Nieuw Openbaar Vervoerplan 2021

VERVOERREGIO GENT

Deze nota beschrijft het Nieuw Openbaar Vervoerplan voor de Vervoerregio Gent en het proces er naartoe. Het opstellen van dit plan werd gestuurd door de Vervoerregioraad, Dagelijks Bestuur en het team MOW en in nauwe samenwerking via werkgroepen met lokale overheden opgemaakt. Het plan in deze nota wordt nu ter voorlopige vaststelling voorgelegd aan de Vervoerregioraad en lokale besturen.

Vlaanderen
is mobiliteit &
openbare werken

COLOFON

Titel: Nieuw Openbaar Vervoerplan 2021 Vervoerregio Gent

Versie: 1.0
Datum: 20/04/2020

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

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

Verantwoordelijke uitgever:
Vlaamse Overheid
Departement Mobiliteit en Openbare Werken

INHOUD

	1. INLEIDING	**7**
1.1	DE VERVOERREGIO'S	8
1.2	LEESWIJZER	9
	2. BASISBEREIKBAARHEID	**11**
2.1	PRINCIPES BASISBEREIKBAARHEID	12
2.2	NAAR EEN GELAAGD OV-NETWERK: UITGANGSPUNTEN	13
2.3	METHODIEK VOOR HET ONTWERPEN VAN HET GELAAGD NETWERK	14
	3. VAN INITIEEL NAAR DEFINITIEF NIEUW OPENBAAR VERVOERPLAN 2021	**21**
3.1	PROCESBESCHRIJVING	22
3.2	TOETS INITIEEL VOORSTEL OPENBAAR VERVOERPLAN KN-AN	24
3.3	ITERATIEF PROCES KN-AN MET LOKALE BESTUREN EN TEAM MOW	25
3.4	VERVOER OP MAAT METHODIEK OP HOOFDLIJNEN	28
	4. VOORSTEL NIEUW OPENBAAR VERVOERPLAN 2021	**31**
4.1	KERNPUNTEN STREEKNET: KERNNET EN AANVULLEND NET	32
4.2	KERNPUNTEN STADSNET GENT	35
4.3	KERNPUNTEN VERVOER OP MAAT	36
	5. AANDACHTSPUNTEN IMPLEMENTATIE NIEUW OPENBAAR VERVOERPLAN 2021	**43**
5.1	DOORSTROMING	44
5.2	AVONDBEDIENING	44
5.3	KWALITEITSVOLLE HALTES OP HET KN EN AN	44
5.4	MOBIPUNTEN	45

1

INLEIDING

1.1 | DE VERVOERREGIO'S

De Vlaamse regering wil met de invoering van **basisbereikbaarheid** een kwaliteitssprong maken in het openbaar vervoer. In tegenstelling tot basismobiliteit waarbij het aanbod van openbaar vervoer op wandelafstand centraal stond, is basisbereikbaarheid een vraaggestuurd model. Volgens het principe van 'basismobiliteit' had iedere Vlaming tot voor kort op enkele honderden meters van zijn deur een bus- of tramhalte, ook als hiervoor geen vraag was. Met de invoering van het decreet 'basisbereikbaarheid' wil de Vlaamse overheid het mobiliteitsaanbod beter afstemmen op de vervoersvraag van de reiziger en op de reële vervoerstromen. Het is de bedoeling om zoveel mogelijk mensen op een attractieve, snelle, comfortabele en duurzame manier te verplaatsen. Daarbij wordt niet enkel uitgegaan van de woon-werk- en de woon-schoolverplaatsingen (goed voor 1/3 van het totale aantal verplaatsingen), maar ook de andere verplaatsingen (winkelen, vrije tijd, ...) komen in beeld.

Hiervoor wordt Vlaanderen opgedeeld in 15 vervoerregio's. Binnen elke vervoerregio wordt een **regionaal mobiliteitsplan** opgesteld. Dat plan legt de gezamenlijke mobiliteitsvisie van de lokale besturen voor alle vervoersmiddelen op lange termijn vast. Het speelt in op de huidige en toekomstige mobiliteitsuitdagingen van de regio, tekent het openbaar vervoersnetwerk uit, legt de link met het ruimtelijk beleid en stelt maatregelen voor de verbetering van de doorstroming, de verkeersveiligheid en het fietsbeleid voor.
Ook in Vervoerregio Gent is gestart met het opstellen van dit plan waarin de gezamenlijke mobiliteitsvisie van de lokale besturen voor alle vervoersmiddelen op lange termijn wordt vastgelegd. Voor dit regionaal mobiliteitsplan is momenteel de Oriëntatienota opgesteld.

Daarnaast heeft de vervoerregio ook de opdracht een **Nieuw Openbaar Vervoerplan** (OV-plan) te ontwikkelen. Dit voorliggende plan maakt deel uit van het proces waarin binnen de Vervoerregio's een regionaal mobiliteitsplan wordt opgesteld. Echter het Nieuw Openbaar Vervoerplan loopt in tijd vooruit op het regionaal mobiliteitsplan: de implementatie ervan is voorzien in december 2021.

Figuur 1.1: Vlaamse Vervoerregio's

1.2 | LEESWIJZER

De nota is opgebouwd vertrekkende vanuit de principes van basisbereikbaarheid conform het decreet 'Basisbereikbaarheid' en wat dit betekent voor het openbaar vervoer (hoofdstuk 2). Deze nieuwe visie op mobiliteit moet leiden tot een duurzaam, veilig, intelligent en multimodaal mobiliteitssysteem. Centraal daarbij zijn een vraaggericht en efficiënt systeem, combimobiliteit in een geïntegreerd netwerk, inbedding in het ruimtelijk kader en hiërarchie in het gelaagd netwerk.

Hoofdstuk 3 beschrijft in grote lijnen het doorlopen proces van het initieel voorstel van het openbaar vervoerplan tot het Nieuw Openbaar Vervoerplan 2021 en focust daarbij op de betrokkenheid van lokale besturen en actoren bij de verschillende inhoudelijke stappen. Dit proces omvat drie cruciale elementen: een toets van het initieel kern- en aanvullend net, het intensieve iteratief proces van inbreng en aanpassingen van de verschillende actoren met aandacht voor de leidende principes en de methodiek en de totstandkoming van een voorstel voor Vervoer op Maat.

Hoofdstuk 4 bevat vervolgens de kern van het Nieuw Openbaar Vervoerplan 2021 met kaarten en een beknopte beschrijving van het kernnet (KN) en aanvullend net (AN) en het voorstel voor Vervoer op Maat (VoM) in de Vervoerregio Gent. Gedetailleerde informatie over het KN en AN en het VoM-voorstel is terug te vinden in de bijlage 1 en bijlage 6.

Tot slot beschrijft hoofdstuk 5 een aantal aandachtspunten voor de implementatie van het Nieuw Openbaar Vervoerplan 2021. Deze onderwerpen zijn geen onderdeel van dit OV-plan maar vragen wel specifieke aandacht om het Nieuw Openbaar Vervoerplan optimaal te kunnen gaan uitrollen.

2

BASISBEREIKBAARHEID

2.1 | PRINCIPES BASISBEREIKBAARHEID

Een OV-netwerk dat zich kenmerkt door de aspecten "Vraaggericht en efficiënt", "hiërarchie in netwerk", "combimobiliteit" en "inbedding in ruimtelijk kader" is in de Gentse regio methodisch uitgewerkt. Belangrijk hierin is dat een nieuw OV-netwerk uiteindelijk moet leiden tot een geïntegreerd openbaarvervoersysteem omdat alleen dan basisbereikbaarheid optimaal gerealiseerd kan worden. Centraal bij basisbereikbaarheid staat het kunnen bereiken van belangrijke maatschappelijke functies op basis van een vraaggericht systeem en met een optimale inzet van middelen. De afstemming gebeurt op basis van de reële en potentiele vervoersstromen. Het vaste aanbod op basis van de criteria afstand, frequentie en amplitude (basismobiliteit) wordt vervangen door een garantie op een goede mobiliteitsoplossing (basisbereikbaarheid). In de Vervoerregio Gent zijn voor het ontwerp van het nieuwe OV-netwerk de kernprincipes basisbereikbaarheid gebruikt:

Verplaatsingsnoden als vertrekpunt

Hier gaat het erom dat het aanbod van verschillende vervoersvormen (openbaar vervoer, deelauto's en fietsen etc.) zo goed mogelijk aansluit op de werkelijke verplaatsingsnoden (vraag) van reizigers. Zo worden de vervoersmogelijkheden en financiële middelen op een efficiëntere manier ingezet.

Combineren van verschillende vervoersmiddelen: combimobiliteit

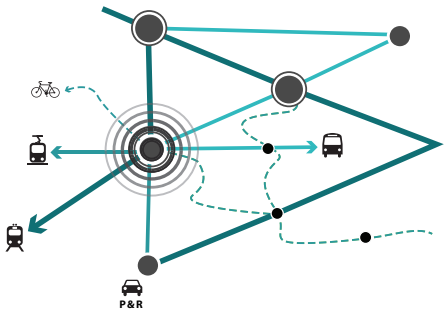
De Vlaamse overheid wil het openbaar vervoer maximaal concentreren op de belangrijke verkeersassen in elke regio, maar ook de bereikbaarheid van deze assen is belangrijk. Om een volledig traject te kunnen afleggen, moeten de verschillende vervoersmiddelen naadloos op elkaar aansluiten en moet de reiziger makkelijk de overstap kunnen maken. Het combineren van verschillende vormen van mobiliteit noemen we combimobiliteit. Enkele voorbeelden zijn: van bus/tram of van trein op de (elektrische) fiets, de deelfiets of deelstep, de auto of deelauto, carpool of taxi.

Een gelaagd netwerk van vervoersmogelijkheden

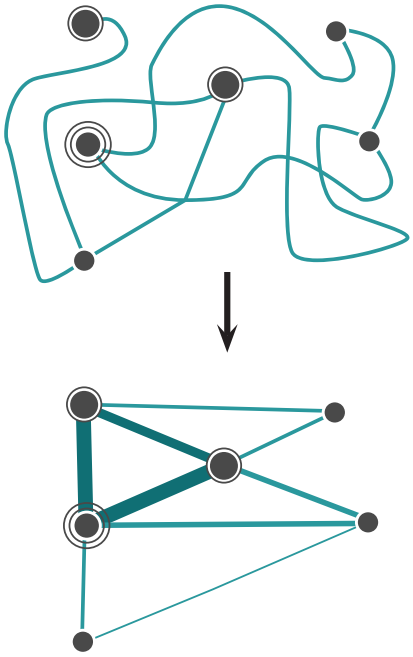
Binnen de Vervoerregio wordt gewerkt aan een hiërarchisch gestructureerd vervoermodel voor de verschillende modaliteiten. Ook binnen het openbaar vervoer is er dus een hiërarchie of gelaagdheid van het netwerk. Deze speelt een cruciale rol in de uitwerking van het Nieuw Openbaar Vervoerplan 2021 en is ook startpunt voor het ontwerp ervan. Elke laag van het openbaar vervoer netwerk neemt zijn rol binnen de hiërarchie op en de verschillende lagen worden optimaal op elkaar afgestemd. Een goede hiërarchie is van belang omdat alleen met een goede structuur van hoofdnetwerken het mogelijk is modaliteiten op elkaar af te stemmen en een snel en efficiënt vervoerssysteem te ontwikkelen. Immers bij het combineren van vervoersmiddelen is het netwerk zo sterk als de zwakste schakel.

Van de ene naar de andere laag via mobipunten

Mobipunten vormen een belangrijke spil in het faciliteren van combimobiliteit binnen het gelaagde OV-netwerk. Een mobipunt is meer dan een halte voor het openbaar vervoer maar het is een herkenbare plek met een aanbod aan diverse, op elkaar afgestemde vervoermogelijkheden. Bij voorkeur wordt het mobipunt aangevuld met extra diensten en wordt het ruimtelijk optimaal georganiseerd. Aan een mobipunt kunnen gebruikers overstappen van en naar het spoorwegennet, tussen de kernnetlijnen, aanvullende lijnen, het VOM of op hun eigen (veilig en comfortabel gestalde) fiets. Op die manier wordt het OV-netwerk ingeschakeld in een systeem van combimobiliteit waarbij verschillende modi elkaar kunnen voeden en aanvullen.



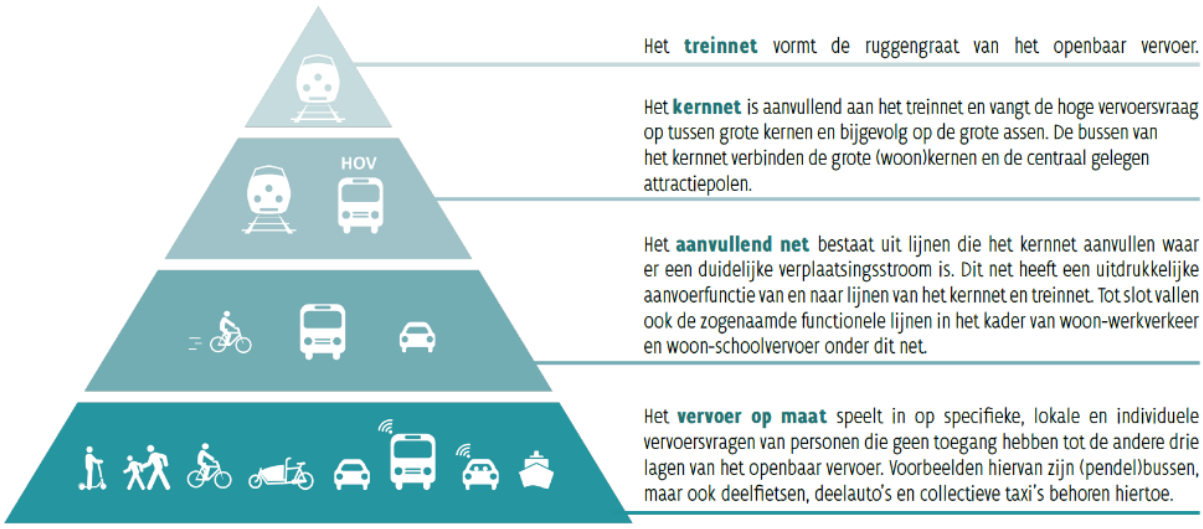
Figuur 2.1: Gelaagd netwerk dat combimobiliteit faciliteert



Figuur 2.2: Vraaggericht en efficiënt mobiliteitssysteem

2.2 | NAAR EEN GELAAGD OV-NETWERK: UITGANGSPUNTEN

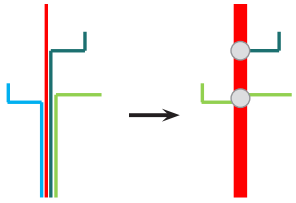
De uitgangspunten richtingen zich op het KN, AN en VoM. Het ontwerpen van het treinnetwerk is geen onderdeel van dit Nieuw Openbaar Vervoerplan 2021 en wordt in de uitgangspunten dan ook grotendeels buiten beschouwing gelaten. De uitgangspunten zijn op Vlaams niveau opgezet en vormden de basis voor het initiële voorstel KN en AN van De Lijn. De uitgangspunten richten zich op het zo passend mogelijk faciliteren van de verplaatsingsnoden (vervoersvraag) en vervoersstromen. Enerzijds is er gewerkt met een modelmatige exercitie om het vervoerspotentieel in beeld te brengen. Anderzijds is ook gekeken naar huidige vervoersstromen, karakteristieken van attractiepolen en ervaringen uit de praktijk. Dit laatste is zowel onderdeel geweest van het opzetten van het initieel voorstel als onderdeel van de toetsing van dit initieel voorstel zoals kort toegelicht in hoofdstuk 4 van deze nota.



