste instantie t.b.v. het natransport van De Lijn reizigers.

7. P+R Locaties

A. Overzicht Primaire locaties

Potentieel

Ranking Vlaamse gemeenten (o.b.v. aantal ondernemingen)	Provincie	Gemeente	Ranking per provincie - Stationslocatie	Ranking provincie – De Lijn locatie	Ranking provincie - P+R	Potentieel?	Motivatie - P+R Locatie
1	Antwerpen	11002/Antwerpen	1	1,1	**1**	Ja **i.c.m. De Lijn**	**Rooseveltplaats/Opera:** Dit is uiteraard geen P+R locatie. Echter kunnen de fietsen wel door de autogebruiker gebruikt worden om verder het centrum in te fietsen.
2	Oost-vlaanderen	44021/Gent	1	1,1	**1**	Twijfel 3x	Hoewel Gent een aantal perfecte locaties heeft om Blue-bikes te implementeren wordt de meerwaarde van Blue-bike minimaal na implementatie van het Gentse deelfietsensysteem. De meest interessante locatie is **P+R Gentbrugge,** overige locaties zijn nog in ontwikkeling en nader te bekijken: te noemen: ?**Bellevue ?Watersportbaan, ? Bourgoyen, ?!Meulestede(Weba/Decathlon)**
1	Antwerpen	11002/Antwerpen	1	1,3	**1**	Ja **i.c.m. De Lijn**	**Groenplaats:** Dit is uiteraard geen P+R locatie. Echter kunnen de fietsen wel door de autogebruiker gebruikt worden.
4	Limburg	71022/Hasselt	1	1	**1**	Ja **i.c.m. De Lijn** + 2x Twijfel	**1. Q-park Kolonel Dusartplein i.c.m. De Lijn.** Overige voorstellen: **2. Hasselt Rijksadministratief Centrum** (te kleine aantallen). **3. CarpoolZUID** (niet ontsloten door fietsinfra?)
3	West-vlaanderen	31005/Brugge	15	1	**1**	Twijfel 2 x	Twee parkings in Brugge lenen zich enigszins voor Blue-bikes; beide redelijk gepositioneerd maar lage capaciteit parking: **1. Magdalenastraat (**198 parkeerplaatsen): Het ontbreekt hier aan openbaar vervoer verbindingen, een occasionele gebruiker maakt dan ook geen gebruik van deze randparking. **2. Bevrijdingslaan** (170 parkeerplaatsen): Langgerekte parking langs weg. Hierdoor niet ideaal… Maar kan wel een aanvulling zijn op het huidige natransport.
5	Vlaams-Brabant	24062/Leuven	1	1	**1**	Twijfel 3x	Probleem in Leuven is dat de best gepositioneerde parkings een aantal restricties kennen (voorkeur hebben **Parking Teken**, maar is beperkt in beschikbaarheid en capaciteit. Hetzelfde geldt voor **parking Bodart** waar de Capaciteit minimaal is, ***Philipsite is niet handig gepositioneerd*** als randparking)
1	Antwerpen	11002/Antwerpen	1	1,4	**1**	Twijfel	***Olympiade*** is te ver van de stad gelegen voor Blue-bike om echt interessant te zijn voor natransport ***(alle overige randparkings liggen nog verder van centrum).*** Dit i.c.m. concurrentie Velo maakt succes BB moeilijk. Daarentegen kan er wel dubbelgebruik ontstaan aan Olympiade doordat bezoekers aan Hoboken en Wilrijk de Bluebikes als natransport kunnen gebruiken.
7	Antwerpen	12025/Mechelen		0	**2**	2x Ja	**1. Rode Kruisplein** aan Westkant stad gelegen; capaciteit is 204 en is regelmatig volzet; reeds fietskluizen aanwezig (***verhuist rond 2020*** en capaciteit wordt vergroot; afstand tot centrum neemt dan ook licht toe = meer potentieel BB) **2. Toekomstige stations parking** kan interessante P+R locatie zijn *(mits parking toegankelijk wordt voor niet treingebruikers)* parking heeft capaciteit van 2000 voertuigen. Mogelijk kan de Blue-bike locatie van het station zelf dusdanig geplaatst worden zodat deze zowel voor treinreizigers als parkeerders beschikbaar zijn.
10	Oost-vlaanderen	46021/Sint-Niklaas	6	2	**2**	Ja **i.c.m. De Lijn**	Dubbelgebruik aan **Waasland Shopping centre** (mogelijk in de toekomst nog potentieel aan te ontwikkelen Westelijk Mobiliteitsknooppunt in Sint-Niklaas)
6	West-vlaanderen	34022/Kortrijk		0	**2**	Twijfel	**Xpo**: Afstand tot Centrum… Zie feedback mail; Voorstel Blue-mobility is een noordelijke locatie (bijvoorbeeld Wembley en Ring Shopping (heule)).
63	Limburg	73107/Maasmechelen		2	**2**	Twijfel	**Maasmechelen Carpoolparking** interessant i.c.m. De Lijn, echter halteert hier momenteel een minimaal aantal lijnen; idealere locatie als lijnvoering De Lijn op carpool wordt aangepast.
9	West-vlaanderen	36015/Roeselare		?	**3**	Twijfel	**Expo Roeselare**, ***in het verleden faalde het Park+Ride/Bike principe wegens een lage frequentie*** van de busdienst en een missend flankerend beleid dat autorijders motiveerde aan de rand te doen parkeren, als deze twee dingen wijzigen wordt het misschien een interessante locatie.
11	West-vlaanderen	35013/Oostende		?	**4**	Twijfel i.c.m. De Lijn	**Halte Stadhuis**: interessant i.v.m. combi parking en OV-knoop (Tram + lange afstandsbus 53 Diksmuide en 51 Torhout). ***Twijfel i.v.m. nabijheid station en Oostende al eigen gratis fietsen aanbiedt aan P&R-parkings.***
33	Vlaams-Brabant	23025/Grimbergen		2	**?**	Twijfel i.c.m. De Lijn	***Momenteel ontbreekt er een 'degelijke' parking qua omvang en faciliteiten***. **Carpool Strombeek-Bever** zou een goede locatie kunnen worden i.c.m. een overstappunt van De Lijn (wel alleen voor bezoekers met een bestemming in Strombeek en Mutsaard interessant). **Voor BXL: Parking C** van Expo zou mogelijk als P+Bike interessant kunnen zijn voor ***bezoekers aan Strombeek/Mutsaard en Dielegem*** (3000 parkeervakken worden voorzien als P+R die 220 dagen per jaar beschikbaar zijn, andere dagen voor expo).
25	Vlaams-Brabant	23016/Dilbeek	2	?	**?**	Twijfel	BXL: goede locatie zou **P+R in Guido-Gezellestraat** zijn. Blue bike bedient vanuit hier dan ***Sint-Agatha-Berchem/Ganshoren en Ossegem***.
122	Limburg	71011/Diepenbeek	9	?	**?**	Twijfel i.c.m. De Lijn	**Campus Diepenbeek**: Niet zo zeer als P+R of om over te stappen van De Lijn op Blue-bike maar voor occasioneel gebruik als men al op de site van de campus is > ter voorkoming van gebruik van auto richting centrum Hasselt.

Onderbouwing
van het vastgestelde potentieel

Kwalitatieve onderbouwing van het vastgestelde potentieel:
Dit hoofdstuk geeft per (primaire) potentiele locatie/stad een situatieschets.

8. Stationslocaties
(enkel inzichtelijk voor de primaire stationslocaties, overige locaties alleen intern beschikbaar bij BM)

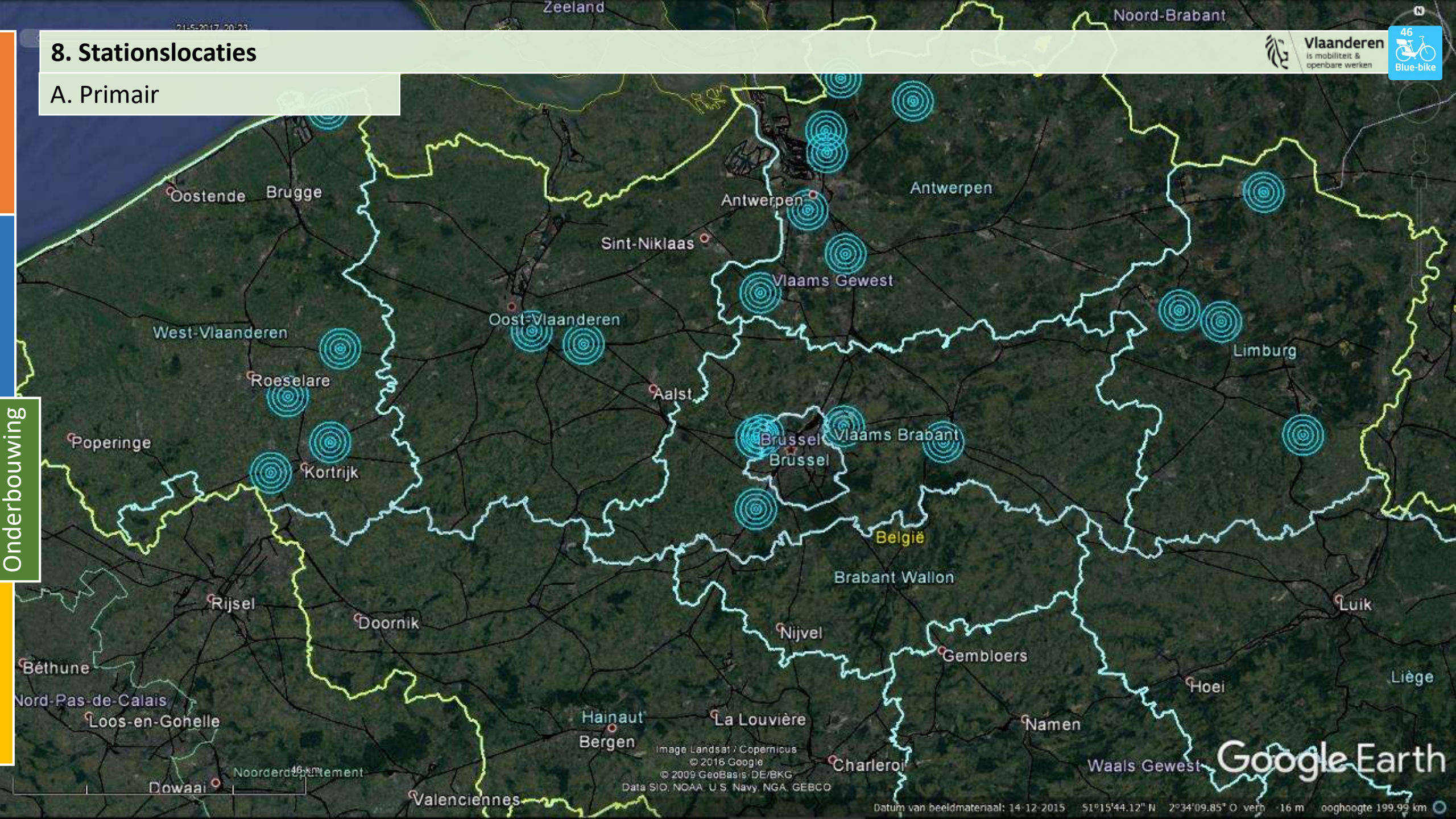
9. Halte locaties
   A. Categorie 7 t/m 5
   B. Categorie 4 t/m 3
   C. Categorie 2 t/m 1

10. Totaaloverzicht grootsteden
   A. Antwerpen
   B. Brugge
   C. Gent
   D. Hasselt
   E. Leuven
   F. Mechelen
   G. Rand Brussel

8. Stationslocaties

A. Primair

Onderbouwing



8. Stationslocaties

Vlaanderen is mobiliteit & openbare werken

Blue-bike

A. Primair: 1. Kontich

Kwantitatieve Input

Aantal en Soort Ondernemingen: Aantal BTWplichtige ondernemingen per 1 …ari (SVR definitie)	Totaal oppervlak	ambachts en …ustriegebouwen	gebouwen voor onderwijs, onderzoek en …uur	kantoorgebouwen	openbare gebouwen	gebouwen met handelsbestemming	Dichtheid BB Locaties	Toerisme: Toeristische aankomsten 2014 Vlaanderen	Toeristische aankomsten 2015 federaal	Treinreizigers: Station	Verdeling …ek/weekendreizigers	Aantal reizigers 2014
2.181	110	49%	8%	19%	0%	23%	3,49			Kontich	91%	273.312

Scenariobepaling / **Conclussie**

Kwantitatief: …pervlak grondgebruik	…deling grondgebruik	…htheid BB locaties	…erisme+ Week…	*…erisme*	*…ek/weekendverdeling*	Scenario op basis van kwantitatief	Berekend aanta BBI ritter obv Kwantitatieve screening	Kwalitatieve onderbouwing: Afstand tot …dernemingen logisch	Actieradius % bebouwd …ied to 3 km	…ntal treinreizigers	Fietsbaarheid (modal split …aal)	Fietsbaarheid - kwalitatief	Conclussie: Vastgesteld Scenario (Wijziging obv …alitatieve	Gebruik Jaar (Wijziging obv …alitatieve
1,5	2	1,5	1	*1*	*0*	Gem./Max.	2214	Nee	Hoog		14%		Gem./Max	**2214**

Toelichting:

Ondernemers aantal 50% representatief i.v.m. ligging van station aan rand gemeentegrens, wordt gecompenseerd door aanvullingen grondgebied Hove en Lint (scenario bijstellen naar gemiddeld als Hove BB locatie opent = afname van ongeveer 33% = totaal gebruik +/-1400 ritten per jaar)

8. Stationslocaties

A. Primair: 2. Antwerpen-Zuid

Onderbouwing

Kwantitatieve Input														Scenariobepaling												Conclussie	
Aantal en Soort Ondernemingen									Toerisme		Treinreizigers			Kwantitatief							Kwalitatieve onderbouwing						
Aantal BTWplichtige ondernemingen per 1 jan (SVB definitie)	Totaal oppervlak	ambachts en industriegebouwen	gebouwen voor onderwijs, onderzoek en cultuur	kantoorgebouwen	openbare gebouwen	gebouwen met handelsbestemming	Dichtheid BB Locaties	Toeristische aankomsten 2014 Vlaanderen	Toeristische aankomsten 2015 federaal	Station	Verdeling zat/zon/weekendreizigers	Aantal reizigers 2014	oppervlak grondgebruik	deling grondgebruik	ntheid BB locaties	risme+ Week	risme	ek/weekendverdeling	Scenario op basis van kwantitatief	Berekend aanta BBl ritter obv Kwantitatieve	Afstand tot ondernemingen logisch	Actieradius % bebouwd ied to 3 km	tal treinreizigers	Fietsbaarheid (modal split aal)	Fietsbaarheid - kwalitatief	Vastgesteld Scenario (Wijziging obv kwalitatieve	Gebruik Jaar (Wijziging obv kwalitatieve
37.476	1.703	60%	14%	4%	6%	15%	3,49	349.114	380.279	Antwerpen	97%	516.568	1,5	1	1,5	1	2	0	Gemiddeld	2000	Ja	Hoog	oke	15%		33%	2000

Toelichting:

(CS en Berchem samen 8265 p/jaar) - Concurrentie Velo-Antwerpen = 33% van aantal ritten i.v.m. operationele locaties Antwerpen

8. Stationslocaties

A. Primair: 3. Knokke

Vlaanderen
is mobiliteit & openbare werken

49 Blue-bike

Onderbouwing

Kwantitatieve Input															Scenariobepaling																Conclussie	
Aantal en Soort Ondernemingen									Toerisme		Treinreizigers				Kwantitatief								Kwalitatieve onderbouwing									
Aantal BTWplichtige ernemingen per 1 ari (SVRdefinitie)	Totaal oppervlak ndgebruik tbv	ambachts en ustriegebouwen	gebouwen voor onderwijs, onderzoek en uur	kantoorgebouwen	openbare gebouwen	gebouwen met delsbestemming	Dichtheid BB Locaties	Toeristische aankomsten 2014 Vlaanderen	Toeristische aankomsten 2015 federaal	Station	Verdeling k/weekendreizigers	Aantal reizigers 2014	pervlak grondgebruik	deling grondgebruik	ntheid BB locaties	risme+ Week	risme	ek/weekendverdeling	Scenario op basis van kwantitatief	Berekend aanta BBl ritter obv Kwantitatieve creening	Afstand tot lernemingen logisch	Actieradius % bebouwd ied to 3 km	tal treinreizigers	Fietsbaarheid (modal spli aal)	Fietsbaarheid - kwalitatief	Vastgesteld Scenario (Wijziging obv alitatieve	Gebruik Jaar (Wijziging obv alitatieve
4.144	66	29%	17%	1%	7%	46%	2,44	99.692	138.721	Knokke	69%	323.232	0	1	1,5	1,5	2	1	Gemiddeld	2569	Ja	gemiddeld		16%	Oke	Min./Ger	1699

Toelichting:

Veel reizigers/toerisme, Weinig ambacht vs. veel handel. (Oppervlak bestemmingen werk minimaal. Rand systeem)

8. Stationslocaties

A. Primair: 4. Zaventem

Onderbouwing

Kwantitatieve Input

Aantal en Soort Ondernemingen

Aantal BTWplichtige ...lernemingen per 1 ...aar (SVR-definitie)	Totaal oppervlak ...ndgebruik tbv ...klasse ...triegebouwen	...ambachts en ...ustriegebouwen	gebouwen voor ...onderwijs, onderzoek en ...uur	kantoorgebouwen	...openbare gebouwen	gebouwen met ...delsbestemming
2.557	289	24%	8%	34%	19%	16%

Dichtheid BB Locaties
3,49

Toerisme

Toeristische aankomsten 2014 Vlaanderen	Toeristische aankomsten 2015 federaal
35.470	32.446

Treinreizigers

Station	Verdeling ...k/weekendreizigers	Aantal reizigers 2014
Zaventem	91%	377.676

Scenariobepaling

Kwantitatief

...pervlak grondgebruik	...deling grondgebruik	...ntheid BB locaties	...risme+ Week ...	...risme	...ek/weekendverdeling	Scenario op basis van kwantitatief	Berekend aanta BBl ritter obv Kwantitatieve ...rgening
1,5	2	1,5	0	0	0	Gemiddeld	1585

Kwalitatieve onderbouwing

Afstand tot ...lernemingen logisch	Actieradius % bebouwd ...ied to 3 km	...tal treinreizigers	Fietsbaarheid (modal split ...aal)	Fietsbaarheid - kwalitatief
Ja	Hoog		2%	?

Conclusie

Vastgesteld Scenario (Wijziging obv ...alitatieve	Gebruik Jaar (Wijziging obv ...alitatieve
Gemiddeld	1585

Toelichting:

Openen van BB locatie in Diegem kan aantal ritten Zaventem negatief beïnvloeden (erg auto georiënteerd als het op werkgelegenheid aankomt)

8. Stationslocaties

A. Primair: 5. Izegem

Kwantitatieve Input

Aantal en Soort Ondernemingen: Aantal BTWplichtige ondernemingen per 1 januari (SVRdefinitie)	Totaal oppervlak grondgebruik tbv	ambachts en industriegebouwen	gebouwen voor onderwijs, onderzoek en cultuur	kantoorgebouwen	openbare gebouwen	gebouwen met handelsbestemming	Dichtheid BB Locaties	Toerisme: Toeristische aankomsten 2014 Vlaanderen	Toeristische aankomsten 2015 federaal	Treinreizigers: Station	Verdeling week/weekendreizigers	Aantal reizigers 2014
2.453	230	**69%**	7%	2%	2%	20%	2,44	4.438		Izegem	82%	426.452

Scenariobepaling

Kwantitatief: oppervlak grondgebruik	verdeling grondgebruik	dichtheid BB locaties	toerisme+ Week	toerisme	week/weekendverdeling	Scenario op basis van kwantitatief	Berekend aanta BBI ritten obv Kwantitatieve screening	Kwalitatieve onderbouwing: Afstand tot ondernemingen logisch	Actieradius % bebouwd gebied to 3 km	aantal treinreizigers	Fietsbaarheid (modal split fiets/totaal)	Fietsbaarheid - kwalitatief	Conclussie: Vastgesteld Scenario **(Wijziging obv kwalitatieve**	**Gebruik Jaar (Wijziging obv kwalitatieve**
1,5	0	1,5	1	*1*	*1*	Gemiddeld	1521	Ja	Hoog	oke	23%	Fietsostrade Richt. I	Gemiddeld	**1521**

Toelichting:

Weinig toerisme. (Frequentie op lijn - Kortrijk Brugge 2 x per uur)

Onderbouwing

Vlaanderen is mobiliteit & openbare werken

Blue-bike

8. Stationslocaties

Vlaanderen is mobiliteit & openbare werken

52 Blue-bike

A. Primair: 6. Bilzen

Kwantitatieve Input

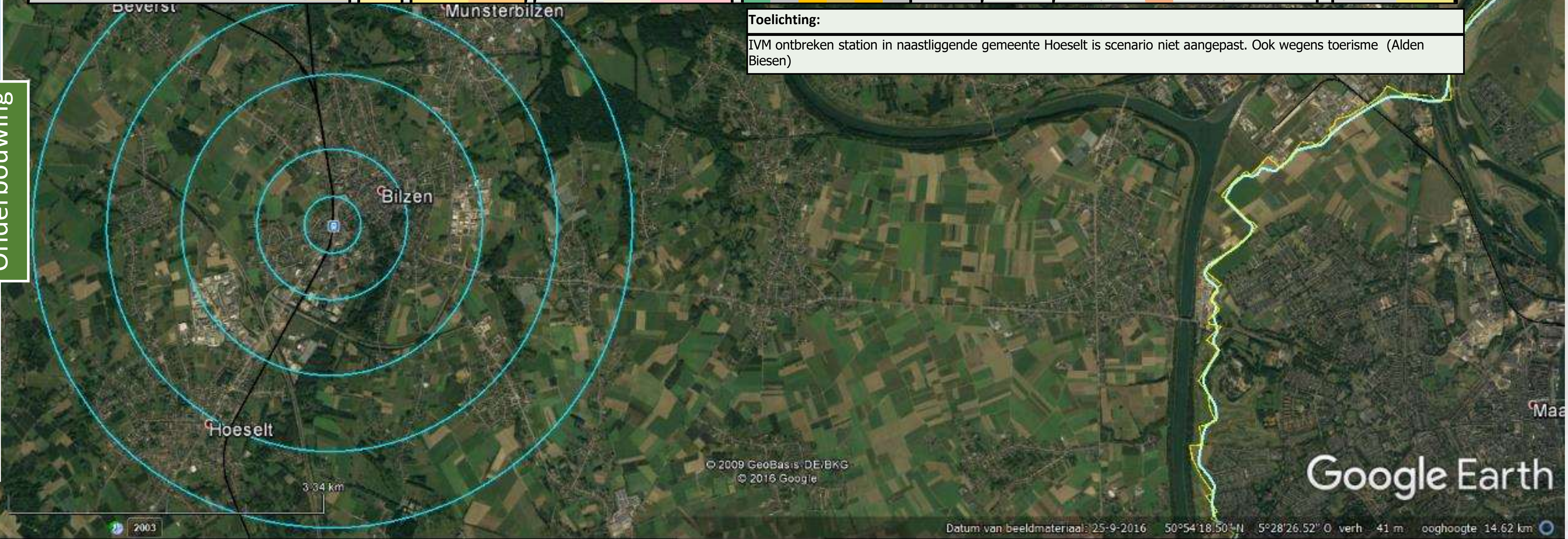
Aantal en Soort Ondernemingen: Aantal BTWplichtige ondernemingen per 1 januari (SVRdefinitie)	Totaal oppervlak grondgebruik tbv	ambachts en industriegebouwen	gebouwen voor onderwijs, onderzoek en cultuur	kantoorgebouwen	openbare gebouwen	gebouwen met handelsbestemming	Dichtheid BB Locaties	Toerisme: Toeristische aankomsten 2014 Vlaanderen	Toeristische aankomsten 2015 federaal	Treinreizigers: Station	Verdeling week/weekendreizigers	Aantal reizigers 2014
2.391	115	53%	14%	3%	1%	29%	1,05	4.641	3.488	Bilzen	80%	201.552

Scenariobepaling

Kwantitatief: oppervlak grondgebruik	verdeling grondgebruik	dichtheid BB locaties	toerisme+ Week	toerisme	week/weekendverdeling	Scenario op basis van kwantitatief	Berekend aanta BBI ritten obv Kwantitatieve screening	Kwalitatieve onderbouwing: Afstand tot ondernemingen logisch	Actieradius % bebouwd gebied to 3 km	aantal treinreizigers	Fietsbaarheid (modal split)	Fietsbaarheid - kwalitatief	Conclussie: Vastgesteld Scenario (Wijziging obv kwalitatieve	Gebruik Jaar (Wijziging obv kwalitatieve
1,5	1	0	0,5	*0*	*1*	Gemiddeld	1482	Gemidd	gemiddeld		13%	?	**Gemidde**	**1482**

Toelichting:

IVM ontbreken station in naastliggende gemeente Hoeselt is scenario niet aangepast. Ook wegens toerisme (Alden Biesen)



Onderbouwing

8. Stationslocaties

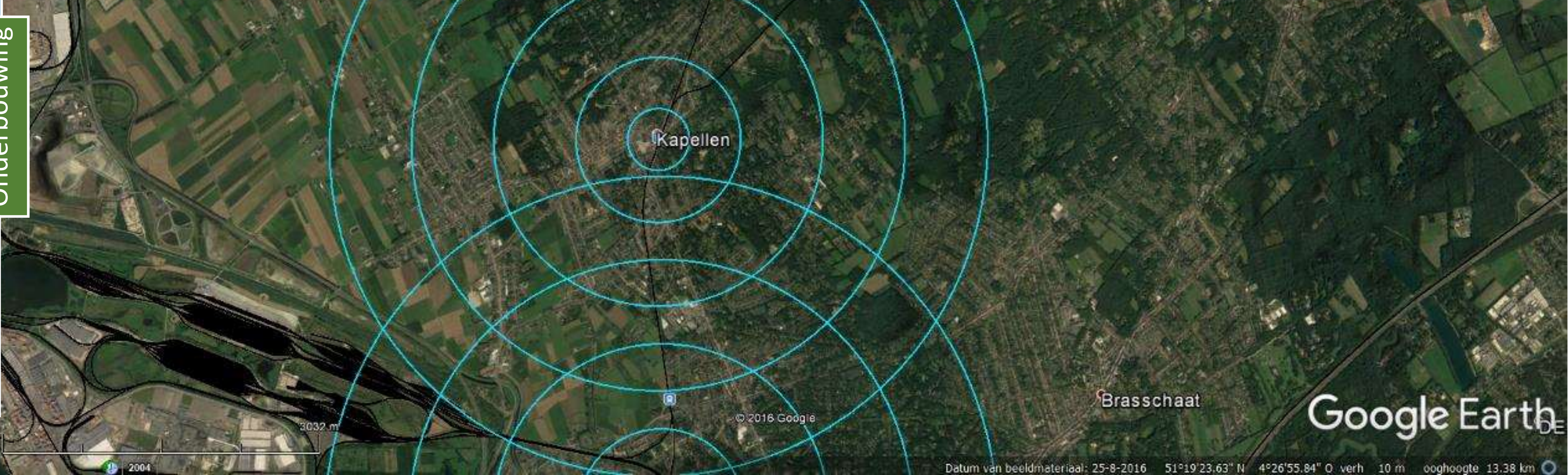
A. Primair: 7. Kapellen

Kwantitatieve Input													
Aantal en Soort Ondernemingen								**Toerisme**		**Treinreizigers**		
Aantal BTWplichtige ondernemingen per 1 [...]uari (SVRdefinitie)	Totaal oppervlak grondgebruik tbv [...]	ambachts en industriegebouwen	gebouwen voor onderwijs, onderzoek en cultuur	kantoorgebouwen	openbare gebouwen	gebouwen met handelsbestemming	Dichtheid BB Locaties	Toeristische aankomsten 2014 Vlaanderen	Toeristische aankomsten 2015 federaal	Station	Verdeling week/weekendreizigers	Aantal reizigers 2014
2.385	78	34%	21%	4%	18%	24%	3,49	722	744	Kapellen	90%	300.248

Scenariobepaling														Conclussie	
Kwantitatief								**Kwalitatieve onderbouwing**							
[...]pervlak grondgebruik	[...]rdeling grondgebruik	[...]htheid BB locaties	[...]erisme+ Week	[...]erisme	[...]ek/weekendverdeling	Scenario op basis van kwantitatief	Berekend aanta BBI ritter obv Kwantitatieve screening	Afstand tot ondernemingen logisch	Actieradius % bebouwd gebied to 3 km	[...]ntal treinreizigers	Fietsbaarheid (modal split [...]aal)	Fietsbaarheid - kwalitatief		Vastgesteld Scenario (Wijziging obv kwalitatieve	Gebruik Jaar (Wijziging obv kwalitatieve
0	2	1,5	0,5	0	1	Gemiddeld	1479	Gemidde	gemiddeld		19%	Fietsostrade Essen		Gemiddeld	1479

Toelichting:

Oppervlakte aantal ondernemingen laag: Mogelijk negatief van invloed



Vlaanderen is mobiliteit & openbare werken

Blue-bike

8. Stationslocaties

A. Primair: 8. Groot Bijgaarden

Onderbouwing

Kwantitatieve Input

Aantal en Soort Ondernemingen

Aantal BTWplichtige ondernemingen per 1 jan (SVRdefinitief)	Totaal oppervlak grondgebruik tbv [illegible]	ambachts en industriegebouwen	gebouwen voor onderwijs, onderzoek en [illegible]	kantoorgebouwen	openbare gebouwen	gebouwen met [illegible]delsbestemming
2.883	131	54%	9%	11%	2%	24%

Dichtheid BB Locaties
3,49

Toerisme

Toeristische aankomsten 2014 Vlaanderen	Toeristische aankomsten 2015 federaal
17.231	19.265

Treinreizigers

Station	Verdeling [illegible]k/weekendreizigers	Aantal reizigers 2014
Groot-Bijg	95%	136.656

Scenariobepaling

Kwantitatief

[illegible]pervlak grondgebruik	[illegible]deling grondgebruik	[illegible]ntheid BB locaties	[illegible]risme+ Week [illegible]	[illegible]risme	[illegible]ek/weekendverdeling	Scenario op basis van kwantitatief	Berekend aanta BBl ritter obv Kwantitatieve [illegible]egening
1,5	2	1,5	0	0	0	Gemiddeld	1787

Kwalitatieve onderbouwing

Afstand tot [illegible]lernemingen logisch	Actieradius % bebouwd [illegible]ied to 3 km	[illegible]tal treinreizigers	Fietsbaarheid (modal split [illegible]aal)	Fietsbaarheid - kwalitatief
Ja	Hoog		3%	??

Conclusie

Vastgesteld Scenario (Wijziging obv [illegible]alitatieve	Gebruik Jaar (Wijziging obv [illegible]alitatieve
80%	1430

Toelichting:

Gehele gemeente Dilbeek; zou 1787 ritten genereren. Ondernemingen zijn geconcentreerd in oosten gemeente: betere locatie dan station Dilbeek is hierdoor Station Sint-Agatha-Berchem (ook aantakking tram en bus) en/of Station Groot-Bijgaarden. Station Dilbeek zelf heeft minimaal aantal attractiepolen te bedienen: geschat is 15% attractiepolen in actieradius station Dilbeek zelf (= +/- 218 ritten uit het minimale scenario). Overige deel kan gegenereerd worden aan station Sint-Agatha (BXL) = 80% ritten Dilbeek + omgeving Brussel = (meer dan 1500 ritten). Station Groot-bijgaarden ook interessant en staat ook voor 80% van totaal aantal ritten Dilbeek maar zal minder het Brusselse bedienen. Bij openen van beide stations de gegenereerde ritten t.b.v. grondgebied Dilbeek halveren (aantal ritten van beide genoemde alternatieve stations naar +/- 750 p/jaar + de ritten t.b.v. BXL).

8. Stationslocaties

A. Primair: 9. Harelbeke

Vlaanderen is mobiliteit & openbare werken

55 Blue-bike

Kwantitatieve Input

Aantal en Soort Ondernemingen

Aantal BTWplichtige ...lernemingen per 1 ...jari (SVRdefinitie)	Totaal oppervlak ...ndgebruik tbv ...	...ambachts en ...ustriegebouwen	...gebouwen voor ...onderwijs, onderzoek en ...uur	...kantoorgebouwen	...openbare gebouwen	...gebouwen met ...delsbestemming
2.250	241	76%	6%	2%	1%	16%

Dichtheid BB Locaties
2,44

Toerisme

Toeristische aankomsten 2014 Vlaanderen	Toeristische aankomsten 2015 federaal

Treinreizigers

Station	Verdeling ...k/weekendreizigers	Aantal reizigers 2014
Harelbeke	88%	377.104

Scenariobepaling

Kwantitatief

...pervlak grondgebruik	...deling grondgebruik	...ntheid BB locaties	...risme+ Week ...	...risme	...ek/weekendverdeling	Scenario op basis van kwantitatief	Berekend aanta BBl ritter obv Kwantitatieve ...rgening
1,5	0	1,5	1	1	1	Gemiddeld	1395

Kwalitatieve onderbouwing

Afstand tot ...lernemingen logisch	Actieradius % bebouwd ...ied to 3 km	...tal treinreizigers	Fietsbaarheid (modal split ...aal)	Fietsbaarheid - kwalitatief
Ja	Hoog		15%	Stadsvernieuwing, fi

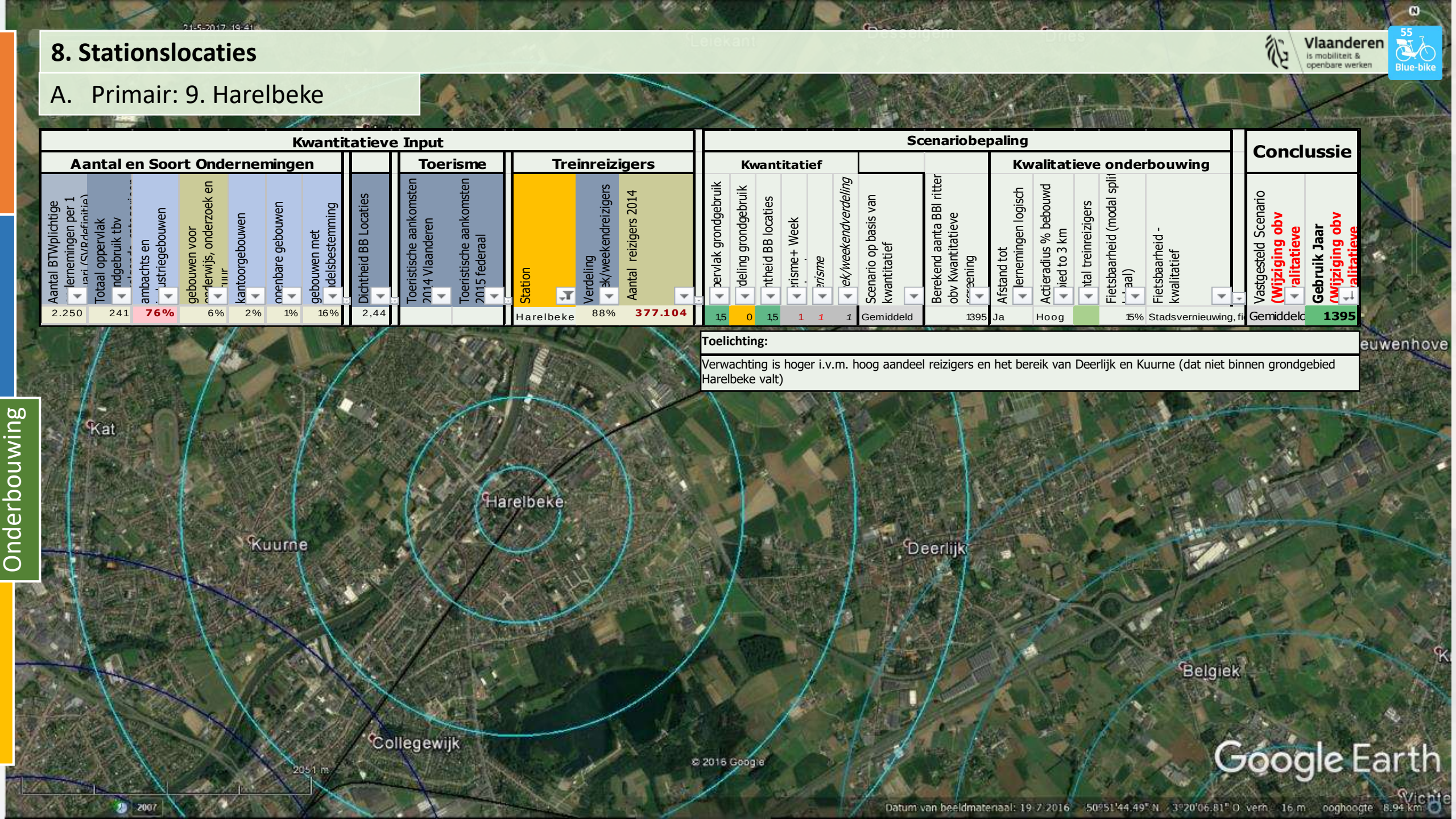
Conclusie

Vastgesteld Scenario (Wijziging obv ...alitatieve	Gebruik Jaar (Wijziging obv ...alitatieve
Gemiddeld	1395

Toelichting:

Verwachting is hoger i.v.m. hoog aandeel reizigers en het bereik van Deerlijk en Kuurne (dat niet binnen grondgebied Harelbeke valt)

Onderbouwing



8. Stationslocaties

A. Primair: 10. Puurs

Vlaanderen is mobiliteit & openbare werken

Blue-bike

Kwantitatieve Input

Aantal en Soort Ondernemingen								Toerisme		Treinreizigers		
Aantal BTWplichtige ondernemingen per 1 ...uari (SVRdefinitie)	Totaal oppervlak ...ndgebruik tbv ...	ambachts en ...ustriegebouwen	gebouwen voor onderwijs, onderzoek en ...uur	kantoorgebouwen	...openbare gebouwen	gebouwen met ...ndelsbestemming	Dichtheid BB Locaties	Toeristische aankomsten 2014 Vlaanderen	Toeristische aankomsten 2015 federaal	Station	Verdeling ...ek/weekendreizigers	Aantal reizigers 2014
1.371	155	73%	6%	4%	2%	15%	3,49	2.167	2.036	Puurs	87%	410.436

Scenariobepaling

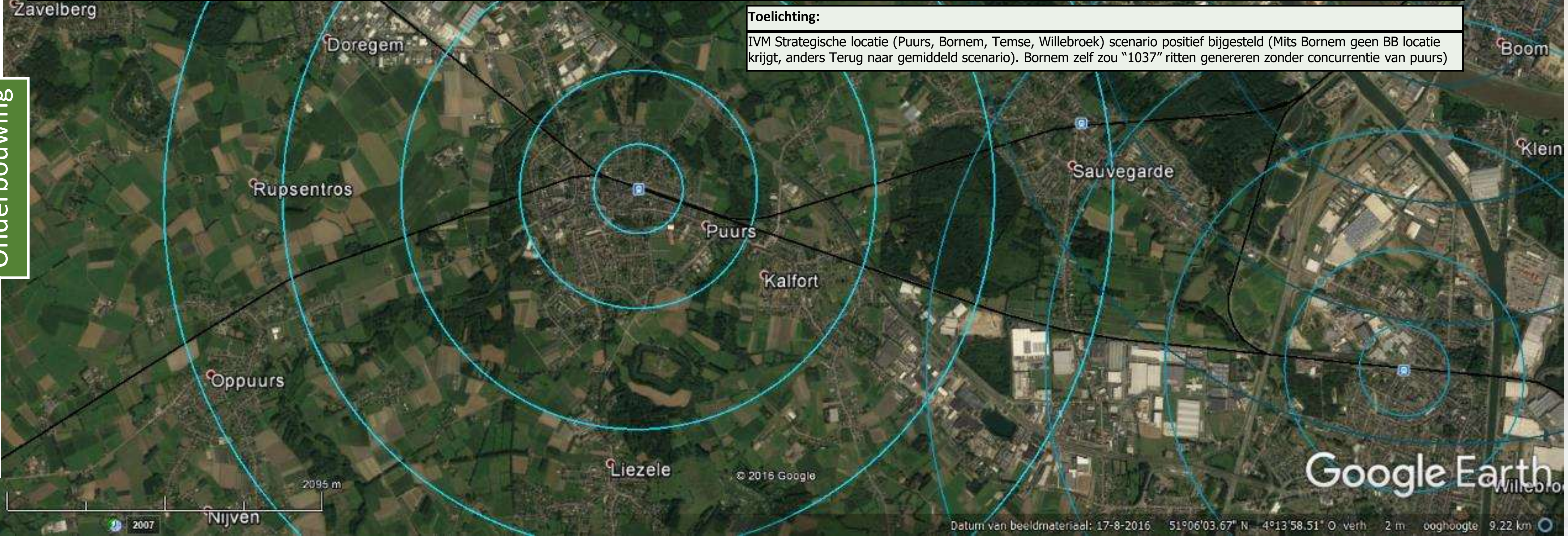
Kwantitatief								Kwalitatieve onderbouwing					
...pervlak grondgebruik	...rdeling grondgebruik	...htheid BB locaties	...erisme+ Week	...erisme	...ek/weekendverdeling	Scenario op basis van kwantitatief	Berekend aanta BBI ritter obv Kwantitatieve screening	Afstand tot ...dernemingen logisch	Actieradius % bebouwd ...pied to 3 km	...ntal treinreizigers	Fietsbaarheid (modal split ...aal)	Fietsbaarheid - kwalitatief
1,5	0	1,5	0,5	*0*	*1*	Gemiddeld	850	Ja	Ja	oke	13%	Fietsostrade ri. Born

