



Vlaanderen
is mobiliteit &
openbare werken

Vervoerregio Waasland

Voorkeursscenario KN/AN/VOM

Ontwerp OV-plan korte termijn
vervoerregio Waasland.

Versie 14 augustus 2020

INLEIDING

Via het decreet 'basisbereikbaarheid' kreeg de vervoerregio de opdracht een regionaal mobiliteitsplan op te stellen. Binnen dit kader dient de vervoerregioraad het kernnet en het treinnet te adviseren; en het aanvullend net en Vervoer op Maat te bepalen.

In de vergadering van 15 juli 2020 bereikte de vervoerregioraad een consensus omtrent navolgend geïntegreerd scenario voor het kernnet, het aanvullend net en het vervoer op maat, te realiseren op korte termijn (implementatie vanaf januari 2022). Omwille van de voorziene termijn voor de implementatie van dit OV-plan, werd het OV-plan opgesteld en goedgekeurd voor het regionale mobiliteitsplan werd opgesteld en goedgekeurd.

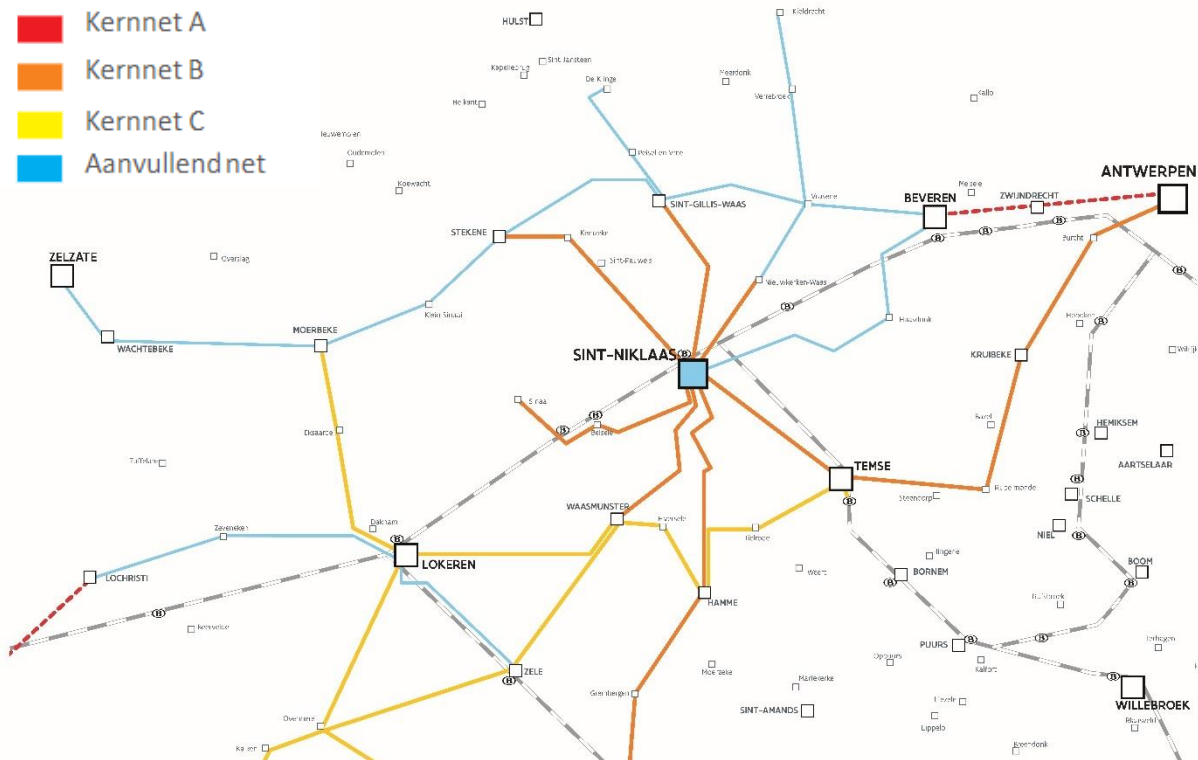
Dit hoofdstuk is een beschrijving van het finale en goedgekeurde OV-plan, dat zowel het KN/AN als het voorkeursscenario Vervoer op Maat omvat. Voor het Vervoer op Maat werden op 12 juni 2020 bijkomende budgetten voor het Vervoer op Maat gecommuniceerd, die omwille van de timing nog niet mee in beschouwing werden genomen. Dit hoofdstuk biedt evenwel een niet-exhaustief overzicht van mogelijke mobiliteitsoplossingen die – na verder onderzoek – aan het pakket zouden kunnen worden toegevoegd.