Figuur 2.3: Vier lagen van het openbaar vervoernetwerk

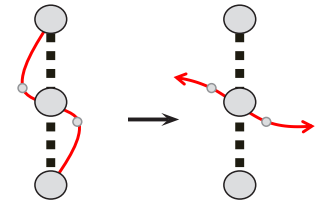
Vereenvoudiging van de netwerkstructuur

Verschillende buslijnen die vandaag afwijkende trajecten volgen worden gecombineerd in één sterke kernnetlijn met een hoge frequentie en betrouwbaarheid. In de regel voedt het aanvullend net voedt deze hoofdas. Dit leidt tot minder varianten en verhoogt de leesbaarheid voor de reiziger.



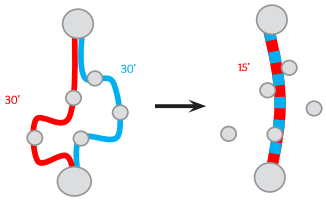
Betere cadans zorgt voor meer zekerheid naar de reiziger en aantrekkelijk aanbod

Het nieuwe net ambieert een hogere kwaliteit op specifieke assen door het verhogen van de frequentie en betrouwbaarheid. Omrijden wordt maximaal vermeden en de garantie van doorstroming op de assen is prioritair.



Trein en bus versterken elkaar

Het treinnet is de ruggengraat van het openbaar vervoernet. Waar het aanbod van de NMBS voldoende hoog is om aan de vervoersvraag te voldoen, wordt geen aanbod voorzien vanuit het kernnet of aanvullend net. Waar het aanbod van de NMBS onvoldoende is, kan een aanvullende lijn ingetekend worden..



Vervoer op Maat complementair aan trein, kernnet en aanvullend net

VoM-diensten moeten een oplossing bieden voor die gebieden die onvoldoende bediend worden door het KN en AN. Het VoM is dus complementair aan het treinnet, KN en AN. Met een VoM-oplossing zal de reiziger dus de first of last-mile naar het treinnet, KN of AN afleggen of wordt een verplaatsing gemaakt tussen twee locaties in eenzelfde regio die niet op een logische manier met het KN of AN worden verbonden.

2.3 | METHODIEK VOOR HET ONTWERPEN VAN EEN GELAAGD NETWERK

2.3.1 | Treinnetwerk

In een gelaagd OV-netwerk vormen spoorinfrastructuur en stations het hoogste niveau van het gelaagd netwerk. De trein is de ruggengraat van het openbaar vervoer en staat in eerste instantie in voor de internationale, intergewestelijke en interregionale verbindingen. Het ontwerpen van het treinnetwerk is geen onderdeel van dit Nieuw Openbaar Vervoerplan 2021. In het kader van het opstellen van het regionale mobiliteitsplan voor de lange termijn zal de Vervoerregio Gent verder afstemmen met Vlaanderen en de NMBS rond verbindingen, knooppunten en kwaliteitsvereisten van het treinnetwerk.

2.3.2 | Kernnet

De tweede laag van het gelaagd netwerk is het kernnet. Met het kernnet wordt een antwoord geboden op de hoge vervoersvraag op grote assen. Dit is een netwerk van vast, lijngebonden openbaar vervoer, met hoogkwalitatieve bedienings- en comfortvoorschriften en een hoog voorzieningenniveau bij haltes. Het kernnet is sterk gericht op combimobiliteit: het overstappen van het ene op het andere vervoersmiddel.

Het ontwerp van het kernnet is gebaseerd op potentieel met als uitgangspunt dat er een voldoende kwaliteitsniveau aangeboden wordt om de vervoersvraag effectief te vertalen naar bezetting. Als het potentieel hogere kwaliteitseisen verantwoordt inzake frequentie of amplitude, dan moet in de minimumnormen (zie tabel 2.1), gelinkt aan dit potentieel, worden voorzien.

Kwaliteitseisen voor kernnet lijnen

Het kernnet is zelf ook gelaagd: het bestaat uit A-, B- en C-lijnen (zie tabel 2.1) met elk hun eigen kwaliteitseisen inzake frequentie en amplitude. Dit onderscheid maakt een parallelle opbouw over heel Vlaanderen mogelijk. Binnen het kernnet wordt een minimaal gewenst bedieningsniveau vooropgesteld inzake amplitude en frequentie. Dit zijn streefwaarden en geen door de burger afdwingbare normen. De potentiëlen op de geselecteerde assen zijn van die aard dat zij een dergelijk kwaliteitsniveau verantwoorden. Door dit kwaliteitsniveau uiteindelijk niet te behalen verliest het kernnet een groot deel van haar aantrekkingskracht. Het kan alleen maar functioneren en mee een modal shift realiseren als het aanbod navenant is. Het potentieel van een as hangt immers niet enkel samen met de reisweg, maar ook (en zelfs meer nog) met de frequentie. Er moet een minimaal kwaliteitsniveau zijn om het potentieel om te zetten in effectieve bezetting. Het waarborgen van de kwaliteit inzake frequentie, amplitude, snelheid en betrouwbaarheid is onontbeerlijk. Een vlotte doorstroming is voor deze lijnen dan ook van ontzettend groot belang.

Op bepaalde assen wordt een ruimer aanbod voorzien dan het minimumaanbod, met bijvoorbeeld frequenties tot 12 keer per uur of een aanbod dat doorloopt tot na middernacht. Dit is vaak het gevolg van de door het huidige net (op basis van gebruikscijfers) aangetoonde potentiëlen (reizigersstromen en benodigde capaciteit) op de betrokken assen en is ook afhankelijk van het gebied waarbinnen de betrokken lijn werkzaam is (bijvoorbeeld centrum- of grootstedelijk gebied met een significant aantal avondverplaatsingen). De omrijfactor, de verhouding tussen de afstand van reisweg van de ov-verbinding en de afstand van de meest aangewezen route met de wagen, op het kernnet bedraagt maximaal 1,3. Binnen een regio zijn kernnetlijnen immers structurerend zodat een verbindend netwerk gecreëerd wordt.

GEWENST AANBODSNIVEAU	DAGFREQUENTIE			OCHTEND/AVONDFREQ			AMPLITUDE			OCHTEND/DAG/AVOND		
	MA-VR	ZA	ZO	MA-VR	ZA	ZO	MA-VR	ZA	ZO	OCHT-END	DAG	AVOND
STREEKLIJNEN												
A (IP > 15.000)	4	4	2	2	2	2	6-23	8-23	(8-21)	<7	7-19	>19
B (4500 < IP ≤15000)	2	1	1	1	1	1	6-21	8-21	(8-21)	<7	7-19	>19
C (2500 < IP ≤4500)	1	1	(1)	1	1	NVT	6-19	8-19	(8-19)	<7	7-19	>19
STADS- EN VOORSTADSLIJNEN												
A	4	4	2	2	2	2	6-23	8-23	8-21	<7	7-19	>19
B	2	2	1	1	1	1	6-21	8-21	8-21	<7	7-19	>19

Tabel 2.1: Beoogd minimaal bedieningsniveau kernnet.

3.2.3 | Aanvullend net

De derde laag van het gelaagd netwerk is het aanvullend net en bestaat uit lijnen met een uitdrukkelijke feederfunctie vanuit en in de kleinere kernen naar de lijnen van het kernnet en van het treinnet. Het aanvullend net zal dus vanuit middelgrote kernen en attractiepolen voeding geven aan het kernnet. Daarnaast bestaat het ook uit ontsluitende lijnen en lijnen die voldoende potentieel hebben om in een uurbediening te voorzien, maar te weinig potentieel kennen om deel uit te maken van het aan minimumeisen onderworpen kernnet.

Het aanvullend net is in de regel volledig complementair aan het kernnet en het treinnet. In bepaalde omstandigheden, bijvoorbeeld wanneer de trein de vervoersstroom onvoldoende kan capteren door de afwezigheid van voldoende haltes of een te lage frequentie, kan een aanvullend net ook parallel aan een spoorweg fungeren. Specifieke functionele lijnen kunnen ook parallel rijden aan deeltrajecten van het kernnet om op piekmomenten in voldoende capaciteit te kunnen voorzien.

Kwaliteitseisen voor aanvullend net lijnen

Het aanvullend net bevat cadanslijnen en functionele lijnen. Op de gecadanseerde lijnen wordt gesteld dat er op week- en zaterdagen minimaal 1 rit per uur moet zijn. Een bediening om de twee uur is niet attractief en kan nooit voldoende potentieel capteren. Op zon- en feestdagen is een frequentie van 1x/2u in bepaalde regio's wel nog te verantwoorden (op voorwaarde dat bediening op zich al voldoende meerwaarde heeft, net zoals bij het kernnet). In de regel rijden deze cadanslijnen van maandag tot zaterdag minimaal tussen 7u en 19u. Een meer uitgebreid aanbod qua frequentie of amplitude blijft echter mogelijk. Dit dient lijn per lijn bekeken te worden in functie van de noden in het gebied.

In het aanvullend net kan de omrijfactor, de verhouding tussen de afstand van reisweg van de ov-verbinding en de afstand van de meest aangewezen route met de wagen, hoger zijn dan het cijfer 1,3 dat geldt bij kernnetlijnen. Aanvullende lijnen zijn immers veelal niet structurerend. Ze kunnen wel complementair rijden aan een structurerende treinverbinding met lage frequentie of aan een kernnetlijn.

.

Functionele lijnen

De functionele lijnen vormen een belangrijk onderscheiden deel van het netwerk. Deze lijnen spelen in op specifieke, potentieelhoudende verplaatsingstromen op welbepaalde momenten van de dag en met het oog op welbepaalde doelgroepen (in hoofdzaak scholieren en werknemers, dus woon-school- en woon-werkverkeer). Iedereen kan er echter gebruik van maken. Functionele bediening wordt dus enkel voorzien "in functie van", hetgeen impliceert dat het hier zelden om gecadanceerde lijnen gaat die (al dan niet) de hele dag door rijden. Veelal betreft het een paar ritten verspreid over de dag. De functionele verbindingen vormen een belangrijke schakel binnen het netwerk basisbereikbaarheid. Deze zijn historisch ook gegroeid in het huidige netwerk en zijn vaak zeer druk bezet. Hierdoor werden deze lijnen ook voor 90% overgenomen uit het huidige netwerk. Daar waar overlap ontstond met nieuwe (of in frequentie verhoogde) verbindingen, werd wel gekeken naar een optimalisatie van het functionele aanbod om de verschillende lagen zo goed mogelijk op elkaar af te stemmen.

Intrinsiek potentieel (IP) basis voor initieel voorstel kernnet

Gezien een van de uitgangspunten van de openbaar vervoernetwerken binnen basisbereikbaarheid vertrekt vanuit het effectieve potentieel, wordt geopteerd om het intrinsiek potentieel (IP) op dagbasis van een verplaatsingsstroom als basis te nemen. Het intrinsiek potentieel geeft de gewogen vervoervraag (met inbegrip van woon-school) weer tussen twee kernen op basis van de trajectlengte. Het gaat om de stromen op dagbasis en over alle modi door (dus niet enkel ov-gebruik). De matrix met vervoerstromen uit de provinciale verkeersmodellen werd hiervoor geaggregeerd tot op deelgemeenteniveau. Het IP gaat uit van alle verplaatsingen, over alle modi heen tussen 2 (of meer) kernen, gecorrigeerd voor de afstand tussen beide kernen. Deze verplaatsingen gebeuren ook op vandaag. Een hoog IP betekent dus dat er tussen 2 kernen veel verplaatsingen voorkomen door alle modi (trein, bus, auto, fiets, ...). Dit maakt dat er veel bewegingen aanwezig zijn tussen beide kernen waarin OV mogelijks een grotere rol kan spelen. Bij een laag IP zijn er eerder weinig verplaatsingen tussen de opgenomen kernen over alle modi heen, waardoor de te behalen OV-winsten (met regulier vervoer) veel lager ligt. Vandaar dat dit IP-scores toekent aan de grenzen tussen kernnet, aanvullend net en Vervoer op Maat.

Intrinsiek Potentieel

- $IP = \frac{\text{verplaatsingsafstand * vervoervraag (per deelgemeente)}}{\text{totale afstand lijn}}$

De **teller** van de berekening omvat de vervoersvraag tussen de verschillende kernen. Dit zijn zoals gezegd het totaal aantal verplaatsingen op dagbasis tussen de kernen onderling. Deze vervoersvraag wordt ook telkens vermenigvuldigd met de afstanden tussen de kernen onderling. De effectieve verplaatsingen en hoe deze kunnen gebundeld worden liggen dus aan de basis van deze formule. Het gaat dus niet om het aantal inwoners van een kern, het aantal werknemers in een bedrijvenzone of het aantal bezoekers van een attractiepool. Deze kencijfers zeggen immers weinig over de herkomsten. Vaak zijn de verplaatsingen naar bijvoorbeeld bedrijvenzones zeer diffuus en niet efficiënt te bundelen met een vorm van regulier ov-aanbod. **Hoe groter het aantal verplaatsingen, hoe hoger het IP.** Het opnemen van de afstand in de teller zorgt er ook voor dat er minimaal op korte afstanden wordt geconcurreerd met duurzame modi zoals de fiets. **Hoe langer de verplaatsingsafstand, hoe hoger het IP.** Zo wordt opgespoord waar we het ov kunnen inzetten om best te concurreren met de auto.

De **noemer** bevat de afstand van de hele lijn. Om het kwaliteitsniveau en meer bepaald de snelheid van een verbinding te garanderen, wordt de afstand van de lijn als penalty opgenomen voor de berekening van het IP. Inderdaad, zeer lange ontsluitende en kronkelende lijnen zouden immers een hoge vervoersvraag kunnen afdekken maar verliezen sterk in de concurrentiepositie ten opzichte van het privaat vervoer door het wegvallen van het verbindende karakter van de lijn. **Hoe langer de totale afstand van de buslijn, hoe lager het IP.**

Bij het afwegen van meerdere mogelijke trajecten werd het IP, samen met het huidig aantal reizigers langsheen een traject, mee in de schaal gelegd om een keuze te maken over de definitieve reisweg van de lijn. Hetzelfde principe geldt bij mogelijke uitlenging van lijnen tot een volgende kern. Het intrinsiek potentieel is met andere woorden een graadmeter voor de effectieve vervoersvraag en het succes van een bepaalde lijn.