Conclussie

Vastgesteld Scenario (Wijziging obv ...alitatieve	Gebruik Jaar (Wijziging obv ...alitatieve
Gem./Ma	1392

Toelichting:

IVM Strategische locatie (Puurs, Bornem, Temse, Willebroek) scenario positief bijgesteld (Mits Bornem geen BB locatie krijgt, anders Terug naar gemiddeld scenario). Bornem zelf zou "1037" ritten genereren zonder concurrentie van puurs)



Onderbouwing

8. Stationslocaties

A. Primair: 11. Tielt

Vlaanderen is mobiliteit & openbare werken

Blue-bike

Kwantitatieve Input

Aantal en Soort Ondernemingen								Toerisme		Treinreizigers		
Aantal BTWplichtige …dernemingen per 1 …uari (SVRdefinitie)	Totaal oppervlak …ndgebruik tbv …	ambachts en …ustriegebouwen	gebouwen voor …nderwijs, onderzoek en …uur	kantoorgebouwen	…openbare gebouwen	gebouwen met …ndelsbestemming	Dichtheid BB Locaties	Toeristische aankomsten 2014 Vlaanderen	Toeristische aankomsten 2015 federaal	Station	Verdeling …ek/weekendreizigers	Aantal reizigers 2014
2.100	185	73%	9%	1%	2%	15%	2,44	1137		Tielt	85%	320.060

Scenariobepaling

Kwantitatief								Kwalitatieve onderbouwing				
…pervlak grondgebruik	…rdeling grondgebruik	…htheid BB locaties	…erisme+ Week…	…erisme	…ek/weekendverdeling	Scenario op basis van kwantitatief	Berekend aanta BBI ritter obv Kwantitatieve screening	Afstand tot …dernemingen logisch	Actieradius % bebouwd …bied to 3 km	…ntal treinreizigers	Fietsbaarheid (modal split …aal)	Fietsbaarheid - kwalitatief
1,5	0	1,5	0,5	*0*	*1*	Gemiddeld	1302	Gemidde	Hoog		12%	

Conclussie

Vastgesteld Scenario **(Wijziging obv …alitatieve**	**Gebruik Jaar (Wijziging obv …alitatieve**
Gemiddeld	**1302**

Toelichting:

Realiteit mogelijk lager doordat Gemeente vrij uitgestrekt is (Aarsele valt bijv. buiten actieradius)

8. Stationslocaties

A. Primair: 12. Merelbeke

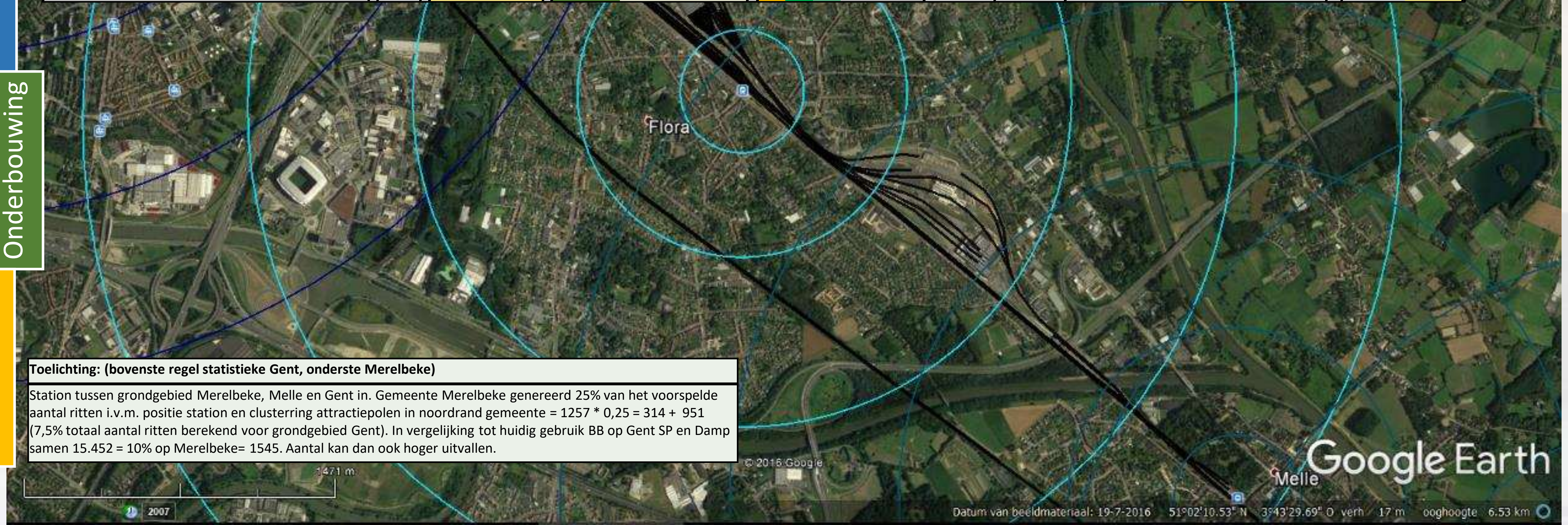
Onderbouwing

Kwantitatieve Input

Aantal en Soort Ondernemingen: Aantal BTWplichtige ondernemingen per 1 ... (SVR definitie)	Totaal oppervlak ... grondgebruik tbv ...	ambachts en industriegebouwen	gebouwen voor onderwijs, onderzoek en cultuur	kantoorgebouwen	openbare gebouwen	gebouwen met handelsbestemming	Dichtheid BB Locaties	Toerisme: Toeristische aankomsten 2014 Vlaanderen	Toerisme: Toeristische aankomsten 2015 federaal
20.450	1.756	66%	14%	4%	3%	13%	3,84	178.559	208.032
2.027	85	28%	30%	5%	11%	25%	3,84	7.718	7.656

Treinreizigers: Station	Verdeling week/weekendreizigers	Aantal reizigers 2014	Scenariobepaling – Kwantitatief: oppervlak grondgebruik	verdeling grondgebruik	dichtheid BB locaties	toerisme+ Week ...	toerisme	week/weekendverdeling	Scenario op basis van kwantitatief	Berekend aanta BBI ritten obv Kwantitatieve screening
Merelbeke	94%	255.216	1	1	1,5	1	1	1	Gemiddeld	12679
Merelbeke	#N/B	#N/B	0	2	1,5	1	1	1	Gemiddeld	1257

Kwalitatieve onderbouwing: Afstand tot ondernemingen logisch	Actieradius % bebouwd gebied to 3 km	Aantal treinreizigers	Fietsbaarheid (modal split ... aal)	Fietsbaarheid - kwalitatief	Conclussie: Vastgesteld Scenario (Wijziging obv kwalitatieve ...)	Gebruik Jaar (Wijziging obv kwalitatieve ...)
Nee	Ja		16%	?	10%	1265
Nee	Ja		9%		GEEN	1265



Toelichting: (bovenste regel statistieke Gent, onderste Merelbeke)

Station tussen grondgebied Merelbeke, Melle en Gent in. Gemeente Merelbeke genereerd 25% van het voorspelde aantal ritten i.v.m. positie station en clusterring attractiepolen in noordrand gemeente = 1257 * 0,25 = 314 + 951 (7,5% totaal aantal ritten berekend voor grondgebied Gent). In vergelijking tot huidig gebruik BB op Gent SP en Damp samen 15.452 = 10% op Merelbeke= 1545. Aantal kan dan ook hoger uitvallen.

8. Stationslocaties

A. Primair: 13. Beringen

Vlaanderen
is mobiliteit & openbare werken

59 Blue-bike

Onderbouwing

Kwantitatieve Input

Aantal en Soort Ondernemingen

Aantal BTWplichtige ondernemingen per 1 jan (SVR definitief)	Totaal oppervlak bedrijfsgebruik tbv	ambachts en industriegebouwen	gebouwen voor onderwijs, onderzoek en cultuur	kantoorgebouwen	openbare gebouwen	gebouwen met detailhandelsbestemming
3.042	327	69%	10%	2%	2%	16%

Dichtheid BB Locaties
1,05

Toerisme

Toeristische aankomsten 2014 Vlaanderen	Toeristische aankomsten 2015 federaal
9.809	10.161

Treinreizigers

Station	Verdeling week/weekendreizigers	Aantal reizigers 2014
Beringen	89%	35.464

Scenariobepaling

Kwantitatief

Oppervlak grondgebruik	Verdeling grondgebruik	Dichtheid BB locaties	Toerisme+ Week	Toerisme	Week/weekendverdeling	Scenario op basis van kwantitatief
15	0	0	1	1	1	Min./Gem.

Berekend aanta BBl ritter obv Kwantitatieve screening
1247

Kwalitatieve onderbouwing

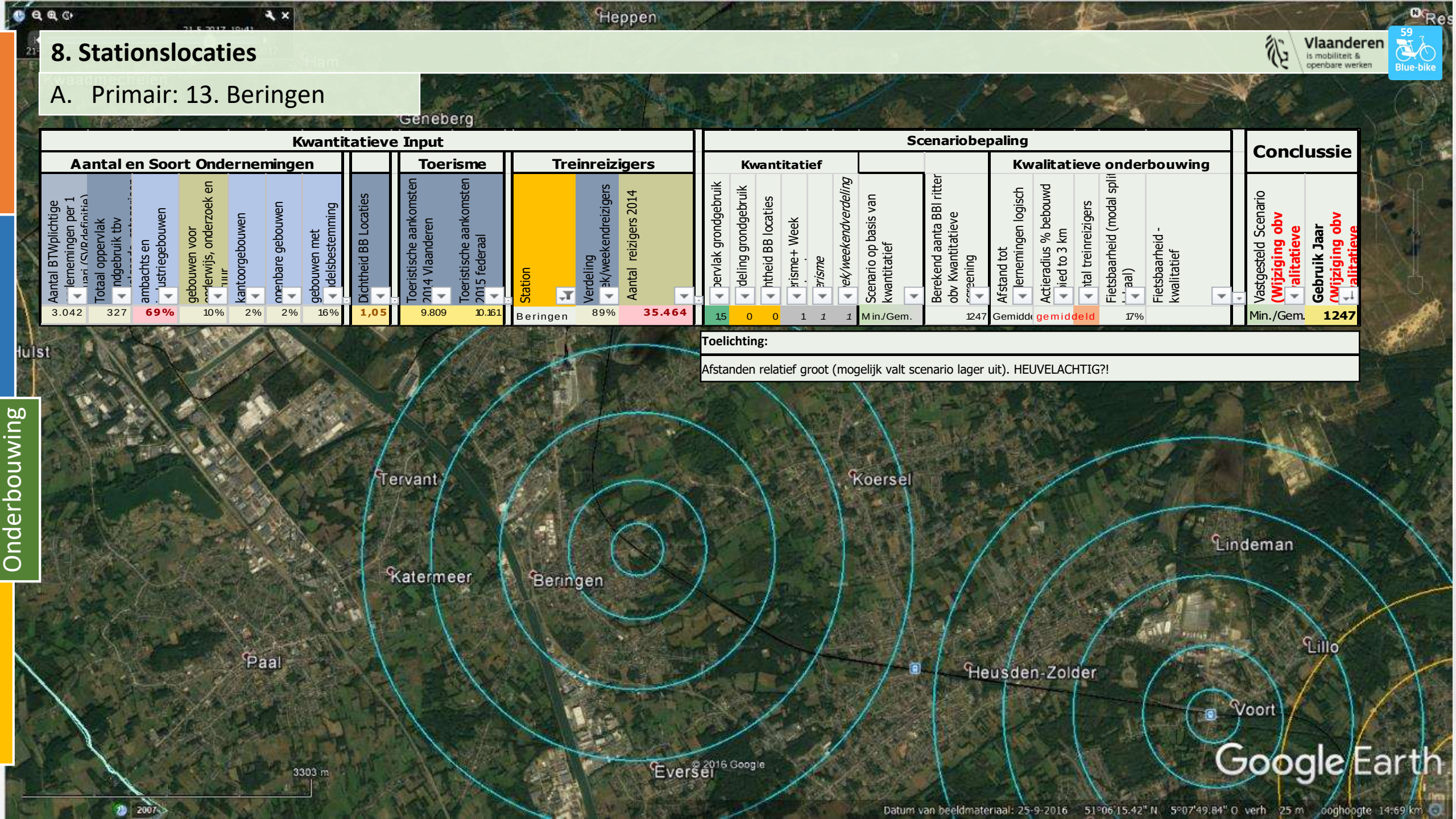
Afstand tot ondernemingen logisch	Actieradius % bebouwd tied to 3 km	Aantal treinreizigers	Fietsbaarheid (modal split taal)	Fietsbaarheid - kwalitatief
Gemidde	gemiddeld		17%	

Conclussie

Vastgesteld Scenario (Wijziging obv kwalitatieve	Gebruik Jaar (Wijziging obv kwalitatieve
Min./Gem.	1247

Toelichting:

Afstanden relatief groot (mogelijk valt scenario lager uit). HEUVELACHTIG?!

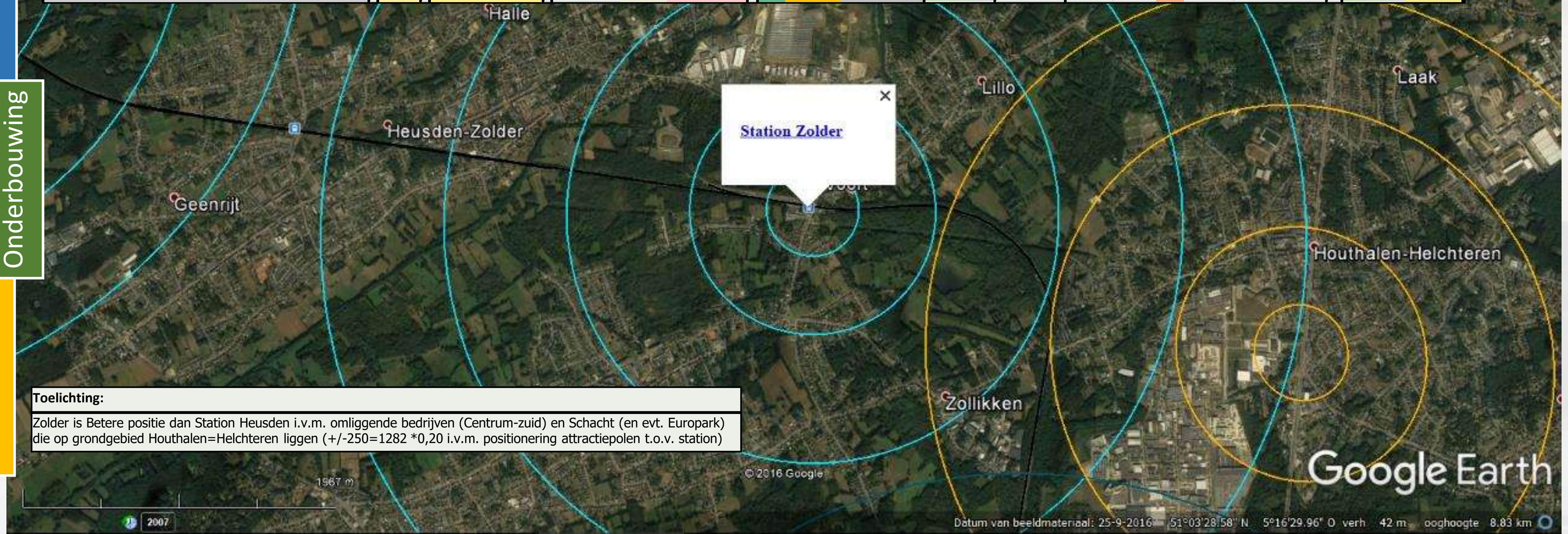


8. Stationslocaties

A. Primair: 14. Zolder

Kwantitatieve Input												
Aantal en Soort Ondernemingen								Toerisme		Treinreizigers		
Aantal BTWplichtige ondernemingen per 1 ... (SVR definitie)	Totaal oppervlak ... ndgebruik tbv ...	ambachts en ... ustriegebouwen	gebouwen voor onderwijs, onderzoek en ...	kantoorgebouwen	openbare gebouwen	gebouwen met ... delsbestemming	Dichtheid BB Locaties	Toeristische aankomsten 2014 Vlaanderen	Toeristische aankomsten 2015 federaal	Station	Verdeling ...ek/weekendreizigers	Aantal reizigers 2014
2.388	176	63%	13%	2%	1%	21%	1,05	10.124	9.813	Zolder	87%	43.836

Scenariobepaling													Conclussie	
Kwantitatief								Kwalitatieve onderbouwing						
...pervlak grondgebruik	...deling grondgebruik	...htheid BB locaties	...erisme+ Week...	...erisme	...ek/weekendverdeling	Scenario op basis van kwantitatief	Berekend aanta BBI ritter obv Kwantitatieve screening	Afstand tot ...ernemingen logisch	Actieradius % bebouwd ...ied to 3 km	...ntal treinreizigers	Fietsbaarheid (modal split ...aal)	Fietsbaarheid - kwalitatief	Vastgesteld Scenario (Wijziging obv ...alitatieve	Gebruik Jaar (Wijziging obv ...alitatieve
1,5	0	0	1	*1*	*1*	Min./Gem.	979				12%		Min./Ger	1229



Toelichting:

Zolder is Betere positie dan Station Heusden i.v.m. omliggende bedrijven (Centrum-zuid) en Schacht (en evt. Europark) die op grondgebied Houthalen=Helchteren liggen (+/-250=1282 *0,20 i.v.m. positionering attractiepolen t.o.v. station)

Onderbouwing

8. Stationslocaties

A. Primair: 15. Neerpelt

Onderbouwing

Kwantitatieve Input

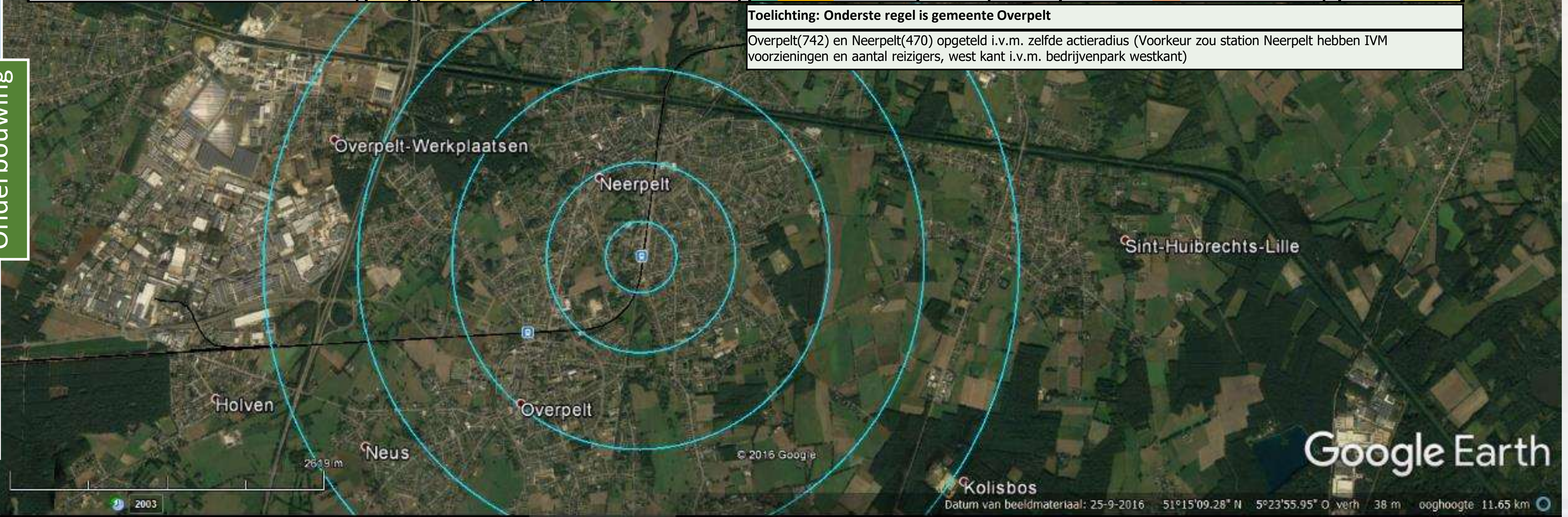
Aantal en Soort Ondernemingen								Toerisme		Treinreizigers		
Aantal BTWplichtige ...ondernemingen per 1 ...uari (SVRdefinitie)	Totaal oppervlak ...ndgebruik tbv ...volgende categorieën	...ambachts en ...industriegebouwen	...gebouwen voor ...onderwijs, onderzoek en ...cultuur	...kantoorgebouwen	...openbare gebouwen	...gebouwen met ...handelsbestemming	Dichtheid BB Locaties	Toeristische aankomsten 2014 Vlaanderen	Toeristische aankomsten 2015 federaal	Station	Verdeling ...week/weekendreizigers	Aantal reizigers 2014
1.197	45	39%	16%	2%	13%	30%	1,05	8.799	10.270	Neerpelt	74%	168.844
1.146	249	84%	6%	1%	0%	8%	1,05	11273	10.822	Neerpelt	79%	87.984

Scenariobepaling

Kwantitatief								Kwalitatieve onderbouwing					Conclussie	
...oppervlak grondgebruik	...verdeling grondgebruik	...dichtheid BB locaties	...toerisme+ Week...	...toerisme	...week/weekendverdeling	Scenario op basis van kwantitatief	Berekend aanta BBI ritten obv Kwantitatieve screening	Afstand tot ...ondernemingen logisch	Actieradius % bebouwd ...gebied to 3 km	...aantal treinreizigers	Fietsbaarheid (modal split ...)	Fietsbaarheid - kwalitatief	Vastgesteld Scenario (Wijziging obv kwalitatieve ...)	Gebruik Jaar (Wijziging obv kwalitatieve ...)
0	2	0	1	1	1	Gemiddeld	742	Gemidde	Ja		25%		Gemidde	1212
1,5	0	0	1	1	1	Min./Gem.	470	Gemidde	gemiddeld		21%		Gemidde	1212

Toelichting: Onderste regel is gemeente Overpelt

Overpelt(742) en Neerpelt(470) opgeteld i.v.m. zelfde actieradius (Voorkeur zou station Neerpelt hebben IVM voorzieningen en aantal reizigers, west kant i.v.m. bedrijvenpark westkant)



Vlaanderen is mobiliteit & openbare werken
Blue-bike

8. Stationslocaties

A. Primair: 16. Ekeren

Vlaanderen is mobiliteit & openbare werken

62 Blue-bike

Onderbouwing

Kwantitatieve Input															Scenariobepaling																Conclusie	
Aantal en Soort Ondernemingen								Toerisme		Treinreizigers			Kwantitatief							Kwalitatieve onderbouwing												
Aantal BTWplichtige ondernemingen per 1 jan (SVR definitief)	Totaal oppervlak bedrijventerrein gebruik tbv kantoren	ambachts en industriegebouwen	gebouwen voor onderwijs, onderzoek en cultuur	kantoorgebouwen	openbare gebouwen	gebouwen met detailhandelsbestemming	Dichtheid BB Locaties	Toeristische aankomsten 2014 Vlaanderen	Toeristische aankomsten 2015 federaal	Station	Verdeling	Aantal reizigers 2014	oppervlak grondgebruik	deling grondgebruik	ntheid BB locaties	risme+ Week	risme	ek/weekendverdeling	Scenario op basis van kwantitatief	Berekend aanta BBl ritten obv Kwantitatieve screening	Afstand tot ondernemingen logisch	Actieradius % bebouwd ied to 3 km	tal treinreizigers	Fietsbaarheid (modal split aal)	Fietsbaarheid - kwalitatief	Vastgesteld Scenario (Wijziging obv Kwalitatieve	Gebruik Jaar (Wijziging obv Kwalitatieve
37.476	1703	60%	14%	4%	6%	15%	3,49	349.114	380.279	Ekeren	93%	217.100	1,5	0	1,5	0	0	0	Gemiddeld	1200	??	gemiddeld		15%	Fietsostrade	REFEREN	1200

Toelichting:

IVM nabijheid haven en (CS en Berchem samen 8265 p/jaar = 10% van aantal ritten) + Referentie Kapellen

8. Stationslocaties

A. Primair: 17. Wetteren

Kwantitatieve Input

Aantal en Soort Ondernemingen: Aantal BTWplichtige ondernemingen per 1 jaar (SVRdefinitie)	Totaal oppervlak grondgebruik tbv ...	ambachts en industriegebouwen	gebouwen voor onderwijs, onderzoek en cultuur	kantoorgebouwen	openbare gebouwen	gebouwen met handelsbestemming	Dichtheid BB Locaties	Toerisme: Toeristische aankomsten 2014 Vlaanderen	Toeristische aankomsten 2015 federaal	Treinreizigers: Station	Verdeling week/weekendreizigers	Aantal reizigers 2014
1.816	168	60%	16%	2%	3%	20%	3,84	2.860	2.071	Wetteren	89%	828.516

Scenariobepaling

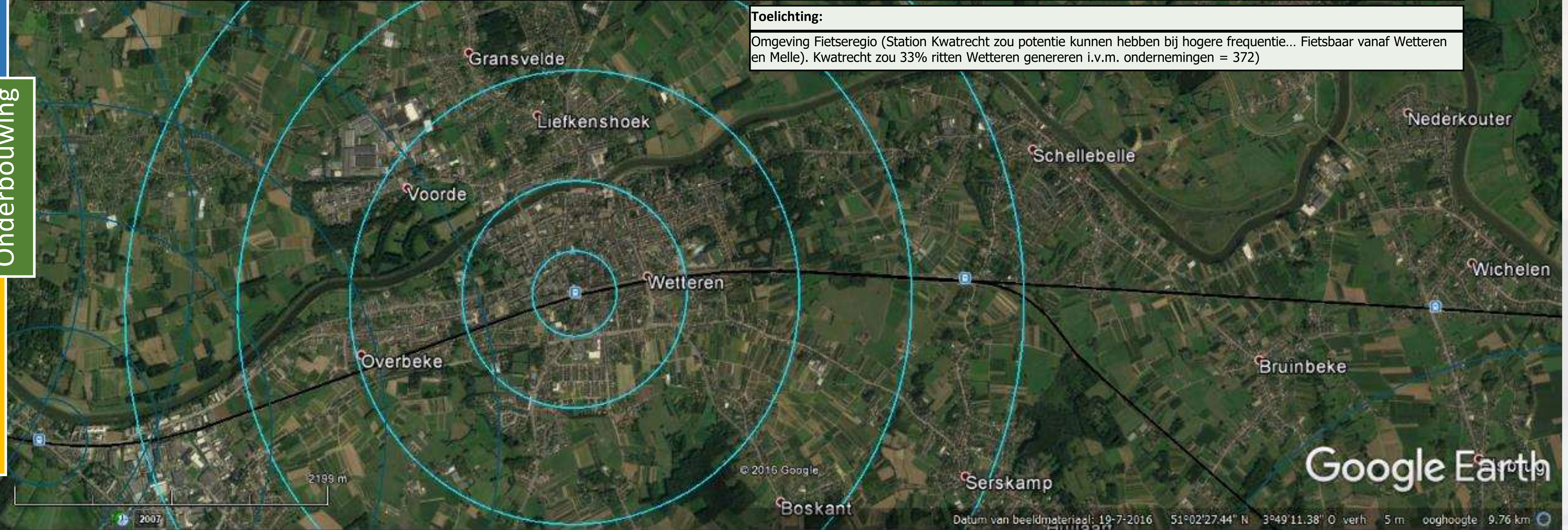
Kwantitatief: oppervlak grondgebruik	verdeling grondgebruik	dichtheid BB locaties	toerisme+ Week	toerisme	week/weekendverdeling	Scenario op basis van kwantitatief	Berekend aantal BBI ritten obv Kwantitatieve screening	Kwalitatieve onderbouwing: Afstand tot ondernemingen logisch	Actieradius % bebouwd gebied to 3 km	Aantal treinreizigers	Fietsbaarheid (modal split ...)	Fietsbaarheid - kwalitatief
1,5	0	1,5	0,5	*0*	*1*	Gemiddeld	1126	Ja	gemidde	oke	14%	

Conclussie

Vastgesteld Scenario (Wijziging obv kwalitatieve)	Gebruik Jaar (Wijziging obv kwalitatieve)
Gemiddeld	**1126**

Toelichting:

Omgeving Fietseregio (Station Kwatrecht zou potentie kunnen hebben bij hogere frequentie… Fietsbaar vanaf Wetteren en Melle). Kwatrecht zou 33% ritten Wetteren genereren i.v.m. ondernemingen = 372)



Onderbouwing

Vlaanderen is mobiliteit & openbare werken

Blue-bike

8. Stationslocaties

A. Primair: 18. Noorderkempen

Vlaanderen is mobiliteit & openbare werken

64 Blue-bike

Kwantitatieve Input

Aantal en Soort Ondernemingen: Aantal BTWplichtige ondernemingen per 1 januari (SVRdefinitie)	Aantal en Soort Ondernemingen: Totaal oppervlak grondgebruik tbv volgende categorieen	Aantal en Soort Ondernemingen: ambachts en industriegebouwen	Aantal en Soort Ondernemingen: gebouwen voor onderwijs, onderzoek en cultuur	Aantal en Soort Ondernemingen: kantoorgebouwen	Aantal en Soort Ondernemingen: openbare gebouwen	Aantal en Soort Ondernemingen: gebouwen met handelsbestemming	Dichtheid BB Locaties	Toerisme: Toeristische aankomsten 2014 Vlaanderen	Toerisme: Toeristische aankomsten 2015 federaal	Treinreizigers: Station	Treinreizigers: Verdeling week/weekendreizigers	Treinreizigers: Aantal reizigers 2014
2.710	104	**67%**	7%	2%	3%	21%	3,49	5.998	7.094	Noorderke	86%	**289.536**

Scenariobepaling

Kwantitatief: oppervlak grondgebruik	Kwantitatief: verdeling grondgebruik	Kwantitatief: dichtheid BB locaties	Kwantitatief: toerisme+ Week	Kwantitatief: toerisme	Kwantitatief: week/weekendverdeling	Scenario op basis van kwantitatief	Berekend aanta BBI ritten obv Kwantitatieve screening	Kwalitatieve onderbouwing: Afstand tot ondernemingen logisch	Kwalitatieve onderbouwing: Actieradius % bebouwd gebied to 3 km	Kwalitatieve onderbouwing: aantal treinreizigers	Kwalitatieve onderbouwing: Fietsbaarheid (modal split totaal)	Kwalitatieve onderbouwing: Fietsbaarheid - kwalitatief	Conclussie: Vastgesteld Scenario (Wijziging obv kwalitatieve	Conclussie: Gebruik Jaar (Wijziging obv kwalitatieve
1,5	0	1,5	1	*1*	*1*	Gemiddeld	1680	Gemidd	gemiddeld		27%	Oke	**Min./Ger**	**1111**

Toelichting:

IVM uitgestrekte en landelijke gemeente en positionering aan rand BB netwerk scenario bijgesteld

8. Stationslocaties

A. Primair: 19. Kalmthout

Kwantitatieve Input

Aantal en Soort Ondernemingen: Aantal BTWplichtige ondernemingen per 1 ...uari (SVRdefinitie)	Totaal oppervlak ...ndgebruik tbv ...	ambachts en ...ustriegebouwen	gebouwen voor onderwijs, onderzoek en ...uur	kantoorgebouwen	...onenbare gebouwen	gebouwen met ...ndelsbestemming	Dichtheid BB Locaties	Toerisme: Toeristische aankomsten 2014 Vlaanderen	Toeristische aankomsten 2015 federaal	Treinreizigers: Station	Verdeling ...ek/weekendreizigers	Aantal reizigers 2014
1.775	108	**43%**	34%	0%	2%	19%	3,49	1752		Kalmthout	**92%**	**207.012**

Scenariobepaling

Kwantitatief: ...pervlak grondgebruik	...deling grondgebruik	...htheid BB locaties	...erisme+ Week...	...erisme	...ek/weekendverdeling	Scenario op basis van kwantitatief	Berekend aanta BBI ritter obv Kwantitatieve screening	Kwalitatieve onderbouwing: Afstand tot ...ondernemingen logisch	Actieradius % bebouwd ...ied to 3 km	...ntal treinreizigers	Fietsbaarheid (modal split ...aal)	Fietsbaarheid - kwalitatief
1,5	1	1,5	0	*0*	*0*	Gemiddeld	1101	Ja	gemiddeld		25%	

Conclussie

Vastgesteld Scenario **(Wijziging obv kwalitatieve**	**Gebruik Jaar (Wijziging obv kwalitatieve**
Gemiddeld	**1101**

Toelichting:

Centrale locatie voor omgeving

8. Stationslocaties

A. Primair: 20. Lot

Vlaanderen is mobiliteit & openbare werken

66 Blue-bike

Onderbouwing

Toelichting:

IVM positionering station op gemeentegrens tussen Beersel(voorspeld aantal ritten 1070) en Sint-Pieters-Leeuw (voorspelde aantal ritten 1128) deze 50% van voorspelde ritten uit beide gemeente samengevoegd =.1099 Bij evt. openen van locatie aan Buizingen dient scenario worden bijgesteld i.v.m. concurrentie in actieradius.

Kwantitatieve Input

Aantal en Soort Ondernemingen

Aantal BTWplichtige lernemingen per 1	Totaal oppervlak ndgebruik tbv	ambachts en ustriegebouwen	gebouwen voor onderwijs, onderzoek en	kantoorgebouwen	openbare gebouwen	gebouwen met delsbestemming	Dichtheid BB Locaties
1.820	191	64%	5%	2%	4%	25%	3,49
1.725	108	60%	15%	8%	2%	15%	3,49

Toerisme

Toeristische aankomsten 2014 Vlaanderen	Toeristische aankomsten 2015 federaal
29.388	27.630
26.505	27.432

Treinreizigers

Station	Verdeling ek/weekendreizigers	Aantal reizigers 2014
Buizingen	92%	105.560
Lot	93%	106.184

Scenariobepaling

Kwantitatief

pervlak grondgebruik	deling grondgebruik	htheid BB locaties	risme+ Week	risme	ek/weekendverdeling	Scenario op basis van kwantitatief	Berekend aanta BBI ritter obv Kwantitatieve ersening
1,5	0	1,5	0,5	1	0	Gemiddeld	1128
1,5	0	1,5	0,5	1	0	Gemiddeld	1070

Kwalitatieve onderbouwing

Afstand tot lernemingen logisch	Actieradius % bebouwd ied to 3 km	ntal treinreizigers	Fietsbaarheid (modal spli aal)	Fietsbaarheid - kwalitatief
Nee	Nee		4%	
Gemid	gemiddeld		3%	

Conclussie

Vastgesteld Scenario (Wijziging obv alitatieve	Gebruik Jaar (Wijziging obv alitatieve
GEEN	1099
Gemidde	1099

8. Stationslocaties

A. Primair: 21. Wevelgem

Vlaanderen is mobiliteit & openbare werken

67 Blue-bike

Onderbouwing

Kwantitatieve Input

Aantal en Soort Ondernemingen

Aantal BTWplichtige ...lernemingen per 1 ...aar (SVRdefinitie)	Totaal oppervlak ...ndgebruik tbv ...	ambachts en ...ustriegebouwen	gebouwen voor ...onderwijs, onderzoek en ...	kantoorgebouwen	openbare gebouwen	gebouwen met ...delsbestemming
2.674	231	70%	8%	1%	2%	18%

Dichtheid BB Locaties
2,44

Toerisme

Toeristische aankomsten 2014 Vlaanderen	Toeristische aankomsten 2015 federaal
2.635	2.646

Treinreizigers

Station	Verdeling ...k/weekendreizigers	Aantal reizigers 2014
Wevelgem	86%	122.356

Scenariobepaling

Kwantitatief

...pervlak grondgebruik	...deling grondgebruik	...htheid BB locaties	...erisme+ Week ...	...erisme	...ek/weekendverdeling	Scenario op basis van kwantitatief	Berekend aanta BBl ritter obv Kwantitatieve ...screening
1,5	0	1,5	0,5	0	1	Gemiddeld	1658

Kwalitatieve onderbouwing

Afstand tot ...lernemingen logisch	Actieradius % bebouwd ...ied to 3 km	...tal treinreizigers	Fietsbaarheid (modal split ...aal)	Fietsbaarheid - kwalitatief
Nee	Hoog		16%	Veel fietsers (infra n...