Het OV-plan kwam tot stand via een iteratief proces waarbij zowel Departement MOW, De Lijn als de gemeentes van de vervoerregioraad betrokken werden. Verder werden ook stakeholders en burgers geconsulteerd. Dit proces werd opgestart in augustus 2019, waarbij in een eerste stap een oriëntatienota werd opgesteld. Voor een gedetailleerdere neerslag van het doorlopen proces wordt de lezer verwezen naar de oriëntatienota openbaar vervoer en de synthesenota openbaar vervoer.

Het OV-plan volgt de principes van het decreet 'Basisbereikbaarheid', waarbij steeds wordt uitgegaan van een vraag-gestuurd openbaar vervoer systeem. Daarnaast dient opgemerkt te worden dat binnen een budgetneutraal kader werd gewerkt.

1 KERNNET – AANVULLEND NET

Onderstaand hoofdstuk omschrijft het voorkeursscenario voor het kernnet en het aanvullend net. Dit scenario kwam tot stand via een proces waarbij de betrokken stakeholders geconsulteerd werden via onder andere ambtelijke werkgroepen, bestuurlijke vervoerregioraden en stakeholdersvergaderingen.



Figuur 1 - KN/AN finaal scenario, (bron: De Lijn, presentatie VVRR 11 juni 2020)

Uit de verplaatsingsanalyse waarbij de verplaatsingen over alle vervoersmodi heen werden onderzocht, blijkt dat er vanuit de vervoerregio een sterke pendel is naar de steden Antwerpen en Gent. Daarnaast blijkt er een sterk verplaatsingspatroon te bestaan tussen Sint-Niklaas en de omliggende (deel)gemeentes. Ook in Lokeren is een radiaal verplaatsingspatroon merkbaar, met verplaatsingen vanuit Zele, Moerbeke, Waasmunster en de Lokerse deelgemeentes. Verder blijkt er ook een sterke relatie te bestaan tussen Lokeren en Sint-Niklaas.

Op basis van deze vervoerstromen werd een geïntegreerd netwerk van openbaar vervoer uitgetekend. De ruggengraat wordt gevormd door het treinnet, dat de regio verbindt met de grote omliggende steden. Het kernnet focust zich op de belangrijkste vervoersrelaties rond de steden en tussen de grotere kernen in de regio. Dit netwerk wordt gecomplementeerd door het aanvullend net, dat inspeelt op relaties tussen kernen waar een minder grote vervoersvraag is. Tenslotte zijn er ook nog functionele lijnen, die inspelen op specifieke vervoervragen tijdens de spits en die onder het aanvullend net vallen.

1.1 KERNNET A EN B

Er zijn geen verbindingen van het niveau **kernnet A** toegewezen aan de VVR Waasland. De buslijnen Moerbeke-Antwerpen en Lokeren-Sint-Niklaas-Antwerpen vormen wel onderdeel van het kernnet A-traject tussen Beveren en Antwerpen in een cadansregeling (elk kwartier).