Volgende grenzen werden bepaald qua intrinsiek potentieel:

- Kernnet A-lijn: IP > 15.000
- Kernnet B-lijn: 4.500 < IP ≤ 15.000
- Kernnet C-lijn: 2.500 < IP ≤ 4.500
- Aanvullend net cadans: 1.000 < IP ≤ 2.500

Lijnen op assen met een IP groter dan 1.000 en lager dan of gelijk aan 2.500 zouden we D-lijnen kunnen noemen. Deze horen niet tot het kernnet, maar tot het aanvullend net. Hieruit mag echter niet afgeleid worden dat het aanvullend net enkel uit D-lijnen bestaat. Ook sterke lijnen kunnen hiertoe behoren (bv. omdat ze te ontsluitend zijn). Gezien het gegeven van budgetneutraliteit in deze opdracht is het niet mogelijk om elke verbinding met een IP dat hoger is dan 1.000 ook effectief te voorzien in het aanvullend dan wel kernnet. Historische praktijkervaring en scenario's in modeldoorrekeningen geven uitsluitsel over welke verbindingen in eerste instantie de grootste modal shift kunnen verwezenlijken en waarop dus prioritair moet worden ingezet in het korte termijn ov-plan. Elke aanpassing aan het netwerk van kernnet- en cadanslijnen uit het aanvullend net wordt getoetst aan deze methodologie.

2.3.3 | Vervoer op maat

Het Vervoer op Maat vormt de vierde en laatste vervoerslaag van het openbaarvervoersmodel voor basisbereikbaarheid en is complementair aan de hogere hiërarchische netten. Deze laag kan worden ingevuld nadat het KN en AN vorm hebben gekregen en geeft antwoord op lokale noden in de vervoerregio. Het VoM is volledig vraagvolgend en biedt een oplossing voor die gebieden die niet bediend worden door regulier openbaar vervoer. Het VoM is dus complementair aan het treinnet, KN en AN. Met een VoM-oplossing zal de reiziger de first- of last-mile naar het treinnet, KN of AN afleggen of wordt een verplaatsing gemaakt tussen twee locaties in eenzelfde regio die niet op een logische manier met het KN of AN worden verbonden.

Kadering Vervoer op Maat

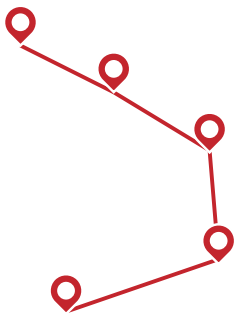
Het Vervoer op Maat is geen onderdeel van het initieel voorstel van De Lijn, maar het is de taak van de Vervoerregio zelf om het Vervoer op Maat uit te werken. Het vervoer op maat zal worden gecoördineerd via de Vlaamse mobiliteitscentrale.

In het kader van VOM wordt een onderscheid gemaakt tussen doelgroepgebruikers (bv. rolstoelgebruikers, mensen die niet zelfstandig gebruik kunnen maken van openbaar vervoer, ...) en de open gebruiker die volledig zelfstandig zijn verplaatsing kan maken. In het huidige mobiliteitslandschap zijn de verschillende VoM-oplossingen sterk versnipperd in verschillende lokale, al dan niet semi-private initiatieven. Denk aan de belbussen die de open gebruiker bedient of aan minder mobiele centrales, dienst aangepast vervoer, etc. voor specifieke doelgroepen. Bijkomend zijn er nog tal van lokale initiatieven (zoals bv. evenementshuttle, marktbus) die al dan niet specifieke doelgroepen aanspreken. In de vervoerregio Gent is MaxMobiel dat collectief werknemersvervoer organiseert ook een concreet voorbeeld.

Het is in ieder geval de bedoeling dat al deze vormen van Vervoer op Maat worden opgenomen in het verhaal van de mobiliteitscentrale. In eerste instantie zal de focus liggen op de open gebruiker die volledig zelfstandig zijn verplaatsing kan maken. Het budget dat Vlaanderen op vandaag al besteed aan de subsidie van DAV/MAV en MaxMobiel is onderdeel van het budget voor VoM van de regio. In eerste instantie wordt vanuit de vervoerregio gekozen om deze 2 systemen te laten bestaan zoals ze vandaag werken. Wel moeten ze beide opgenomen worden in de werking van de mobiliteitscentrale.

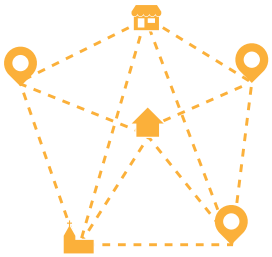
Karakteristieken van Vervoer op Maat

In tegenstelling tot de vaste dienstregeling van de bussen van het KN en AN, werkt het VOM vooral vraagvolgend. Enkel wanneer er vraag is naar vervoer, zal de vervoersoplossing worden uitgerold. Hoewel Vervoer op Maat vele verschijningsvormen kent, is er wel structuur aan te brengen in de functie die oplossingen binnen Vervoer op Maat binnen het OV-netwerk vervullen. De verschillende typen VoM worden dus toegepast afhankelijk van de type vraag die speelt in een bepaald gebied. De typen VoM die in het Nieuw Openbaar Vervoerplan 2021 voor de Vervoerregio Gent voorkomen, worden hieronder kort omschreven. Een beschrijving van de overige verschijningsvormen van Vervoer op Maat is terug te vinden in de bijlage 5.



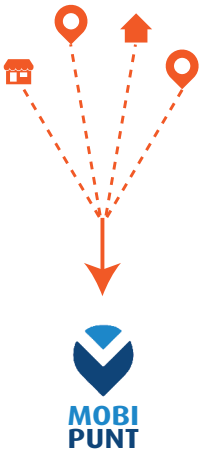
VOM-vast

VOM-vast is een vast vervoersysteem: volgens een dienstregeling wordt op vaste plekken gehalteerd. Het kan goed functie- gebonden ingezet worden, bijvoorbeeld om mensen van en naar een ziekenhuis, industriegebied of markt te brengen. Voordelen van een VOM-vast systeem zijn dat het duidelijk is voor de reiziger, het zowel voor de reiziger als voor de vervoerder goed te plannen is en geschikt is voor grotere bestemmingen. Nadelen van een VOM-vast systeem zijn dat de shuttle soms voor niets rijdt en dat alleen vervoer wordt geboden op een vaste route van en naar haltes.



VoM-flex

VoM-flex is een flexibel vervoersysteem: reizigers worden op aanvraag van een adres/halte naar adres/halte vervoerd. Voordelen van een VoM-flex system zijn dat de reizigers dicht bij huis opgehaald kunnen worden en rechtstreeks naar (een halte dichtbij) hun eindbestemming reizen en dat de dienst op afroep beschikbaar is. Een nadeel van dit type VoM is dat het boeken van een rit voor sommige reizigers als lastig kan worden ervaren. Daarnaast heeft dit vervoersysteem relatief hoge kosten per reiziger door diversiteit in reispatronen en is het nodig om randvoorwaarden op te stellen voor het bereik van de dienst (zowel in tijd als geografisch).



VoM-semi-flex

VoM-semiflex is een semi flexibel vervoersysteem: reizigers worden thuis of bij een halte dichtbij huis opgehaald en naar een mobipunt gebracht of reizigers worden bij een mobipunt opgehaald en van daaruit naar huis of naar een halte dicht bij huis gebracht. Het belangrijkste voordeel van VoM-semiflex ten opzichte van VoM-flex is dat reizigers meer gebundeld worden. Hierdoor is VoM-semiflex kostenefficiënter. Daarnaast bedient VoM-semiflex een groter gebied dan VOM-vast. Nadelen van een VoM-semiflex systeem zijn dat het vervoersysteem lastig uit te leggen is aan reizigers en dat het boeken van een rit voor sommige reizigers als lastig kan worden ervaren. Verder is het voor het vaste deel van het systeem net als bij VoM-vast mogelijk dat de shuttle voor niets rijdt.

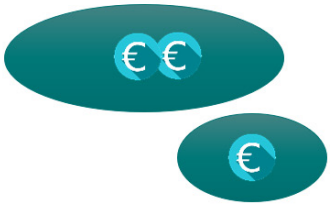
Deelfietsen

Deelfietsen kunnen zowel een rol vervullen in netwerklogica alsook in nabijheidslogica. Deelfietsen worden ingezet als voor- en natransport. Voordeel van deelfietssystemen ten opzichte van VoM-busjes is de lage kost en de flexibiliteit in plaats en tijd. Nadeel is dat het systeem niet bruikbaar is voor hen die niet kunnen of willen fietsen en dat de aantrekkelijkheid ervan afhankelijk is van het weer.

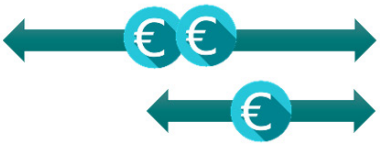
Sturingsmogelijkheden in Vervoer op Maat

Omdat het benodigde budget voor VoM in belangrijke mate samenhangt met de eisen en wensen van de vervoerregio enerzijds en de creativiteit van geïnteresseerde partijen anderzijds, is niet helemaal op voorhand te duiden welke exacte invulling van Vervoer op Maat wel en niet te realiseren valt binnen het beschikbare budget. Wel zijn enkele factoren te duiden die in belangrijke mate sturing kunnen geven aan het aanbod van Vervoer op Maat en het daarvoor benodigde budget.

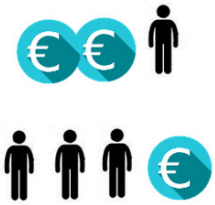
Onderstaand schema toont enkele relevante sturingselementen die ook onderdeel zijn van de rekentool VoM die helpt een gevoel te krijgen voor het effect van ontwerpkeuzen op de exploitatiekosten van het VoM-systeem.



BEDIENINGSGEBIED



LIJNLENGTE



AANTAL REIZIGERS

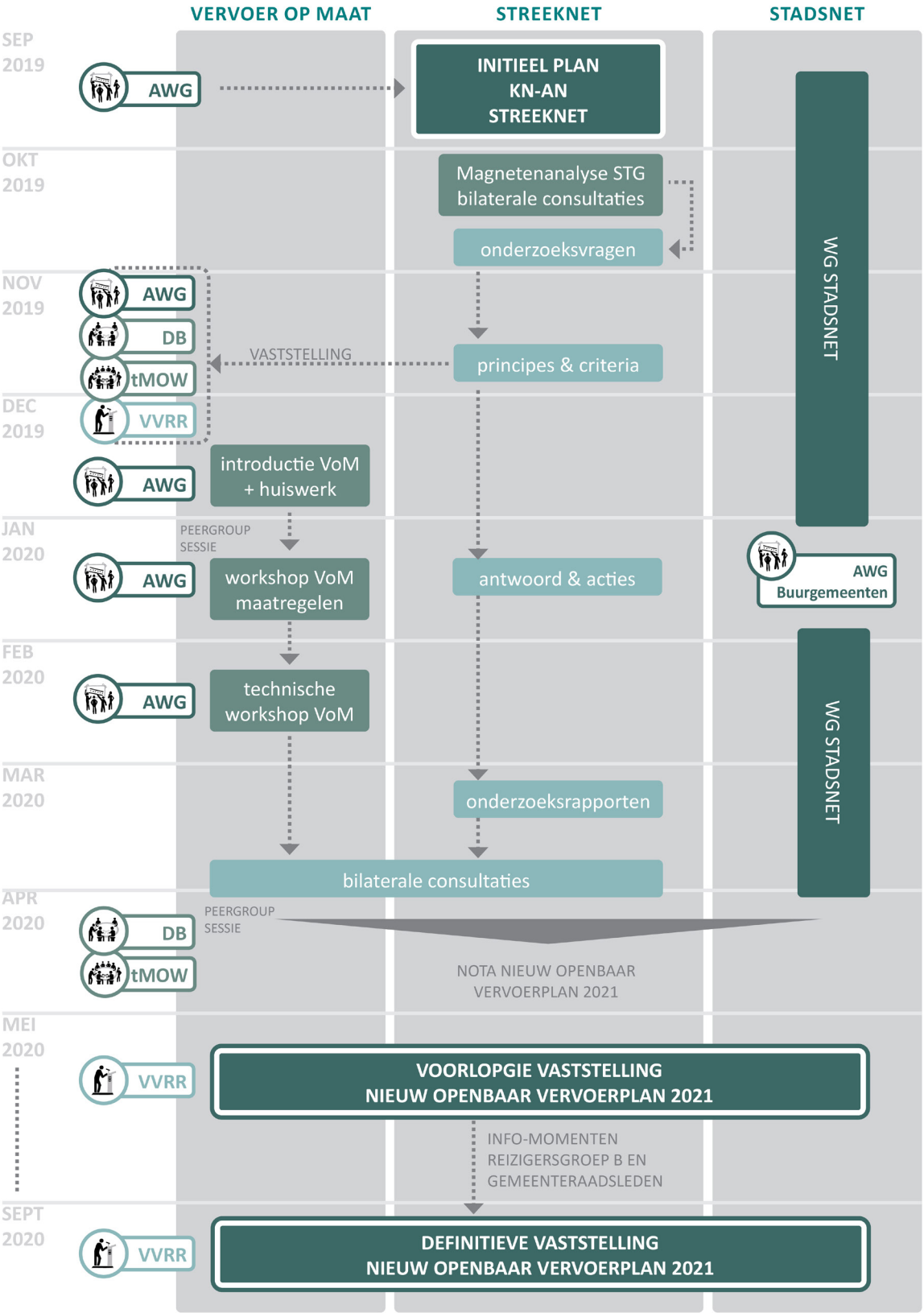
3

VAN INITIEEL NAAR DEFINITIEF NIEUW OPENBAAR VERVOER-PLAN 2021

3.1 | PROCESBESCHRIJVING

Onderstaande figuur geeft het gevolgde proces weer zowel naar betrokkenheid van de verschillende actoren als naar genomen inhoudelijke stappen. Het schema geeft enkel de grote lijnen weer waarbij niet elk overlegmoment wordt weergegeven. Het transitieproces omvat een aantal cruciale elementen die in onderliggende paragrafen beknopt worden toegelicht:

1. Analyse methodiek magneten initieel voorstel Openbaar Vervoerplan KN-AN
2. Iteratief proces KN en AN met lokale besturen en team MOW
3. VoM-methodiek op hoofdlijnen



Betrokken actoren

Het werken van het initieel Nieuw Openbaar Vervoerplan 2021 naar een 'gedragen' Nieuw Openbaar Vervoerplan 2021 is het resultaat van een intensieve en constructieve samenwerking tussen het studieteam, de lokale besturen, andere beleidsactoren en relevante actoren. Binnen elk overlegorgaan, hieronder kort toegelicht, vormt het studieteam samen met de ambtelijke voorzitter de motor.

Centraal staat de **ambtelijke werkgroep** (AWG), bestaande uit de gemeentelijke (mobiliteits)ambtenaren van de 23 gemeenten van de Vervoerregio Gent, leden van Team MOW en een vertegenwoordiger van NMBS, Infrabel, Veneco, de Provincie Oost-Vlaanderen, Projectbureau Gentse Kanaalzone OMG en North Sea Port. De AWG werkt hoofdzakelijk in workshops en verdiept zich in een voorliggend thema ter voorbereiding voor de Vervoerregioraad (VVRR). Het **Dagelijks Bestuur** (DB), samengesteld uit de burgemeesters van 8 gemeenten, bereidt de VVRR voor en verdiept zich tegelijkertijd evenzeer in de voorliggende thema's. Daarnaast staat team MOW, waarin de verschillende actoren van het departement MOW vertegenwoordigd zijn: MOW-AMT, AWV, De Lijn, De Vlaamse Waterweg en De Werkvennootschap. Zij denken mee na vanuit een bovenlokaal beleidsoogpunt omtrent de voorliggende thema's. De **Vervoerregioraad** (VVRR), bestaande uit de politieke vertegenwoordigers van de gemeentenen en een vertegenwoordiger van Infrabel, NMBS, North Sea Port, Projectbureau Gentse Kanaalzone, Provincie Oost-Vlaanderen en Veneco, beslist uiteindelijk.