Conclusie

Vastgesteld Scenario (Wijziging obv ...alitatieve	Gebruik Jaar (Wijziging obv ...alitatieve
Min./Ger	1096

Toelichting:

IVM Bedrijvenpark buiten actieradius NMBS Wevelgem scenario aangepast. Fietstoerisme (input NMBS)

8. Stationslocaties

A. Primair: 22. Heverlee

Vlaanderen is mobiliteit & openbare werken

68 Blue-bike

Onderbouwing

Kwantitatieve Input															Scenariobepaling												Conclussie	
Aantal en Soort Ondernemingen									Toerisme		Treinreizigers				Kwantitatief								Kwalitatieve onderbouwing					
Aantal BTWplichtige lernemingen per 1	Totaal oppervlak ndgebruik tbv	ambachts en ustriegebouwen	gebouwen voor derwijs, onderzoek en uur	kantoorgebouwen	openbare gebouwen	gebouwen met delsbestemming	Dichtheid BB Locaties	Toeristische aankomsten 2014 Vlaanderen	Toeristische aankomsten 2015 federaal	Station	Verdeling ak/weekendreizigers	Aantal reizigers 2014	pervlak grondgebruik	deling grondgebruik	ntheid BB locaties	risme+ Week	erisme	ek/weekendverdeling	Scenario op basis van kwantitatief	Berekend aanta BBI ritter obv Kwantitatieve	Afstand tot lernemingen logisch	Actieradius % bebouwd ied to 3 km	ntal treinreizigers	Fietsbaarheid (modal split aal)	Fietsbaarheid - kwalitatief	Vastgesteld Scenario	Gebruik Jaar
7.155	432	27%	30%	14%	13%	17%	3,49	104.035	113.785	Heverlee	94%	149.916	1,5	2	1,5	0,5	1	0	Gem./Max.	7262	Gemidd	gemiddeld		18%	Heuvelachtig/Conge	15%	1089

Toelichting:

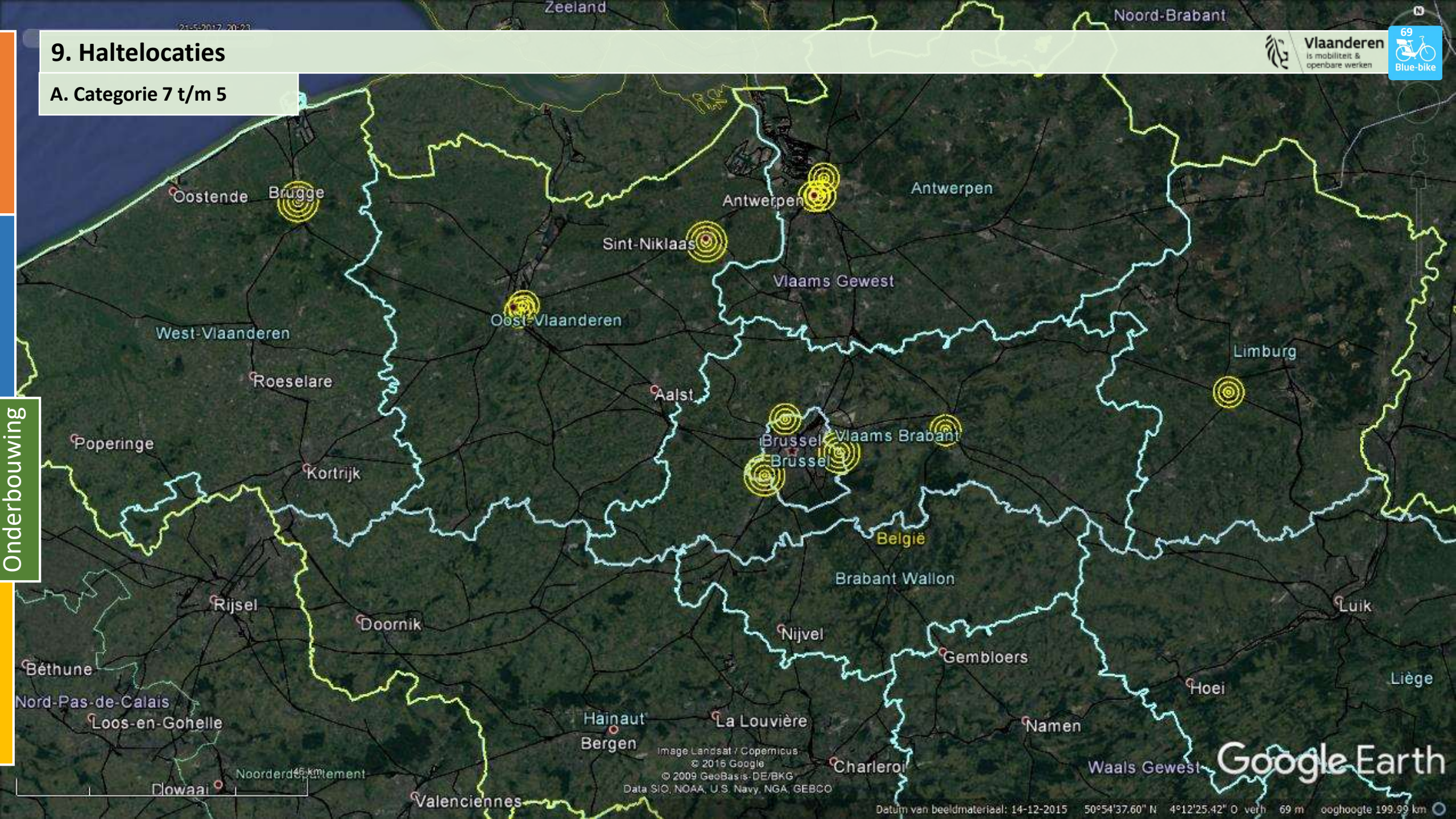
Leuven als geheel in lokaal scenario geschat op 7262. Locatie bedient 15 % grondgebied Leuven (interessante locatie i.v.m. nabijheid Campus Arenberg III + KU Leuven en Researchpark Haasrode, mogelijk negatieve invloed zijn heuvels, positief is het aandeel congestie (referentie Mechelen-nekkerspoel))

Google Earth
Datum van beeldmateriaal: 25-8-2016 50°52'24.50" N 4°40'09.70" O verh 49 m ooghoogte 6.23 km

9. Haltelocaties

A. Categorie 7 t/m 5

Onderbouwing



Vlaanderen is mobiliteit & openbare werken

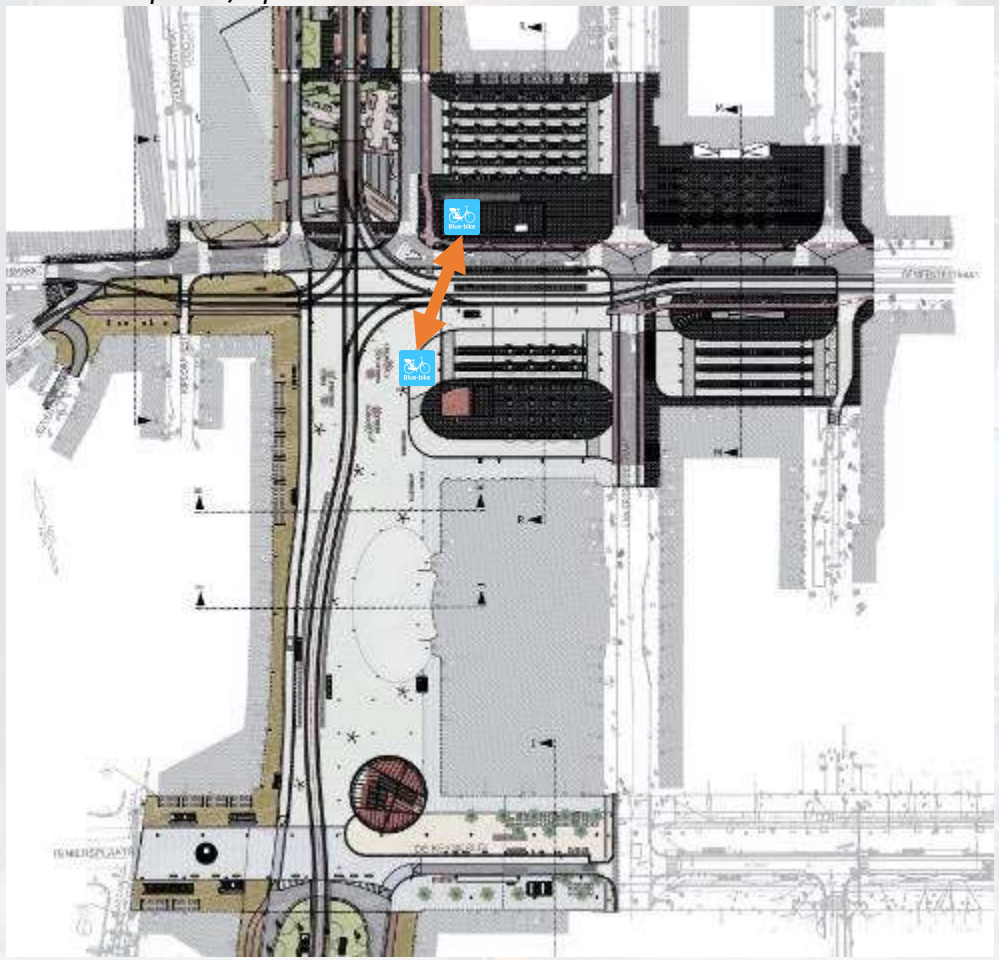
70 Blue-bike

A. Categorie 7

Antwerpen: Rooseveltplaats/Operaplein

Provincie	Gemeente	Halte	Motivatie Halte Locatie	Reizigerstoevoer	Bediening	Soort Blue-bike gebruik	Aantal attractiepolen in Actieradius	Potentieel op locatie?	Schatting gem/ritten
Antwerpen	11002/Antwerpen	**Rooseveltplaats/Opera**	Samenkomst Lijnen vanuit gehele regio. Centraal station niet ver maar wel te ver voor een snelle overstap op de fiets als natransport in het stedelijke netwerk.	(++)Knoop van Buslijnen en Trams gehele regio	(++) Frequente Tram + Bus verbindingen	(+) tweezijdig (Zakelijk/werk en Sociaal/recreatief) In stedelijke omgeving	(++) Zeer hoog	**7**	**5 > p/dag**

Zie voor toevoer reizigers/lijnen H11 Totaaloverzicht grootsteden – A. Antwerpen. Onderstaand een overzicht van toekomstige knop aan Rooseveltplaats/Opera.

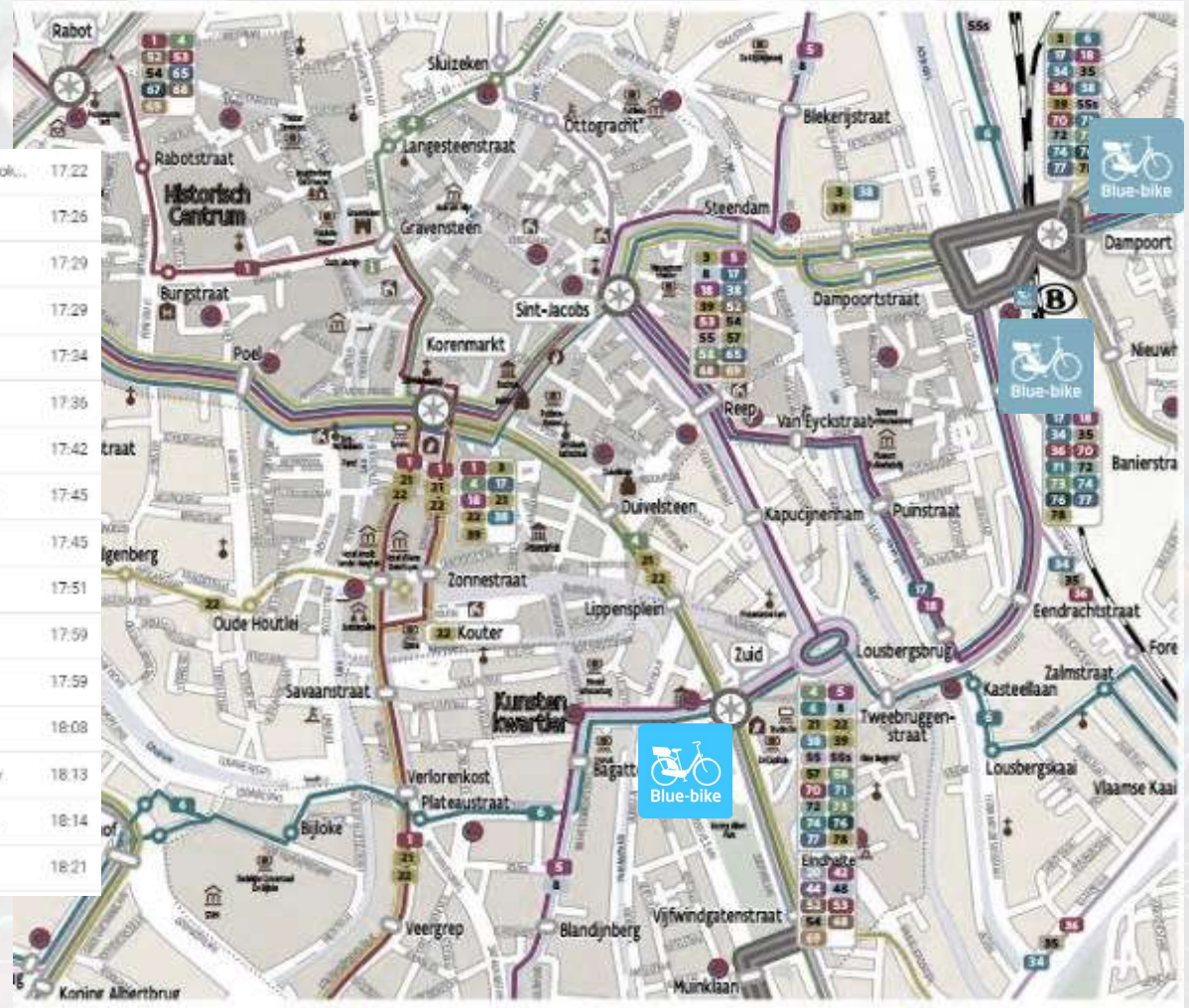


Onderbouwing

9. Haltelocaties

A. Categorie 7 Gent: Zuid

Provincie	Gemeente	Halte	Motivatie Halte Locatie	Reizigerstoevoer	Bediening	Soort Blue-bike gebruik	Aantal attractiepolen in Actieradius	Potentieel op locatie?	Schatting gem/ritten
Oost-vlaanderen	44021/Gent	**Zuid**	Knoop van buslijnen (sneldienst + lange afstandsverbinding) in omgeving van centrum + overstaplocatie voor tram (echter: er wordt in 2017 reeds een alternatief deelfietsensysteem geïmplementeerd)	(++)Knoop van Buslijnen en Trams gehele regio	(++) Frequente Tram + Bus verbindingen	(+) tweezijdig (Zakelijk/werk en Sociaal/recreatief) In stedelijke omgeving	(++) Zeer hoog	**7**	**5 > p/dag**



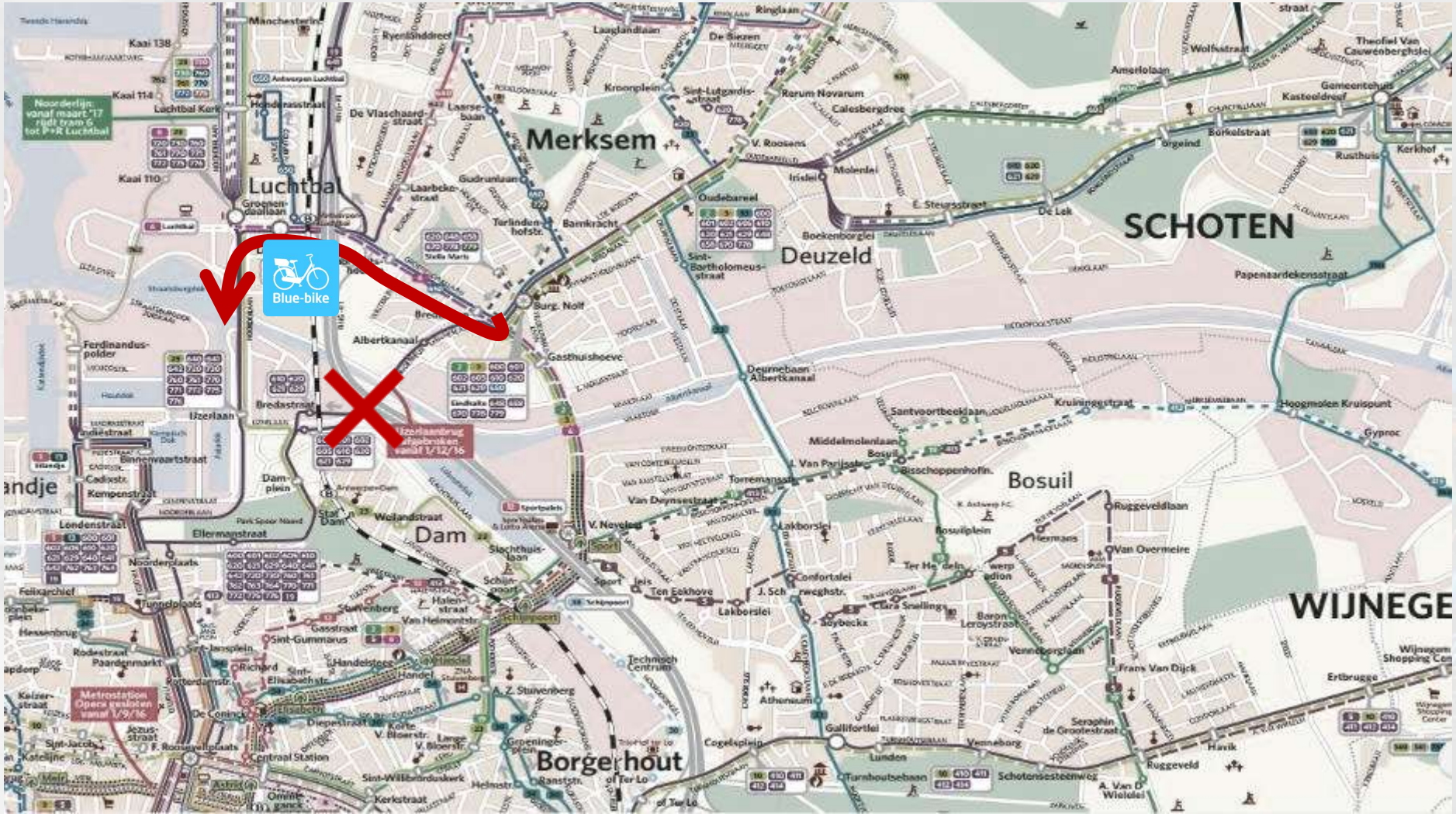
Onderbouwing

9. Haltelocaties

A. Categorie 6

Antwerpen-Luchtbal i.c.m. NMBS

Provincie	Gemeente	Halte	Motivatie Halte Locatie	Reizigerstoevoer	Bediening	Soort Blue-bike gebruik	Aantal attractiepolen in Actieradius	Potentieel op locatie?	Schatting gem/ritten
Antwerpen	11002/Antwerpen	**Luchtbal (of Merksem Burgemeester Nolf)**	Antwerpen Luchtbal (Voor wijziging lijnvoering bussen was burgemeester Nolf een interessante locatie; door wijziging is station Luchtbal een interessantere knoop geworden; dit i.c.m. hogere frequentie treinen… aanbeveling is om de buslijnen die momenteel eindigen in Merksem door te trekken tot aan Luchtbal)	(++)Knooppunt van Buslijnen uit regio noord oost + Trein	(++) Frequente Tram + Bus verbindingen + Trein	(0) tweezijdig (Zakelijk/werk en Sociaal/recreatief)	(++) Zeer hoog	**6**	**3 a 4 p/dag + Gebruikers Trein**



Onderbouwing

Vlaanderen is mobiliteit & openbare werken

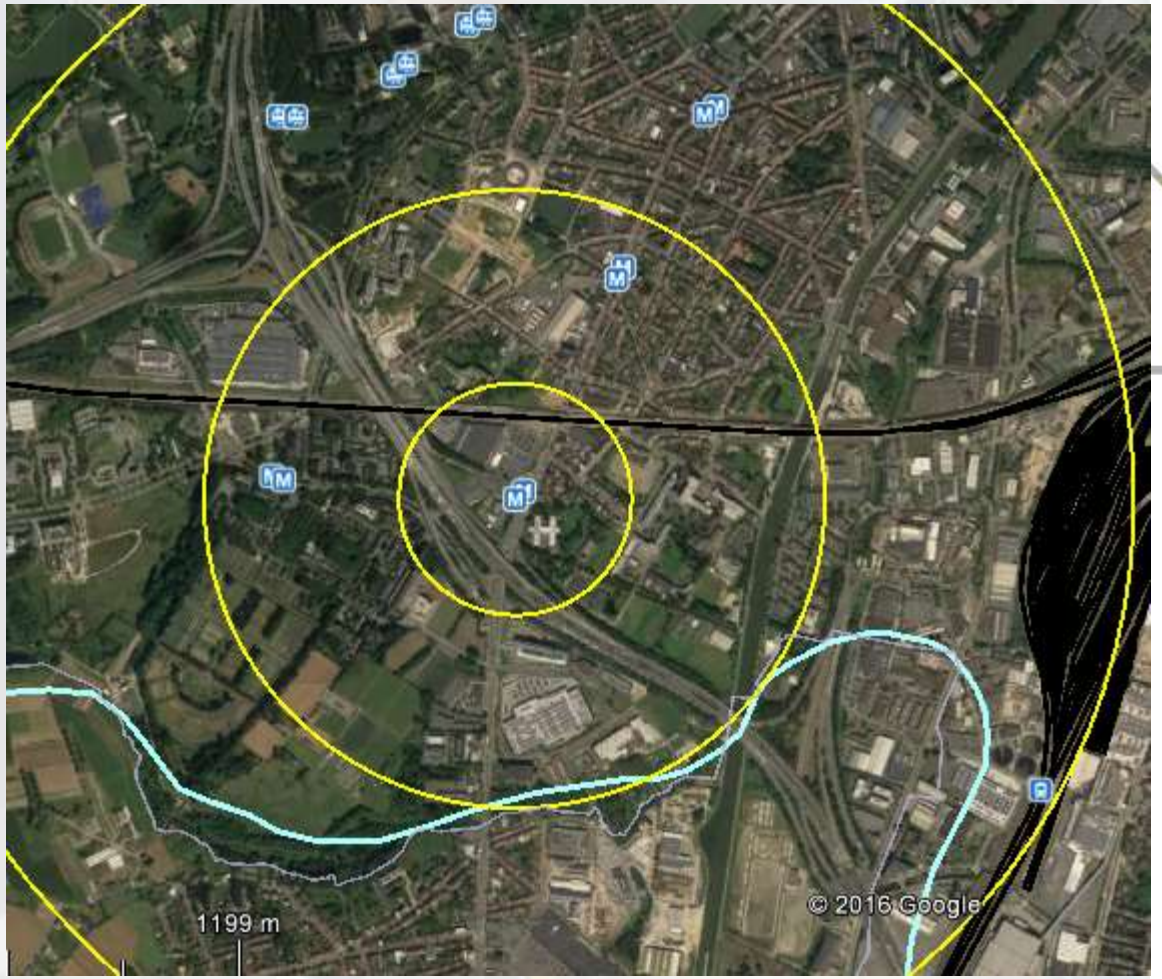
73 Blue-bike

Onderbouwing

A. Categorie 6

Sint Pieters Leeuw/ BXL: Halte COOVI (i.c.m. Metro)

Provincie	Gemeente	Halte	Motivatie Halte Locatie	Reizigerstoevoer	Bediening	Soort Blue-bike gebruik	Aantal attractiepolen in Actieradius	Potentieel op locatie?	Schatting gem/ritten
Vlaams-Brabant	23077/Sint-Pieters-Leeuw	**Halte/Metro Coovi (BXL)**	Op grondgebied BXL kan MIVB Metro Covi interessant zijn (i.v.m. knoop van De Lijn bussen uit hele regio Zuidwest en toevoer reizigers uit BXL per metro) voor zowel bediening van ondernemingen op grondgebied BXL als St. Pietersleeuw.	(++)Knoop van Metro en Bussen	(++) Frequente Metro + Bus	(0) tweezijdig (Zakelijk/werk en Sociaal/recreatief)	(++) Zeer hoog	**6**	**3 a 4 p/dag**



9. Haltelocaties

A. Categorie 5

Antwerpen - Groenplaats

Provincie	Gemeente	Halte	Motivatie Halte Locatie	Reizigerstoevoer	Bediening	Soort Blue-bike gebruik	Aantal attractiepolen in Actieradius	Potentieel op locatie?	Schatting gem/ritten
Antwerpen	11002/Antwerpen	**Groenplaats**	Met name interessant voor reizigers vanuit Linkeroever (P+R)/Zwijndrecht: ook voor stadsbezoekers die langs het tramnetwerk wonen en niet lid zijn van Velo.	(+)Geen knoop maar directe verbinding met goed gebruikte lijn van Linkeroever(P+R)/Zwijndrecht per Tram	(+)Frequente Tramverbindingen	(+) tweezijdig (Zakelijk/werk en Sociaal/recreatief) In stedelijke omgeving	(++) Zeer hoog	**5**	**2 a 4 p/dag**

Onderbouwing

Vlaanderen is mobiliteit & openbare werken

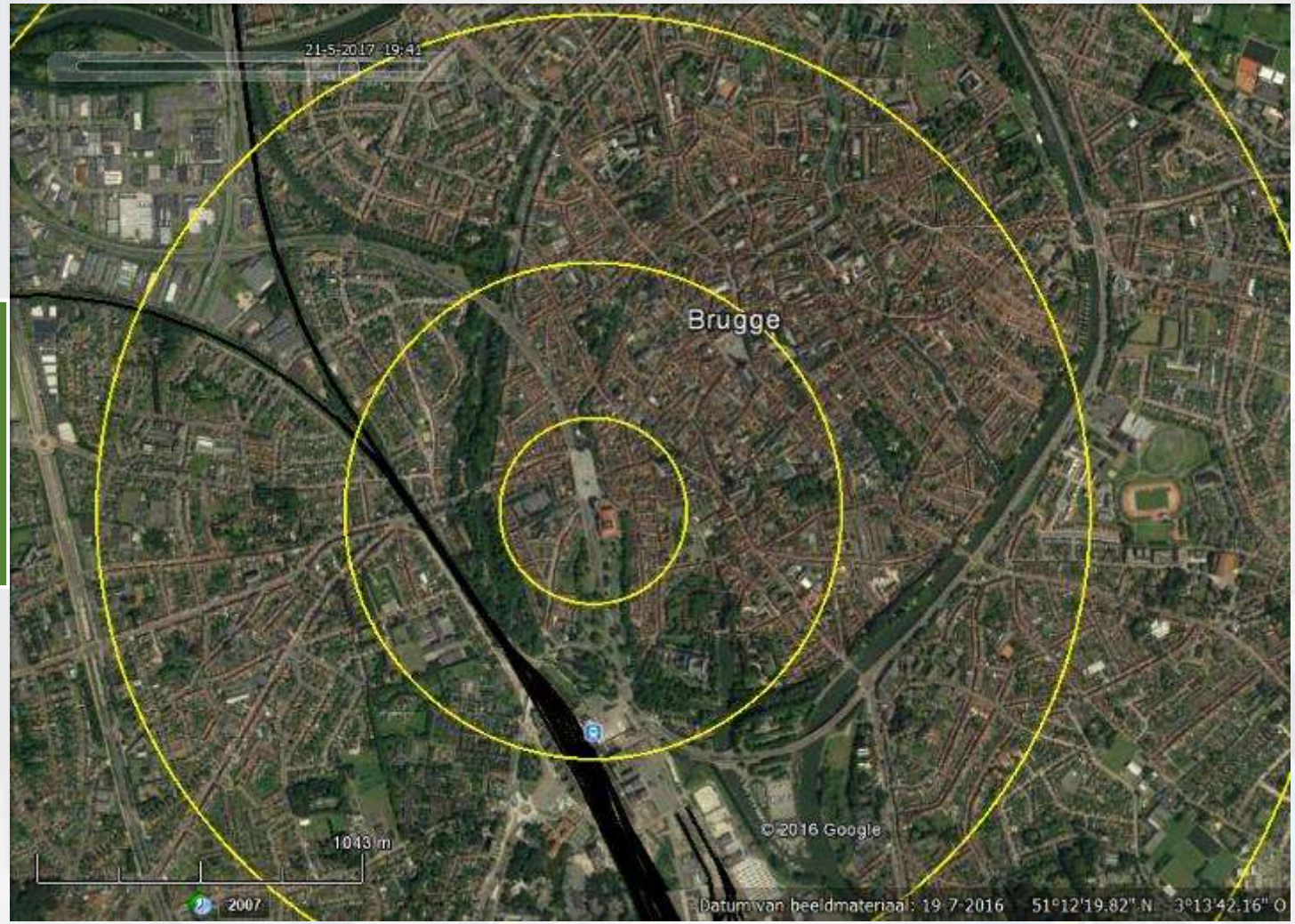
Blue-bike 75

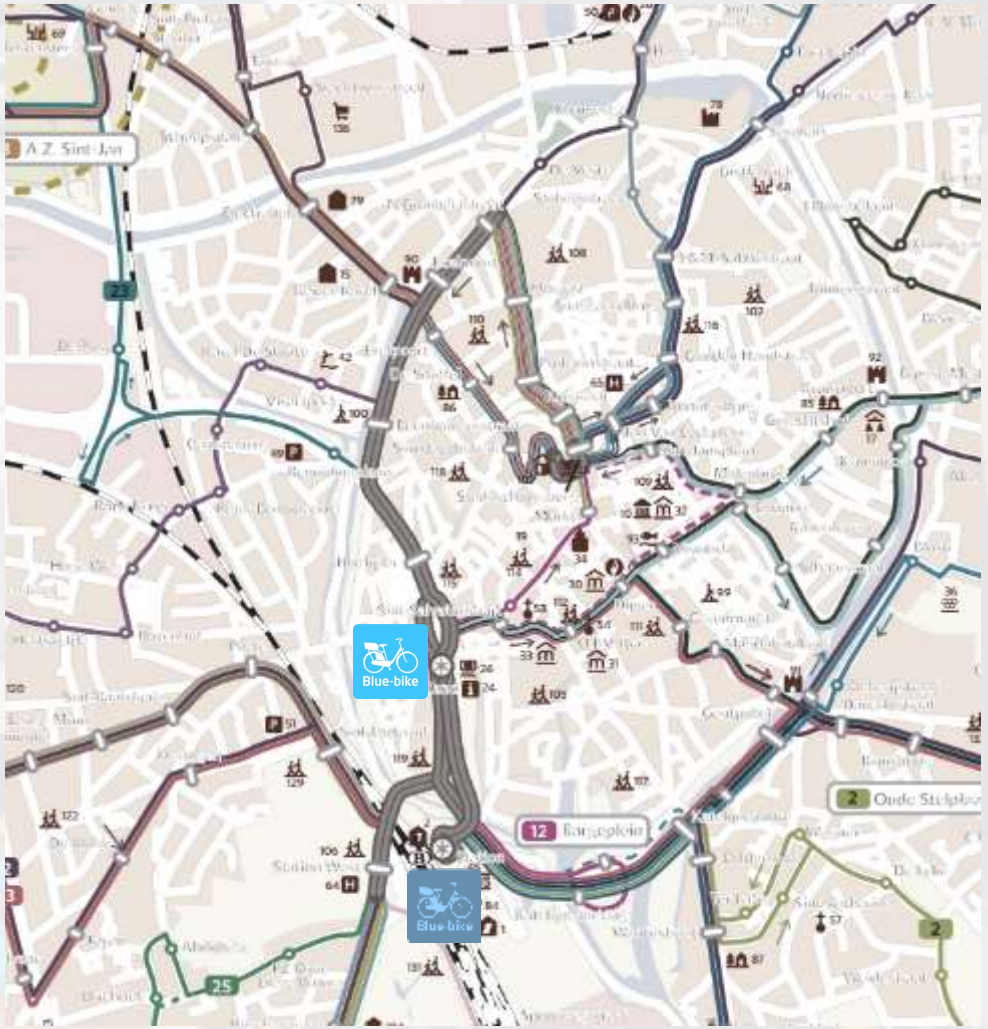
Onderbouwing

A. Categorie 5

Brugge - locatie ‘t Zand

Provincie	Gemeente	Halte	Motivatie Halte Locatie	Reizigerstoevoer	Bediening	Soort Blue-bike gebruik	Aantal attractiepolen in Actieradius	Potentieel op locatie?	Schatting gem/ritten
West-vlaanderen	31005/Brugge	**t zand**	Busstation 't zand (meerwaarde: ontlasten van BB locatie CS + wegnemen onnodig laten omreizen reizigers die vanuit noorden richting Brugge komen)	(+)Knooppunt van Buslijnen uit landelijke regio	(+) Frequent	(+) tweezijdig (Zakelijk/werk en Sociaal/recreatief) In stedelijke omgeving	(++) Zeer hoog	**5**	**2 a 4 p/dag**





Vlaanderen is mobiliteit & openbare werken

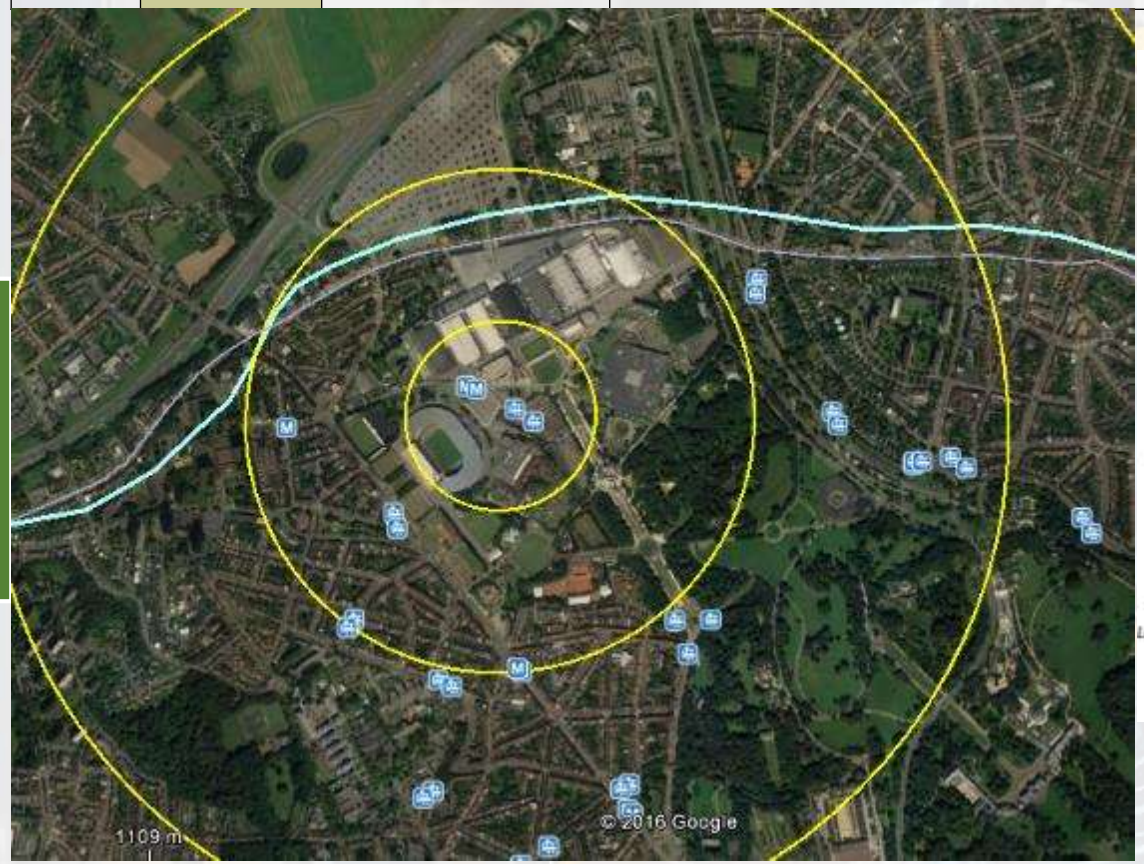
76 Blue-bike

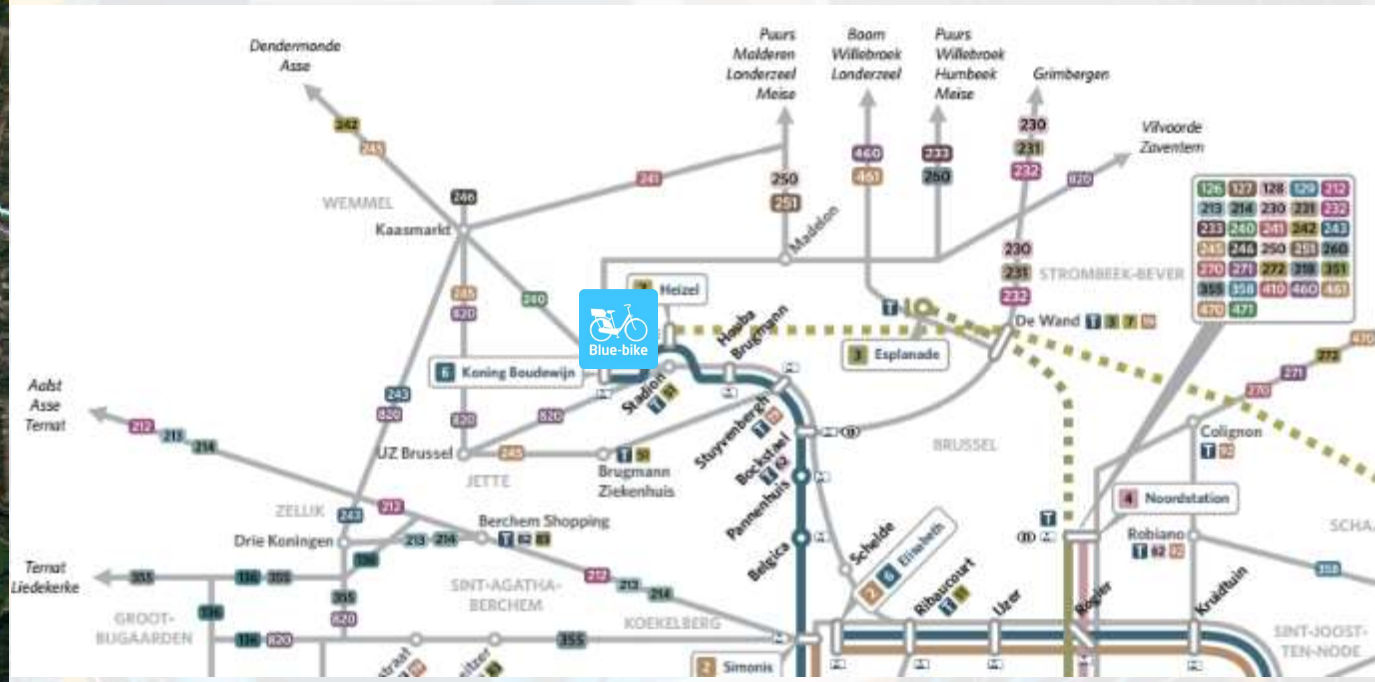
Onderbouwing

A. Categorie 5

Grimbergen/Wemmel: Heizel (Metro + Tram)

Provincie	Gemeente	Halte	Motivatie Halte Locatie	Reizigerstoevoer	Bediening	Soort Blue-bike gebruik	Aantal attractiepolen in Actieradius	Potentieel op locatie?	Schatting gem/ritten
Vlaams-Brabant	23025/Grimbergen	**Heizel/Koning Boudewijn**	Blue-bike interessant voor bediening Strombeek: Echter geen knopen en/of lange afstandsverbindingen die dit gebied bedienen behalve lijn 820 Vilvoorde-Wemmel. Toepasbaarheid Blue-bike ter bediening van reizigers van buiten Brussel is afhankelijk van nieuwe Kernnet. Voor MIVB/STIB reizigers met bestemming in Grimbergen (Dielegem) zouden BB's interessant zijn aan Metro Heizel (of Koning Boudewijn bij betere faciliteiten, die laatste ook i.v.m. bediening Wemmel).	(++)Knoop van Metro en Trams vanuit het Brusselse (Centrum en Schaarbeek>Oost)	(++) Frequente Tram + Metro verbindingen	(0) tweezijdig (Zakelijk/werk en Sociaal/recreatief) In stedelijke omgeving (maar toevoer alleen uit Brussel)	(+) Zeer hoog (maar glooiing)	**5**	**2 a 4 p/dag**

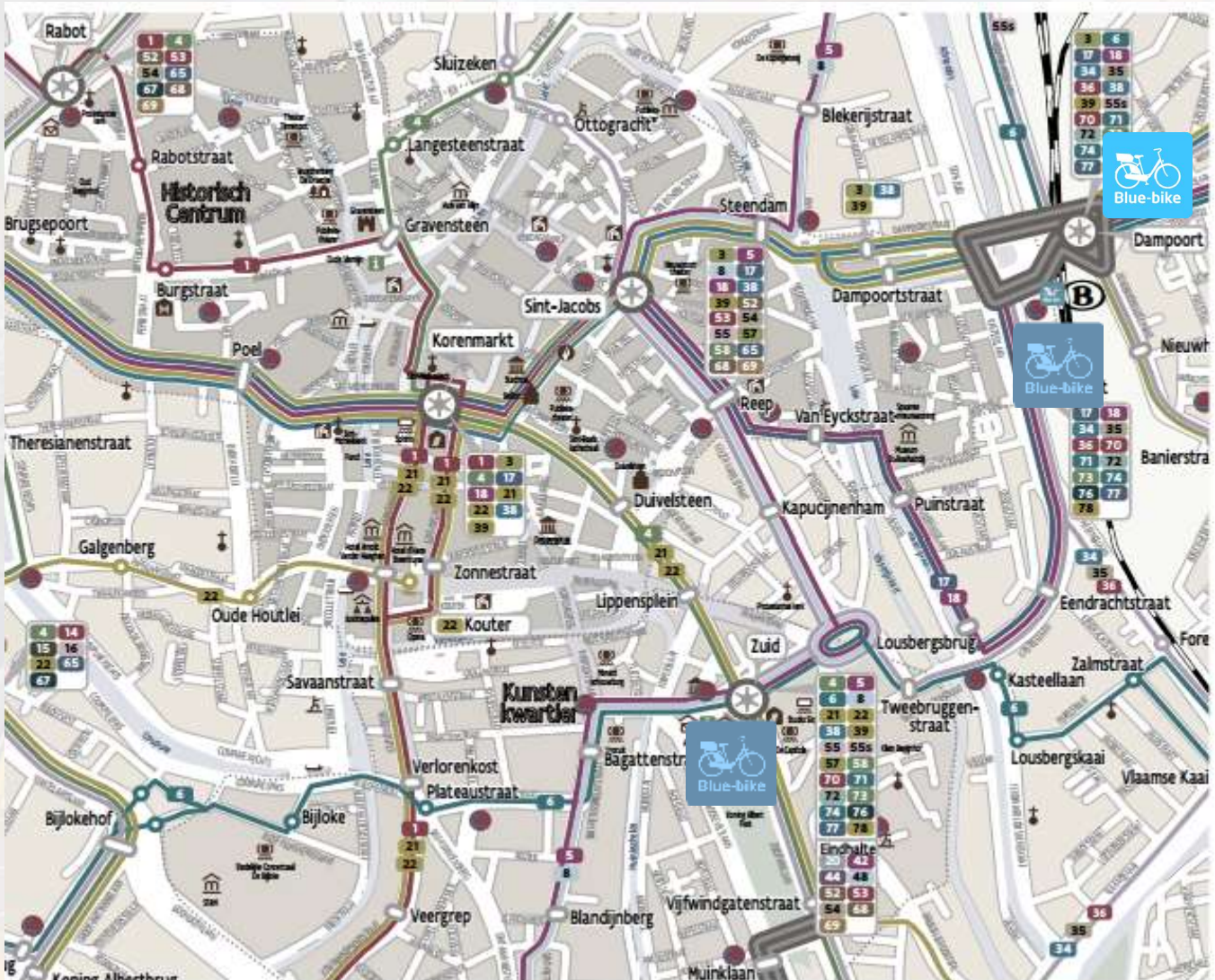




9. Haltelocaties

A. Categorie 5 Gent - Busstation Dampoort

Provincie	Gemeente	Halte	Motivatie Halte Locatie	Reizigerstoevoer	Bediening	Soort Blue-bike gebruik	Aantal attractiepolen in Actieradius	Potentieel op locatie?	Schatting gem/ritten
Oost-vlaanderen	44021/Gent	**Halte Dampoort**	Mogelijk dubbel gebruik aan het station… echter ligt busstation betrekkelijk ver van de blue-bike locatie. Locatie is interessant wegens eindhalte lange afstandsbussen (echter er wordt in 2017 reeds een alternatief deelfietsensysteem geïmplementeerd	(+)Knooppunt van Buslijnen uit regio	(+) Frequent	(+) tweezijdig (Zakelijk/werk en Sociaal/recreatief) In stedelijke omgeving	(++) Zeer hoog	**5**	**2 a 4 p/dag**