Vanuit Stekene, Sint-Gillis-Waas, Temse/Kruikebeke, Hamme/Dendermonde/Aalst en Waasmunster voorzien een aantal verbindingen op niveau **kernnet B** een kwalitatieve, rechtstreekse verbinding met Sint-Niklaas. Ook reizigers uit de deelgemeentes van Sint-Niklaas (Belsele, Sinaai en Nieuwkerken-Waas) kunnen beroep doen op een kernnet B-verbinding naar Sint-Niklaas. Deze verbindingen komen overeen met de sterke radiale verplaatsingsstromen uit de verplaatsingsanalyse. Alle kernnet B-verbindingen zullen op weekdays tussen 7 en 19 uur een frequentie kennen van minstens twee keer per uur. In de ochtend (d.w.z. voor 7 uur) en in de avond (d.w.z. tussen 19 uur en 21 uur) is minstens één bus per uur voorzien op deze lijnen. Ook op zaterdagen en zondagen rijdt hier minstens één bus per uur.

Conform de gekozen variant van het **stadsnet Sint-Niklaas**, zal de verbinding tussen Sinaai en Sint-Niklaas versterkt worden tot een kwartierfrequentie (4x/u), en de verbinding tussen Nieuwkerken-Waas en Sint-Niklaas tot een 20 minuten-frequentie (3x/u).

De buslijn **Antwerpen-Kruikebeke-Temse-Sint-Niklaas** zal conform variant 1 een doorgaande kernnet B-verbinding met een frequentie van drie keer per uur (elke 20 minuten) vormen, vanwege de sterke pendelstromen richting Antwerpen en Sint-Niklaas.

1.2 KERNNET C

Een aantal relaties met een minder hoge vervoersspanning wordt in gedeeld in het **kernnet C**-niveau, met name in het zuidoosten van de vervoerregio. Deze lijnen hebben van maandag tot zaterdag een **uurfrequentie als basis**.

Rond Lokeren gaat het om twee deeltrajecten van langere buslijnen en een buslijn die grotendeels in VVR Aalst ligt: het traject Moerbeke-Eksaarde-Daknam-Lokeren van de buslijn Zelzate-Lokeren-Zele en het traject Lokeren-Waasmunster van buslijn Lokeren-Sint-Niklaas-Antwerpen, die beide de **radiale vervoersstromen rond de stad Lokeren** opvangen. Daarnaast voorziet de buslijn Lokeren-Berlare-Aalst de rechtstreekse verbinding tussen de steden Lokeren en Aalst.

Het traject Hamme-Tielrode-Temse werd conform variant 1 van de doorrekening een afzonderlijke buslijn op niveau kernnet C. Deze buslijn zal eindigen aan het **station van Temse** en hier aansluiten op de treinen richting Mechelen.

Verder is er een kernnet C-verbinding voorzien tussen **Wetteren, Overmere, Zele, Waasmunster en Hamme**. Deze beantwoordt aan een aantal verplaatsingsstromen die merkbaar zijn tussen deze gemeentes en die voordien (voor het traject Hamme-Waasmunster-Zele) gedeeltelijk door de belbus werden ingevuld.