Naast de vaste actoren zijn in het proces twee **peergroup sessies** georganiseerd. Aan deze werksessies namen zowel aanbieders als gebruikers van Vervoer op Maat deel om mee na te denken over Vervoer op Maat voor zowel open gebruikers als doelgroepgebruikers.

Streeknet en stadsnet

Het initieel voorstel Openbaar Vervoerplan omvat voor de Vervoerregio Gent een eerste uitwerking van het kernnet en het aanvullend net. Dit initieel voorstel is een eerste aanzet vanuit De Lijn en heeft in dialoog met de Vervoerregioraad verder vorm gekregen. Conform de regelgeving, heeft de Vervoerregioraad een adviesfunctie met betrekking tot het kernnet en beslist ze over het aanvullend net.

Voor het streeknet en het stadsnet werd er parallel gewerkt. Voor het streeknet werden alle stappen in het proces samen doorlopen met de AWG en indien nodig teruggekoppeld of afgetoetst met team MOW en DB. Gezien het stadsnet, bestaande uit bus- en tramlijnen, zich afspeelt op grondgebied Gent, werd het stadsnet in een eerste fase in een aparte werkgroep vormgegeven. In deze werkgroep zetelde iemand van stad Gent, van De Lijn, van MOW en van het studieteam. Eenmaal akkoord voor een voorstel tramnet en busnet werden deze voorstellen eerst toegelicht aan de buurgemeenten (Destelbergen, Melle, Merelbeke, Lochristi en Evergem) en finaal ook aan alle leden van de vervoerregio.

Vervoer op Maat

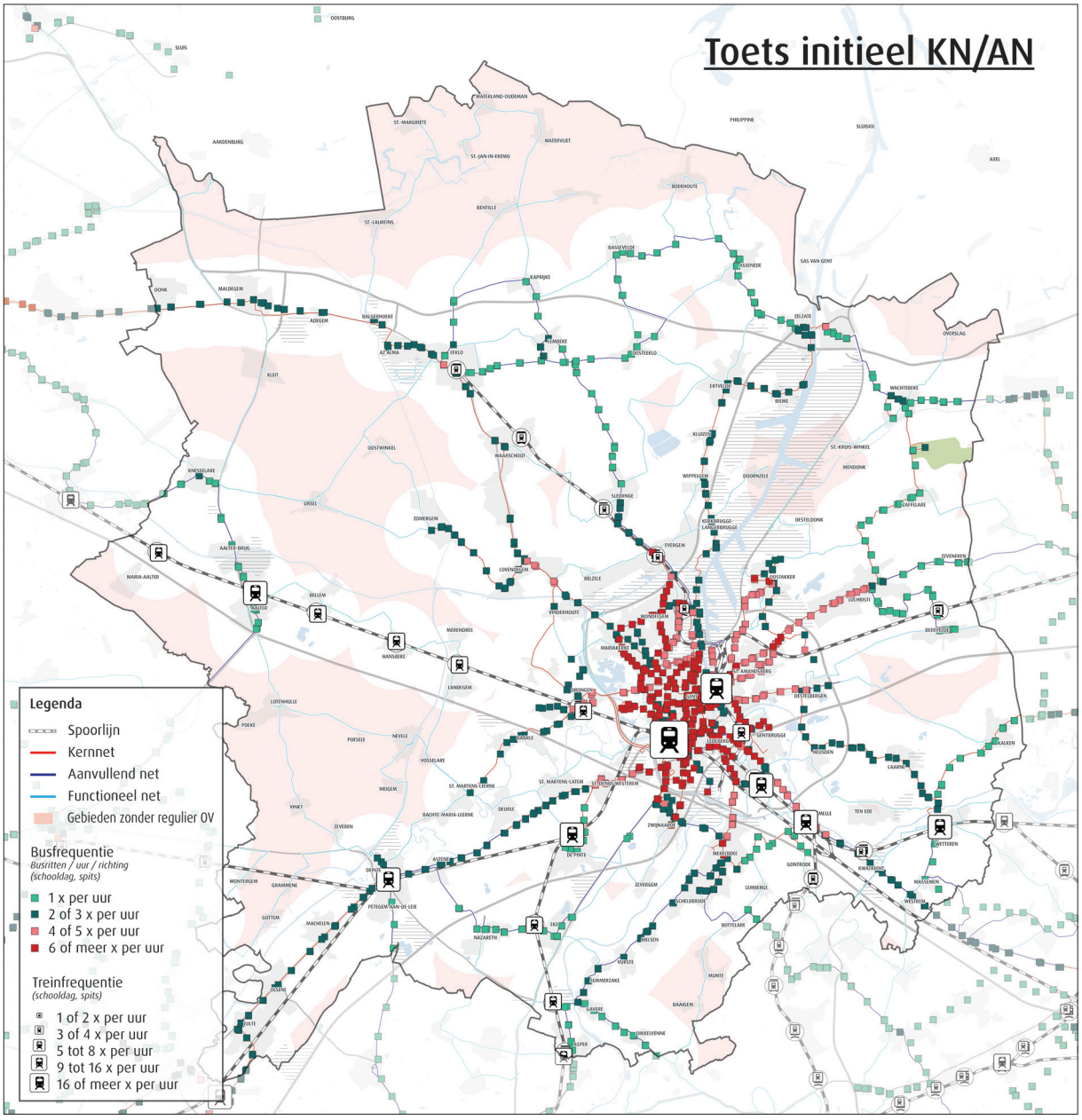
Het feit dat zowel het kernnet als het aanvullend net volgens de regelgeving op potentieel gestoeld is, maakt dat dit netwerk niet volledig gebiedsdekkend is. Eenmaal de lagen van het kernnet en aanvullend net bovenop het treinnet worden gelegd, ontstaan er 'witte vlekken' waar bediening met regulier openbaar vervoer ontbreekt omdat hier niet voldoende vervoersvraag is. Voor deze 'witte vlekken' werd complementair aan het treinnet, KN en AN een voorstel voor Vervoer op Maat uitgewerkt. Met betrekking tot de invulling van Vervoer op Maat beslist de Vervoerregioraad.

Binnen het Nieuw Openbaar Vervoerplan 2021 vorm Vervoer op Maat immers een belangrijk schakel in de hiërarchie van het gelaagd netwerk. Eenmaal er duidelijkheid was op de onderzoeksvragen met betrekking tot het kernnet en aanvullend net werd het thema Vervoer op Maat uitgediept. Dit onderwerp is met de verschillende actoren uitgebreid besproken in de verschillende overleg- en werkmomenten. Deze intensieve samenwerking heeft geleid tot een voorstel op hoofdlijnen van mogelijke VoM-maatregelen dat goed aansluit op het voorliggende kernnet en aanvullend net.

3.2 | TOETS INITIEEL VOORSTEL OPENBAAR VERVOERPLAN KN-AN

Met een methodiek gebaseerd op magneten is het initiële voorstel, dat door De Lijn werd uitgewerkt voor het Openbaar Vervoerplan 2021, getoetst. Concreet wordt onderzocht of de locaties van de zwaarste concentraties van inwoners, arbeidsplaatsen en leerlingenplaatsen (die veel verplaatsingen genereren) voldoende worden bediend. De basis voor deze toets is een 'magnetenanalyse' waarin op systematische wijze de genoemde concentraties inwoners, arbeidsplaatsen en leerlingenplaatsen zichtbaar worden gemaakt. Voor de magneten zijn criteria opgesteld met betrekking tot het vereiste aanbod van openbaar vervoer in de buurt, waarbij zwaardere eisen worden gesteld voor grotere concentraties alsook voor voorzieningen. Vervolgens is voor alle magneten getoetst of het voorgestelde kernnet/aanvullend net voldoet aan de gestelde criteria.

Deze methodiek resulteert in een 'witte vlekkenkaart'. De vlekken vormen de aandachtsgebieden welke volgens de gestelde criteria onvoldoende bediend worden met regulier openbaar vervoer (KN-AN). De meeste aandachtsgebieden worden nog wel ontsloten worden door functionele buslijnen. Deze 'witte vlekkenkaart' vormt ook mee de basis voor de uitwerking van Vervoer op Maat (zie 4.4). De volledige beschrijving van de toets van het initieel voorstel KN-AN is terug te vinden in Bijlage



Figuur 3.1: Toets initieel voorstel KN en AN voor nieuw openbaar vervoerplan.

3.3 | ITERATIEF PROCES KN-AN MET LOKALE BESTUREN EN TEAM MOW

3.3.1 | Bilaterale consultaties gemeenten

Het initieel voorstel voor het Openbaar Vervoerplan, bestaande uit het kernnet en aanvullend net voor de streeklijnen, werd toegelicht aan de gemeenten op de AWG in september 2019. Hierbij werd door De Lijn een overzicht gemaakt van de wijzigingen in het voorgestelde net (fiches per lijn).

Aansluitend hebben in september en oktober bilateraal per gemeente consultatiemomenten plaatsgevonden met telkens iemand van MOW, iemand van De Lijn en van het studieteam. Daarbij werd het initieel voorstel nog eens in detail toegelicht en kregen gemeenten de mogelijkheid om vragen stellen en bemerkingen of bezorgheden formuleren. Als leidraad ter voorbereiding van deze consultatiemomenten werd een feedbackformulier overgemaakt aan de gemeenten.

Op basis van de verzamelde input van de gemeenten zijn door het studieteam en De Lijn onderzoeksvragen geformuleerd die dienen als basis voor het verdere onderzoek richting een aangepast voorstel voor het Openbaar Vervoerplan.

De onderzoeksvragen, het gevoerde onderzoek en de onderbouwde conclusie worden per gemeente gebundeld in een onderzoeksrapport. Deze zijn terug te vinden in de bijlage 3.

3.3.2 | Regionale principes en criteria

De bilaterale consultaties met de gemeenten leidden tot een long list van onderzoeksvragen die zijn gedistilleerd tot 7 thema's. Hieruit werden voor en door de Vervoerregio Gent een set van principes en criteria afgeleid. De principes basisbereikbaarheid zijn hierbij altijd sturend en werden stapsgewijs geïnternaliseerd doorheen het proces. De principes en criteria werden gevalideerd door AWG, Dagelijks Bestuur, Team MOW en de VVRR.

Doorstromingsmaatregelen zijn enigszins atypisch in de lijst, maar omdat het binnen vervoerregio Gent zeer relevant is, zijn er wel keuzes rond te maken. Hetzelfde geldt voor avonddiensten.

Deze principes en criteria zijn als richtlijn gebruikt enerzijds in de consequente en objectieve beantwoording van de onderzoeksvragen en anderzijds om prioritaire aanpassingen te bepalen.

Op basis van de onderbouwing waarom een gevraagde wijziging aan het Openbaar Vervoerplan 2021 al dan niet werd weerhouden, werden de onderzoeksvragen gecategoriseerd conform hun prioriteit. Op basis van deze prioritering is door de Lijn een Nieuw Openbaar Vervoerplan 2021 opgesteld.

Elk principe wordt in deze paragraaf beknopt weergegeven. Per principe en criteria is een fiche opgemaakt waar de volledige beschrijving wordt weergegeven, zie bijlage 4. De fiche vermeldt telkens waarover het principe gaat. Daarnaast wordt steeds geduid waarom, voor wie en welke alternatieven er zijn per principe. Centraal worden de leidende principes weergegeven.

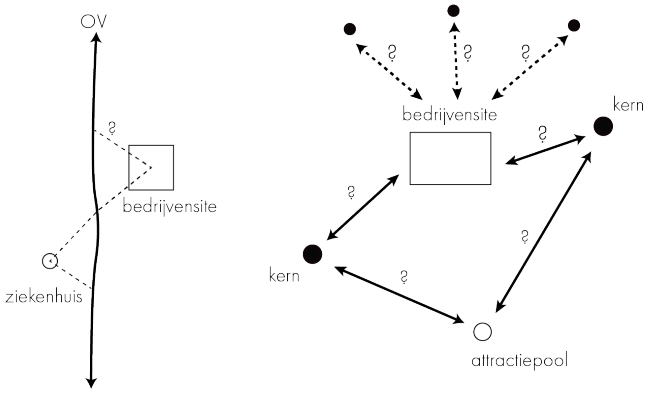
DEELGEMEENTEN

VOORBEELDEN:

Lievegem | Evergem | Zelzate

Voor deelgemeenten vertrekken de leidende principes vanuit het vervoerspotentieel, grote kernen, kleine kernen, woon-school, samenhorigheid en vervoer op maat.

BEDRIJVEN & ATTRACTIEPOLEN

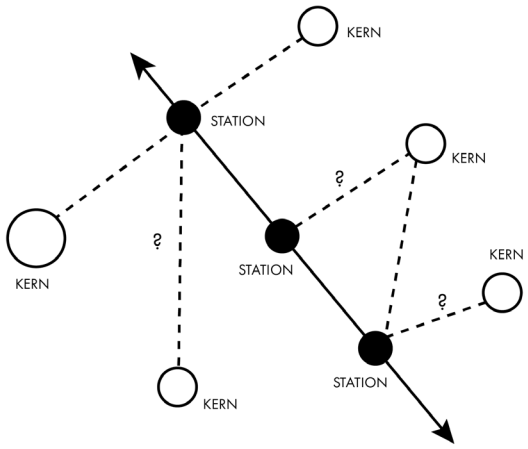


VOORBEELDEN:

- Puyenbroeck (Wachtebeke)
- De Prijkels (Deinze)
- Crematorium (Locristi)
- AZ Sint-Lucas (Zelzate)
- Leietheater (Deinze)
- Arcelor Mittal (Gent)
- ILVO (Merelbeke)

Voor bedrijven en attracties vertrekken de leidende principes vanuit het vervoerspotentieel en kostenefficiëntie, de maatschappelijke en openbare functie ervan, een regelmatig potentieel en congestie.

TREINSTATIONS

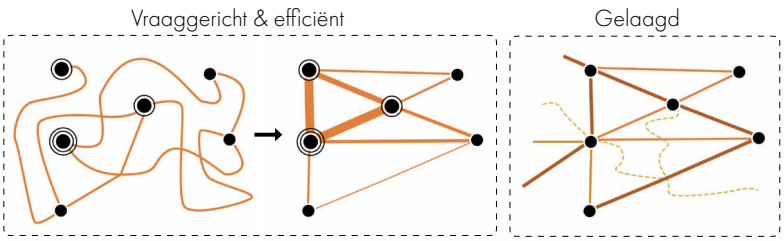


VOORBEELDEN:

- Gent-Sint-Pieters
- Gent-Dampoort
- Gentbrugge
- Evergem
- Drongen
- De Pinte
- Merelbeke
- Eeklo
- Aalter
- Deinze
- Wetteren
- Waarschoot
- Sleidinge

Voor treinstations vertrekken de leidende principes vanuit het vervoerspotentieel, een gegarandeerde aansluiting en de kortste verbinding.