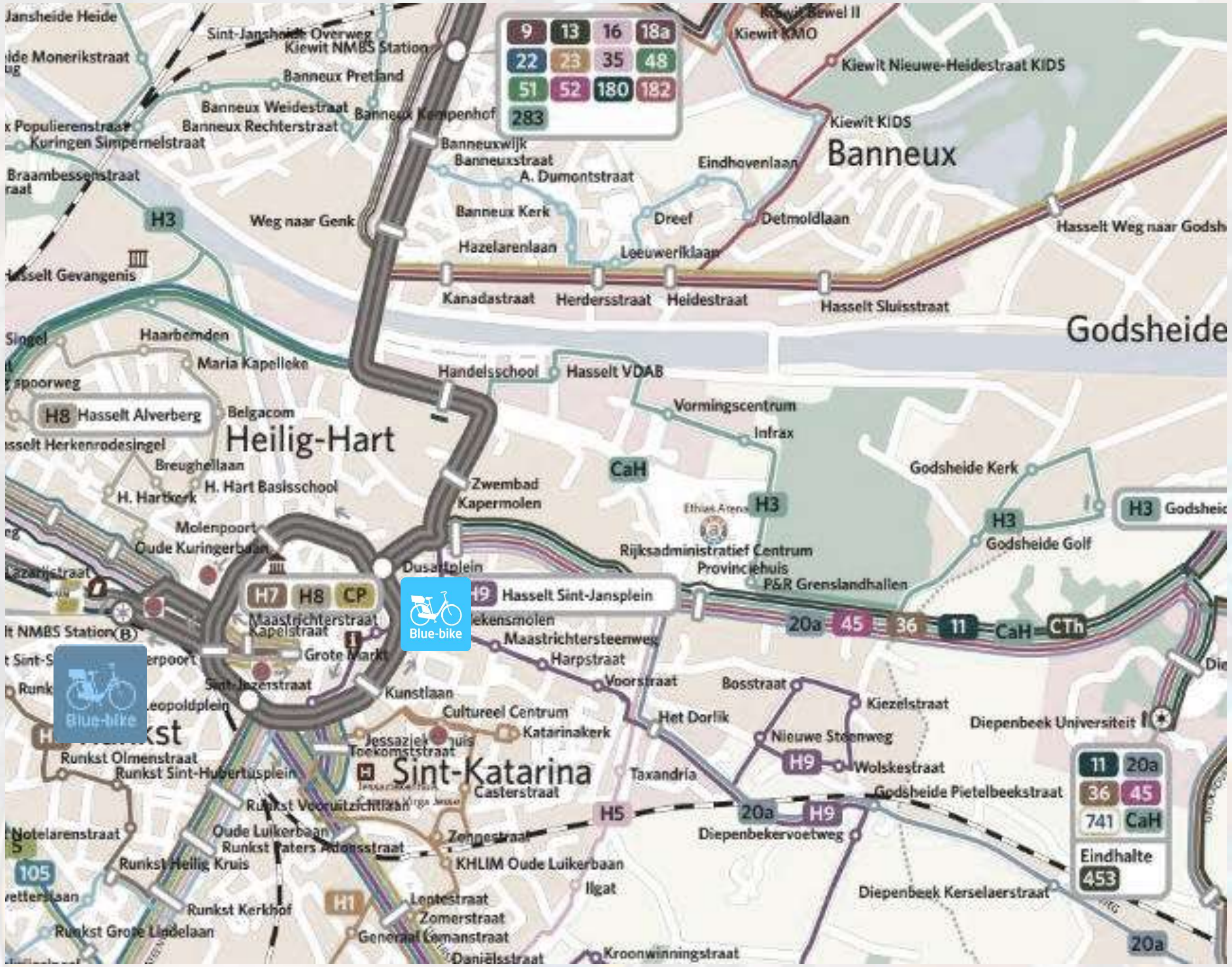


Onderbouwing

A. Categorie 5

Hasselt - Dusartplein

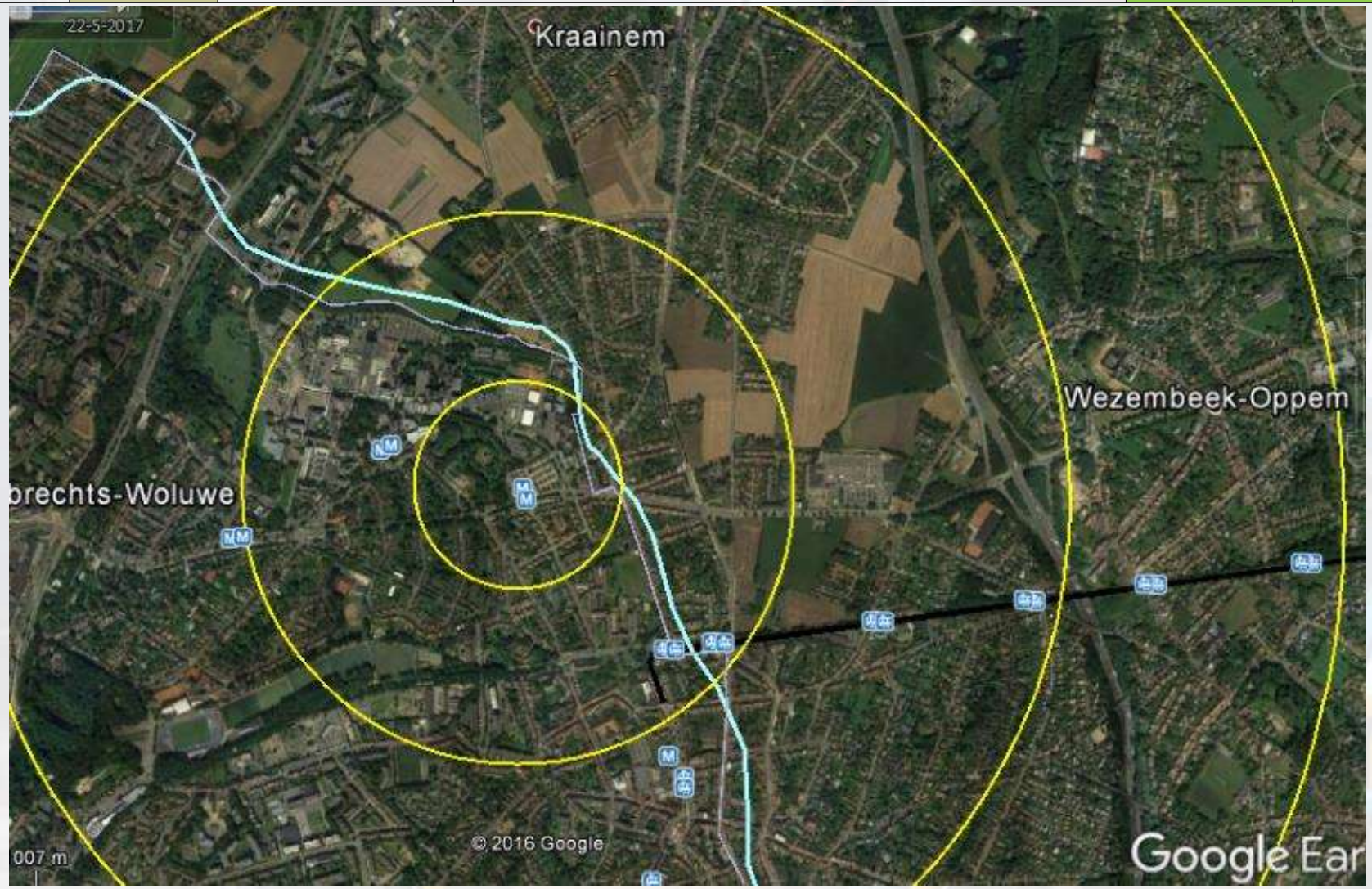
Provincie	Gemeente	Halte	Motivatie Halte Locatie	Reizigerstoevoer	Bediening	Soort Blue-bike gebruik	Aantal attractiepolen in Actieradius	Potentieel op locatie?	Schatting gem/ritten
Limburg	71022/Hasselt	**Dusartplein**	Overstappunt De Lijn > Toevoer reizigers gehele regio (met name interessant voor Noordelijke regio en Genk) > Q-Park parking met 800 plaatsen onder Dusartplein > Regulier evenementen in omgeving (rekening houden met het gebruik door Hasselaren = voldoende capaciteit voorzien door verschuiving van ontleningen aan het station naar Dusartplein)	(+)Knooppunt van Buslijnen uit regio	(+) Frequent	(+) tweezijdig (Zakelijk/werk en Sociaal/recreatief) In stedelijke omgeving	(++) Zeer hoog	**5**	**2 a 4 p/dag**



9. Haltelocaties

A. Categorie 5 Kraainem (in BXL i.c.m. metro STIP)

Provincie	Gemeente	Halte	Motivatie Halte Locatie	Reizigerstoevoer	Bediening	Soort Blue-bike gebruik	Aantal attractiepolen in Actieradius	Potentieel op locatie?	Schatting gem/ritten
Vlaams-Brabant	23099/Kraainem	**Kraainem Metro**	Kraainem Metro: Rand van Brussel: Interessant t.b.v. natransport richting Kraainem en BXL (positie goed i.v.m. aanvoer reizigers uit Leuven met 4 buslijnen en sneldienst LOUVAIN-LA-NEUVE)	(++)Knoop van Metro en Bussen	(++) Frequente Metro + Bus	(0) tweezijdig (Zakelijk/werk en Sociaal/recreatief)	(+)Hoog	**5**	**2 a 4 p/dag**



9. Haltelocaties

A. Categorie 5

Leuven - Dirk Boutslaan

Provincie	Gemeente	Halte	Motivatie Halte Locatie	Reizigerstoevoer	Bediening	Soort Blue-bike gebruik	Aantal attractiepolen in Actieradius	Potentieel op locatie?	Schatting gem/ritten
Vlaams-Brabant	24062/Leuven	**Dirk Boutslaan (Rector de Somerplein)**	Om betere verdeling van BB locaties over Leuven te bewerkstelligen is een positionering van de locatie westwaarts (i.p.v. de geopperde locatie Rector De Somerplein) logischer ; deze haltelocatie zou namelijk reizigers bedienen die vanuit west (oost Brussel), noord (oost Mechelen) of zuid(lokaal) komen en hun bestemming in zuid, west of noord Leuven hebben(bijv. UZLeuven, Arenberg, Etc.) hebben, reizigers met een bestemming in oost kunnen gebruik maken van BB op station Leuven, reizigers met bestemming in west stappen het liefst zo snel mogelijk over op BB i.p.v. terug te moeten fietsen, voorkeur: Halte Dirk Boutslaan; wordt bediend door alle busdiensten, is reeds een overstappunt, faciliteiten aanwezig... + bovengrondse plaatsing fietsen is beter voor zichtbaarheid BB)	(+)Knooppunt van Buslijnen uit regio + Lange afstandsdiensten	(+) Frequent	(+) tweezijdig (Zakelijk/werk en Sociaal/recreatief) In stedelijke omgeving	(++) Zeer hoog	**5**	**2 a 4 p/dag**

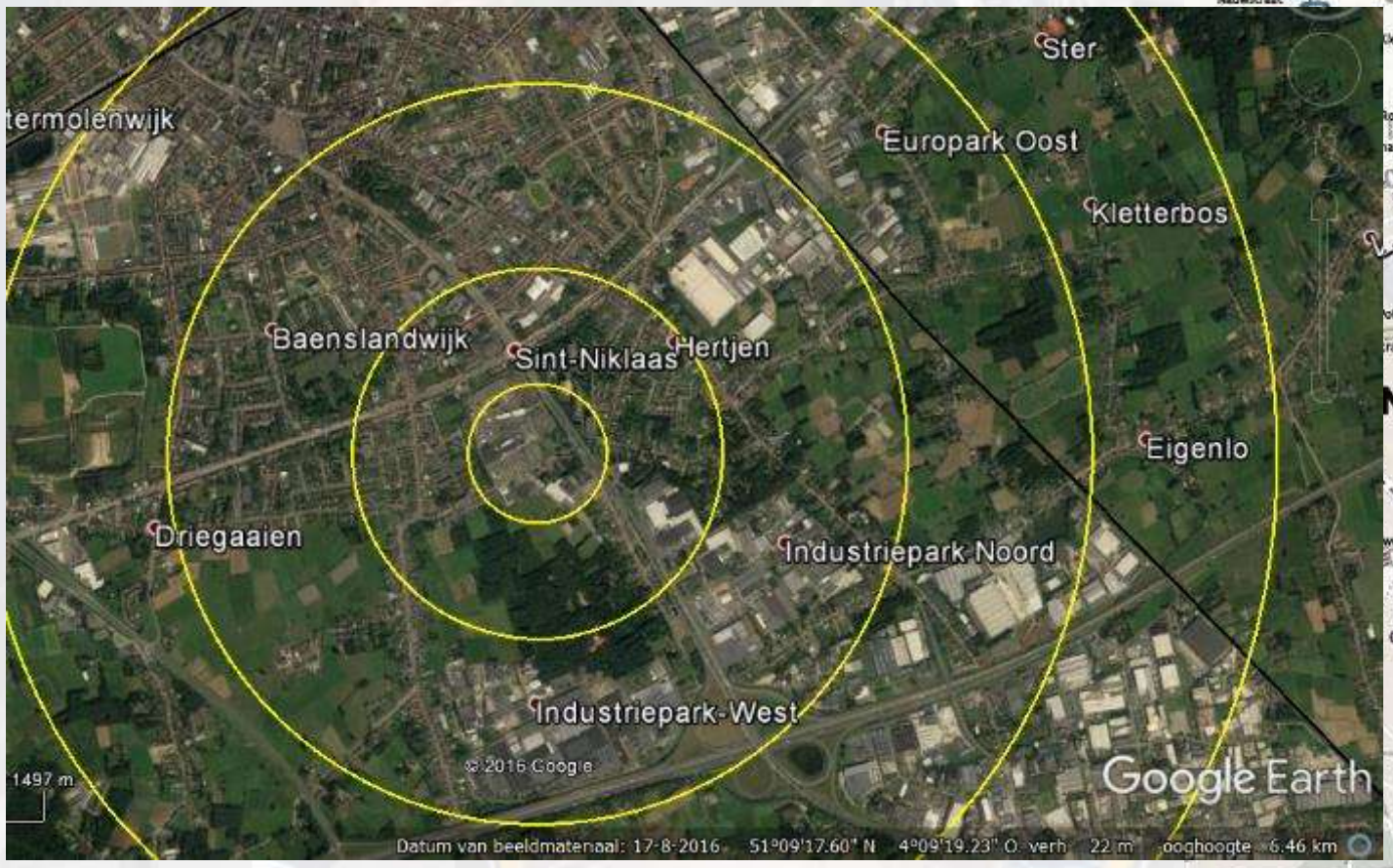
Onderbouwing

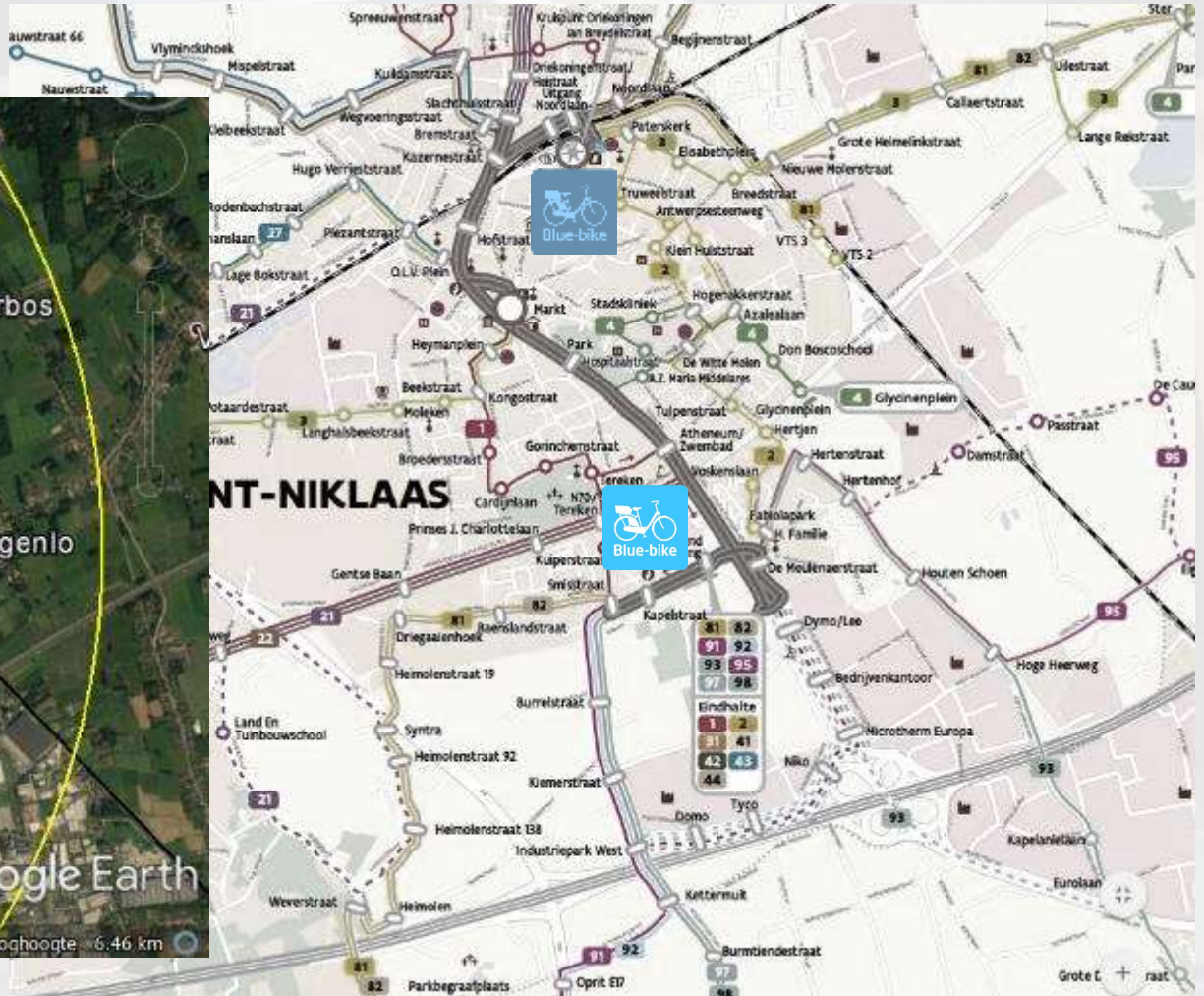
9. Haltelocaties

A. Categorie 5

Sint-Niklaas - Waasland shopping (i.c.m. P+B)

Provincie	Gemeente	Halte	Motivatie Halte Locatie	Reizigerstoevoer	Bediening	Soort Blue-bike gebruik	Aantal attractiepolen in Actieradius	Potentieel op locatie?	Schatting gem/ritten
Oost-vlaanderen	46021/Sint-Niklaas	**Waasland Shopping**	Knoop van lijnen aan grote parking bij shopping centre. Toevoer lijnen vanuit geheel Waasland. Blue-bike aan deze locatie helpt ontsluiten van Industriepark Noord en Hoogkameren en Europark Oost/Noord. Ook wordt dubbelgebruik verwacht doordat parkeerders/bezoekers aan shopping centre de fietsen gaan gebruiken om ook het centrum te bezoeken. Locatie beconcurreert niet de huidige stationslocatie (bij ontwikkeling kernnet komt er mogelijk een Westelijk gelegen Mobiliteitsknooppunt in St. Niklaas)	(+)Knooppunt van Buslijnen uit regio	(+) Frequent	(+) tweezijdig (Zakelijk/werk en Sociaal/recreatief) + Dubbelgebruik Parkeerders	(++) Zeer hoog	**5**	**2 a 4 p/dag**

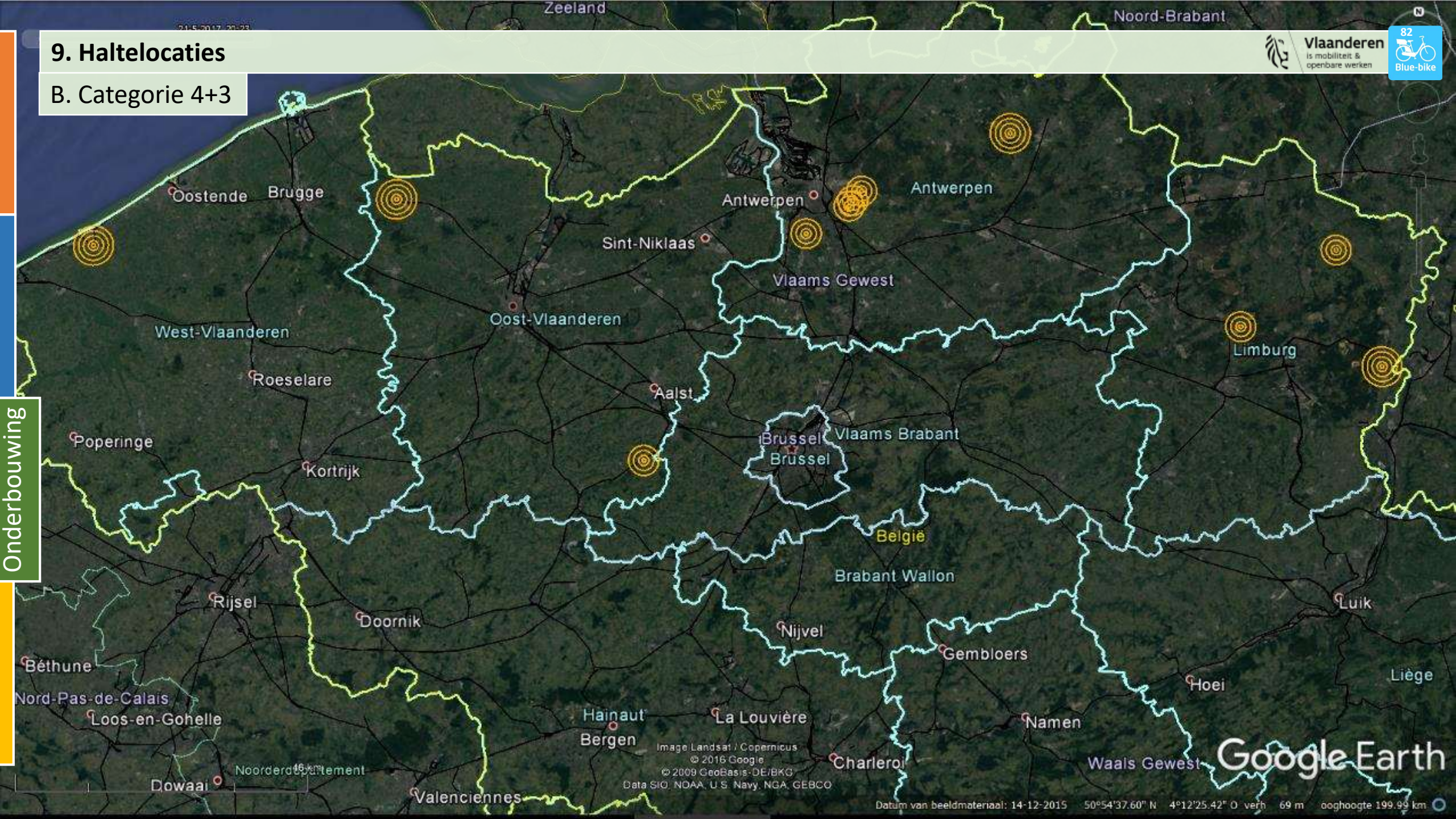




9. Haltelocaties

B. Categorie 4+3

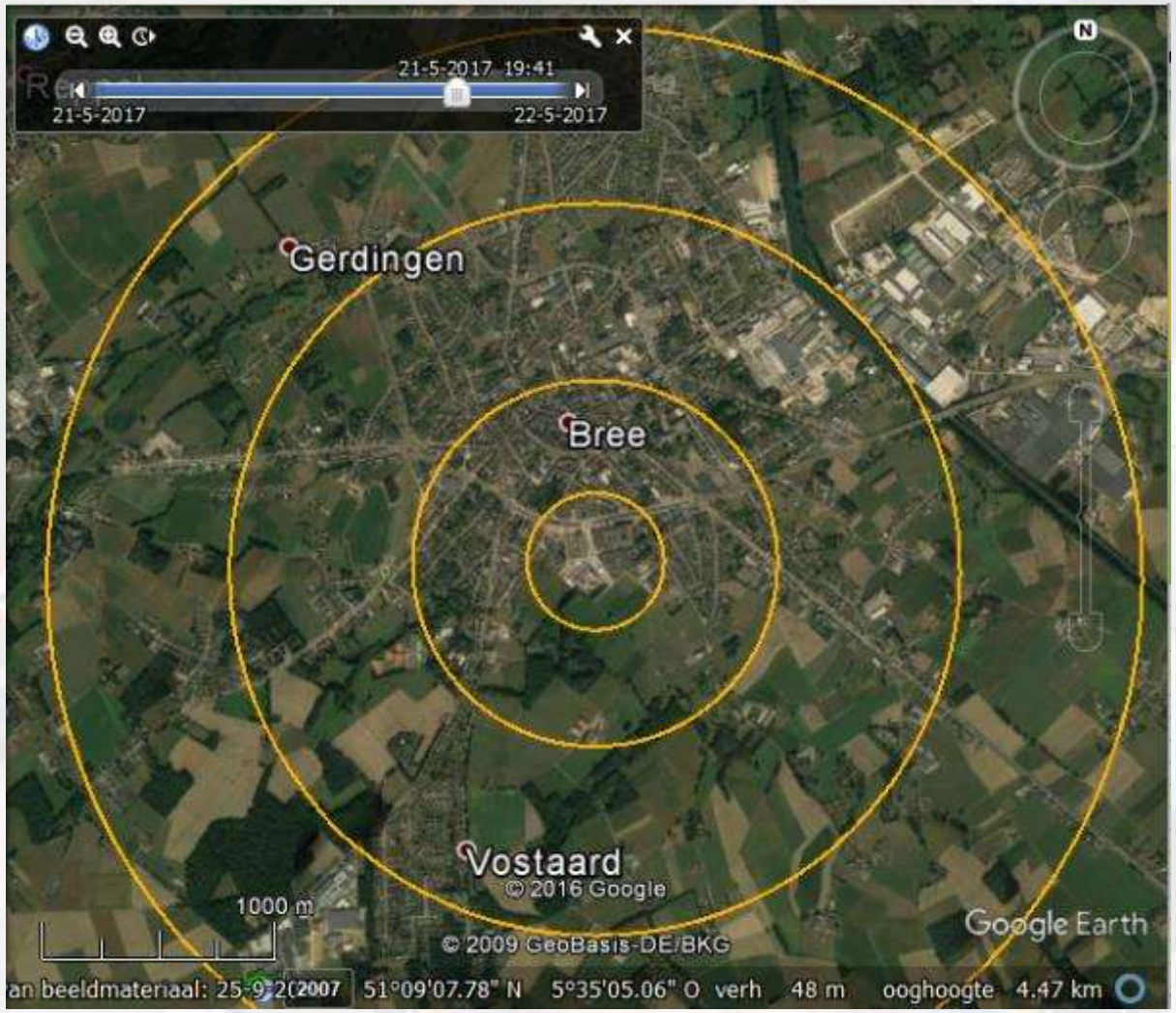
Onderbouwing



9. Haltelocaties

B. Categorie 4 Bree - Busstation

Provincie	Gemeente	Halte	Motivatie Halte Locatie	Reizigerstoevoer	Bediening	Soort Blue-bike gebruik	Aantal attractiepolen in Actieradius	Potentieel op locatie?	Schatting gem/ritten
Limburg	72004/Bree	**Bree Busstation**	Bree Busstation ligt buiten kern en wordt frequent bediend door lijnen uit Leopoldsburg, Genk, Hasselt, Neerpelt en Maaseik. Interessant voor Industriezone Kanaal Noord, Centrum Bree en Beek (MOB: Kan interessant zijn aangezien knoop buiten centrum ligt)	(++)Knoop van Buslijnen en Sneldiensten geheel BE	(+) Frequent	(0) tweezijdig (Zakelijk/werk en Sociaal/recreatief)	(+)Hoog	**4**	**2 a 3 p/dag**

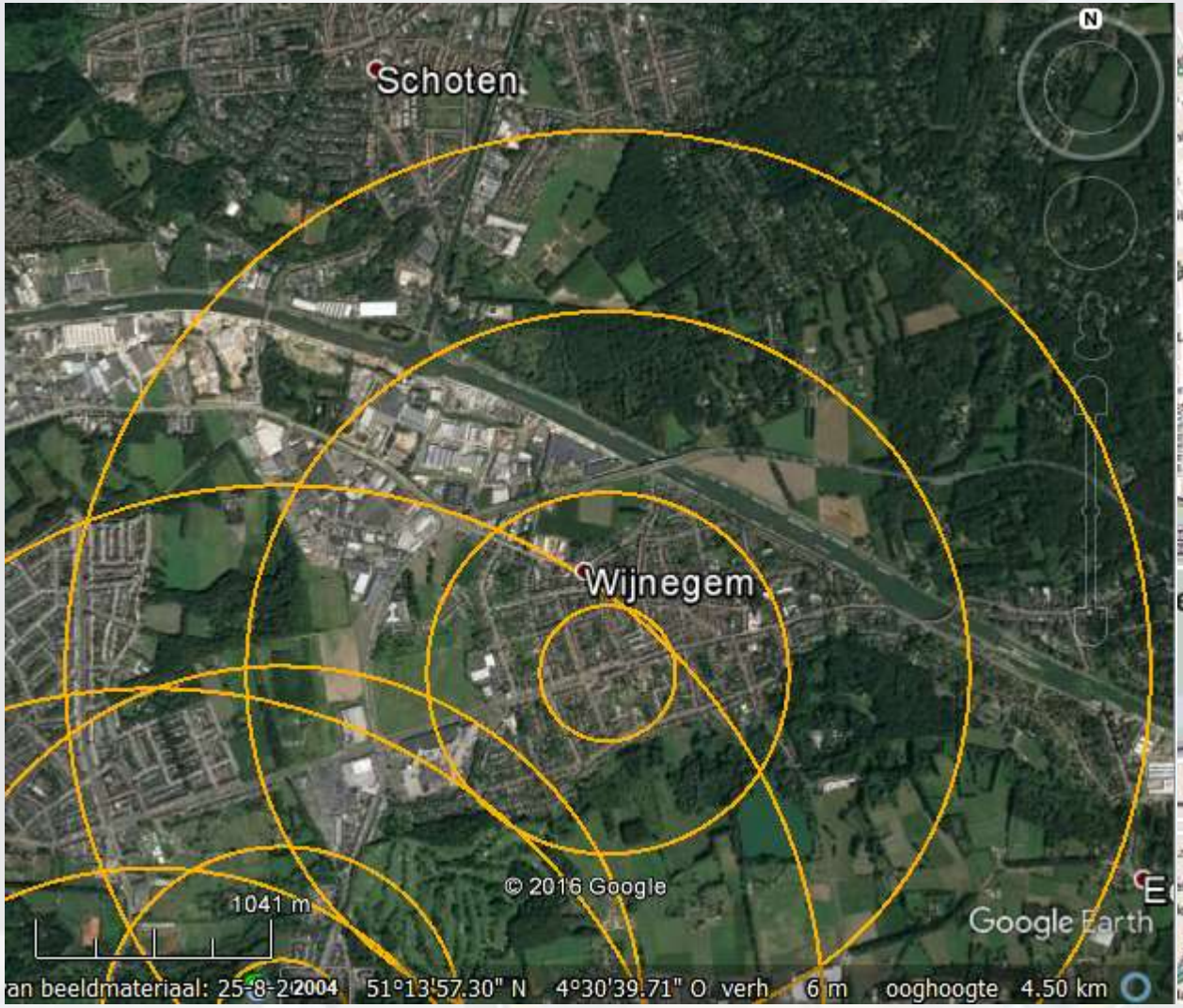


Onderbouwing

9. Haltelocaties

B. Categorie 4 — Wijnegem - Fortveld

Provincie	Gemeente	Halte	Motivatie Halte Locatie	Reizigerstoevoer	Bediening	Soort Blue-bike gebruik	Aantal attractiepolen in Actieradius	Potentieel op locatie?	Schatting gem/ritten
Antwerpen	11050/Wijnegem	**Wijnegem Fortveld**	Wijnegem Fortveld (Tram 5 en 10 + streekbussen Kempen): Bediening Krabbershoek en evt. Schoten	(+)Knooppunt van Buslijnen uit regio + Tram	(++) Frequente Tram + Bus verbindingen	(0) tweezijdig (Zakelijk/werk en Sociaal/recreatief)	(+)Hoog	**4**	**2 a 3 p/dag**

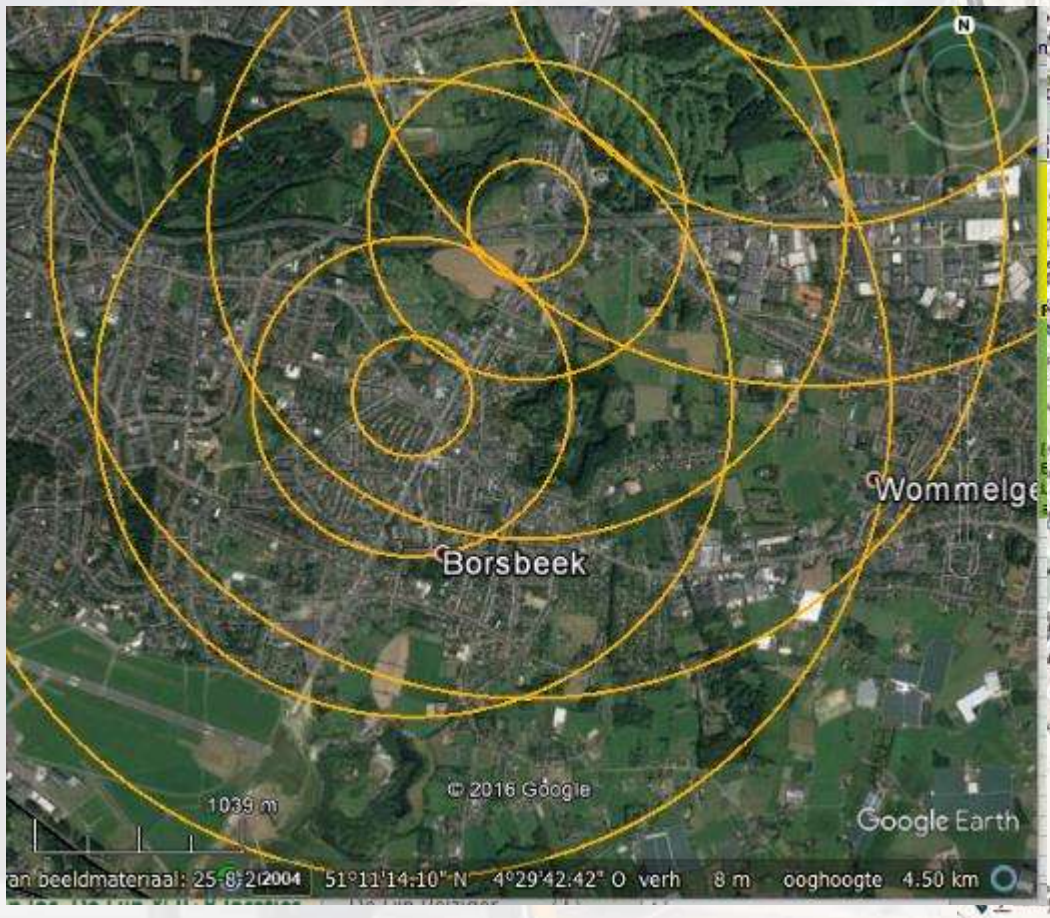


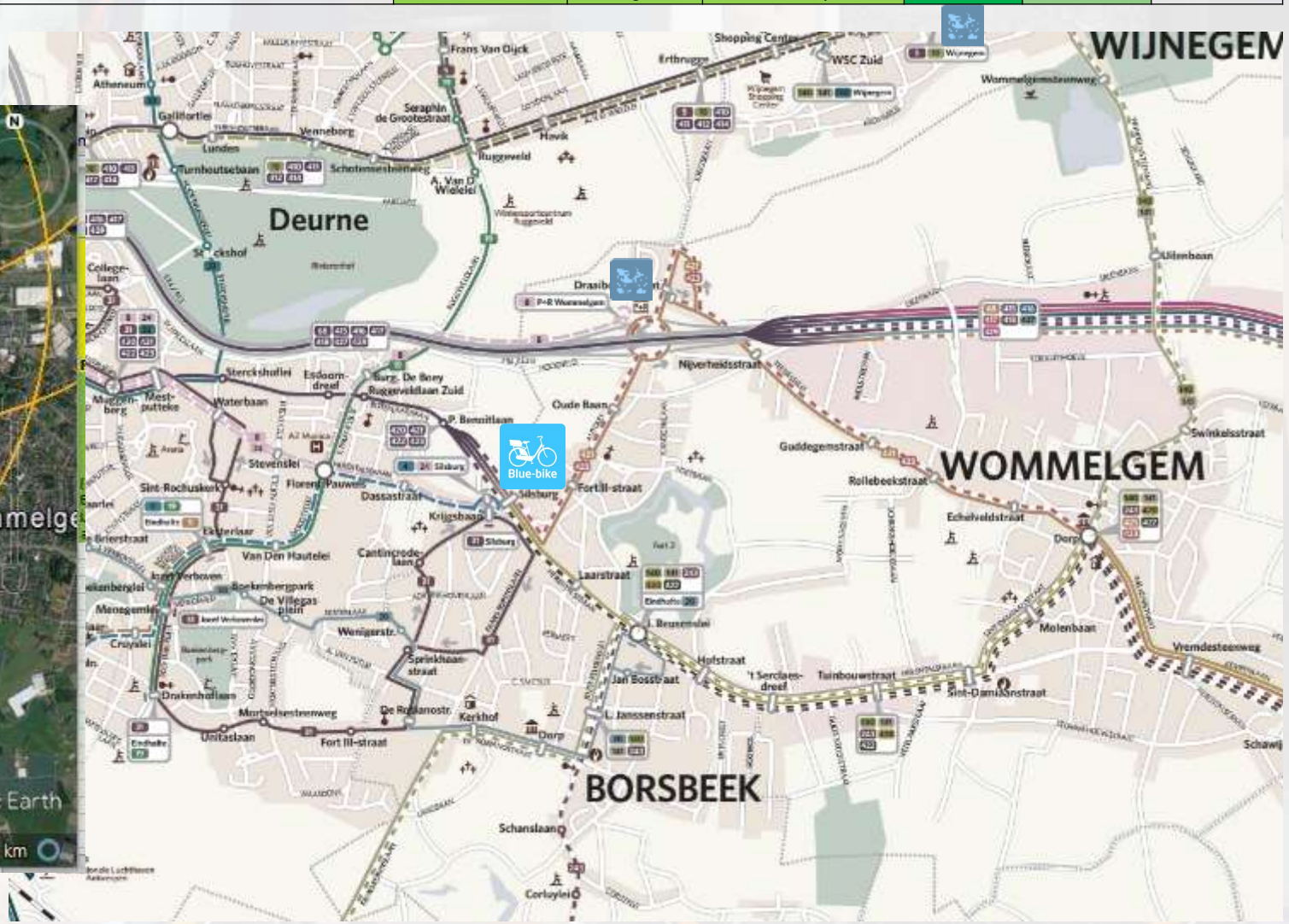
Onderbouwing

9. Haltelocaties

B. Categorie 4 Borsbeek - Silsburg

Provincie	Gemeente	Halte	Motivatie Halte Locatie	Reizigerstoevoer	Bediening	Soort Blue-bike gebruik	Aantal attractiepolen in Actieradius	Potentieel op locatie?	Schatting gem/ritten
Antwerpen	11007/Borsbeek	**Silsburg**	Silsburg (Tram 4 en 24 + Bus 421/423 vanuit Zandhoven en Herentals): bedient Oost-Borsbeek en gedeeltelijk Wommelgem (Gedeeltelijk in actieradius Wommelgem P+R)	(+)Knooppunt van Buslijnen uit regio + Tram	(++) Frequente Tram + Bus verbindingen	(0) tweezijdig (Zakelijk/werk en Sociaal/recreatief)	(+)Hoog	**4**	**2 a 3 p/dag**