1.3 AANVULLEND NET

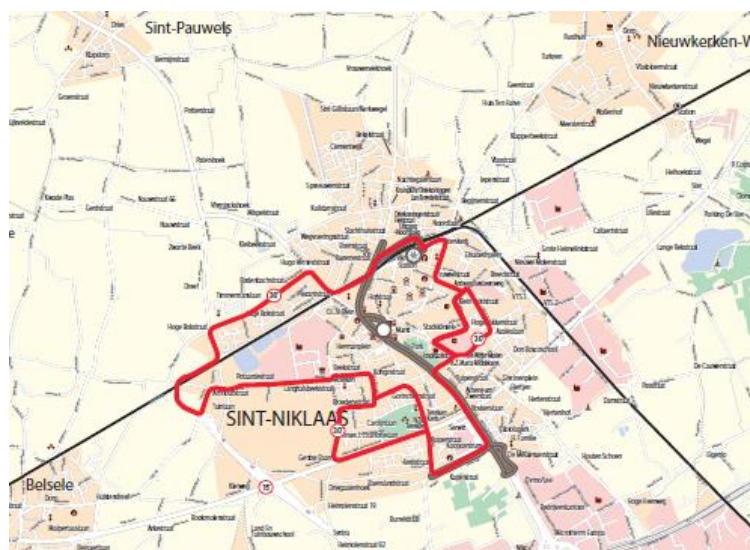
De trajecten **Zelzate-Moerbeke en Lokeren-Zele** werden toegewezen aan het aanvullend net en vormen onderdeel van de langere buslijn tussen Zelzate en Zele, en vervullen enerzijds een vervoerregiogrensoverschrijdende verbinding naar Zelzate en een bijkomende verbinding van de woonwijken in het zuiden van Lokeren naar de stations Lokeren en Zele. Een aanvullend net-lijn van de VVR Gent maakt de verbinding tussen Gent en Lokeren via Lochristi.

De buslijn Moerbeke-Stekene-Sint-Gillis-Waas-Beveren-Antwerpen vormt een **tangentiële verbinding in het noorden van het Waasland** en speelt ook in op de pendelstroom richting Antwerpen. Tussen Moerbeke en Beveren is deze lijn onderdeel van het aanvullend net met een uurfrequentie.

De kernnet B-verbinding tussen Sint-Niklaas en Sint-Gillis-Waas wordt één keer per uur verlengd tot **De Klinge**. Deze antenne is toegewezen aan het aanvullend net. Daarnaast wordt ook de kernnet B-verbinding tussen Sint-Niklaas en Nieuwkerken-Waas één keer per uur verlengd tot **Kieldrecht** binnen het aanvullend net van de VVR Antwerpen.

Het traject **Beveren-Sint-Niklaas** van de buslijn Antwerpen-Sint-Niklaas-Lokeren wordt toegewezen aan het aanvullend net maar zal **twee keer per uur** rijden. De volledige doorgaande buslijn zal dus twee keer per uur rijden tussen Antwerpen en Waasmunster, en één keer per uur tussen Waasmunster en Lokeren.

In Sint-Niklaas wordt een **stadslijn** voorzien, die ook toegewezen werd aan het aanvullend net. De gekozen variant van deze stadslijn zal via een **lusvormig traject** (in beide richtingen) o.a. het Waasland Shopping Center, het AZ Sint Nikolaas, het station, de Watermolenwijk, Valk en het Welzijnshuis, met een frequentie van tweemaal per uur. De kern van de stedelijke bediening wordt echter gevormd door de hoogfrequente as van streeklijnen tussen het station en het Waasland Shopping Center, en de radiale verbindingen van het kernnet (zie hoger).