TRAJECT/REISROUTE

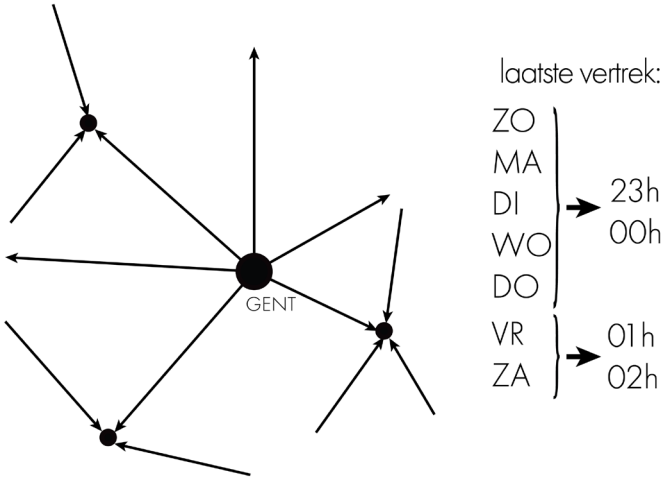


VOORBEELDEN:

- kern Sint-Denijs-Westrem (functionele lijn vanuit St-M-L)
- De Prijkels Deinze
- Puyenbroeck Wachtebeke
- ILVO merelbeke

Voor traject/ reisroute vertrekken de leidende principes vanuit het gelaagd netwerk en worden een aantal randvoorwaarden vermeld wanneer afwijkingen mogelijk zijn.

AVONDBEDIENING

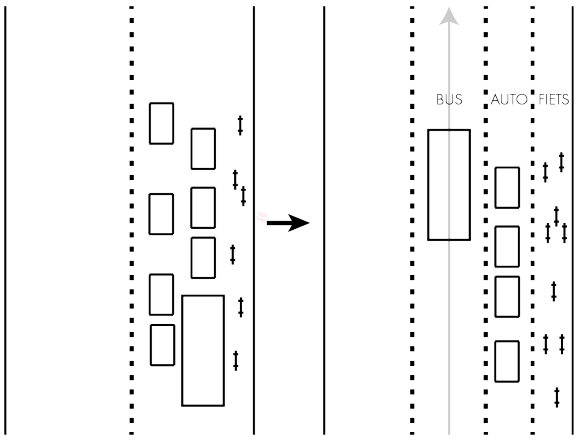


VOORBEELDEN:

- Deinze - Gent
- Wetteren - Gent
- Sint-Martens-Latem - Gent
- De Pinte - Gent
- Zelzate - Gent
- ...

Voor avondbediening vertrekken de leidende principes vanuit de amplitude, de verbinding stad – rand, het ontsluitende karakter en de aanwezigheid van treinverbinding gelijkaardige amplitude.

DOORSTROMING



VOORBEELDEN:

- Bus en tram stadsnet Gent
- N9 Eeklo
- N43 Dint-Denijs-Westrem, Sint-Martens-Latem en Deinze
- N60 Gent
- N70 Lochristi en Gent
- N444 Merelbeke en Gent
- N445 Destelbergen
- N456 Evergem
- N458 Gent

Voor doorstroming vertrekken de leidende principes vanuit het cruciale belang van prioriteit voor OV, de hiërarchische implementatie, een selectie van OV-assen, mogelijke quick wins en het belang van voetgangers en fietsers.

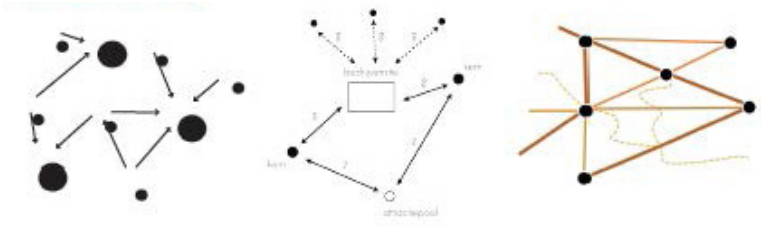
3.4 | VERVOER OP MAAT METHODIEK OP HOOFDLIJNEN

Het proces voor het tot stand komen van het voorstel Vervoer op Maat omvat 4 belangrijke insteken waarop de hoofdlijnen geënt zijn:

1. Leidende principes Vervoer op Maat
2. Vervoer op Maat complementair aan treinnet, kernnet en aanvullend net
3. Huidige belbusgebruik als vertrekpunt
4. Advies en input gemeenten

3.4.1 Leidende principes Vervoer op Maat

Aanvullend aan de regionale principes en criteria zijn er vanuit het studieteam leidende principes Vervoer op Maat naar voor geschoven als leidraad voor de uitwerking van Vervoer op Maat. Deze werden toegepast binnen de workshops VoM (AWG).



Leidende principes Vervoer op Maat

1. VoM BIEDT OV IN GEBIEDEN ZONDER REGULIER OV (witte vlekken)

- Voor- en natransport naar mobipunten: gebieden verder dan 2 km gelegen van een reguliere bushalte van voldoende kwaliteit (ten minste 1 keer per uur tussen 7 en 19 uur)
- < 2 km is VoM-busje minder geschikt (relatief lang wachten en plannen): fiets is hier een alternatief.

2. MOBIPUNTEN MET NETWERKFUNCTIE IN WOONGEBIED

- Goede fietsenstalvoorzieningen op de knooppunten (inwoners)
- Eisen aan kwaliteit van stalling / bewaking per knooppunttype

3. MOBIPUNTEN IN GEBIEDEN MET MEER DIVERSE FUNCTIES

- Stedelijk gebied met bedrijven, publieke voorzieningen (bezoekers)
- Fietsdeelsysteem indien meer dan 800m gelegen van regulier OV

4. BOVENLOKALE VOORZIENINGEN/ CENTRUMPUNT (bv. ziekenhuizen)

- Indien niet bediend met regulier OV (in functie van nabijheid)
- Flex-vast systeem in alle richtingen

5. GROOTSCHALIGE BEDRIJVENTERREINEN (in functie van voor- en natraject)

- Verbinden met dichtstbijzijnd regionaal mobipunt
- Bv. vaste VoM-dienst op tijden die nodig zijn (werktijden)

6. KLEINSCHALIGE BEDRIJVENTERREINEN (in functie van voor- en natraject)

- Meestal in bovengenoemd stedelijk woon- en werkgebied
- Indien nodig aanvullende ontsluiting met deelfietssysteem

7. DUNBEVOLKTE GEBIEDEN (witte vlekken)

- Overweeg volledig flexibel systeem (in functie van nabijheid)

3.4.2 | Vervoer op Maat complementair aan andere lagen van het OV

Belangrijkste uitgangspunt is om het Vervoer op Maat te laten aansluiten op het treinnet en het voorliggende kernnet en aanvullend net. Het is complementair. Op basis van de magnetenanalyse is in kaart gebracht in welke gebieden geen bediening is met treinnet of voorgestelde kernnet en aanvullend net. Deze "witte vlekken" zijn dus gebieden zonder regulier openbaar vervoer en zijn in figuur 4.1. paragraaf 4.2. weergegeven.

3.4.3 | Huidige belbusgebruik als vertrekpunt

In vervoerregio Gent vormt de belbus op dit moment de voornaamste invulling van Vervoer op Maat in de bestaande situatie. De huidige belbusgegevens geven belangrijk inzicht enerzijds in welke de belangrijkste belbusrelaties zijn en anderzijds om hoeveel potentiële reizigers het zal gaan met betrekking tot VoM maatregelen. Zo zijn de belangrijkste belbusrelaties met voldoende potentieel reeds opgenomen in het aanvullend net, en dus het regulier openbaar vervoer. Overige relaties in het huidige belbussysteem, die niet voldoende potentieel hebben om opgenomen te worden in het reguliere openbaar vervoer, krijgen een plek in het voorstel voor VoM.

3.4.4 | Advies en input gemeenten

Uit de bilaterale consultaties met de gemeenten zijn ook een aantal concrete onderzoeksvragen naar voor gekomen met betrekking tot Vervoer op Maat. Deze zijn verwerkt door het studieteam en meegenomen in het ontwerpen van het voorstel voor VoM voor de Vervoerregio Gent.

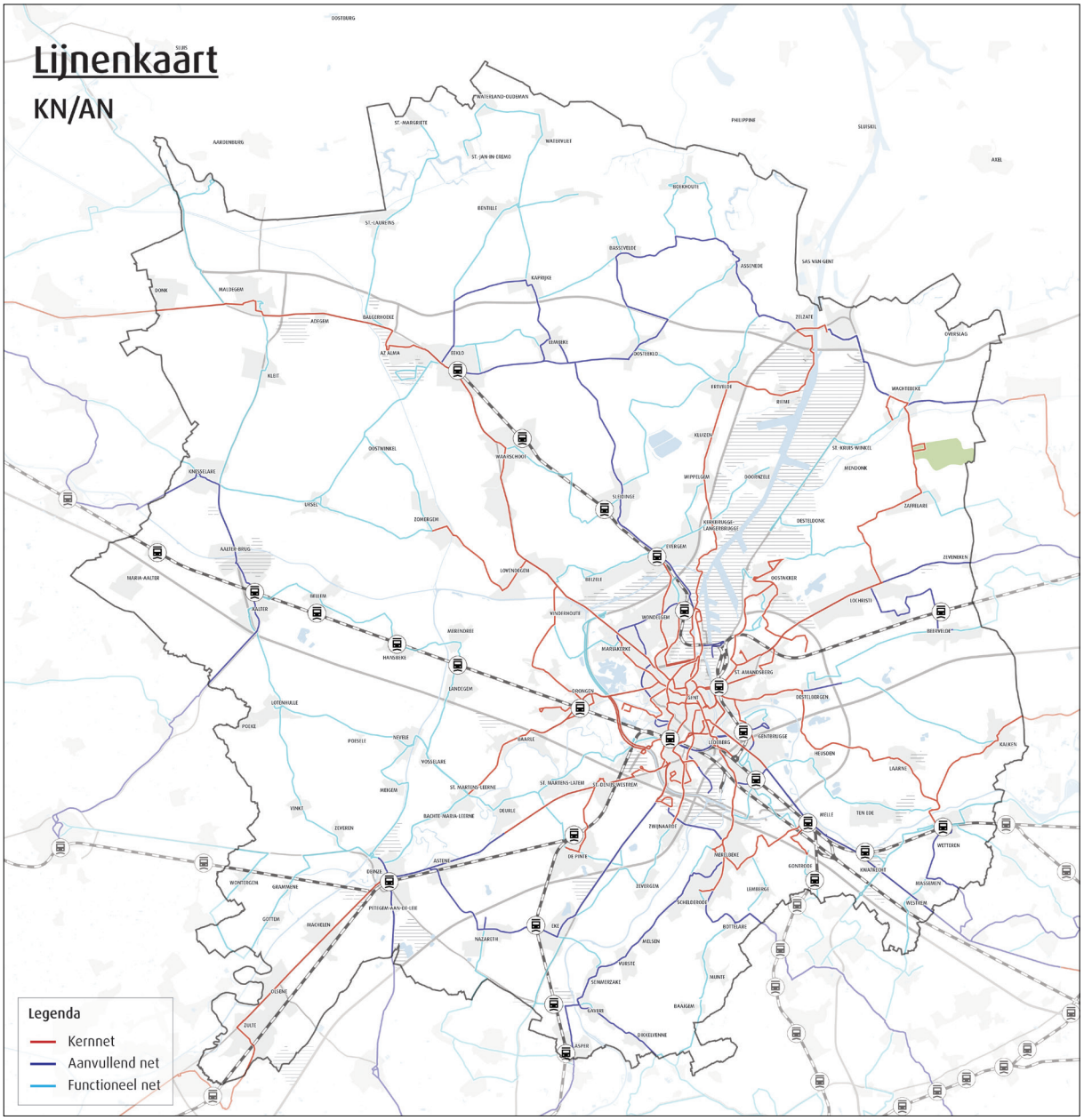
Na een introductie in VoM werd aan de gemeenten gevraagd hun inbreng met betrekking tot Vervoer op Maat door te geven via het online platform MyMaps. Op de workshops (AWG) werd de inbreng van elke gemeente samengelegd met de inbreng van de overige gemeenten en belangrijke actoren, alsook met de 'witte vlekkenkaart' en de relevante VoM-onderzoeksvragen. Daarbij werd er gezocht naar synergiën en werden weerhouden voorstellen getoetst aan de leidende principes, om deze vervolgens te laten uitwerken tot concrete, gedragen en haalbare voorstellen door het studieteam.

4

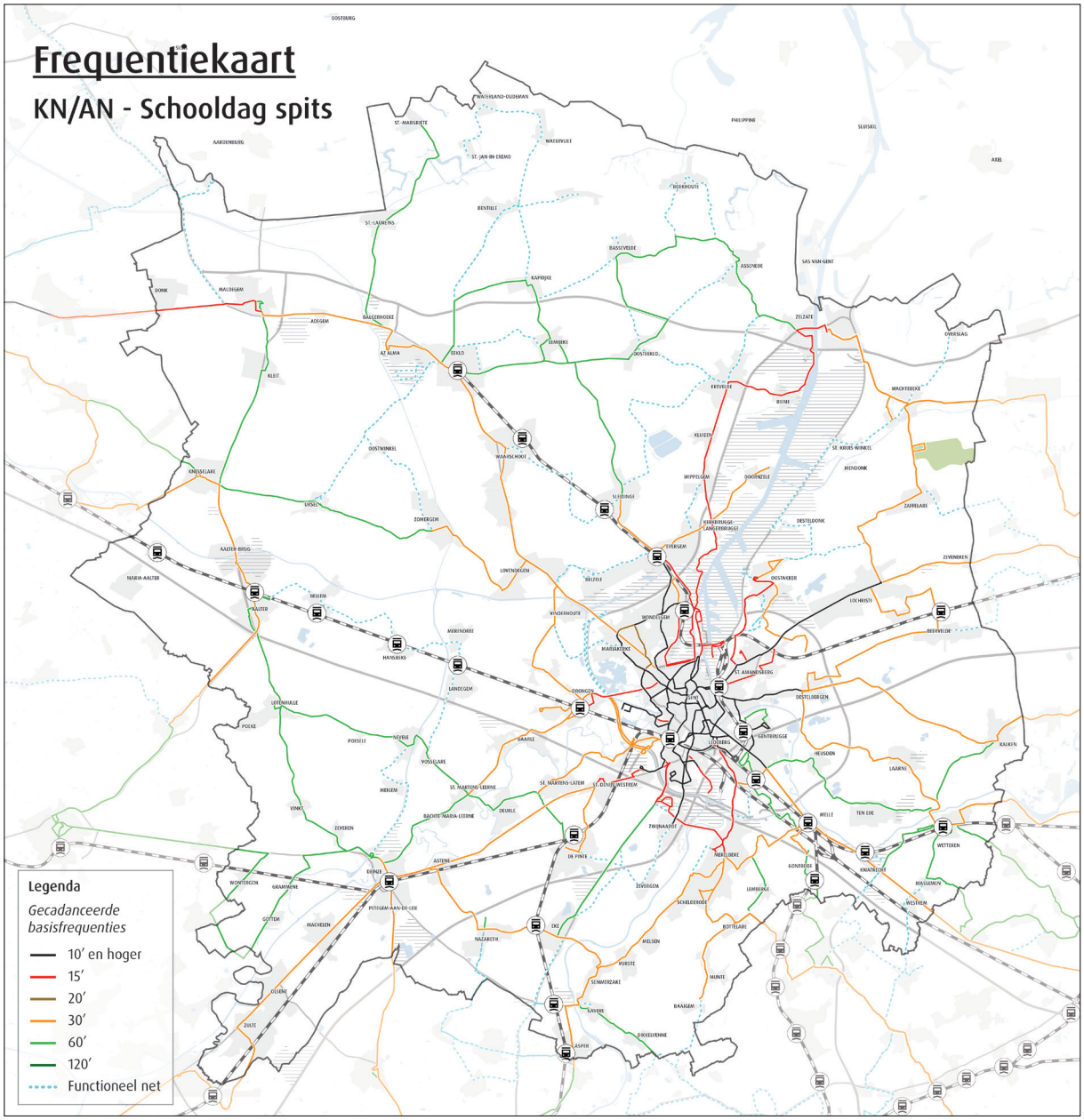
VOORSTEL NIEUW OPENBAAR VERVOERPLAN 2021

4.1 | KERNPUNTEN STREEKNET: KERNNET EN AANVULLEND NET

Onderstaande kaart toont voor de Vervoerregio Gent het streeknet dat bestaat uit kernnet en aanvullend net. Onderstaande schematische kaart is uitgewerkt op niveau van verbindingen en hun indeling in het net. Een gedetailleerde beschrijving van de verschillende lijnen en de wijzigingen die zijn aangebracht t.o.v. de huidige situatie is terug te vinden in bijlage 1. Nadere uitwerking van het netwerk zoals de juiste locaties van haltes en de exacte reisroute op straatniveau is voorzien na vaststelling van het Nieuw Openbaar Vervoerplan 2021.