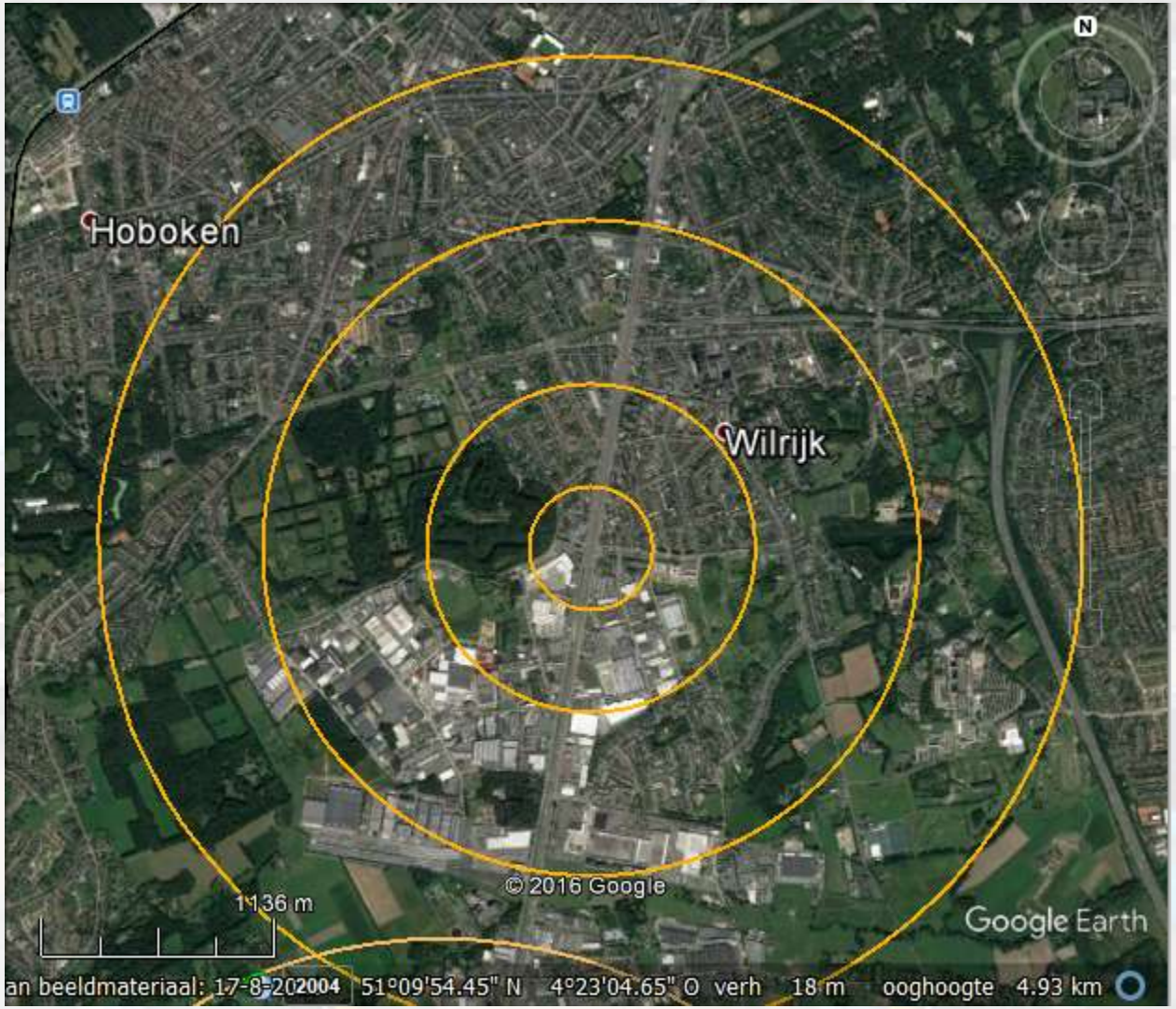
Onderbouwing

Onderbouwing

9. Haltelocaties

B. Categorie 3 Antwerpen - Moerelei (Wilrijk)

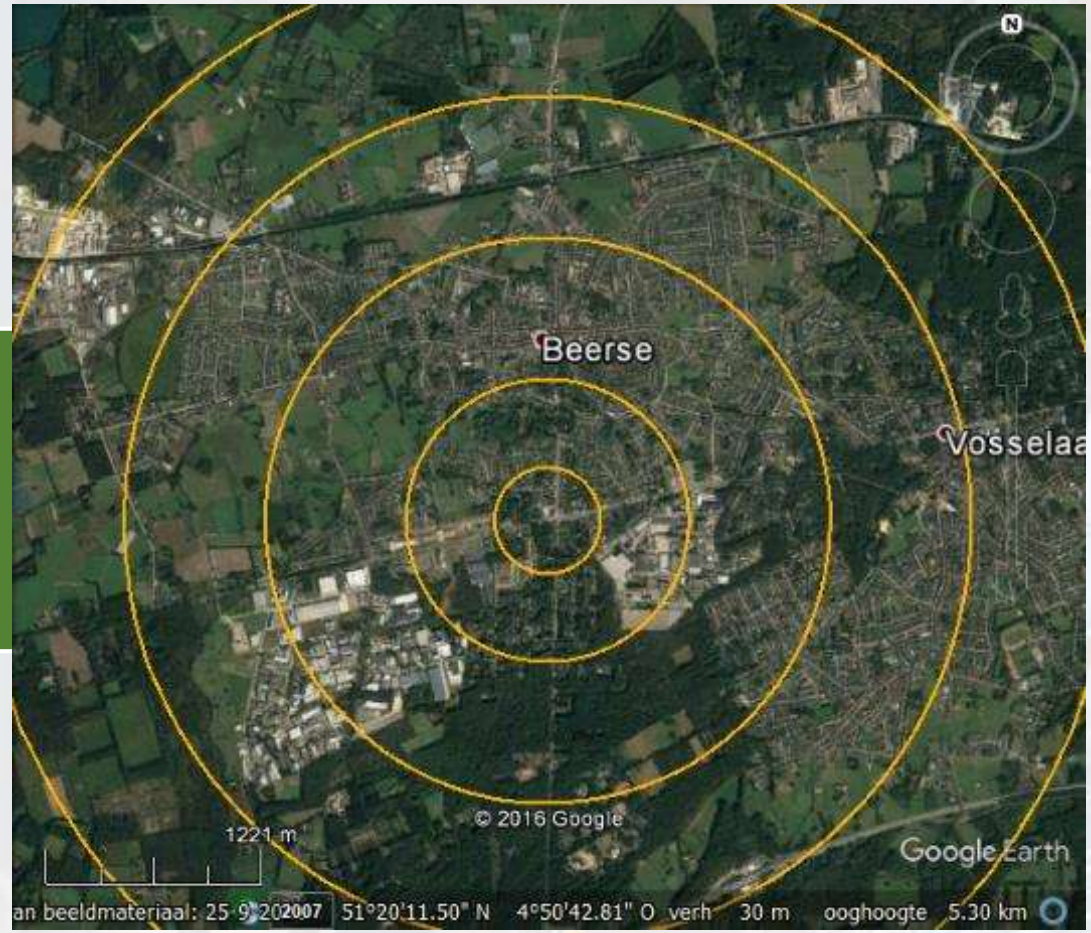
Provincie	Gemeente	Halte	Motivatie Halte Locatie	Reizigerstoevoer	Bediening	Soort Blue-bike gebruik	Aantal attractiepolen in Actieradius	Potentieel op locatie?	Schatting gem/ritten
Antwerpen	11002/Antwerpen	**Moerelei (Wilrijk)**	Interessant ter bediening van UZA, Campus Drie Eiken, Groenenhoek bedrijvenpark (IKEA) i.c.m. frequente Sneldienst 500/bus 21 en 141	(+)Geen knoop maar directe verbinding met twee/drie grote steden	(+)Frequente Sneldienst	(0) tweezijdig (Zakelijk/werk en Sociaal/recreatief)	(+)Hoog	**3**	**1 a 2 p/dag**



9. Haltelocaties

B. Categorie 3 Vosselaar/Beerse - Gierleseweg

Provincie	Gemeente	Halte	Motivatie Halte Locatie	Reizigerstoevoer	Bediening	Soort Blue-bike gebruik	Aantal attractiepolen in Actieradius	Potentieel op locatie?	Schatting gem/ritten
Antwerpen	13046/Vosselaar	**Beerse - Gierleseweg**	Potentieel op grondgebied Vosselaar: Echter positionering BB beter in Beerse Gierleseweg i.c.m. bestaande locatie Turnhout station	(+) Minimale knoop maar frequent bediend door diverse lijnen	(+)Frequente Sneldienst	(0) tweezijdig (Zakelijk/werk en Sociaal/recreatief)	(+)Hoog	**3**	**1 a 2 p/dag**

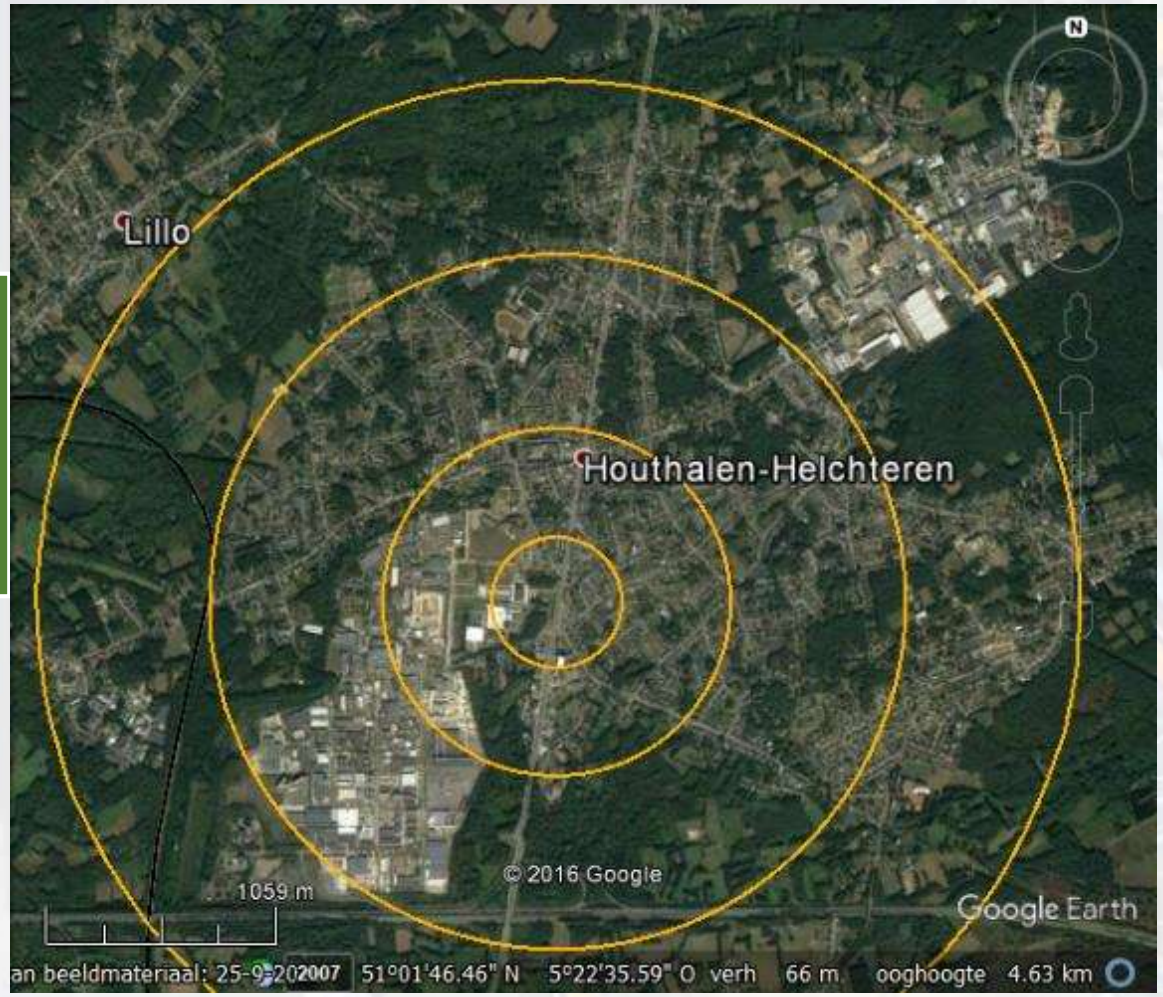


Onderbouwing

9. Haltelocaties

B. Categorie 3 — Houthalen-Helchteren - Houthalen Centrum (halte 'Mijn' bij wijziging De Lijn)

Provincie	Gemeente	Halte	Motivatie Halte Locatie	Reizigerstoevoer	Bediening	Soort Blue-bike gebruik	Aantal attractiepolen in Actieradius	Potentieel op locatie?	Schatting gem/ritten
Limburg	72039/Houthalen-Helchteren	**Houthalen centrum (idealiter Houthalen Mijn)**	Interessant wegens bedrijvenparken Europark en Centrum-zuid.. Houthalen Mijn eigenlijk veel beter gepositioneerd (er zijn al reeds veel reizigers die hun fiets hier stallen), Deze halte wordt echter niet bediend door alle lijnen, Ideaal gezien zouden lijnen 180/182/16 en 46 hier ook moeten halteren, daarnaast kan lijn 47 doorgetrokken worden en zou de ultieme knoop ontstaan als de sneldienst 178 (Brussel - Maaseik) tot aan hier wordt doorgetrokken i.p.v. reizigers te droppen langs de snelweg. (MOB: NIET INTERESSANT)	(+)Knooppunt van Buslijnen uit regio	(+) Frequent	(0) tweezijdig (Zakelijk/werk en Sociaal/recreatief)	(+)Hoog	**3**	**1 a 2 p/dag**

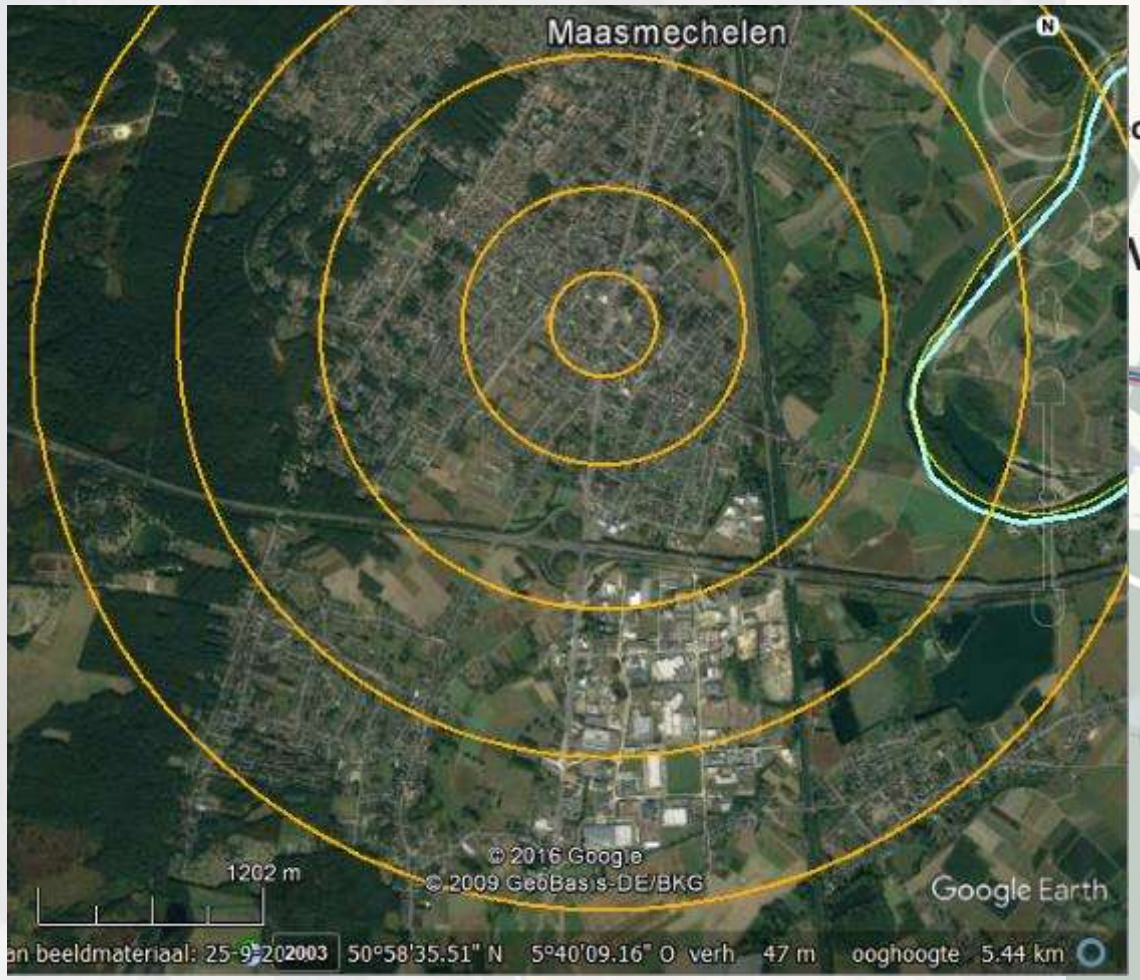


Onderbouwing

9. Haltelocaties

B. Categorie 3 Maasmechelen - Centrum

Provincie	Gemeente	Halte	Motivatie Halte Locatie	Reizigerstoevoer	Bediening	Soort Blue-bike gebruik	Aantal attractiepolen in Actieradius	Potentieel op locatie?	Schatting gem/ritten
Limburg	73107/Maasmechelen	**Maasmechelen Centrum**	Halte Maasmechelen centrum ter bediening van Oprgrimbie industrie en ondernemers Maasmechelen zelf. Aanvoer uit Maaseik Genk en Maastricht (halte ***Maasmechelen endepoel beter positionering i.v.m. d***irect na afrit snelweg gelegen halte maar momenteel minder frequent bediend en haltes vrij ver verspreid)	(+)Knooppunt van Buslijnen uit regio	(+) Frequent	(0) tweezijdig (Zakelijk/werk en Sociaal/recreatief)	(+)Hoog	**3**	**1 a 2 p/dag**

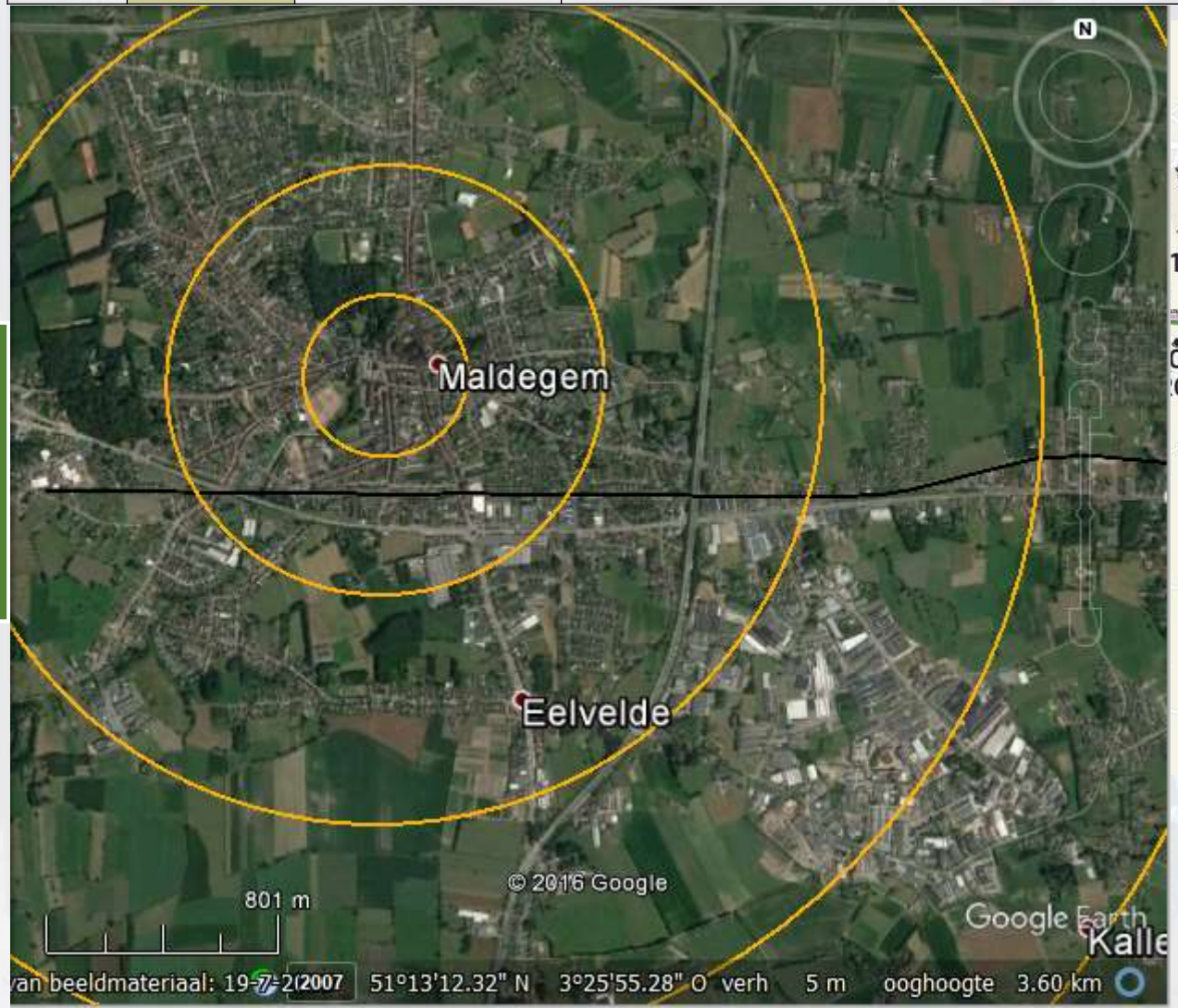


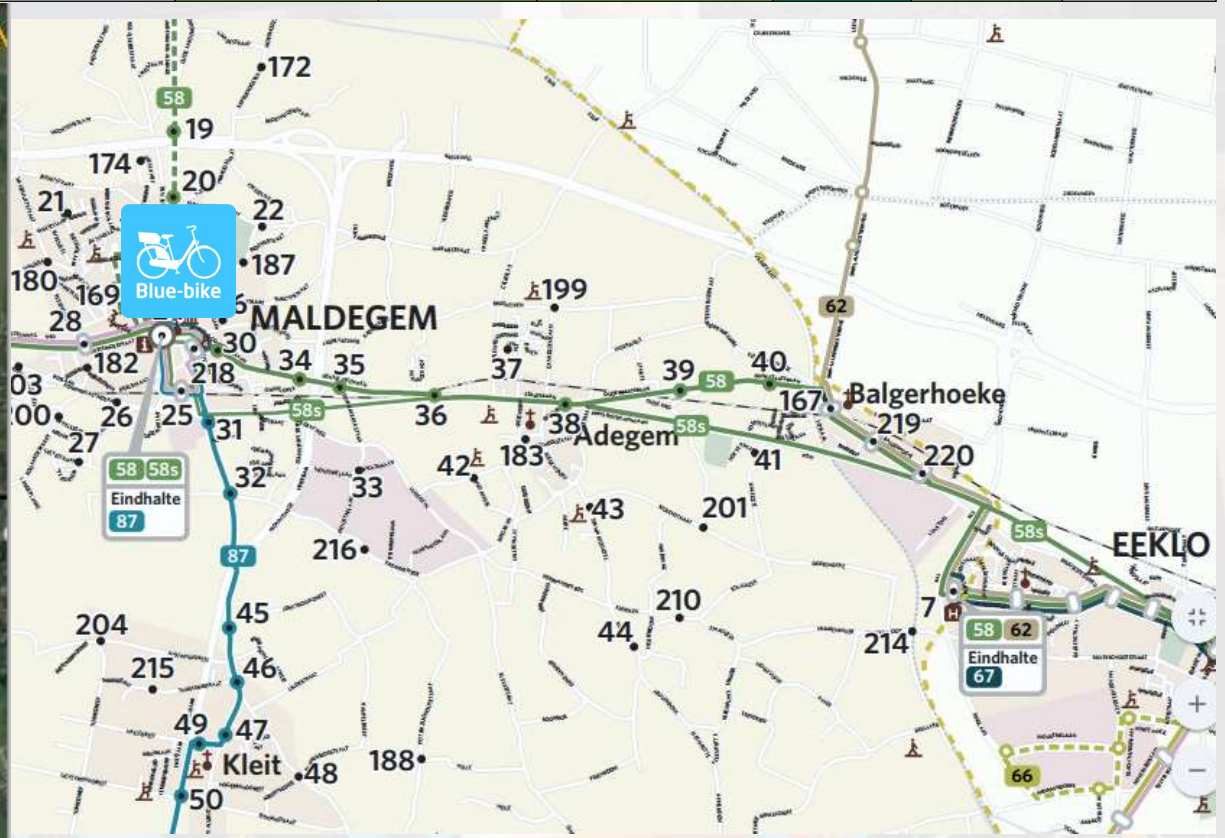
Onderbouwing

9. Haltelocaties

B. Categorie 3 — Maldegem - Markt

Provincie	Gemeente	Halte	Motivatie Halte Locatie	Reizigerstoevoer	Bediening	Soort Blue-bike gebruik	Aantal attractiepolen in Actieradius	Potentieel op locatie?	Schatting gem/ritten
Oost-vlaanderen	43010/Maldegem	**Maldegem-Markt**	Frequente (snel)busdienst tussen Brugge en Ninove/Gent , Blue-bikes ter bediening van ondernemingen in rand van Maldegem	(+)Geen knoop maar directe verbinding met twee/drie grote steden	(+) Frequent	(0) tweezijdig (Zakelijk/werk en Sociaal/recreatief)	(+)Hoog	**3**	**1 a 2 p/dag**



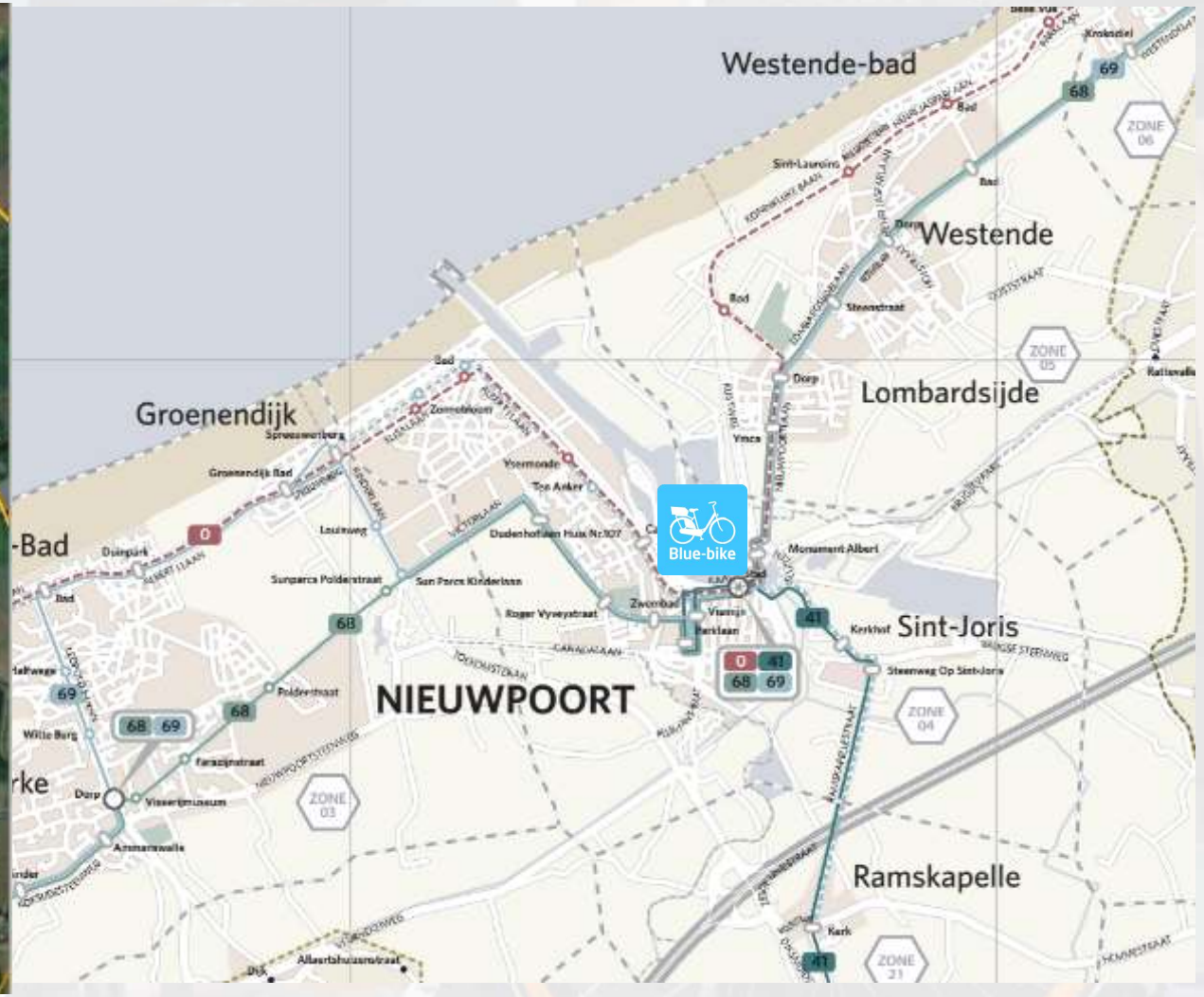


Onderbouwing

9. Haltelocaties

B. Categorie 3 Nieuwpoort - stad

Provincie	Gemeente	Halte	Motivatie Halte Locatie	Reizigerstoevoer	Bediening	Soort Blue-bike gebruik	Aantal attractiepolen in Actieradius	Potentieel op locatie?	Schatting gem/ritten
West-vlaanderen	38016/Nieuwpoort	**Nieuwpoort stad**	Halte Nieuwpoort stad interessant voor bediening bedrijventerrein St. Joris e.o. (kusttram en bussen uit Veurne (68 en 69) en bus 41 uit Diksmuide.	(+)Knooppunt van Buslijnen uit regio + Kusttram	(+) Frequent	(+) tweezijdig (Zakelijk/werk en Sociaal/recreatief) + Toerisme	(0)gemiddeld	**3**	**1 a 2 p/dag**

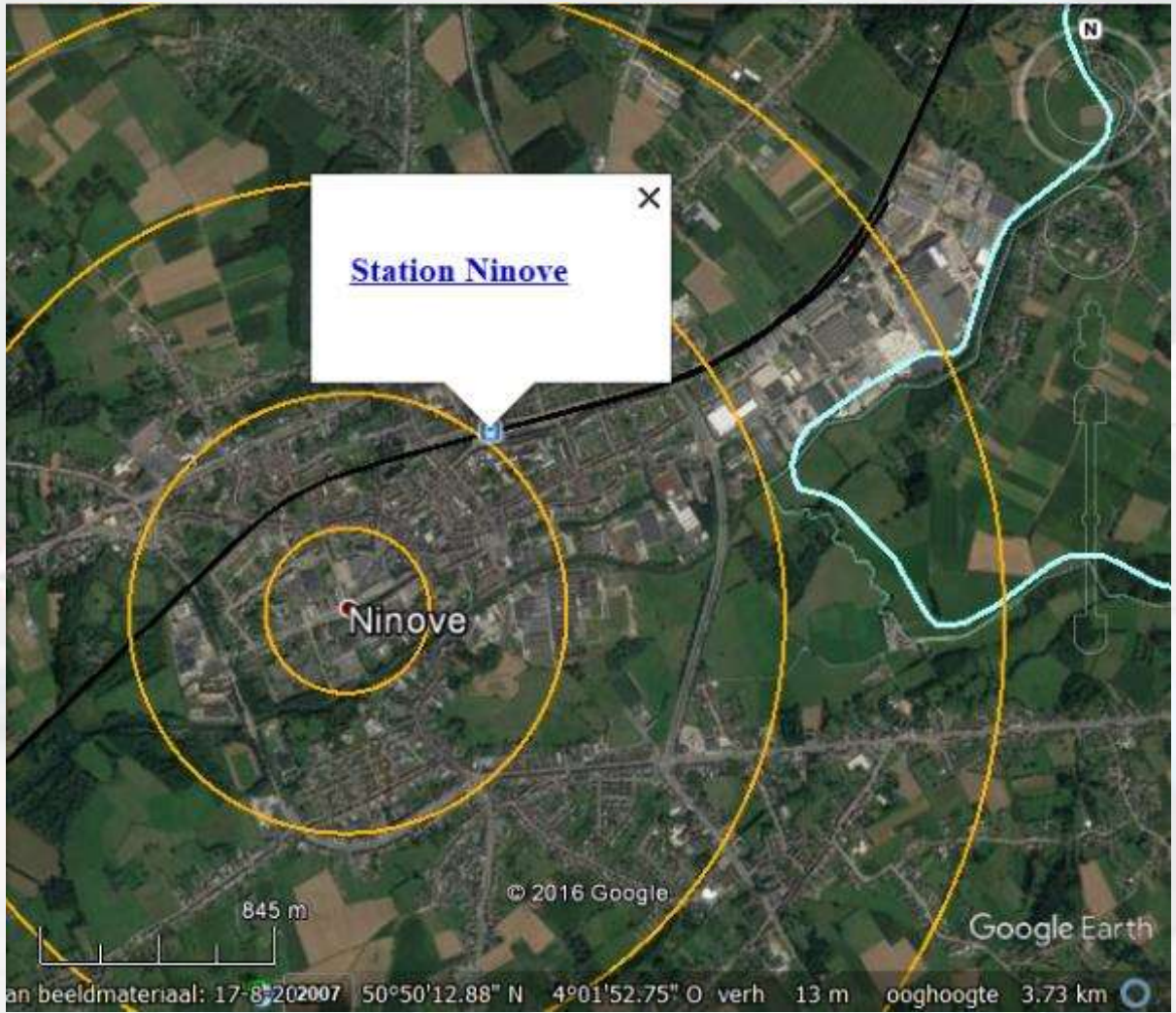


Onderbouwing

9. Haltelocaties

B. Categorie 3 Ninove - Centrum (i.c.m. P+B)

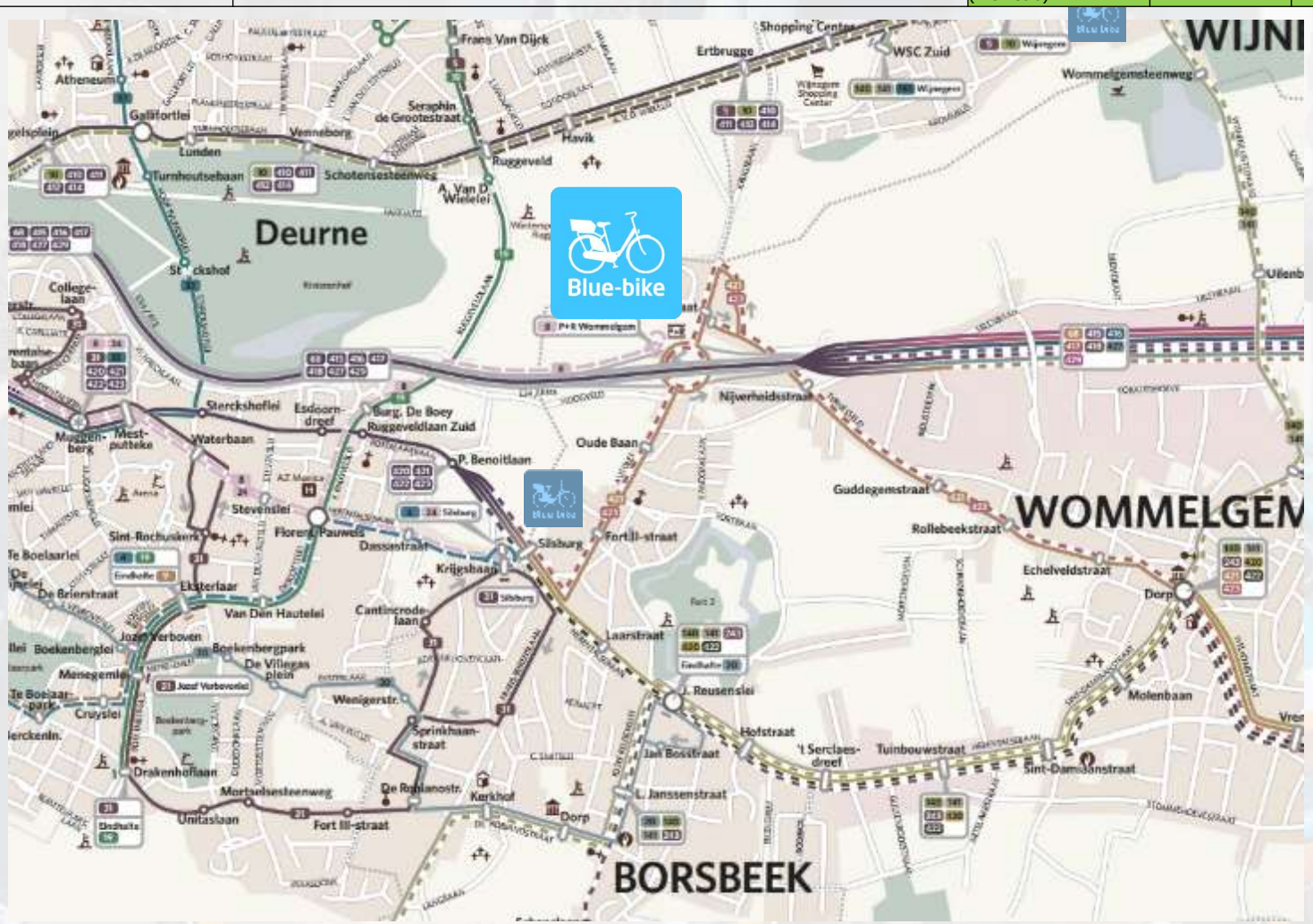
Provincie	Gemeente	Halte	Motivatie Halte Locatie	Reizigerstoevoer	Bediening	Soort Blue-bike gebruik	Aantal attractiepolen in Actieradius	Potentieel op locatie?	Schatting gem/ritten
Oost-vlaanderen	41048/Ninove	**Centrumlaan**	Interessant omdat het de eindhalte is van de frequente busdiensten tussen Brussel en Ninove + gelegen in de buurt van Parking en Stadhuis > Last mile oplossing met name voor Brusselaars + dubbelgebruik door parkeerders en ambtenaren stadhuis	(+)Knooppunt van Buslijnen uit regio	(+) Frequent	(+) tweezijdig (Zakelijk/werk en Sociaal/recreatief) + Dubbelgebruik Parkeerders	(0)gemiddeld	**3**	**1 a 2 p/dag**



9. Haltelocaties

B. Categorie 3 Wommelgem P+R

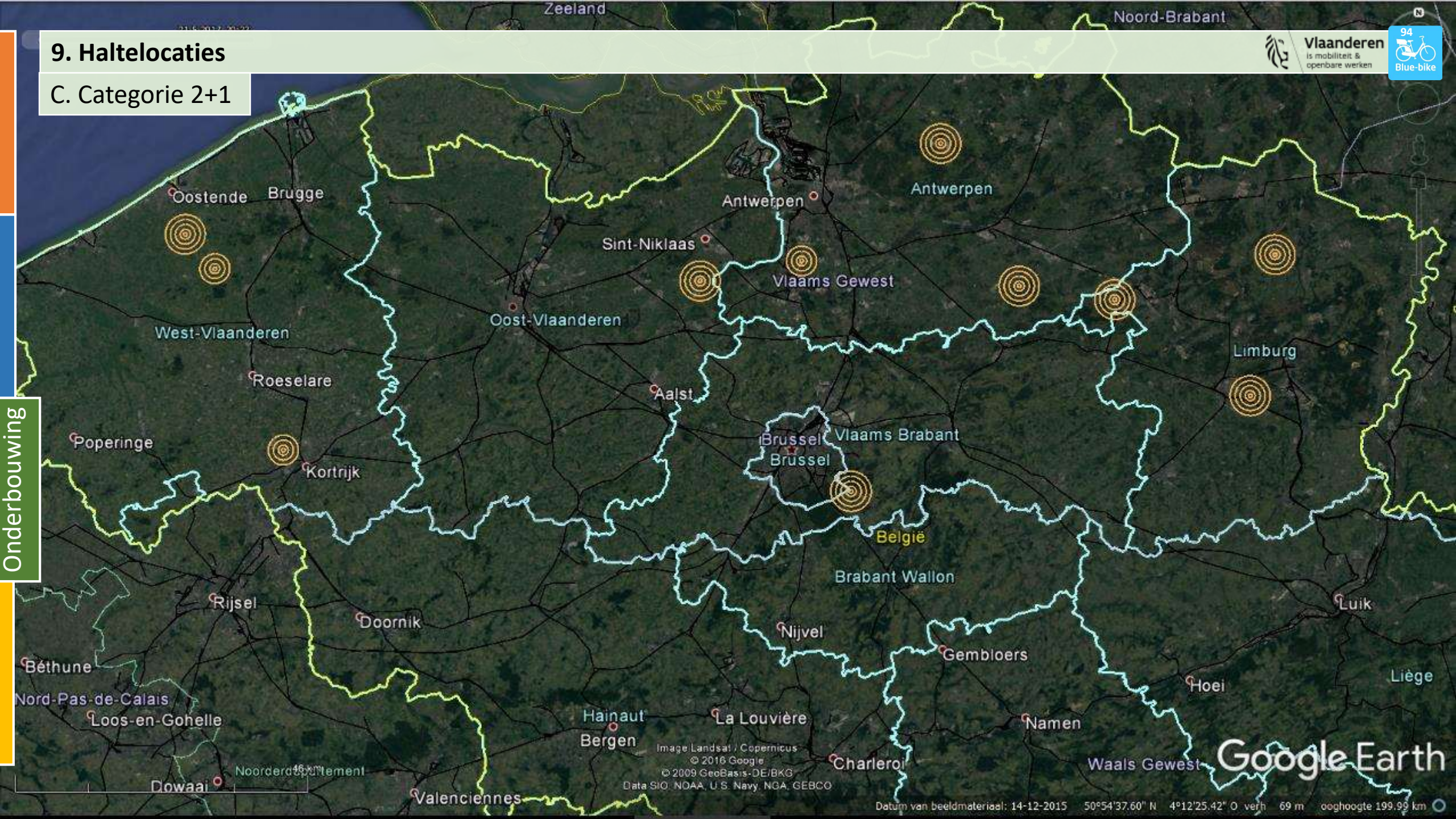
Provincie	Gemeente	Halte	Motivatie Halte Locatie	Reizigerstoevoer	Bediening	Soort Blue-bike gebruik	Aantal attractiepolen in Actieradius	Potentieel op locatie?	Schatting gem/ritten
Antwerpen	11052/Wommelgem	**Wommelgem P+R**	Frequent bediend door tram 8. interessant voor reizigers uit Antwerpen/Borgerhout >ter ontsluiting van industriepark Wommelgem en Wommelgem Kern (gedeeltelijk in actieradius Silsburg) Reistijd vanaf CS slechts 15 minuten	(+)Geen knoop maar Tram 8 bedient geheel Antwerpen + Snelle verbinding vanaf CS (Premetro)	(+)Frequente Tramdienst	(0) tweezijdig (Zakelijk/werk en Sociaal/recreatief)	(+)Hoog	**3**	**1 a 2 p/dag**