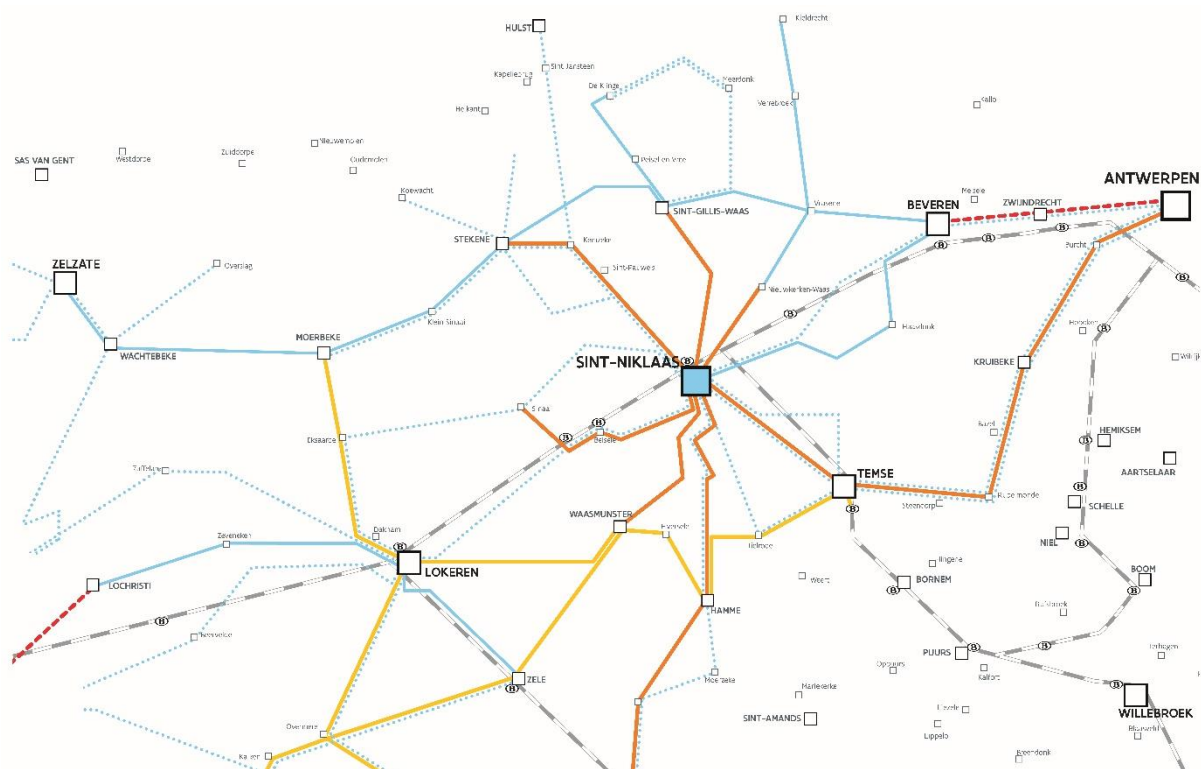
Figuur 2 - Stadslijn Sint-Niklaas (bron: presentatie VVRR 25 juni 2020).

1.4 FUNCTIONEEL NET EN FUNCTIONELE RITTEN

Het basisaanbod dat gevormd wordt door het treinnet, kernnet en aanvullend net, rijdt de hele dag door en vormt de ruggengraat van het openbaar vervoer. Om in te spelen op de specifieke vervoersvragen tijdens de spits en om voldoende capaciteit te voorzien, wordt dit netwerk aangevuld met enerzijds functioneel buslijnen en anderzijds functionele ritten op lijnen van het kernnet en aanvullend net.

De buslijnen van het functioneel net voorzien verbindingen waar enkel tijdens de spits voldoende vervoersvraag is om een aanbod te verantwoorden. Een aantal kleine kernen in de regio (Meerdonk, Hellestraat, Doorslaar, etc.) wordt in de spits bediend door een functionele buslijn, terwijl de bediening in de daluren verzorgd wordt door Vervoer op Maat.

Naast functionele buslijnen zijn er ook nog functionele ritten. Deze volgen hetzelfde traject als een buslijn van het kernnet of aanvullend net, maar voorzien een hogere frequentie tijdens de spits om benodigde capaciteit te voorzien. De dienstregeling van een aantal functionele lijnen en ritten is afgestemd op de schooluren om zo een optimaal aanbod voor scholieren te voorzien.



Figuur 61 - KN/AN/FN finaal scenario

2 VERVOER OP MAAT

2.1 CONCEPT VERVOER OP MAAT

Naast het kernnet en aanvullend net, omvat het OV-plan ook een concept voor Vervoer op Maat. Het scenario voor vervoer op maat blijft binnen het initieel vooropgestelde budget van 876.793 €. Hierbij dient te worden opgemerkt dat bijkomende budgetten door de Vlaamse regering worden vrijgemaakt (zie 'Doorgroeimogelijkheden'). Gezien de timing van de communicatie hierrond, werden deze extra budgetten in onderstaand scenario nog niet mee opgenomen.