Figuur 4.1. Lijnenkaart van het kernnet en aanvullend net voorstel Nieuw Openbaar Vervoerplan 2021.



Figuur 4.2. Frequentiekaart van het kernnet en aanvullend net voorstel Nieuw Openbaar Vervoerplan 2021, schooldag spits. Frequentiekaarten voor schooldag dal, avond, zaterdagnamiddag en zondagnamiddag zijn terug te vinden in bijlage 9.

Belangrijkste veranderingen t.o.v. vandaag

Binnen het kernnet en aanvullend net is er sterk ingezet op frequentieverhogingen op alle grote assen, zowel tijdens weekdagen als in het weekend. Op de verbindingen tussen de grotere kernen in de vervoerregio wordt daardoor op weekdagen minstens elk halfuur een verbinding aangeboden (per bus of trein). Over meerdere assen in de vervoerregio lopen ook (stukken van) lijnen gelijk over hetzelfde traject. Dit kan ervoor zorgen dat de frequentie op dit segment van de as verhoogt.

Enkele belangrijke verbeteringen zijn onder meer dat wordt ingezet op een beter aanbod richting AZ Alma in Eeklo, een verdubbeling van het aanbod tussen Gent en Destelbergen, een betere ontsluiting van het Technologiepark in Zwijnaarde en het rechttrekken van een groot aantal verbindingen waardoor sneller kan gereisd worden (bijvoorbeeld de functionele lijnen uit het noorden richting Gent-centrum evenals een snelle verbinding vanuit Lievegem naar het station Gent Sint-Pieters waar veel overstapmogelijkheden zijn op andere lijnen en de trein).

Ook het avondaanbod is op deze sterke assen (licht tot zeer sterk) uitgebreid om ook het duurzaamheidskarakter van voornamelijk recreatieve verplaatsingen te kunnen verhogen. Werknemers uit specifieke sectoren (vb. horeca) kunnen eveneens van deze verruimde amplitude genieten. Het openbaar vervoer kan zo een antwoord bieden op een ruimer aandeel van de verplaatsingen.

De aanpassingen dragen sterk bij aan het stroomlijnen en het verbeteren van de leesbaarheid van het net. Zo zijn een aantal functionele varianten van lijnen uit het kernnet en uit de cadanslijnen van het aanvullend net gezuiverd zodat de grote verbindingen door eenduidige lijnen beschreven worden. De functionele verbindingen zijn telkens apart terug te vinden en niet langer verweven in de cadanslijnen.

Grote verbindende assen van het kernnet

Het kernnet bestaat uit grote verbindende assen die de verbindingen vormen tussen steden en gemeenten. Zo zijn er kernnetlijnen die instaan voor de verbinding tussen grotere kernen, waar het grootste potentieel is, zoals Gent-Eeklo-Maldegem, Gent-Zelzate, Gent-Zomergem, Gent-Destelbergen-Laarne-Wetteren en Deinze-Waregem maar evenzeer tussen kleinere kernen zoals Lochristi-Wachtebeke en Merelbeke-Melle. Een aantal kernnetlijnen zijn geënt op de invalswegen rond Gent zoals de N70a, N444, N43, N9, … en vormen een rechtstreekse en directe verbinding met de buurgemeenten. Daarnaast zijn er ook verbindende stadslijnen opgenomen in het kernnet. De uitlopers van die lijnen zijn her en der geheroriënteerd waarbij nieuwe configuraties van bestaand aanbod mogelijk zijn en de grote attractiepolen binnen de vervoerregio snel, makkelijk en vanuit meerdere richtingen bereikbaar zijn.

Impact nieuw kernnet en aanvullend net

Het initieel voorgestelde kernnet en aanvullend net zijn gesimuleerd via modeldoorrekeningen door De Lijn. Het aantal reizigersritten in de ontwerpscenario's werd vergeleken met het aantal reizigers in de huidige situatie (basisscenario, lijnvoering voorjaar 2018). De doorrekeningen werden uitgevoerd met de standaardparameters.

De impact op de reizigersaantallen worden in de onderstaande tabel opgelijst. Dit betreft het aantal reizigersritten op de lijnen die toegewezen zijn aan die specifieke VVR of gewijzigd worden in die VVR. Voor alle duidelijkheid: het zijn voorlopige resultaten op basis van het initieel voorgesteld netwerk. Bij de invoering van dat ontwerp zouden + 6,2 % reizigersritten worden gewonnen. Deze reizigersaantallen houden geen rekening met vervoer op maat (VOM) – zowel niet in de huidige situatie als in de nieuwe situatie (dus alle berekeningen exclusief belbussen of andere vraagafhankelijke opties, omdat het verkeersmodel technisch enkel geregeld vervoer met een vaste dienstregeling kan simuleren).

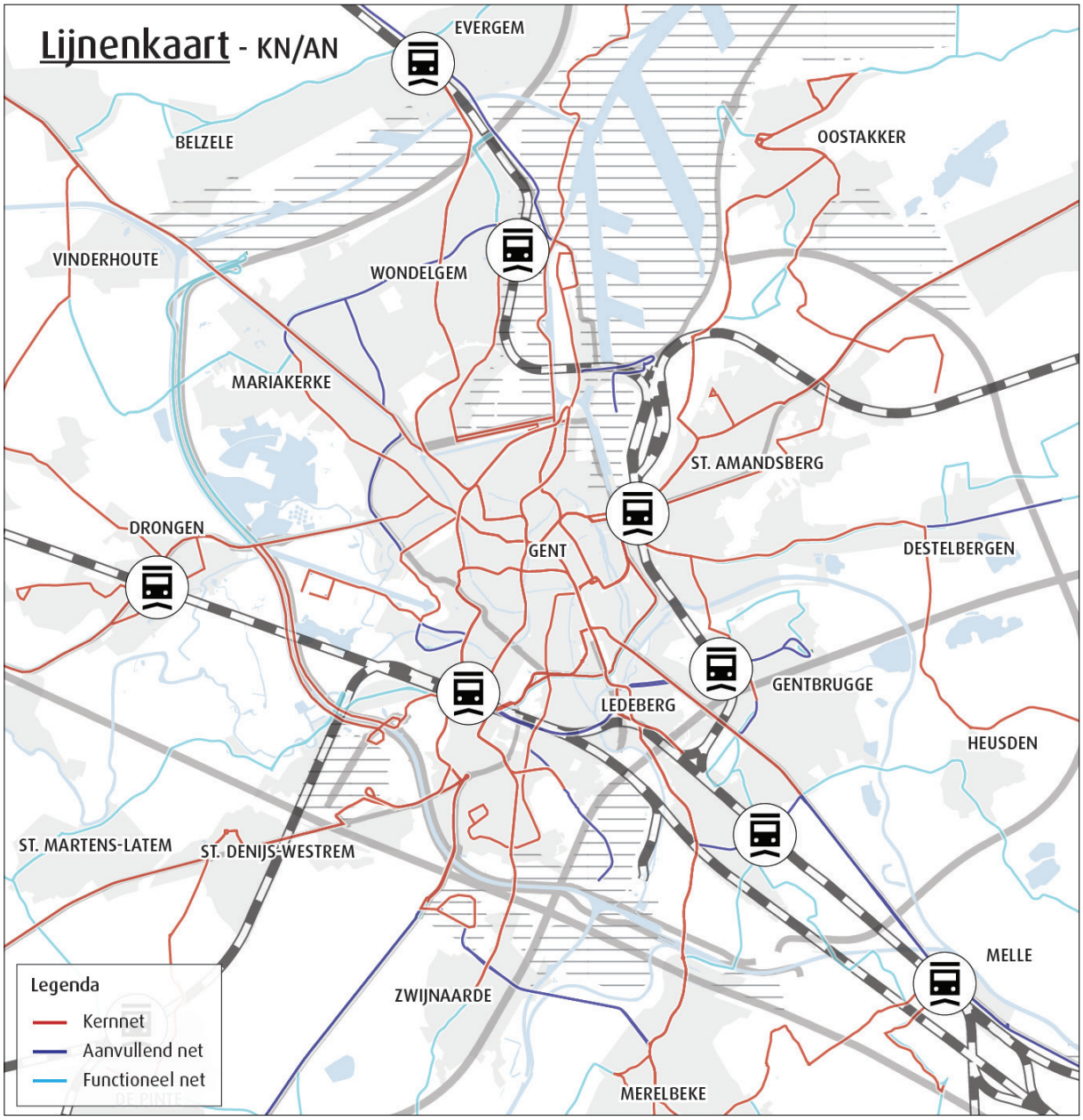
LIJNEN VVR	VERSCHIL JAARBASIS	% VERSCHIL
REIZIGERSRITTEN	+ 3.166.5	+ 6,2 %
REIZIGERSKILOMETER	+ 34.275.000	+ 12,3 %
REIZIGERSTIJD	+ 87.637.000	+ 10,8 %

Tabel 4.1: Impact van voorstel KN en AN op reizigersaantallen.

4.2 | KERNPUNTEN STADSNET GENT

Onderstaande kaart toont het stadsnet Gent dat zorgt voor een belangrijke aanvulling op het streeklijnennetwerk en omvat het tram- en busnet van de stad Gent. Een gedetailleerde beschrijving van het stadsnet is opgenomen in bijlage 8.

Ook in dit stadsnetwerk is ingezet op snellere en frequente verbindingen op logische OV-assen met voldoende aandacht voor het aanbieden van rechtstreekse verbindingen op belangrijke relaties. Op de belangrijke knooppunten die ook bediend worden door streeklijnen (Sint-Pietersstation, Zuid, Dampoort, Rabot) is er op die manier ook een beperkte wachttijd en een snelle verbinding naar vele bestemmingen binnen de stad. Het sterke stadsnet versterkt op die manier ook de verplaatsingen vanuit de rest van de vervoerregio. In de stad worden de meeste lijnen verder tot na middernacht voorzien (van maandag t.e.m. zaterdag).

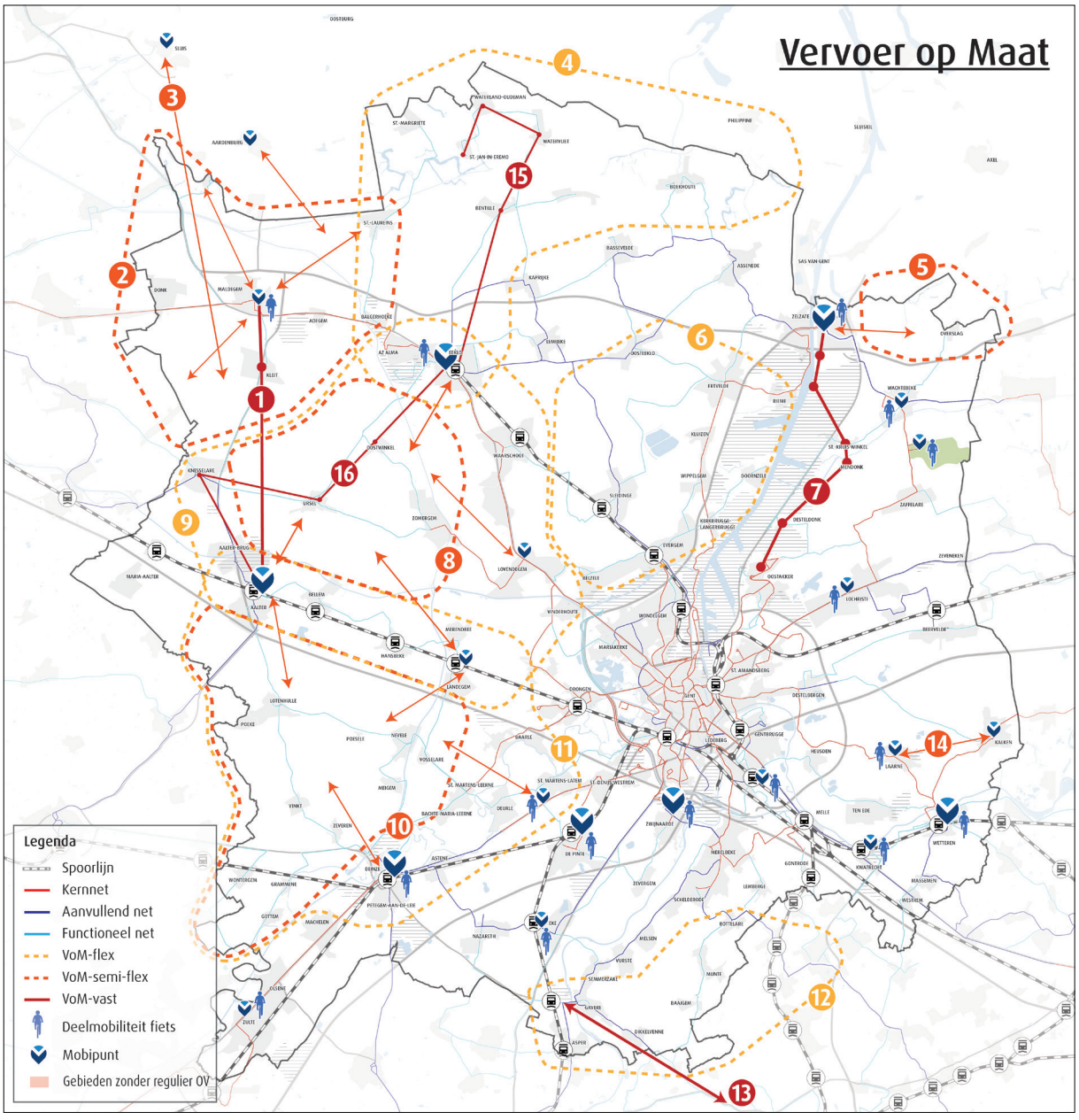


Figuur 4.3. Lijnenkaart van het kernnet en aanvullend net voorstel Nieuw Openbaar Vervoerplan 2021.