9. Haltelocaties

C. Categorie 2+1

Onderbouwing

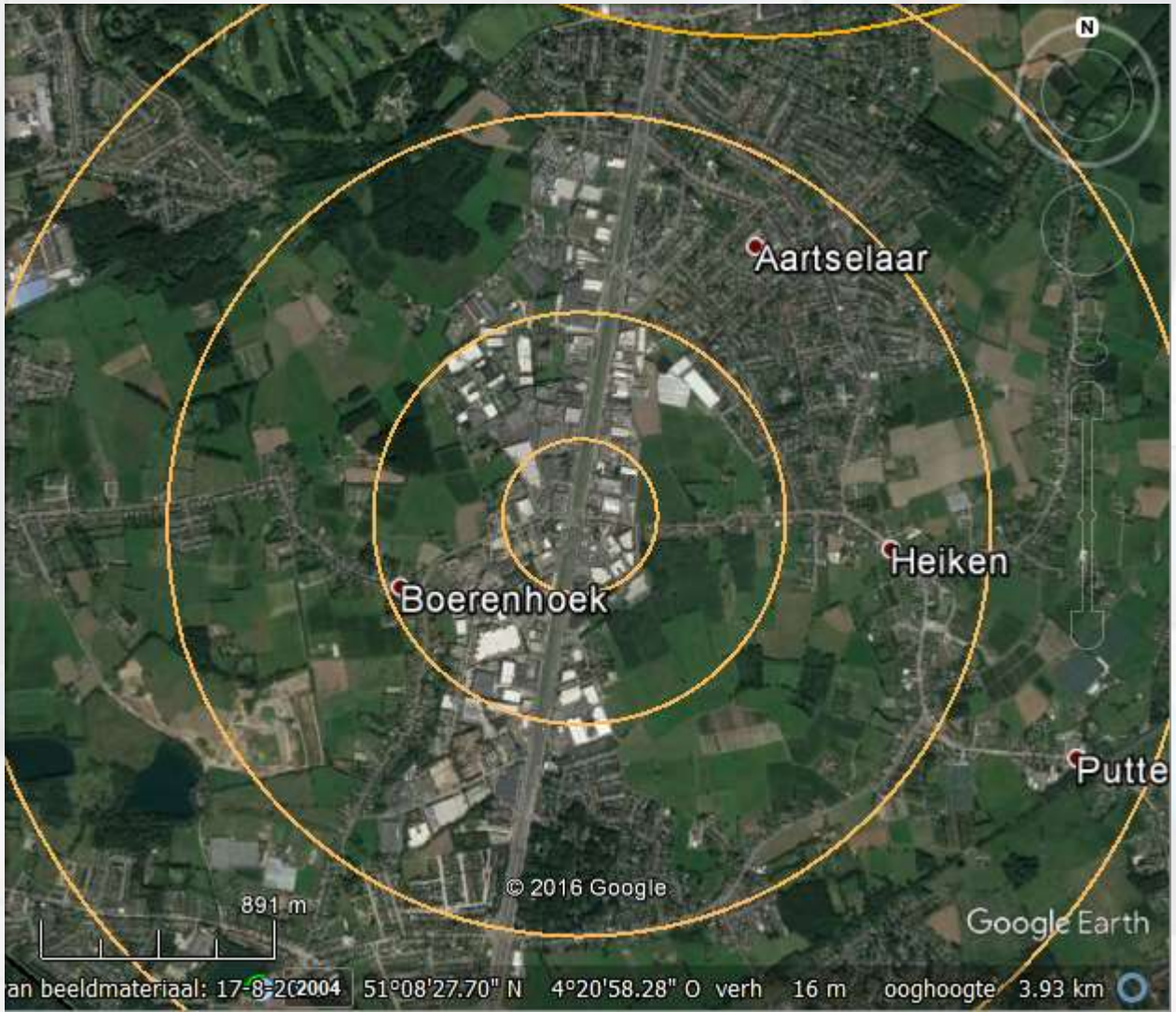


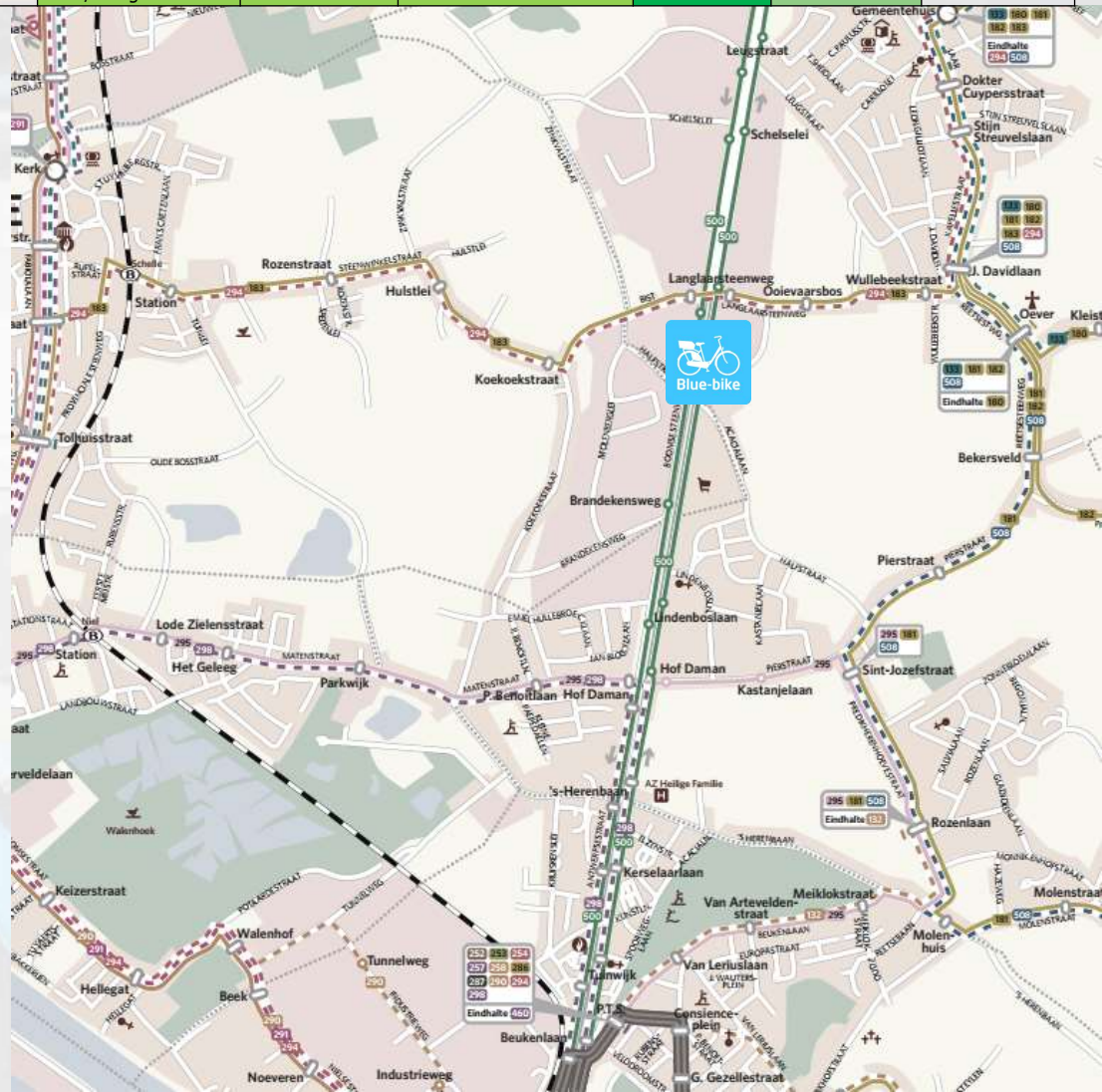
9. Haltelocaties

C. Categorie 2

Aartselaar - Langlaarsteenweg

Provincie	Gemeente	Halte	Motivatie Halte Locatie	Reizigerstoevoer	Bediening	Soort Blue-bike gebruik	Aantal attractiepolen in Actieradius	Potentieel op locatie?	Schatting gem/ritten
Antwerpen	11001/Aartselaar	**Langlaarsteenweg**	Sneldienst 500 Antwerpen/Mechelen + Lijn 183/294 Niel/Schelle i.c.m. met omliggend bedrijventerreinen.	(+)Geen knoop maar directe verbinding met twee/drie grote steden	(+)Frequente Sneldienst	(-) Eenzijdig (Zakelijk/Werk)	(+)Hoog	**2**	**.+/- 1 p dag**





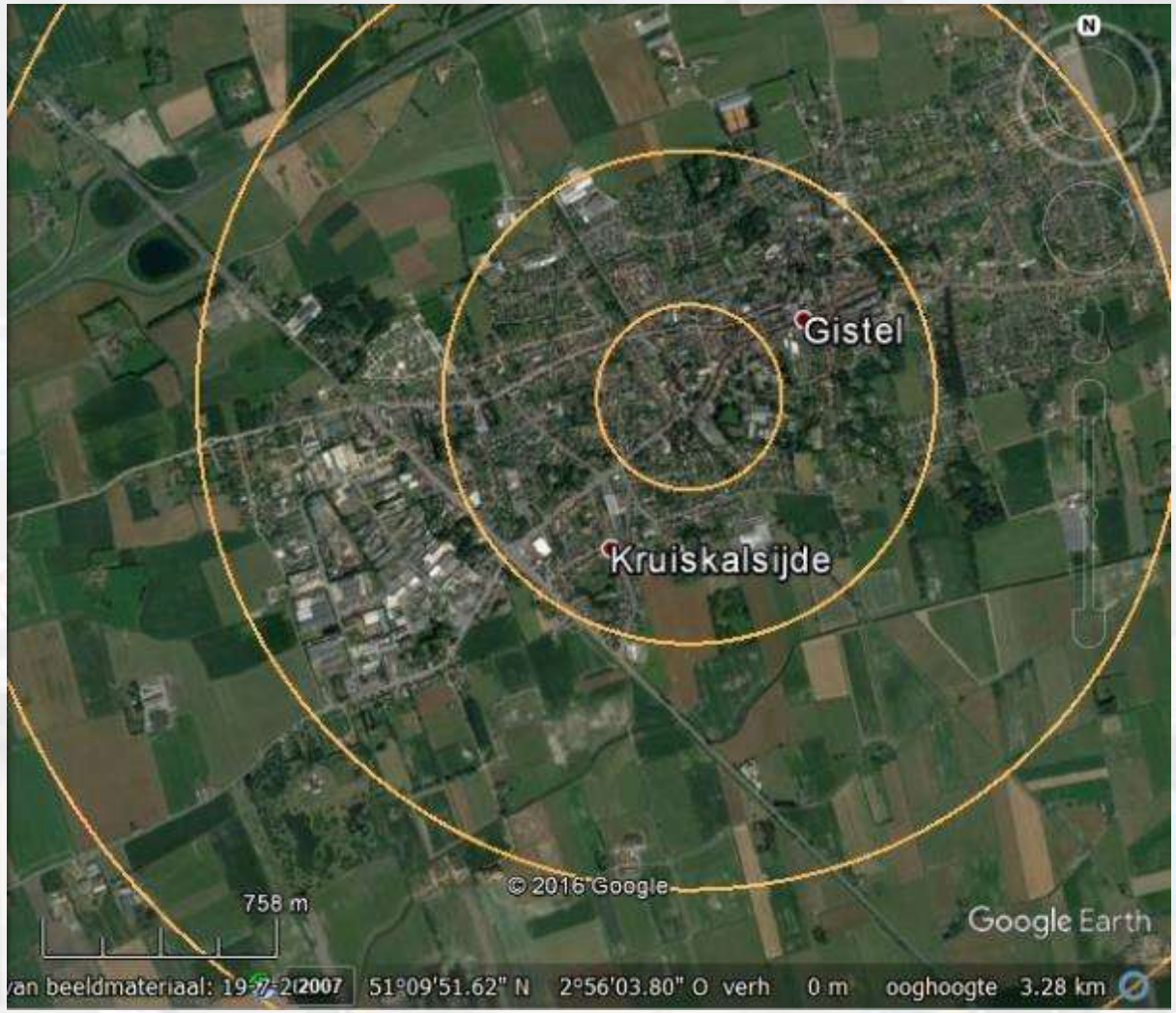
Onderbouwing

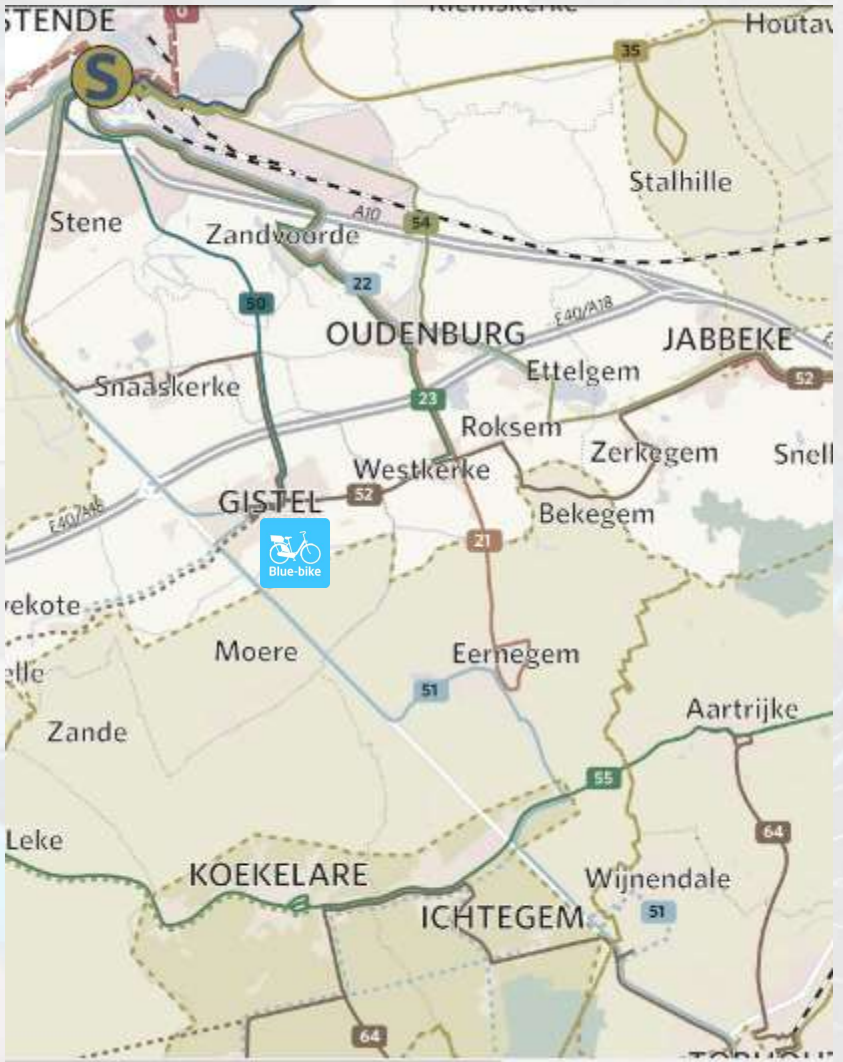
9. Haltelocaties

C. Categorie 2

Gistel - Stadhuis

Provincie	Gemeente	Halte	Motivatie Halte Locatie	Reizigerstoevoer	Bediening	Soort Blue-bike gebruik	Aantal attractiepolen in Actieradius	Potentieel op locatie?	Schatting gem/ritten
West-vlaanderen	35005/Gistel	**Gistel Stadhuis**	Halte Gistel Stadhuis i.v.m. samenkomst lijnen uit Oostende en Brugge, voorzieningen aanwezig + gelegen aan fietsostrade (Kruiskade ook interessant maar geen voorzieningen aanwezig). BB ter bediening ondernemers ten westen van N33	(+)Knooppunt van Buslijnen uit regio + Lange afstandsdiensten	(0) Uur bediening	(+) tweezijdig (Zakelijk/werk en Sociaal/recreatief) + Toerisme	(0)gemiddeld	**2**	**.+/- 1 p dag**





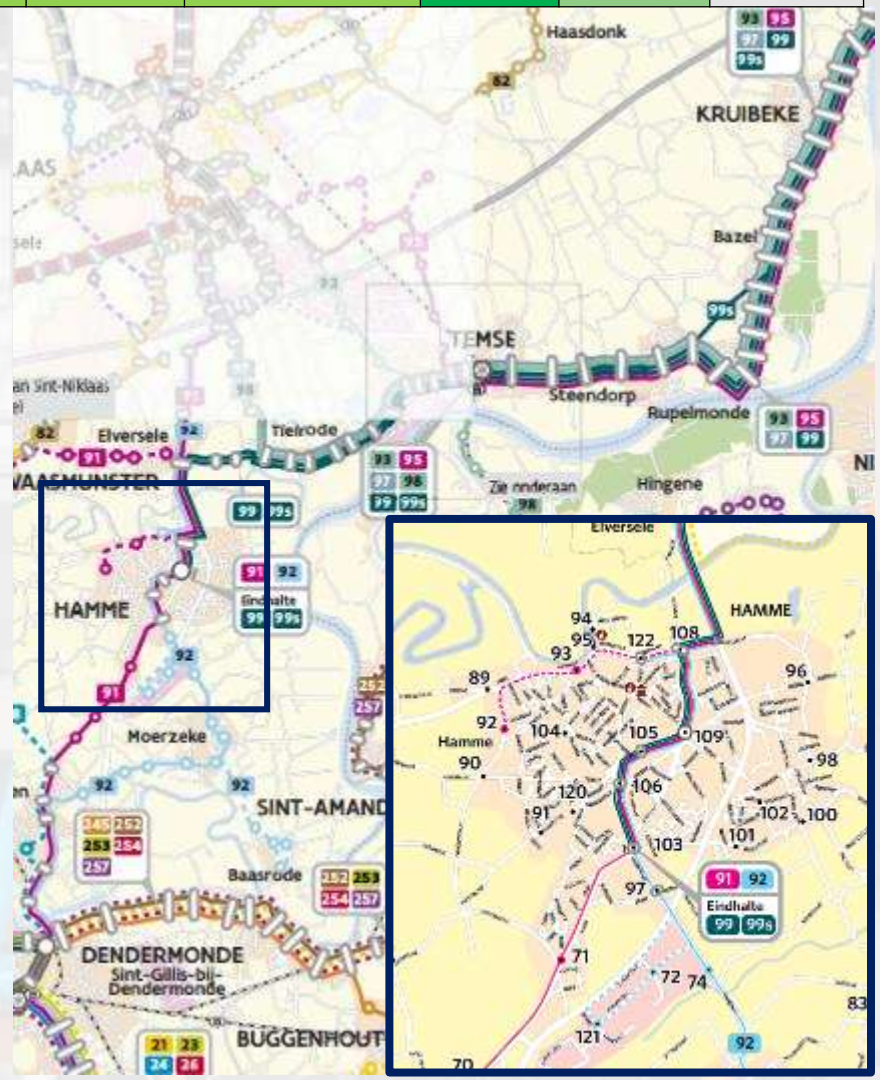
Onderbouwing

9. Haltelocaties

C. Categorie 2

Hamme - Tweebruggenplein

Provincie	Gemeente	Halte	Motivatie Halte Locatie	Reizigerstoevoer	Bediening	Soort Blue-bike gebruik	Aantal attractiepolen in Actieradius	Potentieel op locatie?	Schatting gem/ritten
Oost-vlaanderen	42008/Hamme	**Hamme Tweebruggenplein** (voorkeur Hamme Hooirt mits wijziging)	Halte Hamme Tweebruggenplein wordt bediend door sneldiensten uit Antwerpen, St. Niklaas, Dendermonde en Aalst. Echter zou halte Hooirt beter zijn i.v.m. positionering in directere omgeving van bedrijventerrein (aan deze halte staan/stonden reeds veel fietsen, en in het verleden reed sneldienst 99(s) ook door tot aan deze halte, aanbeveling is om deze situatie opnieuw te creëren)	(+)Minimale knoop maar directe verbinding met twee/drie grote steden	(+) Frequent	(0) tweezijdig (Zakelijk/werk en Sociaal/recreatief)	(0)gemiddeld	**2**	**.+/- 1 p dag**



Onderbouwing

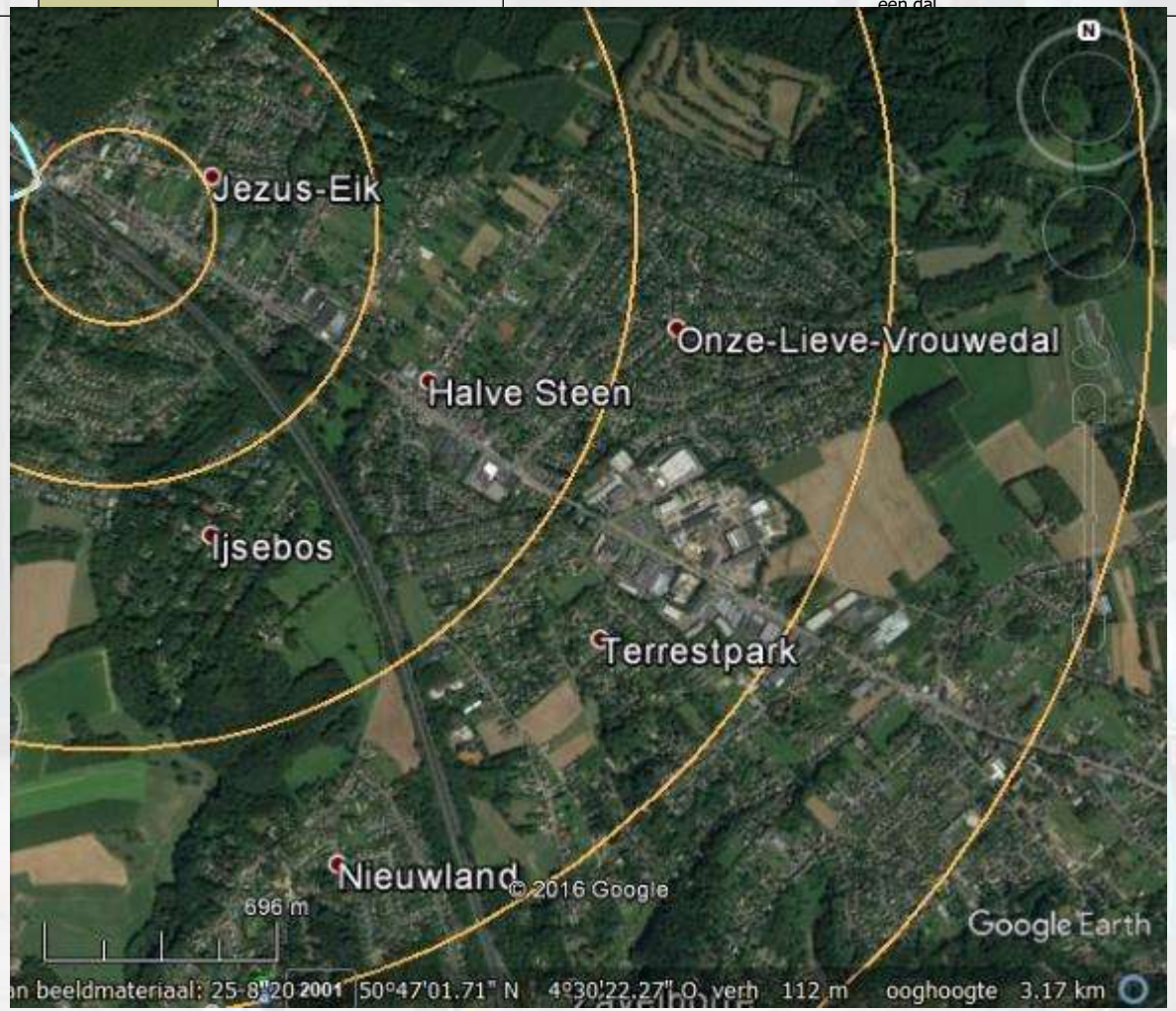
Vlaanderen is mobiliteit & openbare werken

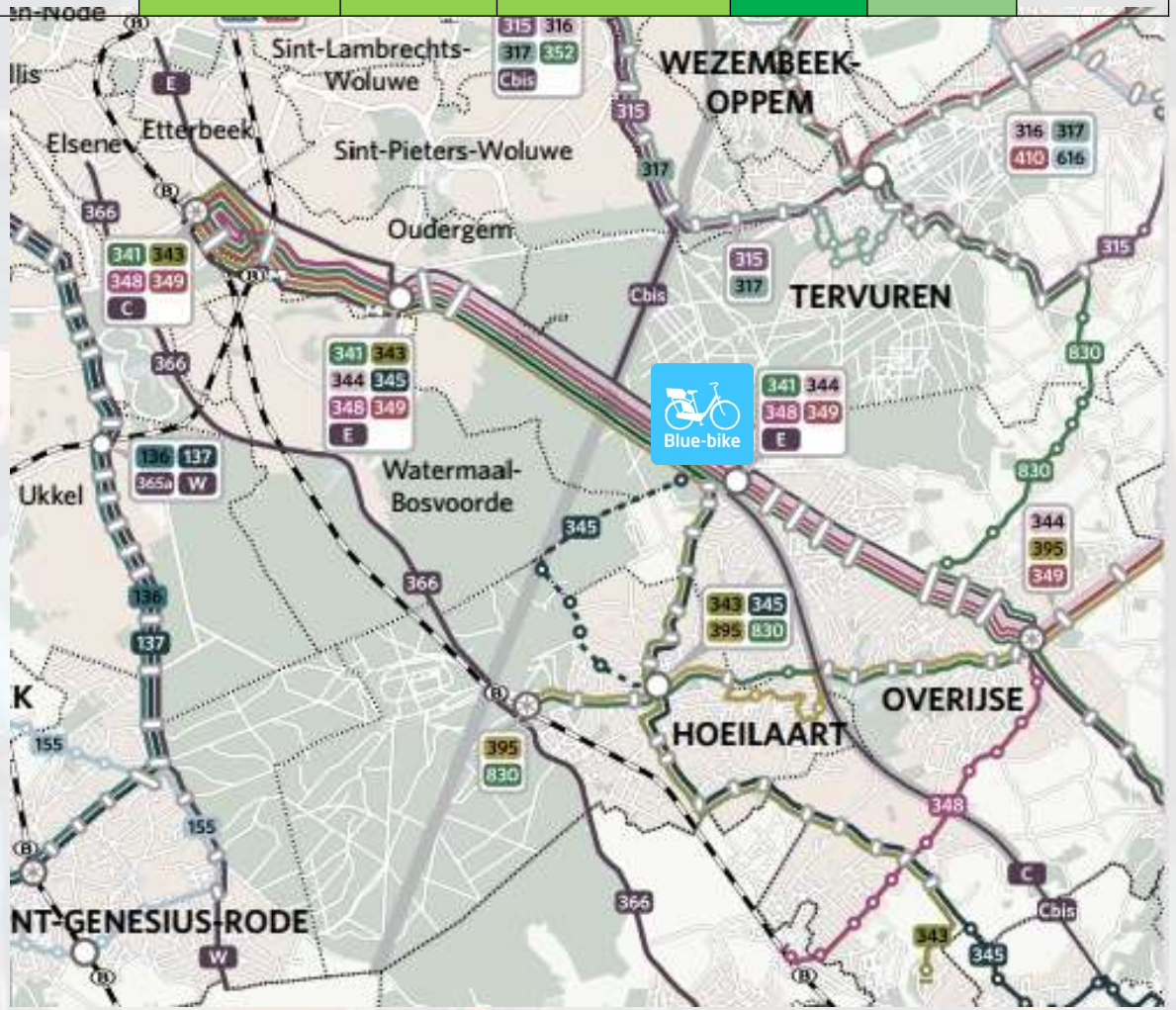
98 Blue-bike

C. Categorie 2

Overijse – Busstation J. De Meeusstraat

Provincie	Gemeente	Halte	Motivatie Halte Locatie	Reizigerstoevoer	Bediening	Soort Blue-bike gebruik	Aantal attractiepolen in Actieradius	Potentieel op locatie?	Schatting gem/ritten
Vlaams-Brabant	23062/Overijse	**Overijse: J. De Meeusstraat**	Busstation: Overijse J. De Meeusstraat (i.v.m. sneldiensten tussen Brussel en Wavre) MOB: Akkoord. Creatief gebruik denkbaar in het weekend voor het Zoniënwoud + functioneel gebruik Park & Bike doorheen de week (begin van de Fietssnelweg F204: Brussel - Tervuren (Jezus-Eik)). Best te bespreken met de gemeente omdat dit ook in een recreatief verhaal kadert. Twijfel over mogelijke tweede locatie Stationsplein overijse i.v.m. minimaal aantal attractiepolen en ligging in een dal	(+)Geen knoop maar directe verbinding met twee/drie grote steden	(+) Frequent	(0) tweezijdig (Zakelijk/werk en Sociaal/recreatief)	(0)gemiddeld	**2**	**.+/- 1 p dag**





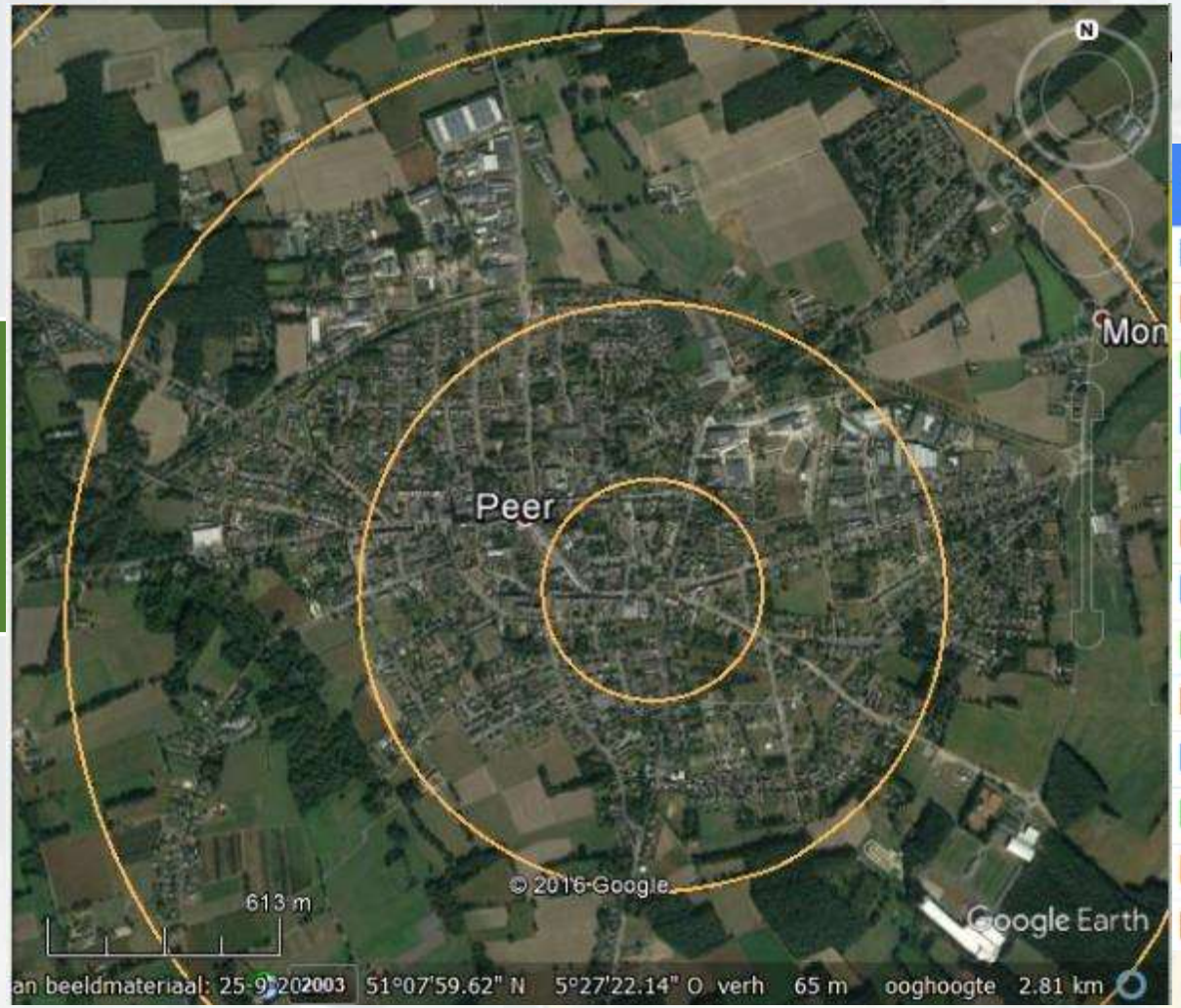
Onderbouwing

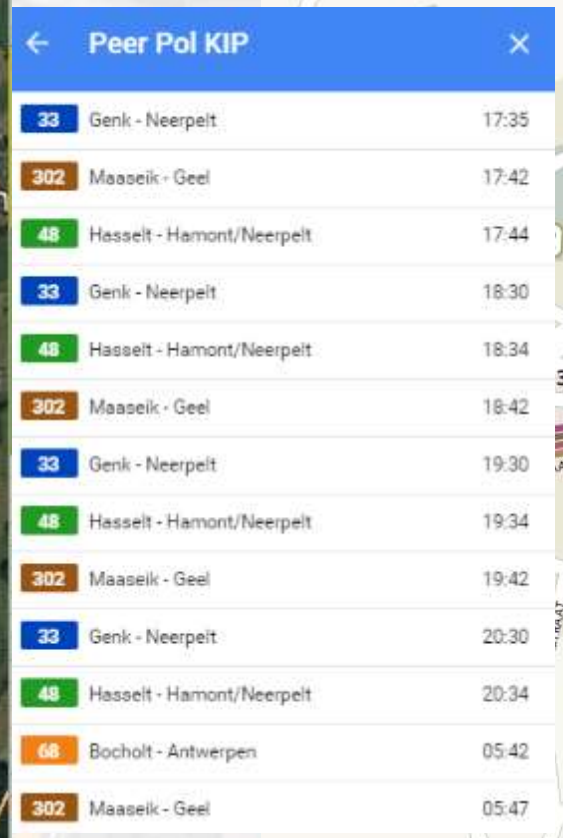
9. Haltelocaties

C. Categorie 2

Peer - Pol Kip

Provincie	Gemeente	Halte	Motivatie Halte Locatie	Reizigerstoevoer	Bediening	Soort Blue-bike gebruik	Aantal attractiepolen in Actieradius	Potentieel op locatie?	Schatting gem/ritten
Limburg	72030/Peer	**Pol Kip**	Halte Pol Kip wordt frequent bediend vanuit Hasselt, Genk, Leopoldsburg en Overpelt/Neerpelt. Netwerk De Lijn vrij geconcentreerd in binnenstad, BB kan uitkomst bieden voor bestemmingen in de rand. Reeds veel vraag naar fietsvoorzieningen aan halte (MOB: Voor recreatief gebruik is een BB locatie te verantwoorden aangezien de stad sterk inzet op Peer fietsstad)	(+)Knooppunt van Buslijnen uit regio	(0) Uur bediening	(0) tweezijdig (Zakelijk/werk en Sociaal/recreatief)	(+) Gemiddeld (i.c.m.)Fietsstad /toerisme	**2**	**.+/- 1 p dag**





Onderbouwing

9. Haltelocaties

C. Categorie 2

Diepenbeek - Universiteit (i.c.m. P+R)

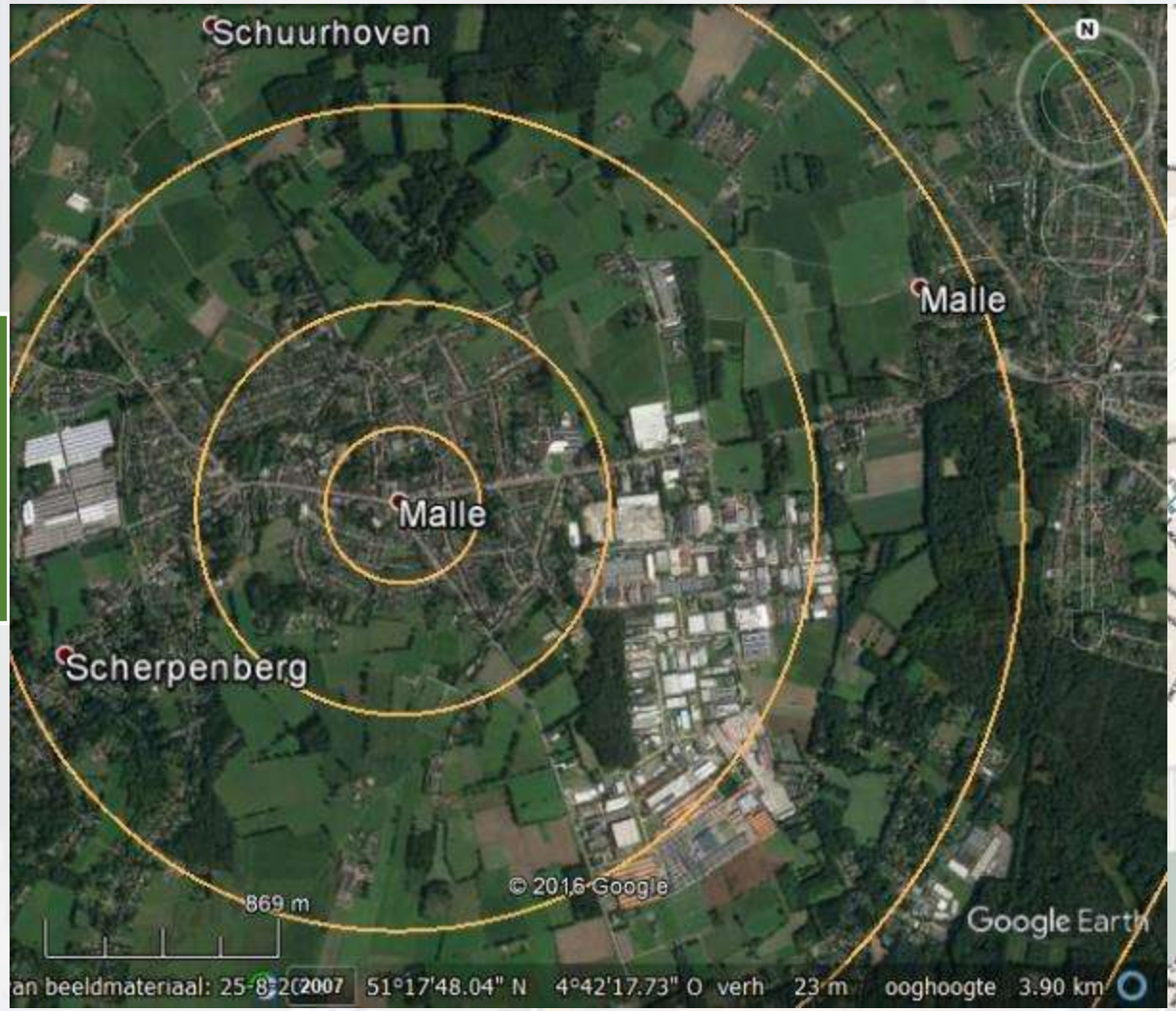
Provincie	Gemeente	Halte	Motivatie Halte Locatie	Reizigerstoevoer	Bediening	Soort Blue-bike gebruik	Aantal attractiepolen in Actieradius	Potentieel op locatie?	Schatting gem/ritten
Limburg	71011/Diepenbeek	**Diepenbeek Universiteit**	Niet zo zeer om over te stappen van De Lijn op Blue-bike maar voor occasioneel gebruik als men al op de site van de campus is. Als aanvulling op de Bus richting Hasselt en om gebruik van de wagen richting centrum Hasselt te voorkomen.	(+)Geen knoop maar directe verbinding met grote kernen	(+) Frequent	(-) eenzijdig	(+) Hoog	**2**	**.+/- 1 p dag**