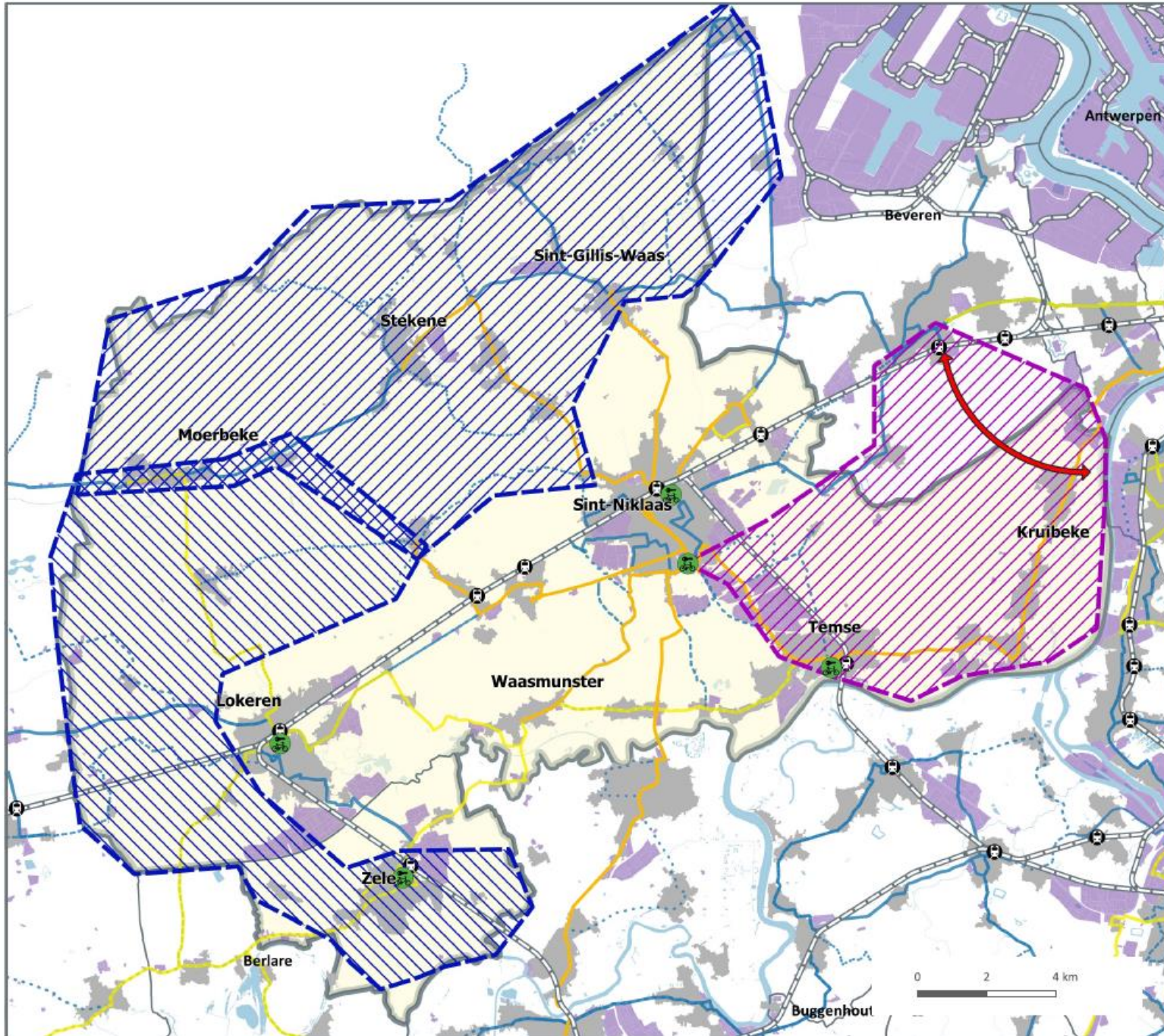
Onderstaand scenario vormt het voorkeursscenario van de vervoerregioraad. Het flex-systeem (flexbus en collectieve taxi) zorgt daarbij voor een basisaanbod in de "gaps" of "witte vlekken" die niet gedekt worden door de hogere vervoerslagen, en om de bereikbaarheid van kleinere kernen en verspreide attractiepolen te garanderen. Het doelgroepenvervoer wordt bestendigd en voorzien op de huidige en verwachte groei in de vervoersvraag voor minder mobiele. De uitrol van deelfietsen in de regio laten toe om de actieradius van het openbaar vervoer sterk te vergroten, vooral om de bereikbaarheid van bedrijventerreinen vanuit belangrijke knopen in het OV-netwerk te garanderen (de zgn. 'last mile').