4.3 | KERNPUNTEN VERVOER OP MAAT

De kaart hieronder toont het voorstel voor Vervoer op Maat maatregelen voor de Vervoerregio Gent binnen het Nieuw Openbaar Vervoerplan 2021. Een gedetailleerde beschrijving van elke VoM maatregel is terug te vinden in bijlage 6.

Lokale initiatieven die vallen onder de noemer VoM die nu al operationeel zijn in bepaalde gemeenten (denk aan bv. Cambio) worden niet op de kaart getoond. Het voorstel VoM benoemd ook relevante (boven) lokale mobipunt. De exacte locatie van deze mobipunten ligt niet vast en is na vaststelling van het Nieuw Openbaar Vervoerplan 2021 verder te bepalen en uit te werken. Niet alle mobipunten in de Vervoerregio Gent staan op de kaart. In het licht van het voorstel Vervoer op Maat beschouwen we enkel de mobipunten die een belangrijke ondersteuning vormen voor het functioneren van de Vervoer op Maat maatregelen. Dat wil zeggen dat deze mobipunten locaties zijn voor deelfietssystemen of dat ze een rol spelen in een semi-flex systeem. Het aanleggen en inrichten van mobipunten maakt geen deel uit van het budget VoM.



Figuur 4.3: Voorstel Vervoer op Maat Nieuw Openbaar Vervoerplan 2021.

4.3.1 | VoM op plekken zonder bediening met regulier openbaar vervoer

Een eerste groep VoM-systemen worden voorzien op plekken en momenten waar er niet voldoende vraag is voor regulier openbaar vervoer (KN of AN) of waar twee locaties niet op een logische manier met het KN of AN worden verbonden. Dit zijn zogenaamde 'witte vlekken'. In de huidige situatie worden in deze situatie belbussen aangeboden. Afhankelijk van het te verwachten gebruik worden in dit voorstel vaste, semi-flex of flex systemen aangeboden als VoM-maatregel. Die 'witte' vlekken komen met name in het noorden en het westen van de vervoerregio voor, waar inwonersdichtheden eerder laag zijn. Het vertrekpunt voor het definiëren van gebieden voor deze maatregelen is de huidige belbusbediening.

VOM-SYSTEEM	KORTE OMSCHRIJVING
1. VOM-VAST MALDEGEM-AALTER	Vaste verbinding met een klein busje aan een frequentie van 1x/u met stops in Maldegem, Kleit en Aalter station. Verbinding wordt voorzien in de daluren, wanneer geen regulier openbaar vervoer rijdt.
2. VOM-SEMI-FLEX MALDEGEM.	Vanuit elk adres/halte in het aangeduide bedieningsgebied worden reizigers opgehaald en naar Mobipunt Maldegem gebracht.
3. VOM-SEMI-FLEX MALDEGEM – AARDENBURG | SLUIS.	Vanuit elk adres/halte in het aangeduide bedieningsgebied worden reizigers opgehaald en naar Mobipunt Aardenburg of Mobipunt Sluis gebracht. Dit systeem is gericht op recreatieve verplaatsingen en is actief in het weekend, op feestdagen in tijdens schoolvakanties.
4. VOM-FLEX SINT-LAUREINS – BOEKHOUTE – EEKLO.	Reizigers binnen het aangeduide gebied worden thuis of aan een halte opgehaald en naar hun bestemming binnen het bedieningsgebied gebracht. Dit systeem wordt enkel aangeboden in de daluren, wanneer er geen reguliere OV-verbinding is.
5. VOM-SEMI-FLEX OVERSLAG – ZELZATE.	Vanuit elk adres/halte in het aangeduide bedieningsgebied worden reizigers opgehaald en naar Mobipunt Zelzate gebracht.
6. VOM-FLEX EVERGEM.	Reizigers binnen het aangeduide gebied worden thuis of aan een halte opgehaald en naar hun bestemming binnen het bedieningsgebied gebracht. Dit systeem wordt enkel aangeboden in de daluren, wanneer er geen reguliere OV-verbinding is.
7. VOM-VAST ZELZATE-OOSTAKKER.	Vaste verbinding met een klein busje aan een frequentie van 1x/u met stops in Sint-Kruis-Winkel, Mendonk, Desteldonk, Arcelor-Mittal en PC Sint Jan-Baptist.
8/9. VOM-SEMI-FLEX EN VOM-FLEX LIEVEGEM.	Tijdens de spits worden reizigers vanuit elk adres/halte in het aangeduide bedieningsgebied naar één van de vier mogelijke mobipunten gebracht (Aalter Station, Eeklo Station, Landegem Station of Lovendegem). Tijdens de daluren verandert het systeem naar een volledig flexibel VoM waarbij reizigers binnen het gebied thuis of aan een halte worden opgehaald en naar hun bestemming in het bedieningsgebied worden gebracht.
10/11. VOM-SEMI-FLEX EN VOM FLEX DEINZE – NEVELE.	Tijdens de spits worden reizigers vanuit elk adres/halte in het aangeduide bedieningsgebied naar één van de vier mogelijke mobipunten gebracht (Aalter Station, Deinze Station, Sint-Martens-Latem of Landegem Station). Tijdens de daluren verandert het systeem naar een volledig flexibel VoM waarbij reizigers binnen het gebied thuis of aan een halte worden opgehaald en naar hun bestemming in het bedieningsgebied worden gebracht.
12. VOM-FLEX GAVERE.	Reizigers binnen het aangeduide gebied worden thuis of aan een halte opgehaald en naar hun bestemming binnen het bedieningsgebied gebracht. Dit systeem wordt enkel aangeboden in de daluren, wanneer er geen reguliere OV-verbinding is.
13. MARKTBUS GAVERE – ZOTTEGEM.	Op dinsdag, marktdag in Zottegem, wordt een VoM-vast verbinding geboden tussen Gavere en Zottegem.
14. VOM-SEMI-FLEX LAARNE – KALKEN.	Dit systeem biedt een verbinding op afroep voor reizigers tussen mobipunt Laarne en mobipunt Kalken.
15/16. MARKTBUS EEKLO.	Op donderdag, marktdag in Eeklo, wordt een VoM-vast verbinding geboden op twee trajecten, waar vandaag ook een marktbus rijdt. Het gaat om een verbinding Sint-Jan-in-Eremo | Waterland-Oudeman | Watervliet | Bentille | Eeklo en een verbinding Aalter | Knesselare | Ursel | Eeklo.

Tabel 4.2: Overzicht VoM-systemen op plekken zonder regulier openbaar vervoer.

4.3.2 | Deelfietsen als voor- en natransport

Een andere groep maatregelen zijn deelfietsen die voorzien worden bij enkele strategisch gelegen mobipunten. Het gaat om mobipunten die gelegen zijn bij een treinstation, op het kernnet of het aanvullend net. De deelfietsen, binnen dit vervoer op maat voorstel, worden aangeboden als voor- of natransport naar bestemmingen zoals bedrijventerreinen of attracties die op fietsafstand van de reguliere openbaar vervoerlijn zijn gelegen. Het inzetten op cofinanciering van de betrokken bedrijven of attracties is mogelijk gewenst.

De lijst van mobipunten waar deelfietsen worden aangeboden in tabel 4.3 is niet-limitatief: gemeenten en private partijen hebben de vrijheid om andere locaties voor deelfietssystemen te initiëren en mee te financieren. Daarbij worden zij aangemoedigd de samenwerking te zoeken binnen de Vervoerregio om een versnippering in deelfietssystemen te voorkomen.

DEELFIETSEN	MOGELIJKE DOELGROEP
MOBIPUNT ZELZATE	> Voor- en natransport naar Psychiatrisch centrum St Jan-Baptist: 2 km > Voor- en natransport naar Arcelor Mittal: 3,5 km
MOBIPUNT WACHTEBEKE	> Voor- en natransport naar Domein Puyenbroek/kant zwembad zwembad: 5 km > Voor- en natransport naar Arcelor Mittal: 3,5 km
MOBIPUNT PUYENBROEK	> Voor- en natransport naar Domein Puyenbroek/kant zwembad: 3 km
MOBIPUNT LOCHRISTI	> Voor- en natransport naar Crematorium: 1 km > Voor- en natransport naar Volvo: 4 km
MOBIPUNT LAARNE	> Voor- en natransport naar Kasteel van Laarne: 1 km > Voor- en natransport naar Bedrijven/sportcomplex Veldmeers: 2 km > Voor- en natransport naar Toekomst: Brownfieldsite 'Microfibres': 1 km
MOBIPUNT WETTEREN	> Voor- en natransport naar Bedrijven Kwatrecht: 3,7 km > Voor- en natransport naar Bedrijven Ten Ede: 2,5 km
MOBIPUNT KWATRECHT	> Voor- en natransport naar Bedrijven Vantegem: 2,8 km > Voor- en natransport naar Bedrijven Kwatrecht: 1,5 km
MOBIPUNT MERELBEKE (STATION)	> Voor- en natransport naar Bedrijven Arsenaal Gentbrugge: 1,5 km
MOBIPUNT ZWIJNAARDE	> Voor- en natransport naar Bedrijven Eiland Zwijnaarde: 1,5 km > Voor- en natransport naar Ghelamco Arena: 2,7 km
MOBIPUNT DE PINTE	> Voor- en natransport naar Bedrijvenzone Eke: 3,5 km
MOBIPUNT EKE	> Voor- en natransport naar Bedrijvenzone Eke: 3 km
MOBIPUNT SINT-MARTENS-LATEM	> Voor- en natransport naar Bedrijvenzone Eke: 5 km > Voor- en natransport naar Bedrijven Booiebos: 5 km
MOBIPUNT DEINZE	> Voor- en natransport naar Bedrijven De Prijkels: 3,5 km > Voor- en natransport naar Bedrijven Filliersdreef: 2,5 km
MOBIPUNT ZULTE	> Voor- en natransport naar Bedrijven Zaubeek: 3 km
MOBIPUNT MALDEGEM	> Voor- en natransport naar Industriepark Maldegem: 2,5 km
MOBIPUNT EEKLO	> Voor- en natransport naar Bedrijven Kunstdal: 4 km > Voor- en natransport naar AZ Alma: 3,5 km > Voor- en natransport naar Bedrijven Nieuwendorpe: 2,5 km

Tabel 4.3: Overzicht locaties deelfietsen in voorstel Vervoer op Maat Nieuw Openbaar Vervoerplan 2021

4.3.3 | Collectief werknemersvervoer Max Mobiel

Max Mobiel organiseert vandaag collectief werknemersvervoer in de Gentse regio. De pendelbussen vertrekken vanaf strategisch gekozen mobipunten, zoals station Gent-Sint-Pieters, station Gent-Dampoort, Evergem station, Wondelgem station, en zijn een handige aanvulling op het openbaar vervoer. De pendelbussen brengen pendelaars van en naar verschillende bedrijven in eenzelfde bedrijventerrein of industriezone en brengen hen tot aan de deur van hun bedrijf. Max mobiel rijdt vandaag 8 trajecten. Voor elk traject dient een rit gereserveerd te worden via een reservatiesysteem. Enkel naar het Technologiepark Zwijnaarde rijdt een shuttle met een vaste frequentie.
Het aanbod van Max Mobiel zoals het vandaag is, wordt opgenomen in voorstel VoM voor de vervoerregio.

» ArcelorMittal	» Axxes	» Drongen	» Tech Lane Ghent
Gent Sint-Pieters	Merelbeke station	Gent Sint-Pieters	Gent Sint-Pieters
Tijdelijke opstapplaats Terplatenbrug		Watersportbaan	
Gent Dampoort		MP Center	Tech Lane Ghent Science Park Campus A
ArcelorMittal	Axxes Business Park	Drongen I bedrijvenpark	

» van West naar Oost	» Zeehaven-Oost	» Zeehaven-West	» Zeehaven-West WEEKEND
Evergem station	Gent Dampoort	Gent Sint-Pieters	Gent Sint-Pieters
Wondelgem station			
Zeehaven-Oost	Zeehaven-Oost	Zeehaven-West	Zeehaven-West

Tabel 4.4: Overzicht huidige trajecten MaxMobiel

4.3.4 | MAV / DAV

Momenteel wordt doelgroepenvervoer in de Vervoerregio Gent voorzien door MAV/DAV (Mobiliteitscentrale Aangepast Vervoer/ Diensten Aangepast Vervoer). Dit is vervoer voor personen die niet instaat zijn zelfstandig het reguliere openbaar vervoer te gebruiken of die niet zonder rolstoel kunnen. De mobiliteitsindicatiestelling zal op Vlaams niveau bepaald worden en door de reiziger moeten aangetoond worden met een doktersattest. Voor Vervoerregio Gent wordt dit uitgevoerd door:

- ◊ Vzw Mobar voor vervoersgebied Gent (De Pinte, Deinze, Evergem, Gent, Lovendegem, Nazareth, Nevele, Sint-Martens-Latem, Wachtebeke, Zelzate, Zulte, Destelberg) en vervoersgebied Wetteren (Laarne, Melle, Merelbeke en Wetteren)
- ◊ DAV Zonneheem Eeklo vervoersgebied Meetjesland (Maldegem, Eeklo, Aalter, Assenede, Knesselare, Waarschoot, Zomergem, Sint-Laureins en Kaprijke)
- ◊ DAV Lokeren voor vervoersgebied Lokeren (Lochristi).

Binnen het VoM-voorstel hebben we de ambitie dat het huidige aanbod MAV/DAV minimaal gehandhaafd kan blijven.

4.3.5 | Financiering Vervoer op Maat met budget toegekend aan VVR Gent

Hoe de exacte vormgeving van het Vervoer op Maat er in de praktijk uit zal zien hangt in belangrijke mate samen met het beschikbare budget. Daarbij speelt mee dat de uitvoering van het Vervoer op Maat niet per definitie een taak is van de partij die ook het OV-netwerk exploiteert (nu: De Lijn). Uitgangspunt is dat het aanbod in het kader van Vervoer op Maat via een aanbesteding gevraagd wordt, waarna geïnteresseerde partijen een aanbod kunnen doen om hieraan te beantwoorden. De geïnteresseerde partijen formuleren dan een aanbod dat beantwoordt aan de uitgangspunten en wensen die de vervoerregio formuleert. Aan dit aanbod hangt dan ook een benodigd budget. Het budget dat Vlaanderen heeft toegewezen aan de vervoerregio Gent voor de exploitatie van de verschillende VoM-systemen is weergegeven in tabel 4.1.

VOM-SYSTEEM	VLAAMS BUDGET VOM VRR GENT
BELBUS	€ 2.768.814
DEELFIETSEN BLUEBIKE	€ 4.142
MAX MOBIEL	€ 571.000
MAV / DAV	€ 409.000
TOTAAL	**€ 3.753.267**

Tabel 4.5: Budget dat Vlaanderen heeft toegewezen aan de verovoerregio Gent voor de exploïtatie van VoM-systemen.