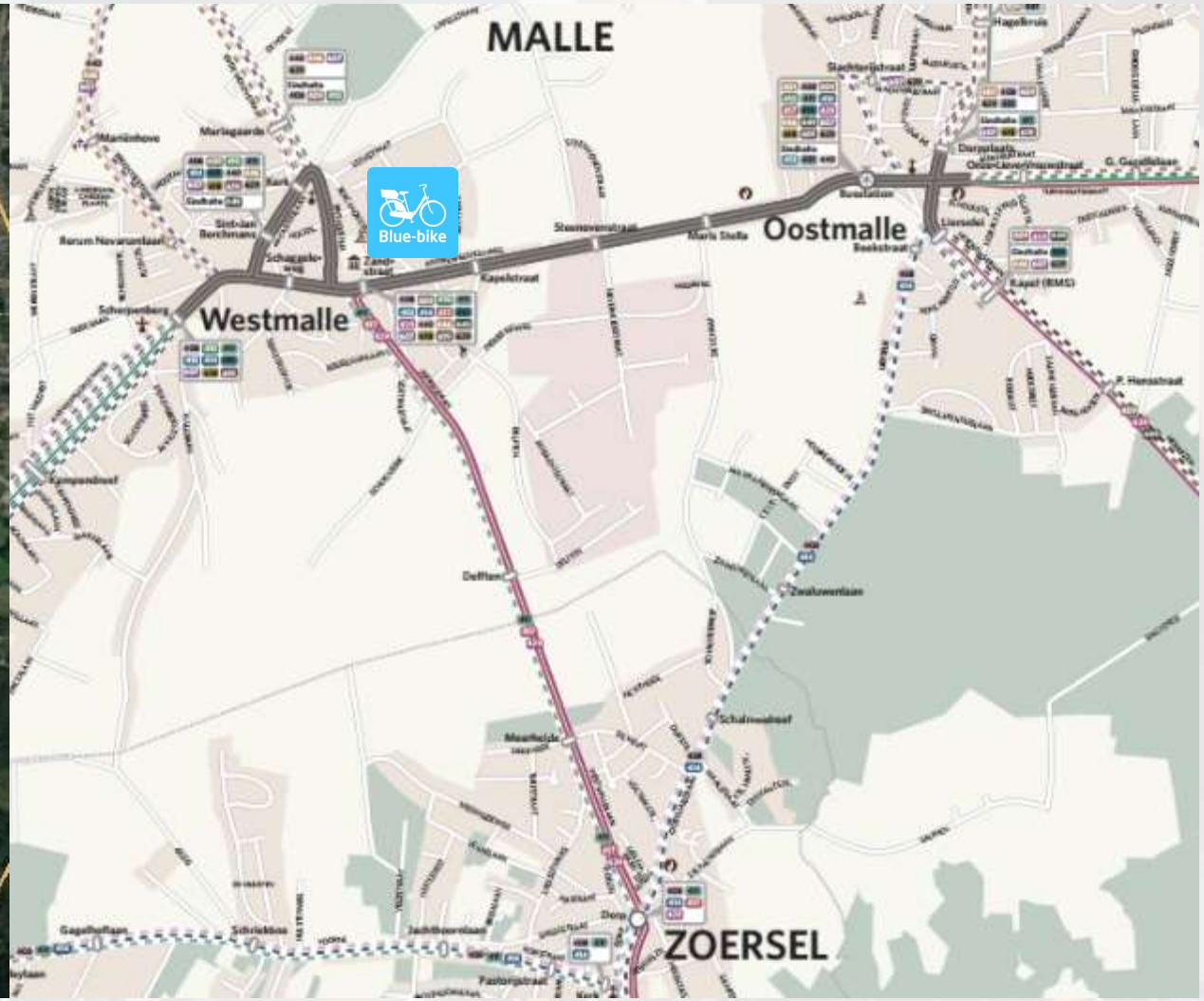
9. Haltelocaties

C. Categorie 2

Malle - Westmalle Zandstraat

Provincie	Gemeente	Halte	Motivatie Halte Locatie	Reizigerstoevoer	Bediening	Soort Blue-bike gebruik	Aantal attractiepolen in Actieradius	Potentieel op locatie?	Schatting gem/ritten
Antwerpen	11057/Malle	**Westmalle Zandstraat**	Halte Westmalle zandstraat wordt zeer frequent bediend, bestaat reeds een goed gebruikte stalling. Interessant voor de industriezone.	(+)Knooppunt van Buslijnen uit regio	(+)Frequente Sneldienst	(0) tweezijdig (Zakelijk/werk en Sociaal/recreatief)	(0)gemiddeld	**2**	**.+/- 1 p dag**





Onderbouwing

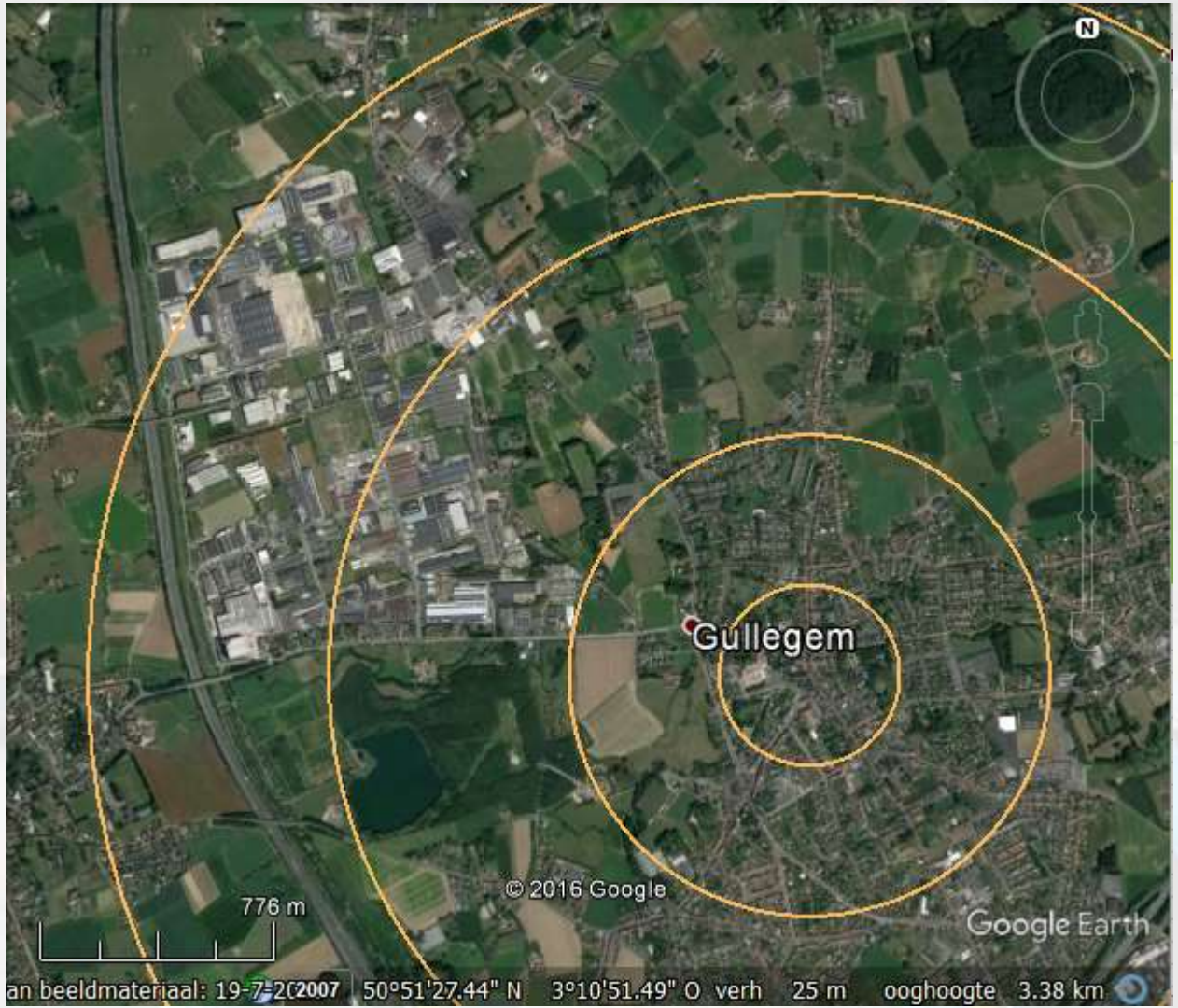
9. Haltelocaties

Vlaanderen is mobiliteit & openbare werken

Blue-bike

C. Categorie 2 Gullegem Plaats (of Bank)

Provincie	Gemeente	Halte	Motivatie Halte Locatie	Reizigerstoevoer	Bediening	Soort Blue-bike gebruik	Aantal attractiepolen in Actieradius	Potentieel op locatie?	Schatting gem/ritten
West-vlaanderen	34041/Wevelgem	**Gullegem Plaats**	In Gullegem aan halte Dorp (of voorkeurshalte Bank, maar enkel bij omleiden van lijn 61 langs halte Bank) t.b.v. industriezone Gullegem-Moorsele (Toevoer uit Izegem, Roeselare en Kortrijk)	(+)Geen knoop maar directe verbinding met twee/drie grote steden	(+) Frequent	(-) Eenzijdig (Zakelijk/Werk)	(+)Hoog	**2**	**.+/- 1 p dag**

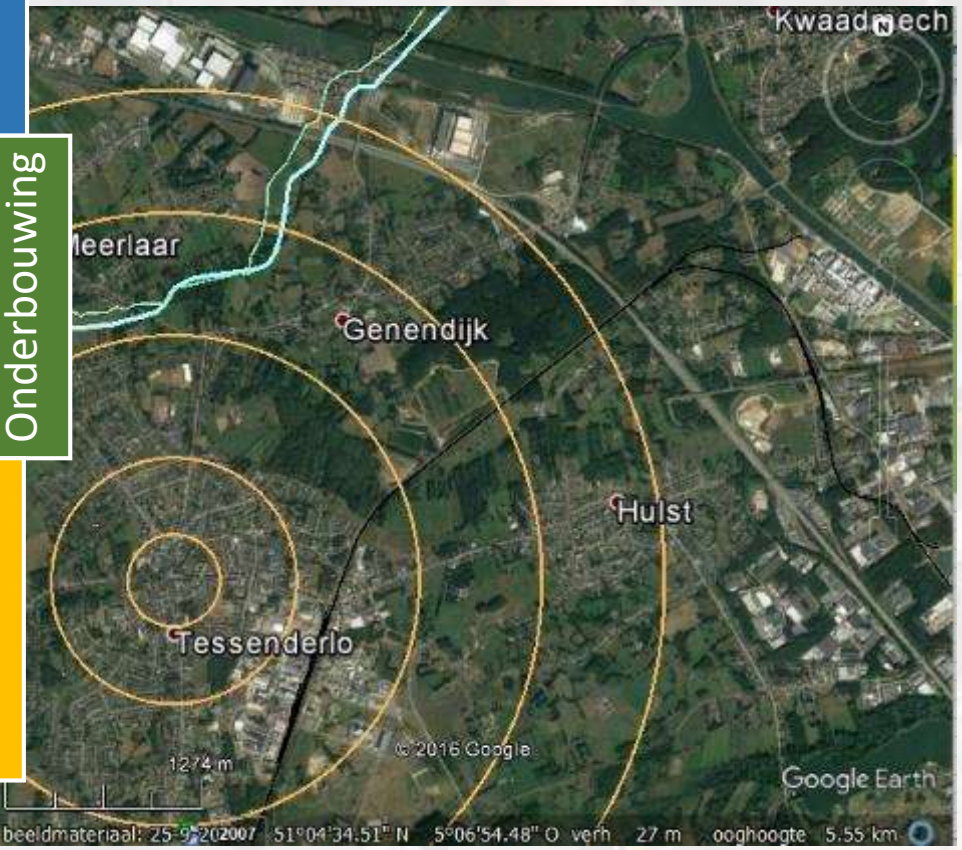


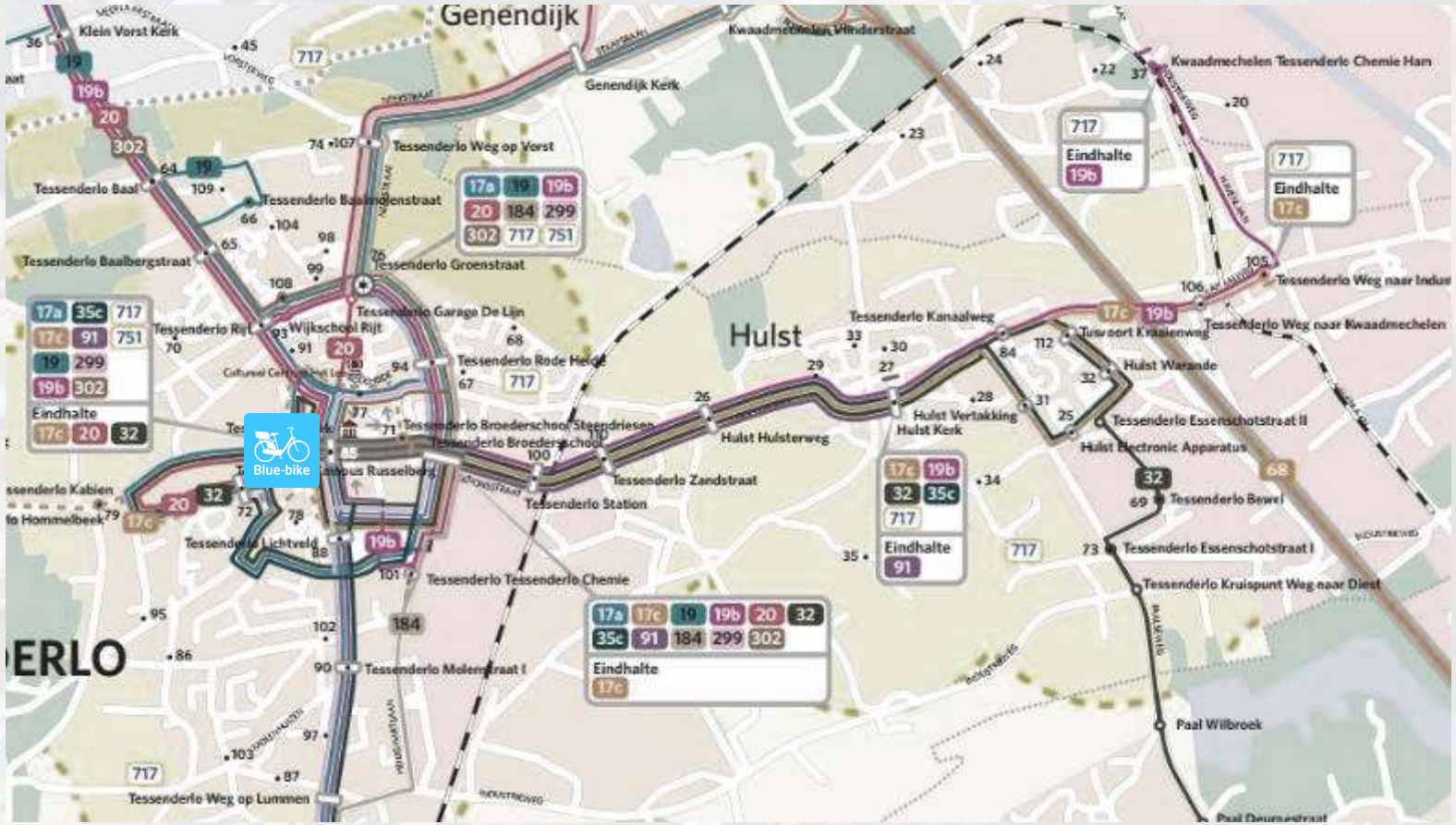
9. Haltelocaties

C. Categorie 1

Tessenderlo kerk

Provincie	Gemeente	Halte	Motivatie Halte Locatie	Reizigerstoevoer	Bediening	Soort Blue-bike gebruik	Aantal attractiepolen in Actieradius	Potentieel op locatie?	Schatting gem/ritten
Limburg	71057/Tessenderlo	**Tessenderlo Kerk;**	**Halte Tessenderlo Kerk**(of halte Broederschool maar is lastig i.v.m. plaats voor fietsen) wordt frequent bediend door verschillende lijnen vanuit Geel, Leopoldsburg en Diest en Lummen/Hasselt interessant voor bezoekers aan Chemiepark. Ter ontsluiting van Ravenshout kan huidige stalling aan eikelplein te Tessenderlo interessant zijn maar is nog altijd ver gelegen van het industriepark. ***Voor ontsluiting Ravenshout gaat voorkeur naar haltes (vanuit noordelijke richting) Kwaad Mechelen Autosnelweg (Ham) en (vanuit zuidelijke richting) een Halte in Paal of Beringen*** (MOB: Er is in Hulst aan het Eikelplein al een bewaakte fietsenstalling voor fietsers naar Ravenshout maar deze heeft niet veel succes. Mogelijk wel met BlueBike fietsen? Is een gekender concept) zeker in Tessenderlo is het aantal attractiepolen beperkt; vanuit Hulst veel bedrijvigheid op fietsafstand maar ook mogelijk niet de juiste doelgroep.	(+)Knooppunt van Buslijnen uit regio	(+) Frequent	(0) tweezijdig (Zakelijk/werk en Sociaal/recreatief)	(-) Laag	**1**	**< 1 pdag**





Onderbouwing

10. Totaaloverzicht grootsteden

A. Antwerpen (stad)

Onderbouwing

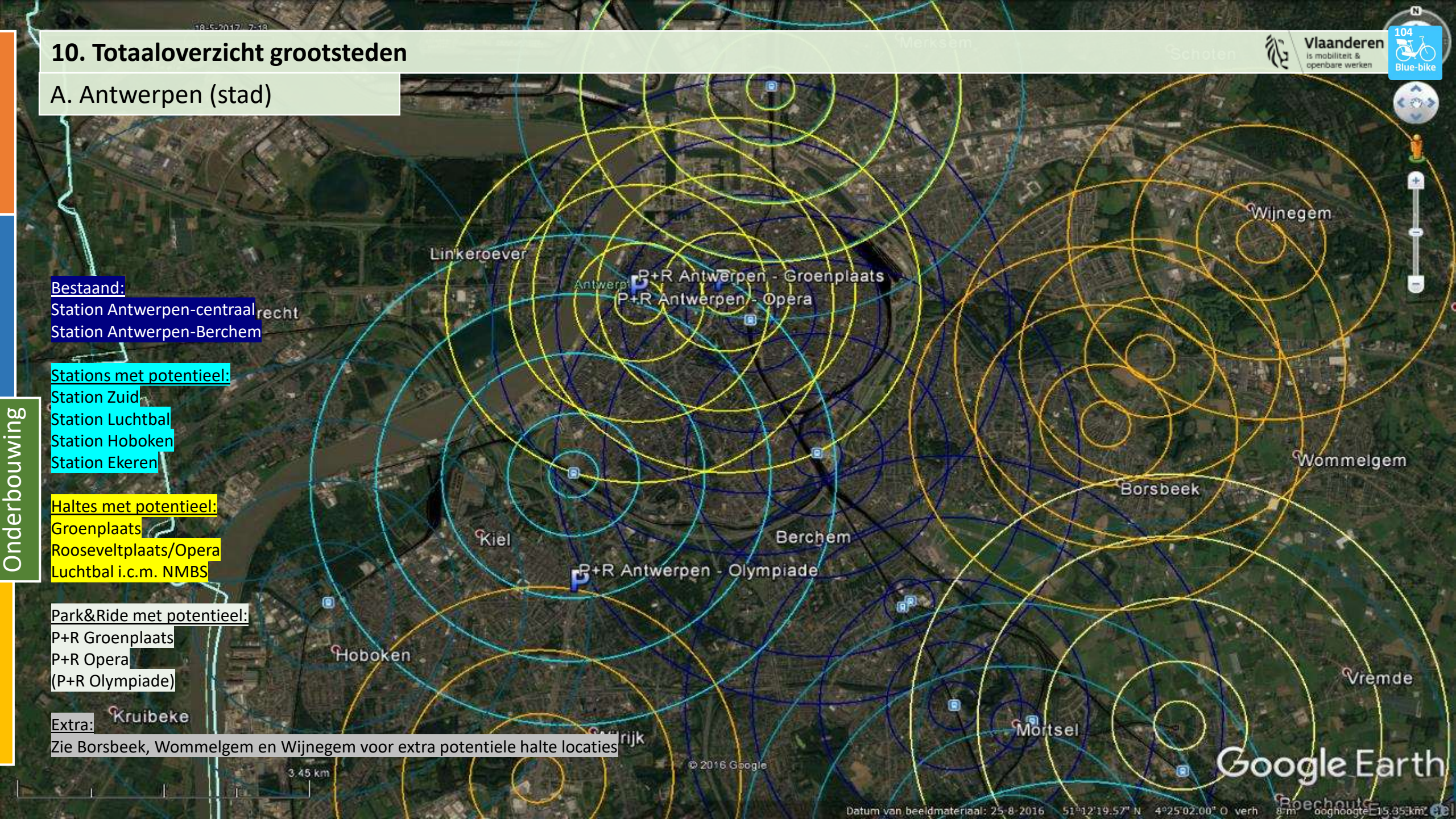
Bestaand:
Station Antwerpen-centraal
Station Antwerpen-Berchem

Stations met potentieel:
Station Zuid
Station Luchtbal
Station Hoboken
Station Ekeren

Haltes met potentieel:
Groenplaats
Rooseveltplaats/Opera
Luchtbal i.c.m. NMBS

Park&Ride met potentieel:
P+R Groenplaats
P+R Opera
(P+R Olympiade)

Extra:
Zie Borsbeek, Wommelgem en Wijnegem voor extra potentiele halte locaties



10. Totaaloverzicht grootsteden

A. Antwerpen (stad)

Overzicht locaties

1. Roosevelt/Opera: per lange afstandsbus en tram (i.c.m. P+R) vanuit gehele provincie/regio (Noord, Zuid en Oost van Antwerpen)

2. Luchtbal: lange afstandsbussen uit regio, veel bedrijvigheid in en rond Merksem (langs kanaal).

3. Groenplaats: vanuit Linkeroever/Waasland: P+R's en Lange afstandsbussen i.c.m. Trams

4. Moerelei (wilrijk): Sneldienst vanuit Mechelen/Mol <-> Antwerpen tbv bedrijvigheid langs A12 en UZA/Campus Drie Eiken

- *<u>Extra:</u> Zie Aartselaar, Borsbeek, Wommelgem en Wijnegem voor extra potentiele halte locaties in omgeving Antwerpen*

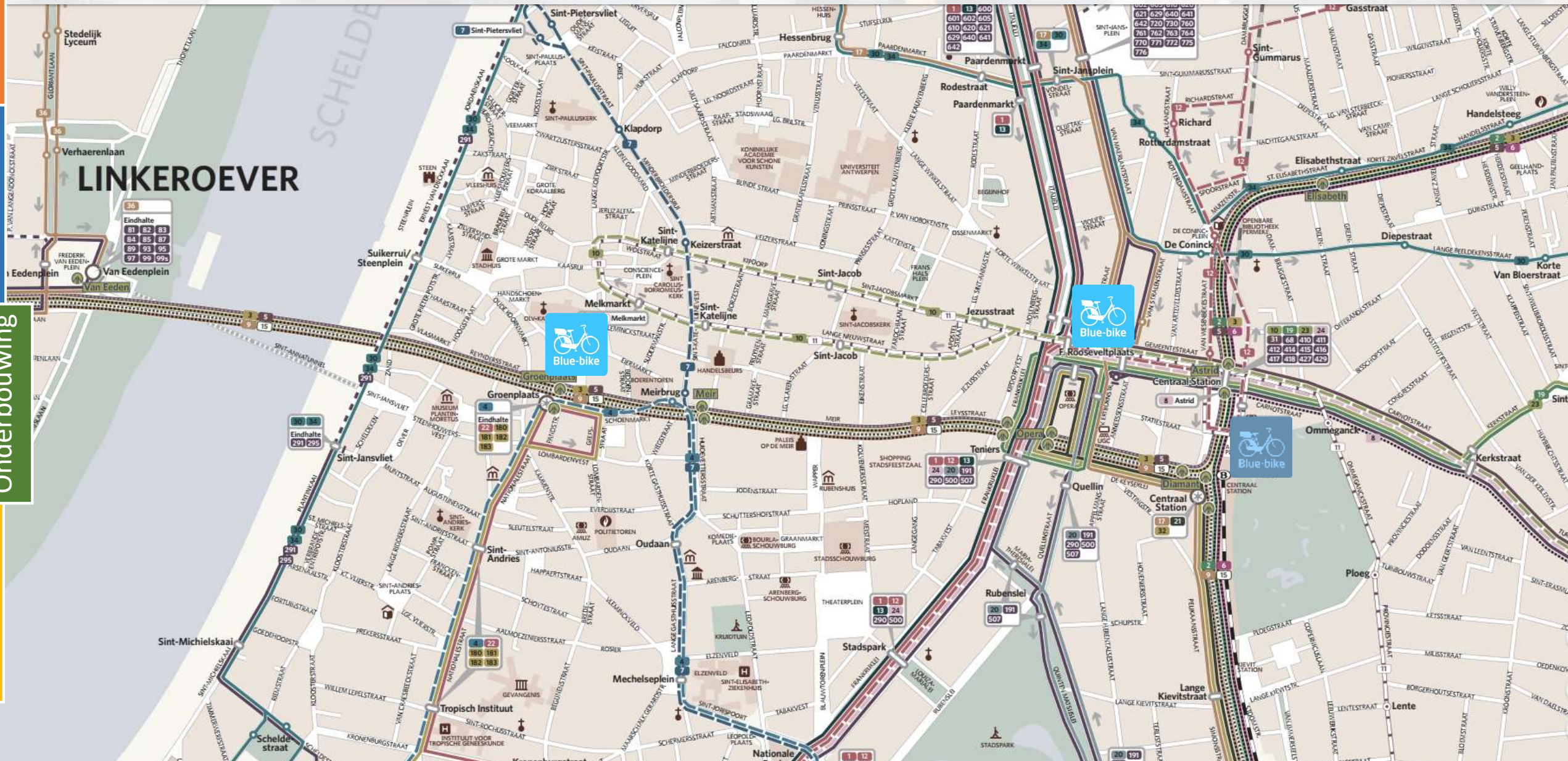
'Toekomstig' tramplan rechts'

10. Totaaloverzicht grootsteden

A. Antwerpen (stad)

Halte locatie overzicht intra-muros

Onderbouwing



10. Totaaloverzicht grootsteden

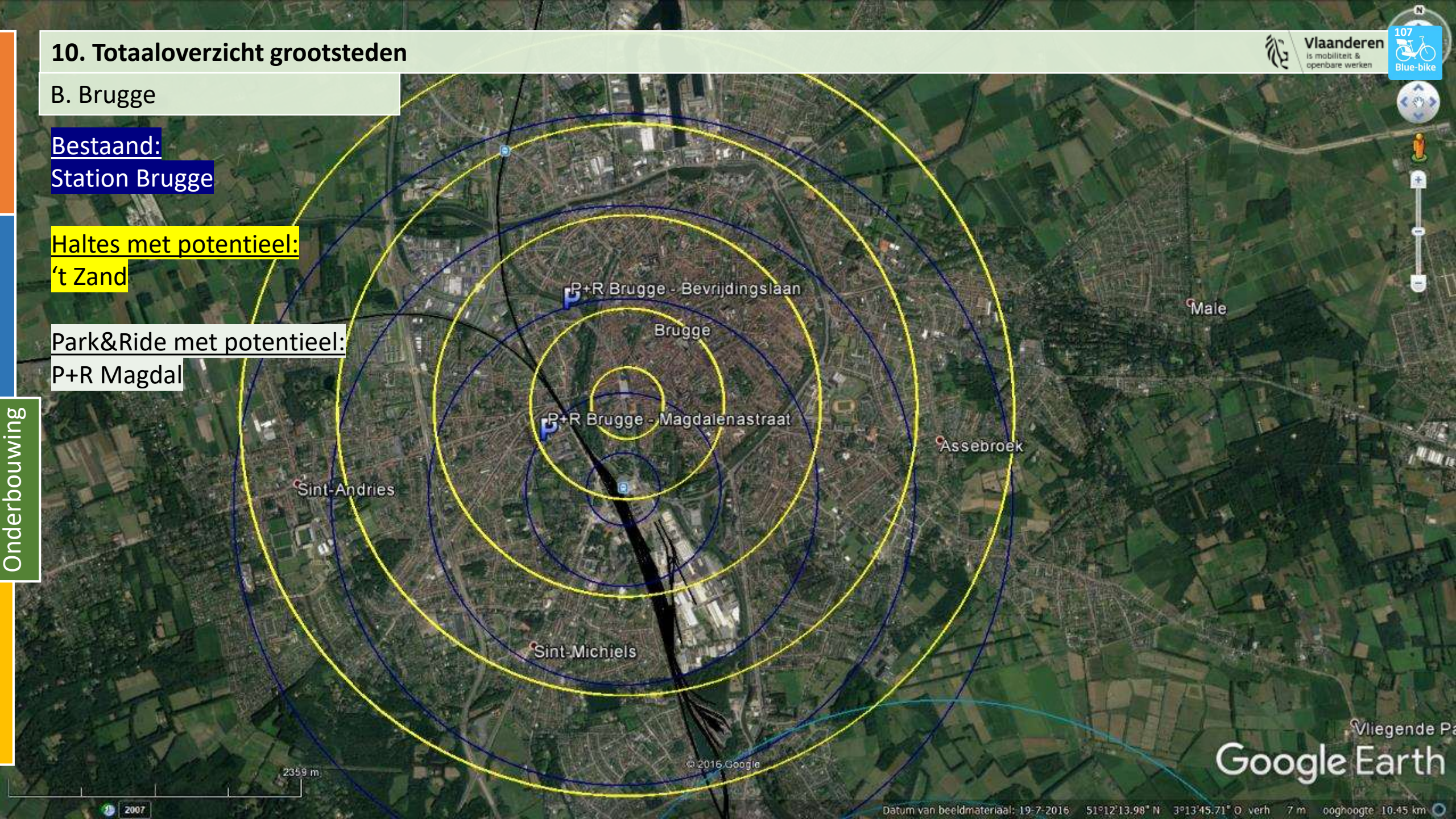
B. Brugge

Bestaand:
Station Brugge

Haltes met potentieel:
‘t Zand

Park&Ride met potentieel:
P+R Magdal

Onderbouwing



10. Totaaloverzicht grootsteden

C. Gent

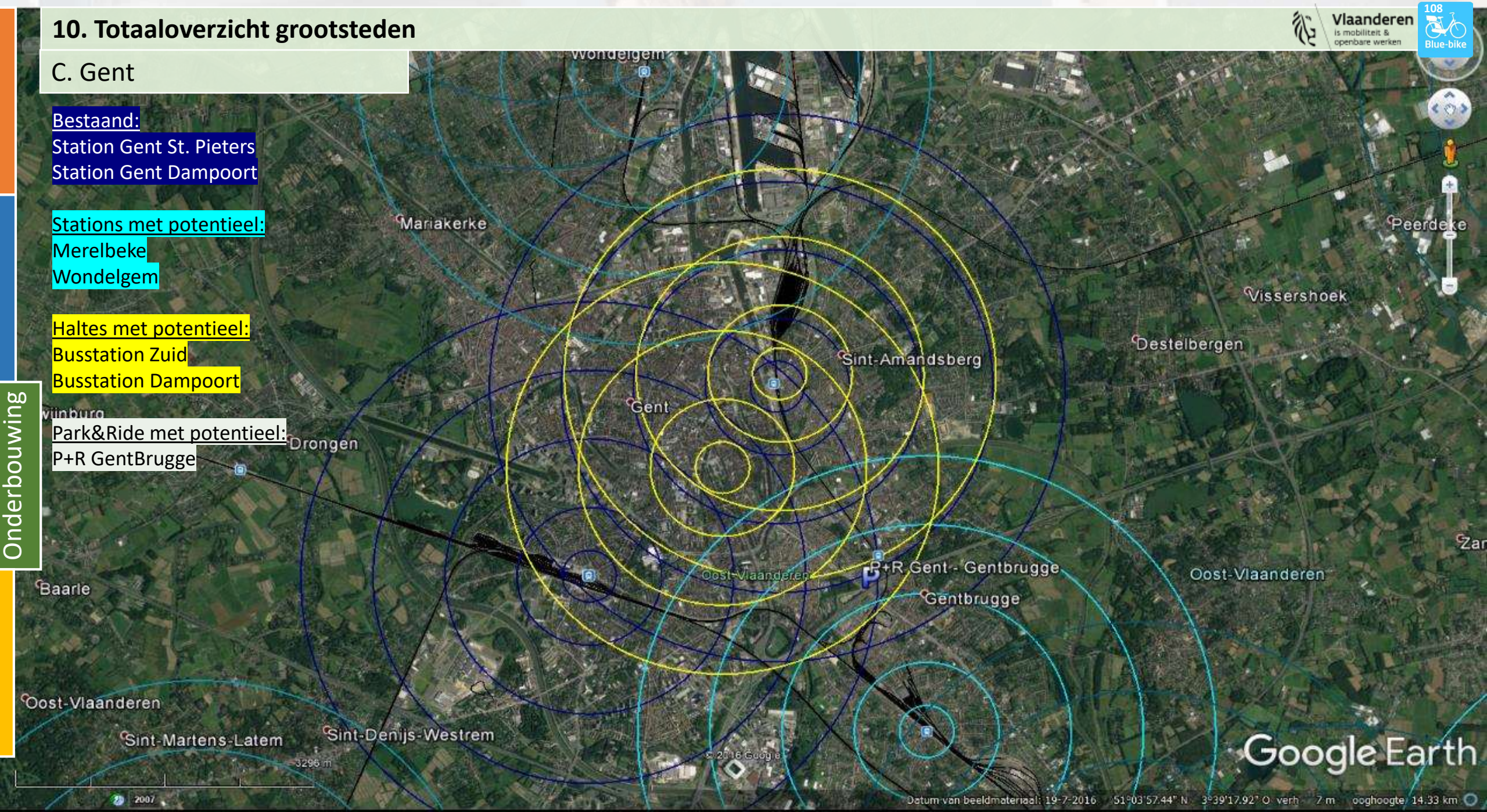
Bestaand:
Station Gent St. Pieters
Station Gent Dampoort

Stations met potentieel:
Merelbeke
Wondelgem

Haltes met potentieel:
Busstation Zuid
Busstation Dampoort

Park&Ride met potentieel:
P+R GentBrugge

Onderbouwing



10. Totaaloverzicht grootsteden

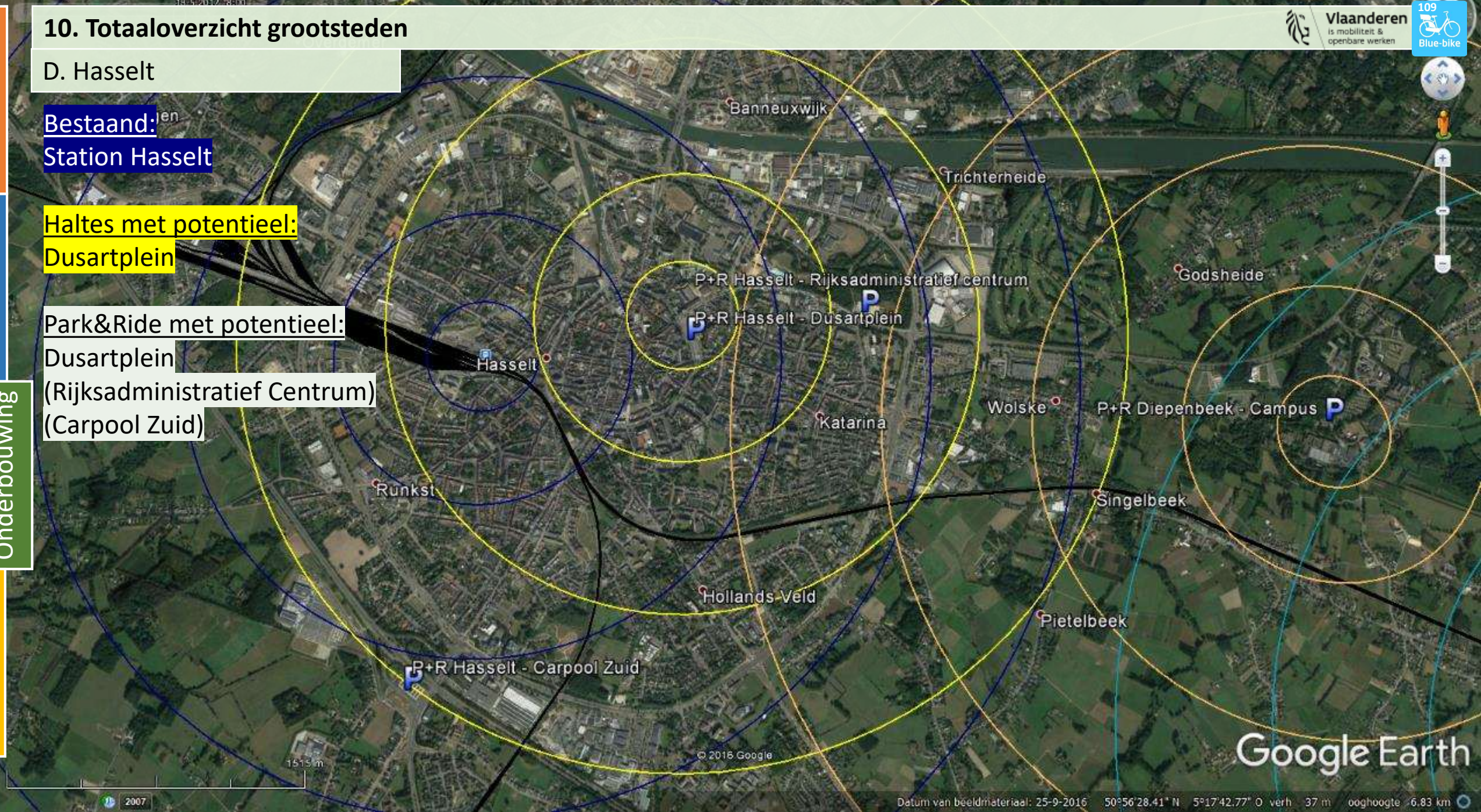
D. Hasselt

Bestaand:
Station Hasselt

Haltes met potentieel:
Dusartplein

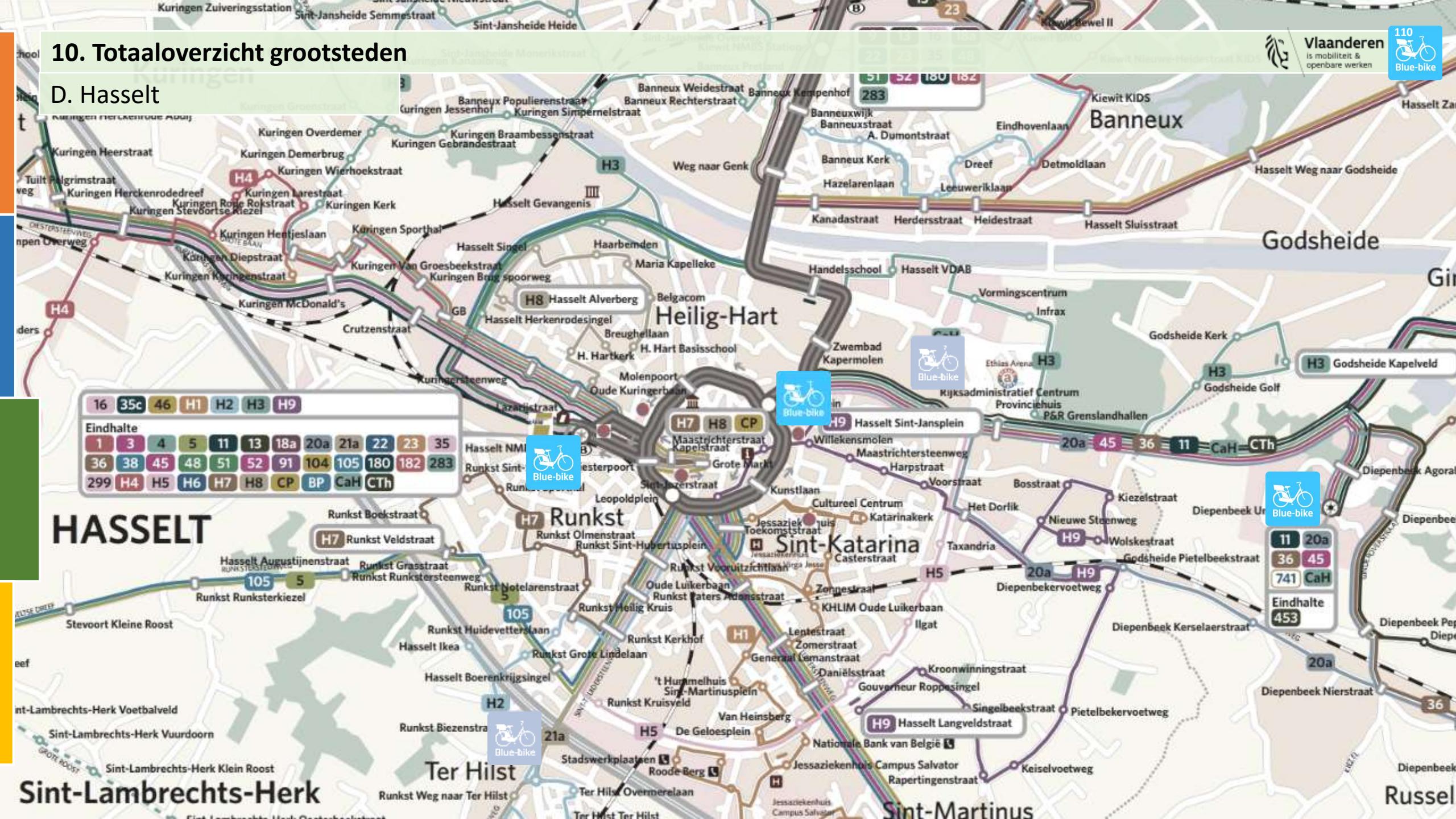
Park&Ride met potentieel:
Dusartplein
(Rijksadministratief Centrum)
(Carpool Zuid)