Het voorkeursscenario omvat volgende aspecten:

Functionele verbinding	Budget: 35 000 €/jaar
Kruikeke – Beveren	<i>inclusief marge van 10% bovenop de geraamde kostprijs</i>
Locatie	Vaste verbinding tussen Kruikeke en Beveren
Omschrijving	Één rit per richting in de ochtendspits, één rit per richting in de avondspits. Op woensdagen rijdt deze verbinding 's middags, i.p.v. 's avonds.
Doel	Beantwoorden vervoersvragen in het kader van woon-werk en woon-school pendel.
Flex vervoer: Flex-bus in twee gebieden	Budget: 480 000 €/jaar
	<i>inclusief marge van 20% bovenop de geraamde kostprijs</i>
Locatie	Gebied Noord (Moerbeke, Stekene, Sint-Gillis-Waas) en Gebied Zuid-West (Lokeren, Zele)
Omschrijving	Tijdens de bedieningsuren van het KN/AN wordt per gebied permanent één voertuig ter beschikking gesteld. Dit wordt gebruikt om reizigers te vervoeren van een halte of mobipunt naar een andere halte of mobipunt, na aanvraag via de mobiliteitscentrale, volgens de vooropgestelde principes en randvoorwaarden.
Doel	Beantwoorden vervoersvraag in witte vlekken

Flex vervoer: Collectieve taxi in één gebied	Budget: 57 000 €/jaar <i>inclusief marge van 20% bovenop de geraamde kostprijs</i>
Locatie	Gebied Zuid-Oost (Kruibeke, Temse)
Omschrijving	Tijdens de bedieningsuren van het KN/AN kan de reiziger via de mobiliteitscentrale een rit met een collectieve taxi aanvragen. Hiermee kan de reiziger zich verplaatsen van een halte of mobipunt naar een andere halte of mobipunt, volgens de vooropgestelde principes en randvoorwaarden. Deze principes en randvoorwaarden zijn analoog aan die van de flex-bus, enkel de operationele invulling van de vervoersvragen verschilt.
Doel	Beantwoorden vervoersvraag in witte vlekken
Flex plus vervoer: Doelgroepenvervoer	Budget: 170 000 €/jaar <i>inclusief marge van 10% bovenop de geraamde kostprijs</i>
Locatie	Volledige vervoerregio
Omschrijving	Personen met een mobiliteitsbeperking (vastgesteld via de Vlaamse mobiliteitsindicatiestelling) kunnen beroep doen op deur-tot-deur of gang-tot-gang vervoer met een aangepast voertuig. Er wordt uitgegaan van het beantwoorden van de huidige vraag geregistreerd door de DAV (inclusief niet-uitgevoerde ritten) en een groei van 10%.
Doel	Oplossing bieden voor personen met een mobiliteitsbeperking.
Deelmobiliteit: Deelfietsen op 5 locaties	Budget: 55 000 €/jaar <i>inclusief marge van 10% bovenop de geraamde kostprijs</i>
Locatie	Station Sint-Niklaas, Station Lokeren, Waasland Shopping Center, Station Zele, Station Temse
Omschrijving	Reizigers kunnen deelfietsen in een back-to-one systeem gebruiken voor <i>last mile</i> verplaatsingen.
Doel	<i>Last mile</i> verplaatsingen naar tewerkstellingssites en attractiepolen faciliteren.
TOTAAL	797 000€

Deze verschillende onderdelen worden in de volgende pagina weergegeven op kaart.