Het in dit plan opgenomen voorstel dient als strategisch kader voor verdere uitwerking. Omdat het echter van belang is inzichtelijk te hebben in hoeverre uitgangspunten en wensen passend zijn bij budgetten heeft er eveneens een inschatting plaatsgevonden van orde grootte van de exploitatiekosten van het voorliggende VOM-voorstel in een aantal scenario's. Het kostenmodel dat gebruikt is om de kosteninschatting te maken voor de deelfiesten en het VoM-vast, VoM-flex en VoM-semi-flex wordt beschreven in bijlage 5. Een gedetailleerde beschrijving van de invoer van elk flexsysteem in de kostentool is opgenomen in bijlage 6.

VoM-vast, VoM-flex en VoM-semi-flex

Voor deze systemen wordt aan de hand van een aantal scenario's in tabel 4.6 aangegeven wat de netto kost kan zijn voor de VVR Gent. Deze scenario's zijn niet uitputtend en bedoeld om een idee te geven bij de financieringsmogelijkheden van deze systemen. Het basisscenario (1) gaat uit van een volledige financiering door de vervoerregio zelf vanuit de budgetten toegekend aan de VVR door Vlaanderen. Het scenario toont dat er nog een buffer is, gezien de berekende totaalkost uitkomt onder het toegekende budget van circa € 2.7 miljoen voor belbussen. In een tweede scenario vloeien de inkomsten van het VoM terug naar de budgetten voor de VRR. Voor dit scenario is gerekend met een tarief van € 2,5 per rit, overeenkomstig met een SMS-ticket van de Lijn. Het laatste scenario heeft als uitgangspunt dat er cofinanciering (vb. vanuit gemeenten) is voor 10% van de exploitatatiekosten. Daarmee wordt het totaalbudget voor VoM groter en daalt de kost die gefinancierd wordt uit budgetten VoM conform tabel 4.5.

SCENARIO	EXPLOITATIEKOST	INKOMSTEN	KOST VOOR VVR
1. GEEN INKOMSTEN VOOR VVR	€ 2.394.000	0 €	€ 2.394.000
2. WEL INKOMSTEN VOOR VVR (TARIEF 2,5 €)	€ 2.394.000	€ 198.000	€ 2.196.000
3. GEEN INKOMSTEN, WEL COFINANCIERING VOOR 10% VAN EXPLOITATIEKOSTEN	€ 2.154.600	0 €	€ 2.154.600

Tabel 4.6: Scenario's netto kosten voor VVR Gent voor VoM-vast, VoM-flex, VoM-semi-flex

Deelfietsen als voor- en natransport

Ook voor de deelfietssytemen wordt met een aantal scenario's in tabel 4.7 aangegeven wat de netto kost kan zijn voor de VVR Gent. Het basisscenario (1) gaat uit van 100% klassieke fietsen (geen e-fiets) en een volledige financiering door de vervoerregio zelf. In een tweede scenario zijn 25% van de voorziene fietsen elektrisch. Het laatste scenario heeft als uitgangspunt dat er cofinanciering (vb. vanuit bedrijven) is voor 50% van de kosten.

SCENARIO	# FIETSEN		KOST VOOR VVR
	KLASSIEK	ELEKTRISCH	
1. 100% KLASSIEKE FIETSEN	290	0	€ 156.000
2. 25% ELEKTRISCHE FIETSEN	218	72	€ 206.000
3. COFINANCIERING VOOR 50% VAN DE KOSTEN	290	0	€ 78.000

Tabel 4.7: Scenario's netto kosten voor VVR Gent voor deelfietssystemen.

MaxMobiel

Het aanbod van Max Mobiel zoals het vandaag is wordt opgenomen in voorstel VoM voor de vervoerregio. Eenmaal de mobiliteitscentrale operationeel wordt bekeken in welke mate optimalisaties mogelijk zijn. Vandaag betaalt de pendelaar een tarief tussen 2,5€ en 3,5€ voor een rit met Max Mobiel. De kostendekkingsgraad van de totale kosten van MaxMobiel bedraagt 53%. De kostendekkingsgraad van enkel het busproject bedraagt 65%. MaxMobiel streeft naar een minimale kostendekking van 65% voor elk traject en tracht de kostendekkingsgraad in de toekomst nog te verbeteren. Aan Max Mobiel is vandaag een budget van € 571.000 toegekend conform tabel 4.5.

MAV/DAV

Het aanbod van MAV/DAV zoals het vandaag is wordt opgenomen in voorstel VoM voor de vervoerregio. Eenmaal de mobiliteitscentrale operationeel wordt bekeken in welke mate optimalisaties mogelijk zijn. Voor de DAV-vervoersgebieden Gent en Wetteren (vzw Mobar) betaalt de klant een vaste instapkost van 2 € plus 1 € per beladen kilometer. Het tekort tussen de inkomsten en de vervoerskost wordt vandaag bijgepast door middel van:

- ◊ compensatie (budget MAV/DAV toegewezen aan het VOM budget van VVR Gent)
- ◊ tussenkomst MAV OVL voor uitgevoerde ritten welke niet door erkende vervoerders in Oost Vlaanderen via compensatie konden uitgevoerd worden (vervoersgebied Gent vzw Mobar)
- ◊ tussenkomst stad Gent en stad Deinze (vervoersgebied Gent vzw Mobar)

5

AANDACHTSPUNTEN IMPLEMENTATIE NIEUW OPENBAAR VERVOERPLAN 2021

In dit hoofdstuk worden enkele aandachtspunten geformuleerd die ondersteunend kunnen zijn aan het optimaal functioneren van het KN en het AN en het voorstel voor VoM. In Vervoersregio Gent ligt daarvoor de focus onder ander bij de doorstroming van het openbaar vervoer. De doorstroming heeft met name betrekking op de gerealiseerde snelheid van het openbaar vervoer, en daarmee op de mate waarin het openbaar vervoer aantrekkelijk is en een kansrijk alternatief biedt voor andere modi. Daarnaast is ook het bepalen en het inrichten van mobipunten en het voorzien van goede en veilige halte voorzieningen op het KN en AN een bijkomende factor die het openbaar vervoer meer kwaliteit geeft.

5.1 | DOORSTROMING

Iedereen wint bij een vlotte doorstroming want dankzij een vlotte doorstroming kunnen trams en bussen stipter rijden. Dat is niet alleen beter voor de reiziger, maar ook voor de gemeente of stad en voor De Lijn. Een goede doorstroming heeft een positief effect op de aantrekkelijkheid van het openbaar vervoer en zal zo ook helpen in het bewerkstellingen van een modal shift naar het openbaar vervoer. Het garanderen van een vlotte doorstroming is dan ook een belangrijke randvoorwaarde voor de implementatie van het Openvaar Vervoerplan 2021.

Om dit te realiseren zal worden verder gewerkt op de Doorstromingsnota VVR Gent opgemaakt door De Lijn. Daarin worden de belangrijkste oorzaken van vertragingen en locaties opgesomd en worden een aantal suggesties voor oplossingen gegeven. Al deze suggesties zijn erop gericht zowel de doorstroming van bussen en trams alsook de leefbaarheid te verbeteren.

Het concreet aanpakken van deze doorstromingsknelpunten dient samen met de verschillende betrokken actoren te gebeuren. Concreet betekent dit dat de knelpunten dienen geprioriteerd te worden en toegewezen aan de uitvoerende actor. Het is de bedoeling dat de meerderheid van de maatregelen uitgevoerd zijn tegen eind 2021. Dit is dan ook een prioritaire actie eenmaal het Nieuw Openbaar Vervoerplan 2021 is afgeklopt. De leidende principes doorstroming zijn daarbij de leidraad.

5.2 | AVONDBEDIENING

In het opgenomen voorstel voor het Nieuw Openbaar Vervoerplan 2021 werden de amplitudes op heel wat stads- en streeklijnen alvast uitgebreid. Het avondaanbod wordt na de voorlopige vaststelling van dit plan echter nog verder gefinetuned. De Lijn zal hiervoor een aantal scenario's voorbereiden en deze bespreken met de ambtelijke werkgroep. De bedoeling is dan om tegen de zomer een gedragen avondnetwerk te hebben zodat dit mee kan worden goedgekeurd met de definitieve vaststelling van Nieuw Openbaar Vervoerplan 2021 in september 2020.

5.3 | KWALITEITSVOLLE HALTES OP HET KN EN AN

De aanleg en de uitrusting van de halteplaatsen van het openbaar vervoer is een belangrijke schakel in het gebruik van dit vervoer. Daarom moet bijzondere aandacht gaan naar de bereikbaarheid van de halte, het comfort van alle reizigers, alsook naar de verkeersveiligheid van de aankomende en vertrekkende bus, de voetganger, de fietsers en het andere verkeer. De totale halte-inrichting moet één geheel vormen, dat op zijn beurt kan opgenomen worden in de inrichting van de volledige weg. Ten behoeve van het comfort en de veiligheid van de busreiziger hanteren de vervoersmaatschappij De Lijn en de wegbeheerder Agentschap Wegen en Verkeer richtlijnen over de halte-infrastructuur in het Vademecum Veilige wegen en kruispunten.

Nadere uitwerking de juiste locaties en inplanting van haltes is voorzien na vaststelling van het Nieuw Openbaar Vervoerplan 2021.

Het is wel een randvoorwaarde in dit plan dat, als een bus halteert op een bepaald traject, er veilige en gemakkelijk bereikbare haltes zijn. Als dit onmogelijk blijkt binnen het tijdspad voor het Nieuw Openbaar Vervoerplan 2021, zal de bus niet via de betreffende route gaan rijden, of hier niet halteren. Concreet zijn uit gesprekken met gemeenten twee plekken naar voren gekomen waar een veilige inpassing en aanleg van halteplaatsen mogelijk zal vragen om (ingrijpende) maatregelen. Het gaat om de wegen N44 en N60. Op de korte termijn vinden er gesprekken plaats tussen De Lijn en AWV om alvast nader te kijken naar deze plekken.

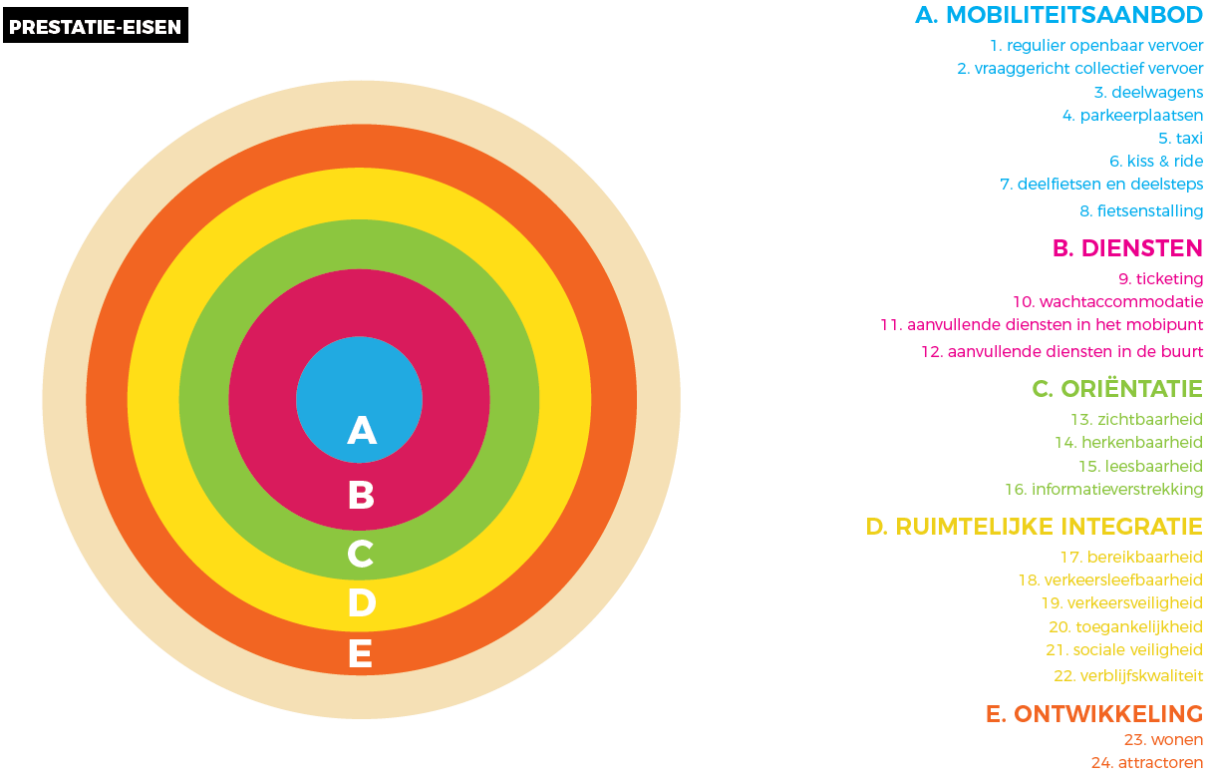
5.4 | MOBIPUNTEN

In het voorstel VoM zijn een aantal mobipunten benoemd voor de VVR Gent. Het betreft enkel de mobipunten die een belangrijke ondersteuning bieden voor het functioneren van het openbaar vervoer netwerk en waar de overstap tussen de verschillende vervoerlagen belangrijk is. De inrichting van deze mobipunten is echter geen onderdeel van dit plan.

Mobipunten vormen wel een belangrijke spil in het faciliteren van combimobiliteit en overstappen binnen het gelaagde OV-netwerk. Daarom is het wel een belangrijk aandachtspunt om mee aan de slag te gaan om de kwaliteit van het openbaar vervoersysteem te optimaliseren. Concreet wordt binnen de Vervoerregio Gent verder gewerkt op mobipunten in het kader van het opmaken van het Regionale Mobiliteitsplan.

Vlaamse Beleidsvisie Mobipunten

De studie "Vlaamse Beleidsvisie Mobipunten" vat die ervaringen en het bestaande onderzoek over mobipunten samen en formuleert richtlijnen voor de verdere uitbouw ervan. Dit is een goede basis om van te vertrekken bij het verder concretiseren van mobipunten. Net als het gelaagd OV-netwerk, zijn ook mobipunten onder te brengen in enkele hiërarchische niveaus. De beleidsvisie onderscheidt vier niveaus: interregionaal, regionaal, lokaal en buurt. Voor elk van de type mobipunten biedt de beleidsvisie een leidraad voor de prestatie-eisen die horen bij een mobipunt. Er zijn 5 thema's van prestatie- eisen: het mobiliteitsaanbod, de diensten, oriëntatie, ruimtelijke integratie en ontwikkeling. Onderstaande figuur toont deze thema's en subthema's. Voor een verdere toelichting wordt verwezen naar de "Vlaamse Beleidsvisie Mobipunten".



Figuur 5.1: Prestatie-eisen mobipunten, Bron: Vlaamse Beleidsvisie Mobipunten

Vlaanderen
is mobiliteit &
openbare werken

NIEUW OPENBAAR VERVOERPLAN 2021 VERVOERREGIO GENT