Onderbouwing



10. Totaaloverzicht grootsteden

D. Hasselt



11. Totaaloverzicht grootsteden

E. Leuven

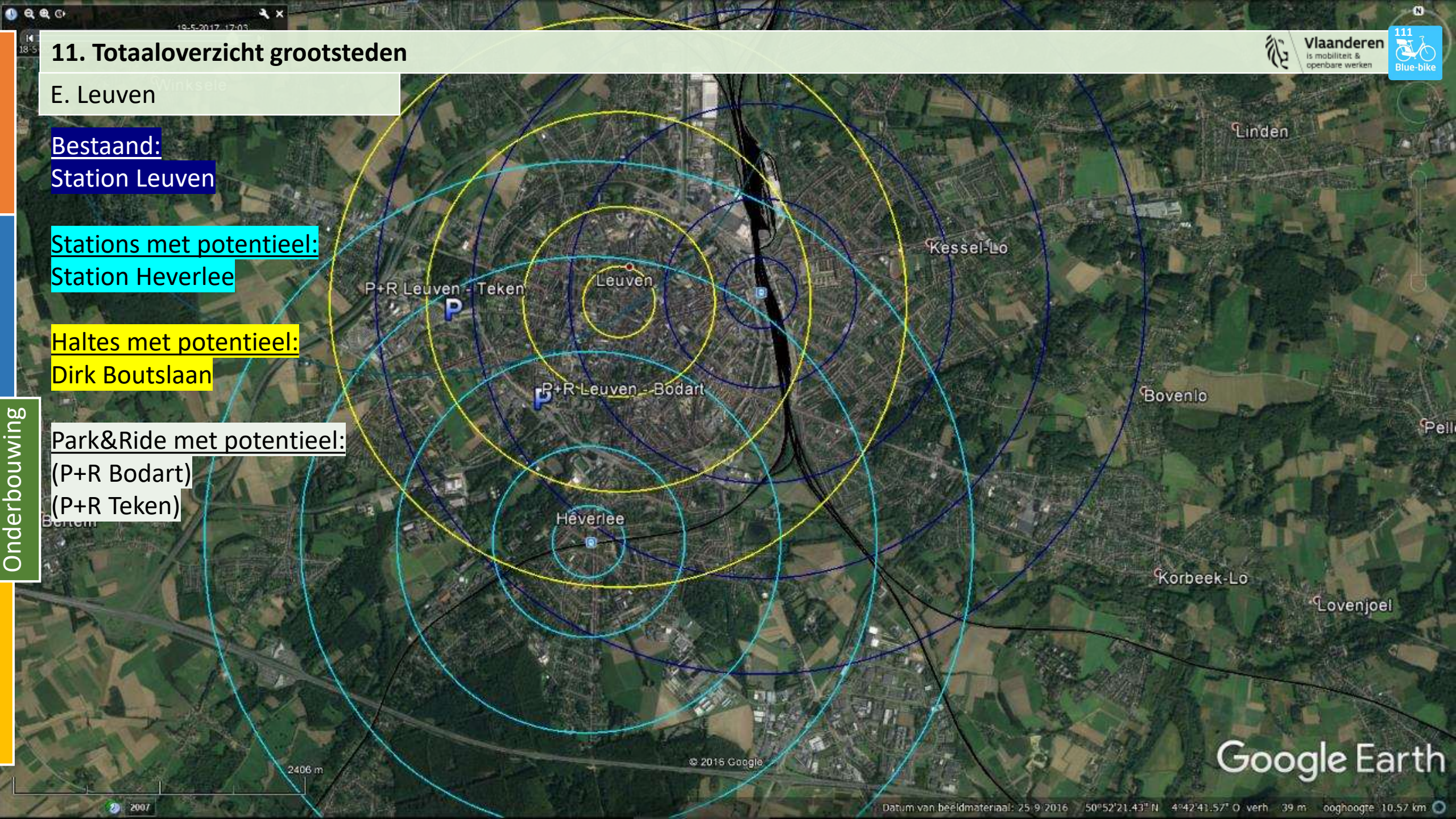
Bestaand:
Station Leuven

Stations met potentieel:
Station Heverlee

Haltes met potentieel:
Dirk Boutslaan

Park&Ride met potentieel:
(P+R Bodart)
(P+R Teken)

Onderbouwing



11. Totaaloverzicht grootsteden

F. Mechelen

Onderbouwing

Bestaand:
Station Mechelen
Station Mechelen Nekkerspoel
Halte Veemarkt (gepland)

Park&Ride met potentieel:
Parking Rode kruisplein (huidige en toekomstige locatie)
(Toekomstige Stationsparking)

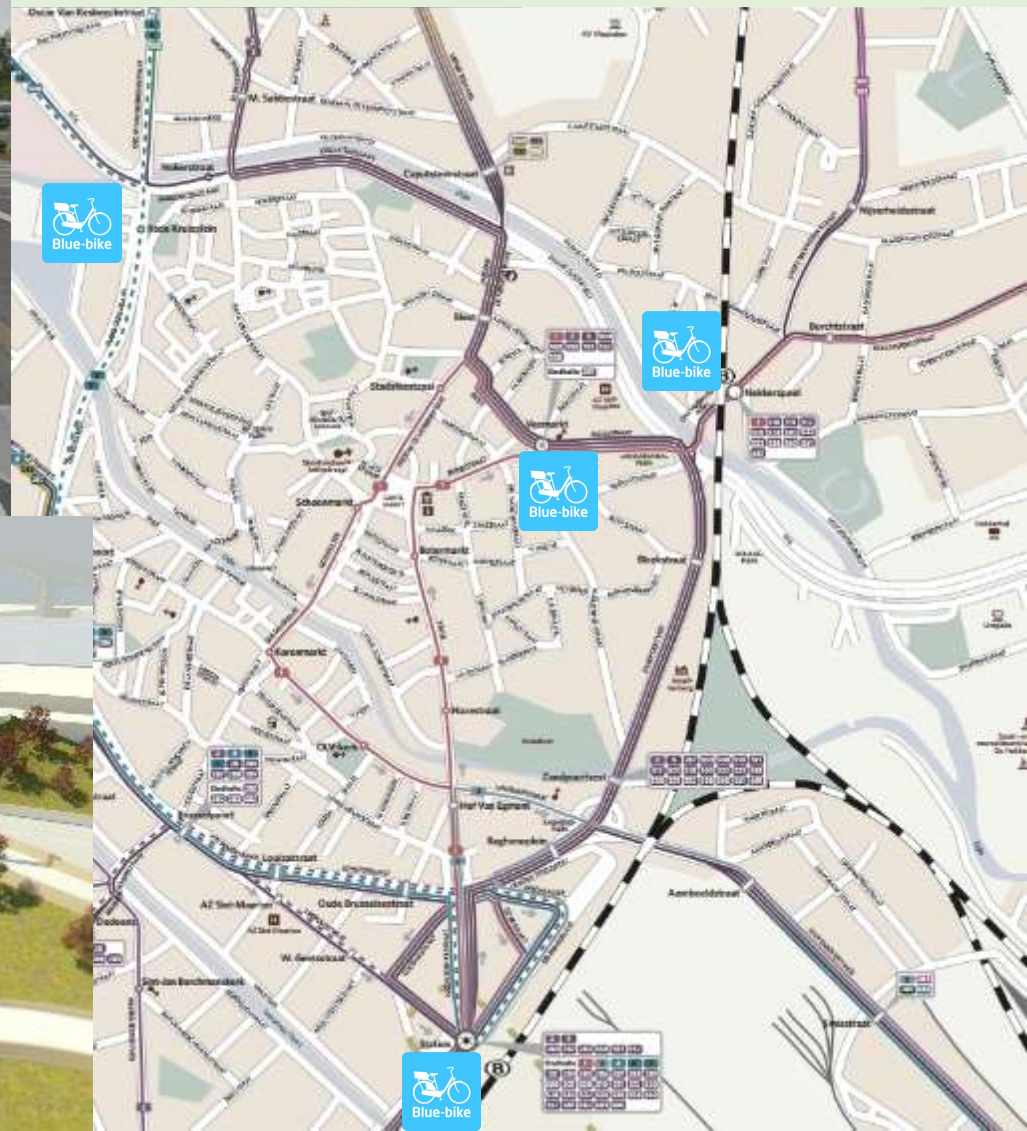
11. Totaaloverzicht grootsteden

F. Mechelen

P+R Rode Kruisplein 204 plaatsen (verhuist rond 2020 naar parkeergebouw op Site Eandis)

P+R Parking Station

Totaaloverzicht Mechelen

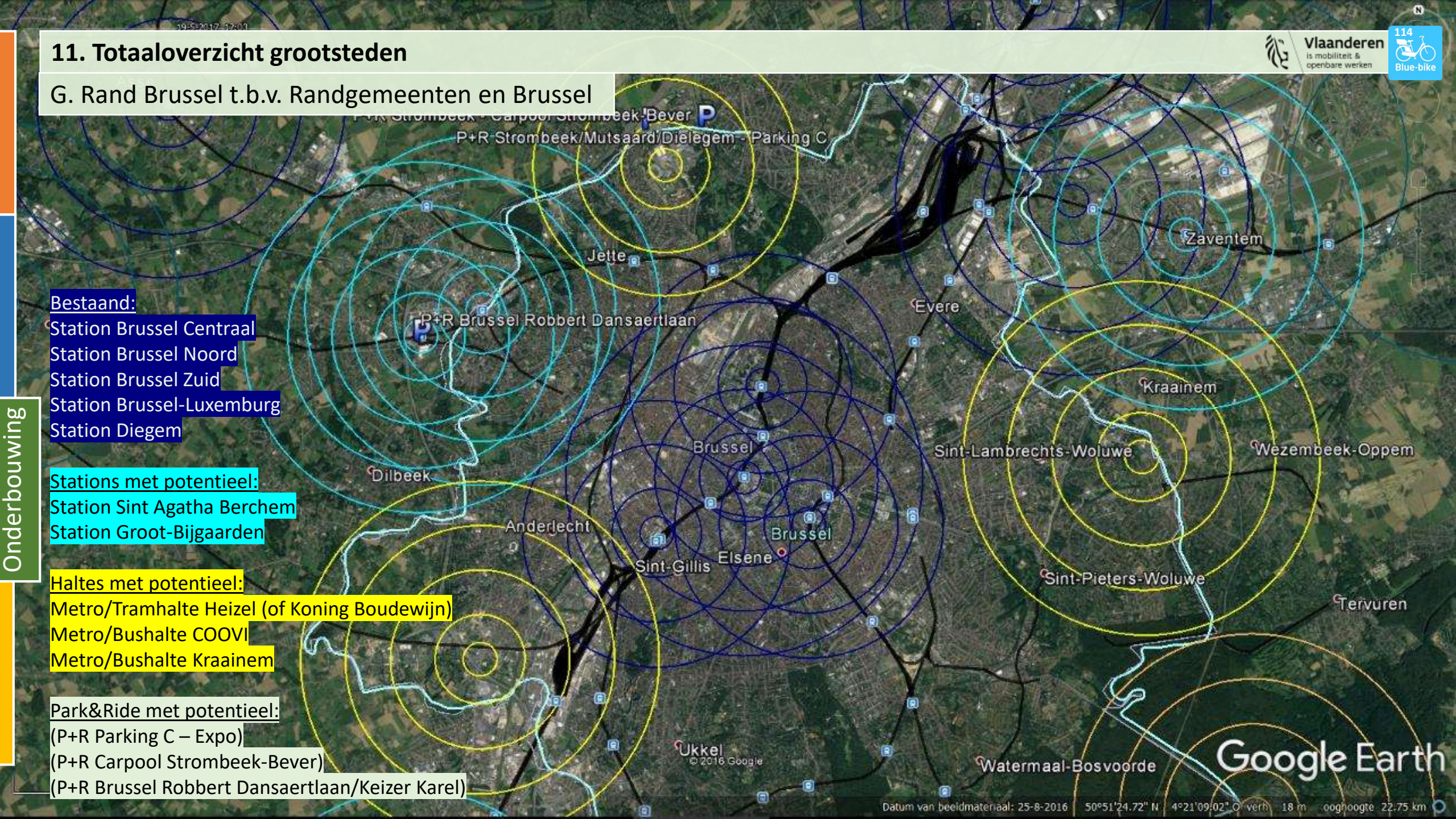


Onderbouwing

11. Totaaloverzicht grootsteden

G. Rand Brussel t.b.v. Randgemeenten en Brussel

Onderbouwing



Bestaand:
Station Brussel Centraal
Station Brussel Noord
Station Brussel Zuid
Station Brussel-Luxemburg
Station Diegem

Stations met potentieel:
Station Sint Agatha Berchem
Station Groot-Bijgaarden

Haltes met potentieel:
Metro/Tramhalte Heizel (of Koning Boudewijn)
Metro/Bushalte COOVI
Metro/Bushalte Kraainem

Park&Ride met potentieel:
(P+R Parking C – Expo)
(P+R Carpool Strombeek-Bever)
(P+R Brussel Robbert Dansaertlaan/Keizer Karel)

Aanbeveling

11. Aanbevelingen
    A. Implementatieplan gerelateerd
    B. Blue-bike algemeen

11. Aanbevelingen

A. Implementatieplan gerelateerd

1. Interpretatie implementatieplan

De toegepaste methodiek is slechts een middel om een indicatie te kunnen geven van het toekomstig Blue-bike gebruik op te openen locaties.

➢ **Aanbeveling: de uitkomsten van dit onderzoek dienen altijd met enige nuance te worden bekeken ook al is steeds getracht het potentieel zo exact mogelijk in kaart te brengen**

Toelichting: Validiteit van rekenmethodiek is 85% voor stationslocaties. Voor Halte en P+R locaties is de rekenmethode slechts indicatief (en in dit onderzoek maar gedeeltelijk toegepast wegens het ontbreken representatieve tellingen van reizigers/parkeerders). De 85% ontstaat met name door het ontbreken van inzicht in het verband tussen toevoer van gebruikers (reizigers/parkeerders) en de invloed van reliëf, fietscultuur, een fiets(on)vriendelijke omgeving en flankerend beleid. De gaten in de methodiek zijn in dit onderzoek grotendeels opgevangen door de voorgaand genoemde items kwalitatief te benaderen (d.m.v. input lokale kenners).

2. Implementatie van nieuwe locaties

➢ **Aanbeveling: Implementatie van nieuwe Blue-bike locaties o.b.v. onderstaande volgorde bewerkstelligt een uitbreiding die het meeste impact genereerd op de algehele mobiliteit:**

1. Implementatie van 22 primaire stationslocaties (bijv. Kontich, Puurs, Kalmthout)
2. Implementatie van 14 primaire Halte locaties (haltes/knopen in Stedelijke context; Rooseveltplaats)
3. Implementatie van 22 secundaire stationslocaties (bijv. De Pinte, Denderleeuw, Lommel)
4. Implementatie van 11 Secundaire Haltelocaties (haltes- en knopen in gemiddeld stedelijk gebied; Wijnegem Fortveld, Centrum Ninove, Nieuwpoort Stad)
5. Implementatie van 43 tertiaire stationslocaties (bijv. Landen, Boechout, Menen)
6. Implementatie van 7 tertiaire Haltelocaties (halteknopen in landelijk gebied; Pol Kip, Overijse)
7. Vervolgens kunnen de uit deze screening met minimaal potentieel gekomen locaties worden herbekeken
   - Met name na de omvorming van het De Lijn netwerk naar een kern-net dient herbekeken te worden of Blue-bike op de OV-knopen potentieel heeft

➢ **Bij meerdere potentiele locaties op een enkel gemeentelijk grondgebied wordt geadviseerd op de volgende manier nieuwe locaties uit te rollen:**

1. Initieel de Stationslocaties implementeren, hier zit “altijd” het meeste potentieel
2. Vervolgens de haltelocaties als deze nog een meerwaarde heeft naast de stationslocatie (afhankelijk van het De Lijn netwerk)

Aanbeveling

11. Aanbevelingen

A. Implementatieplan gerelateerd

3. Implementatie aan P+R locaties

- **Aanbeveling: Vanwege de randvoorwaarde die benodigd zijn voor een succesvolle deelfiets implementatie aan een parking, en deze enkel op stedelijk niveau kunnen worden ontwikkeld is het implementeren van Blue-bike eerder een stedelijke aangelegenheid dan een waar Blue-bike vanuit zich zelf op dient in te zetten.**

Toelichting: Blue-bikes aan dit soort locatie zijn alleen interessant voor steden met grootschalige randparkings en met een sterk (flankerend) mobiliteitsbeleid. Zelfs hier zal Blue-bike echt een aanvulling blijven op het overige vervoer. P+Fiets is eerder iets voor alledaagse pendelaars waardoor een eigen fiets de voorkeur heeft (er vanuit gaande dat P+R's met name bekend zijn bij mensen die regelmatig per auto naar de betreffende stad gaan). ***Uitzondering bij*** dubbelgebruik(= toevoer OV reizigers met een bestemming in omgeving van P+R & toevoer parkeerders met bestemming in de andere richting; bijv. P+R Wommelgem), deze locatie kan dan als Halte locatie worden geïnterpreteerd. ***Zie Bijlage 2 voor uitgebreidere positionering P(+R)+Fiets***

4. Monitoren van nieuwe Halte en P+R locaties

Het ***ontbreken van reizigersaantallen bij De Lijn en de overheidsdiensten*** maakt een inschatting van het potentieel van Blue-bike aan Halte locaties van De Lijn minimaal betrouwbaar. De in dit project ontwikkelde werkwijze, waarbij Haltelocaties worden gecategoriseerd *(o.b.v. het Positief of Negatief oordelen van de factoren; Reizigerstoevoer, Bediening, Soort Blue-bike gebruik en aantal attractiepolen in actieradius),* vangt het ontbreken van reizigersaantallen tot zekere hoogte op. Hoewel deze categorisering een logische aanpak lijkt is deze tot op heden niet toegepast en beproeft geweest.

Aanbevelingen:

- Bij het verder uitrollen van de Halte locaties zou de werkwijze van het categoriseren getoetst moeten worden op representativiteit door **de prestaties van de toekomstig te openen locaties uit dezelfde categorieën te monitoren**. Ook kan er dan een te verwachten aantal Blue-bike ritten gekoppeld worden aan de verschillende categorieën zodat er bij een toekomstige toepassing van deze categorisering ook een indicatie van het aantal ritten kan worden meegegeven. Een zelfde aanpak geldt voor te openen P+R locaties.

- De Lijn en de verschillende overheidsdiensten worden nadrukkelijk geadviseerd om **reizigersaantallen/-stromen van De Lijn te gaan monitoren** en deze centraal beschikbaar te stellen. Aantallen liggen aan de basis van enige vorm van duurzame kwaliteitsverbetering van het openbaar vervoer. Projecten in de OV sector, en zo ook randprojecten als Blue-bike, hebben die gegevens nodig ter onderbouwing om strategisch en verantwoord te kunnen worden ontwikkeld

  (bijv. voor Blue-bike is de onwetendheid rond het aantal reizigers dat verwacht mag worden op een nieuwe locatie een grote factor van een onzekerheid m.b.t. succesvolle implementatie)

Aanbeveling

11. Aanbevelingen

B. Blue-bike algemeen

1. Potentieel op bestaande locaties optimaliseren door zichtbaarheid Blue-bike te vergroten

Uit klantenbevragingen blijkt dat de fysieke zichtbaarheid van de Blue-bike's op locatie hoofdreden is geweest om lid te worden. Echter, op sommige bestaande locaties wordt de beschikbaarheid van Blue-bike niet opgemerkt door passerende reizigers. Op bestaande locaties zit dan ook nog veel potentieel dat niet optimaal wordt benut.

- *Hoewel het logisch lijkt een verbeterde zichtbaarheid allereerst op de stations door te voeren waar het gebruik minimaal is, zit de winst juist op de grotere stations (te noemen Brussel, Antwerpen, Kortrijk en toekomstig ook in Oostende; hier staan de fietsen ondergronds of op een voor de alledaagse reiziger op een niet zichtbare locatie)*

2. Toegankelijkheid en Intercompatibiliteit (deel)fietssystemen:

Het succes van deelfietsen komt voort uit het wegnemen van barrières die mensen ervaren bij het gebruik van een eigen fiets en hierdoor geen of minder gebruik maken van de fiets (al dan niet i.c.m. OV) dan potentieel mogelijk. In het geval van Blue-bike: het potentiele gebruik van de fiets wordt vergroot naar 50 locaties op nationaal niveau door middel van één enkel abonnement. Dit kadert direct de limieten die voor een auto niet bestaan (beperkt tot een x aantal locaties). Het zou dan ook van meerwaarde zijn **de deelfietsinitiatieven die bestaan op lokaal en (inter-)nationaal niveau met elkaar te verbinden**. Blue-bike is bijv. voor grensarbeiders enkel een optie als men lid wordt van beide nationale producten. Dit geldt ook voor bijv. een Brussel- en Antwerpenaar waar het aankopen van een **tweede abonnement naast hun Villo of Velo-Antwerpen kaart een barrière is** *("ik ben al lid van een deelfietsensysteem…. Ik ga niet nog eens lidgeld betalen").*

- ***Het verbinden van alle initiatieven is voor de klant en voor het stimuleren van combimobiliteit een grote winst.***

Aanbeveling: Het aan een voordeeltarief, zonder omslachtige inschrijf-/registratieprocedure gebruik kunnen maken van de overige Belgische en Europese/Internationale systemen. Het wegnemen van de barrières (voornamelijk administratieve) bij de klant en het promoten van alle initiatieven maakt combimobiliteit een waardigere en aantrekkelijkere modaliteit. Verwacht wordt dat het aantal klanten en gebruikers voor alle initiatieven zullen stijgen. Zo ook zal het aandeel duurzame verplaatsingen stijgen doordat men de auto niet meer als eerste en enige optie ziet voor een occasionele verplaatsing.

Aanbeveling

11. Aanbevelingen

B. Blue-bike algemeen

2.1. Blue-bike en concurrentie op de vrije markt van (deel)fietssystemen:

Om te voorkomen dat er een verdere wildgroei van deelfietsaanbieders in België ontstaat (waar niemand bij gebaat lijkt te zijn behalve marktpartijen) zou er getracht moeten worden om Blue-bike altijd als voorkeursaanbieder naar voren te schuiven. Juridisch is dit lastig, hieronder een aanzet tot welke mogelijkheden er zijn om Blue-bike van grote concurrenten te ontzien. Als hier niet op geanticipeerd wordt dan zal Blue-bike mogelijk in de toekomst te hevig worden beconcurreerd om een interessante mobiliteitsoplossing te blijven:

- **Blue-bike opnemen in de beheerscontracten van de verschillende vervoerders in België.**
  - Blue-bike kan naar voren geschoven worden als enige geautomatiseerd B2O deelfietssysteem in een X radius van een OV-halte.

- **Op federaal niveau een concessie ontwikkelen rond geautomatiseerde B2O deelfietsen die Blue-bike het alleenrecht geeft om geautomatiseerde B2M deelfietsen aan te bieden binnen België (voor een X aantal jaar?)**
  - Ambitieuzer, maar minder realistisch

- **Het oprichten van een overkoepelende organisatie** *(gericht op deelfietsen of liever nog een organisatie die voor al het OV instaat)* die ofwel toegang heeft tot de backoffice van de verschillende (deelfiets)operatoren of die het alleenrecht krijgt een backoffice te organiseren en die zodoende dan ook inkomsten verdeelt onder de verschillende initiatieven;
  - Verandert de rol van Blue-mobility en zal zich alleen nog doen focussen op beheer en uitrol van nieuwe locaties
  - Positief voor de markt… enigszins verwarrend maar ook wel handig voor de klant… Eigenlijk een Mobib 2.0 verhaal…

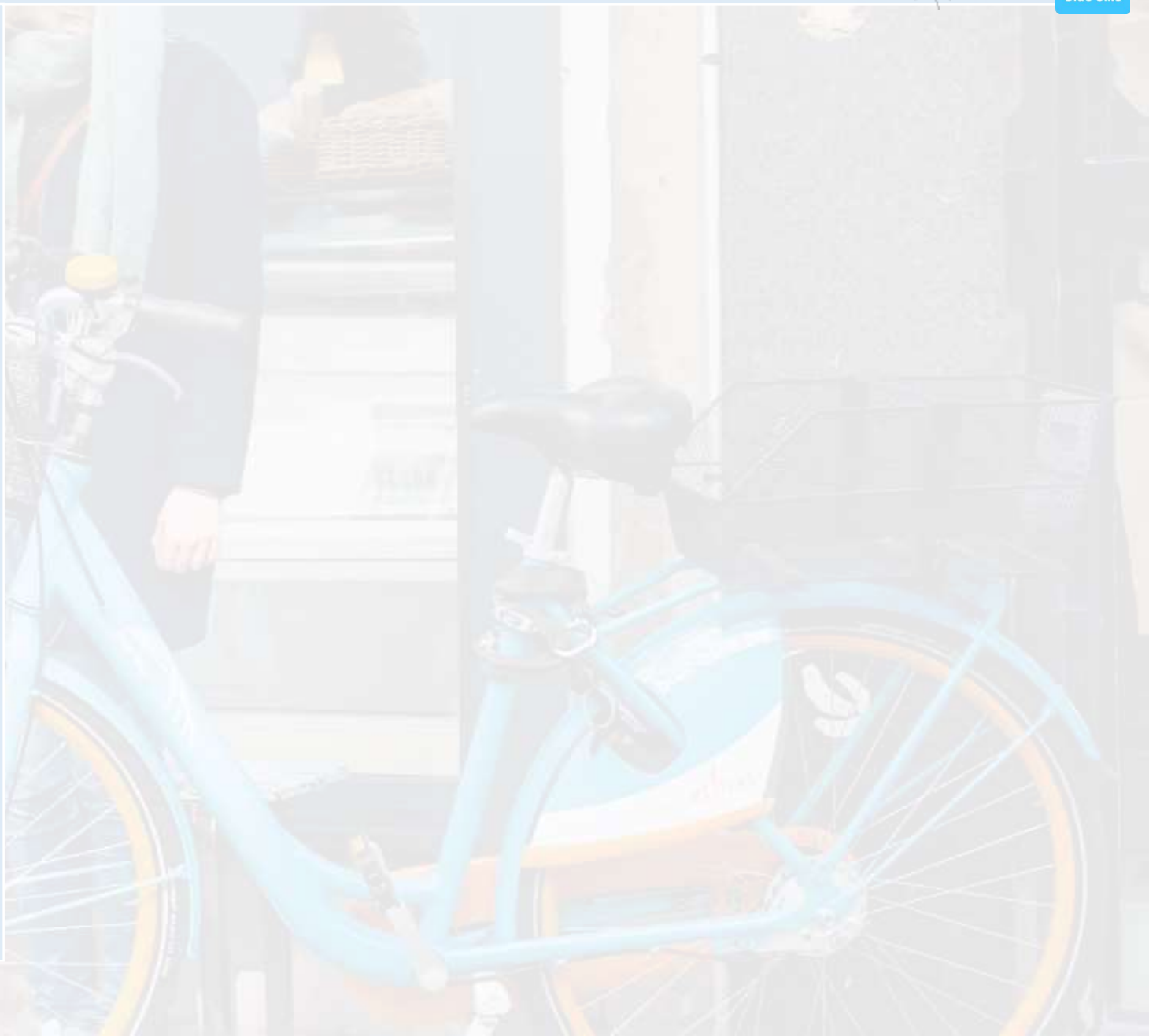
Aanbeveling

Literatuur & Betrokkene

- De Lijn (Netwerk kaarten, Doorkomsten haltes)
- Fietsberaad (input t.b.v. fietskwaliteit potentiele gemeenten)
- Google Earth
- Google Maps
- NMBS
  - Afdeling: Marketing & Sales (Kwalitatieve input)
- MOW Vlaanderen
  - Provinciale mobiliteitscoördinatoren (Kwalitatieve input)
- Parkeerbedrijven en Mobiliteitsambtenaren grootsteden (inzicht in parkeercijfers + kwalitatieve input)
  - Antwerpen
  - Brugge
  - Gent
  - Hasselt
  - Kortrijk
  - Mechelen
- Statistieken
  - NMBS
    - Reizigersaantallen
  - Federale overheid België en Vlaamse overheid:
    - Toeristische aankomsten
    - Grondverdeling
    - Aantal ondernemingen
- Succesfactoren Blue-bike 2016 (de Visser, Joeri)

Overzicht Bijlagen

1. Rekenmethoden
   A. Stationslocaties
   B. Halte- / P+(Fiets +)R locaties
2. Positionering P+R/Fiets i.c.m. Blue-bike



1. Berekening aantal Blue-bike ritten aan **stationslocaties**

A.

1. **Berekenen van het aantal Blue-bike(BB) ritten op jaarbasis d.m.v. het vermenigvuldigen van het aantal ondernemingen met de coëfficiënt behorende tot het vastgestelde scenario** (soort scenario wordt bepaald door het gemiddelde te nemen van de verschillende uitkomsten per te toetsen factor)

	Scenario	Oppervlak grondgebruik (1)	Verdeling grondgebruik (1)	Dichtheid BB locaties in provincie	Promotie + Kosten	Toerisme+reizigersverdeling NMBS week/weekend	Coëfficiënt *(op basis van BB-gebruikscijfers 2015)*	Aantal Blue-bike ritten ?
	Min.	Minder dan 100 hectare	Meer dan 60% besteed aan Ambachts- en industriegebouwen	Minder dan 2 locaties per 1.000km2	€3,-- tarief	Niet toeristisch(2) en geen menging week en weekend aankomsten(3)	**X*0.2=?**	**?**
Aantal ondernemingen gemeente(0) = X	**Gem.**	Meer dan 100 hectare	Verhouding ongeveer: 54% Ambachts- en industriegebouwen 15 % Onderwijs, onderzoek en cultuur 6% openbare gebouwen 4% kantoorgebouwen 21% Handelsbestemming	Meer dan 2 locaties per 1000km2	€1,-- tarief zonder promotie ---------- €,1—tarief +promotie	Menging week en weekend aankomsten(3)	**X*0.62=?**	**?**
	Max.		Bij 2 soorten grondgebruik met hoger % dan: 10% openbare gebouwen 4% kantoorgebouwen 21% Handelsbestemming		€0,- Tarief-	Toeristisch(2)	**X*1.41=?**	**?**

(0)Aantal Ondernemingen (= natuurlijke personen + rechtspersonen (SVR-definitie) > Aantal BTW-plichtige ondernemingen per 1 januari (SVR-definitie) staat gelijk aan x aantal Blue-bike ritten (http://www.lokalestatistieken.be)
(1)Grondoppervlak op gemeentelijk niveau in hectare toegekend aan bestemmingssoorten: ambachts- en industriegebouwen, gebouwen voor onderwijs, onderzoek en cultuur, kantoorgebouwen, openbare gebouwen, gebouwen met handelsbestemming (Vlaanderen_*Cijfers per domein.* http://aps.vlaanderen.be/lokaal/cijfers_domein.html)
(2)Toerisme is gebaseerd op het aantal aankomsten voor logies en verblijf. Vormt een bedreiging als dat aantal lager ligt dan 4.000 per jaar in de betreffende gemeente. Hoger dan 50.000 binnenlandse toeristische aankomsten is positief op Blue-bike gebruik.
(Bronnen: IBM Cognos Viewer - Toerisme-aantal toeristische aankomsten-detailrapport-alle-gemeenten + http://statbel.fgov.be/nl/modules/publications/statistiques/arbeidsmarkt_levensomstandigheden/arrivees_et_nuitees_touristiques.jsp*)*
(3)Verhouding tussen week en weekendreizigers heeft negatief effect op Blue-bike gebruik als aandeel weekreizigers hoger dan 90% is *(Bron: Reizigerstellingen NMBS 2014)*

2. **Kwalitatieve onderbouwing van bovenstaande berekening door het in kaart brengen van:**
a) Afstand van potentiele BB-locatie tot attractiepolen (positionering van ondernemingen bedrijvenparken)
b) Aantal treinreizigers op potentiele BB-locatie in verhouding tot gemiddeld aantal reizigers op huidige BB-locaties (momenteel gem. 1.240.000 (zonder Antwerpen en Gent), Rond de 350.000 of lager is ook lager Blue-bike gebruik)
c) Fietsbaarheid omgeving van potentiele BB-locatie:
   i) Op basis van Modal shift van lokale verplaatsingen (minimaal aandeel verplaatsingen fiets is minimaal potentieel voor Blue-bike)
   ii) Fietstoerisme (routes in omgeving)
   iii) Heuvelachtig?
3. **Op basis van kwalitatieve omgevingsscan het BB gebruikscijfer bekrachtigingen of bijstellen wegens uitzonderlijke omgevingsfactoren (= positief of negatief bijstellen van scenario)**

1. B.

Berekening aantal Blue-bike ritten rond OV-halte & P(+R)+Fiets locaties

1. **Bepalen van potentiele gebieden (gemeenten) op basis van het aantal aanwezige ondernemers per gemeente** *(meer ondernemingen(0) = meer potentieel)*
2. **Bepalen van het scenario dat geldt in die betreffende gemeente a.d.h.v. onderstaande tabel** *(het scenario geeft eerste inzicht in potentieel van locatie)*

Potentieel ?	Dichtheid BB locaties in provincie	Oppervlak grondgebruik (1)	Verdeling grondgebruik (1)	Toerisme(2)
Min.	Minder dan 2 locaties per 1.000km2	Minder dan 100 hectare	Meer dan 60% besteed aan Ambachts- en industriegebouwen	Niet toeristisch
Gem.	Meer dan 2 locaties per 1000km2	Meer dan 100 hectare	Verhouding ongeveer: 54% Ambachts- en industriegebouwen 15 % Onderwijs, onderzoek en cultuur 6% openbare gebouwen 4% kantoorgebouwen 21% Handelsbestemming	
Max.			Bij 2 soorten grondgebruik met hoger % dan: 10% openbare gebouwen 4% kantoorgebouwen 21% Handelsbestemming	Toeristisch

(0)Aantal Ondernemingen heeft verband met aantal Blue-bike ritten. Voor halte en P+R is het echter onduidelijk wat de precieze verhouding is (Aantal ondernemingen = natuurlijke personen + rechtspersonen (SVR-definitie) > Aantal BTW-plichtige ondernemingen per 1 januari (SVR-definitie) http://www.lokalestatistieken.be)

(1)Grondoppervlak op gemeentelijk niveau in hectare toegekend aan bestemmingssoorten: ambachts- en industriegebouwen, gebouwen voor onderwijs, onderzoek en cultuur, kantoorgebouwen, openbare gebouwen, gebouwen met handelsbestemming
(Vlaanderen_*Cijfers per domein.* http://aps.vlaanderen.be/lokaal/cijfers_domein.html)

(2)Toerisme is gebaseerd op het aantal aankomsten voor logies en verblijf en vormt een bedreiging als dat aantal lager ligt dan 4.000 per jaar in de betreffende gemeente. Hoger dan 50.000 binnenlandse toeristische aankomsten is positief op Blue-bike gebruik)
(Bronnen: IBM Cognos Viewer - Toerisme-aantal toeristische aankomsten-detailrapport-alle-gemeenten + http://statbel.fgov.be/nl/modules/publications/statistiques/arbeidsmarkt_levensomstandigheden/arrivees_et_nuitees_touristiques.jsp*)*

3. **Bepalen van locaties met meeste reizigers of parkeerders in gemeente (rekening houdende met concurrentie van andere Blue-bike locaties in omgeving)**
4. **Berekenen van het aantal Blue-bike ritten a.d.h.v. specifieke formule voor OV-Haltelocaties of P(+R)+Fiets (zie volgende pagina)**
    a. Bepalen van scenario d.m.v. factoren
    b. Berekenen aantal ritten op basis van de coëfficiënt gekoppeld aan het vastgestelde scenario
5. **Kwalitatief onderbouwen van bovenstaande berekening door het in kaart brengen van:**
    a. Afstand potentiele BB-locatie tot attractiepolen (positionering van ondernemingen en bedrijvenparken)
    b. Fietsbaarheid omgeving van potentiele BB-locatie
        i. Op basis van Modal shift van lokale verplaatsingen (minimaal aandeel verplaatsingen fiets is minimaal potentieel voor Blue-bike)
        ii. Fietstoerisme (routes in omgeving)
        iii. Heuvelachtig?

1.

B.

Berekening **OV-Halte locaties**	Scenario	Mate van Promotie(3) + Mate van bekendheid bij doelgroep (4)	Zichtbaarheid (5)	Coëfficiënt	Aantal Blue-bike ritten?
	Min.	Geen promotie en product nog niet gekend bij de doelgroep	Fietsen niet zichtbaar voor de niet gebruiker	X * 0.0002 =?	?
Aantal afstappende reizigers = X	Gem.	Menging van Min. en Max. scenario		X * 0.002 =?	?
	Max.	Geplande promotie en het product is al gekend bij de doelgroep	Fietsen zichtbaar voor de niet gebruiker	X * 0.01 =?	?

Berekening **P(+R)+Fiets**	Scenario	Prijs in verhouding tot alternatieven (6)	Mate van Promotie(3) + Mate van bekendheid bij doelgroep(4)	Aanwezige alternatieven (7)	Coëfficiënt	Aantal Blue-bike ritten ?
	Min.	Bij een prijs van €3,--/Duurder dan de alternatieven (bus of in centrum parkeren)	Geen promotie en product nog niet gekend bij de doelgroep	Er is geen slechtweer alternatief beschikbaar	X * 0.001 =?	?
Aantal parkerende voertuigen = X	Gem.	Menging van Min. en Max. scenario			X * 0.021 =?	?
	Max.	Prijs van €1,-- of inbegrepen in parkeertarief.	Geplande promotie en het product is al gekend bij de doelgroep	Er is een slechtweer alternatief beschikbaar	X * 0.038 =?	?

(3) Wordt er actief ingezet om het product in de markt te zetten, lokaal en nationaal?
(4) Is het huidige klantenbestand de representatieve doelgroep voor deze locatie of dient er een nieuwe doelgroep te worden aangesproken?
(5) Het eerste gebruik van de deelfiets is in 50% van de gevallen een direct gevolg door de fysieke zichtbaarheid van de deelfiets, als deze dan ook niet zichtbaar zijn geplaatst zal het gebruik minimaal zijn
(6) Deelfiets zal alleen gebruikt worden als de prijs in lijn is met de alternatieven. Bijv. Betalend parkeren in centra of het goedkoper zijn dan een bus ticket.
(7) De fiets is niet populair op dagen dat het slecht weer is, bij een uitwijkmogelijkheid naar overig vervoer is het gebruik van een P+R icm een deelfiets een volwaardig alternatief onder alle omstandigheden

2. Positionering P+R/Fiets en Blue-bike

Blue-bike aan (rand)Parkings is:

- aanvulling/versterking huidige openbaar vervoersaanbod (wisselwerking tussen BB en OV aanbod)
- aanvulling om mensen aan het fietsen te krijgen (Blue-bike om te kijken of het huren van een eigen fietskluis misschien een uitkomst biedt) en/of voor occasionele gebruikers parking (bijvoorbeeld zij die 1 a 2 x per week gebruik maken van (=parttimers))
  - Als er speciale tarieven gehanteerd worden (zelfde tarief als de andere natransport opties) kan gebruik op reguliere basis ook gerealiseerd worden

Opgemerkte behoeften van, en trends in verschillende steden/gemeenten:

1. Kleine steden willen eigen systeem vervangen door Blue-bikes
   - Bekender product (doel is direct duidelijker door een bestaand product)
     - Groter bereik van klanten (=grotere bekendheid van P+R optie)
   - Gebruiksvriendelijker (geautomatiseerd)

2. Grote steden prefereren eigen systemen (Oostende, Gent, Antwerpen)
   - Voor dagelijks gebruik een logische keuze
   - Blue-bike kan alsnog interessanter zijn voor
     - Zij die niet de behoefte of mogelijkheid hebben verschillende abonnementen af te sluiten
     - De bediening van gebieden die buiten de grenzen van het lokale deelfietsensysteem vallen