Vervoer op Maat - synthesekaart

Vraagzijde

■ Bebouwing

■ Bedrijventerreinen

Vormen van deelmobiliteit

● Deelfiets

Flex-aanbod (begrenzing indicatief)

Collectieve taxi

Flexbus

Vaste verbindingen

↔ Beveren-Kruibeke

2.2 DOORGROEIMOEGELIJKHEDEN

Door het gebruik van het Vervoer op Maat te **monitoren**, kan geëvalueerd worden of de ingezette budgetten voor de functionele verbinding Kruikeke – Beveren, het flex-vervoer en het doelgroepenvervoer adequaat worden besteed. Relevante parameters hiervoor zijn het aantal gebruikers, de kost per gebruiker en de kostendekking, het aantal niet-beantwoorde vervoersvragen en het potentieel voor bijkomende groei. Daarnaast kan deze monitoring ook leren of het deelfietsstelsel versterkt moeten worden, en op welke locaties dit moet gebeuren. Bij hoog gebruik op specifieke locaties zouden bijvoorbeeld meer fietsen kunnen voorzien worden, zodat de beschikbaarheid voor de gebruikers voldoende gegarandeerd wordt. Ook kunnen nieuwe locaties overwogen worden. De huidige voorgestelde locaties zijn ingegeven vanuit een OV-netwerkklogica. Andere locaties hangen mogelijk ook samen met de interactie met de wagen (“Park and Bike”), wat in het kader van het regionaal mobiliteitsplan een piste zou kunnen zijn voor verbeterde stedelijke mobiliteit.

Gedurende het proces werden door verschillende partners een aantal mogelijke concepten naar voor geschoven die niet binnen het beschikbare budget gerealiseerd konden worden. De Vlaamse regering kondigde recent¹ echter aan dat er **bijkomende budgetten** voor Vervoer op Maat worden vrijgemaakt. Voor VVR Waasland komt dit bijkomende budget neer op € 309.015 extra middelen in 2021, waarna het verder zal groeien naar € 463.523 in 2022, € 618.030 in 2023 en € 798.298 in 2024.

Deze extra budgetten zullen toelaten een **groeiszenario** op te stellen. Een deel van de concepten die niet opgenomen werden in het voorkeurszenario voor de korte termijn, zouden zo op langere termijn wel verwezenlijkt kunnen worden, al naargelang de monitoring van de reeds bestaande concepten dit toelaat. Onderstaande niet-limitatieve lijst van bijkomende mogelijke concepten werden in de loop van het planproces ter sprake gebracht, en kunnen verder worden onderzocht in functie van het bijkomende budget en de monitoring van het bestaande aanbod, en nog te bepalen onderlinge orde van belang:

- Een verbetering van de verbinding naar Hulst, ook buiten de spitsuren
- Aanbieden deelwagens
- Aanbieden deelfietsen op de als minder prioritair aangeduide locaties
- Aanbieden van deelfietsen aan station Sinaai
- Doortrekken Waterbus tot Temse
- Verbeterd aanbod naar de bedrijventerreinen
- Aanbieden van Scheldekruisend openbaar vervoer
- Verbetering ontsluiting Waaslandhaven en Gentse Kanaalzone
- Evaluatie van zones en aanbod voor flex-vervoer
- Evenementenvervoer
- ...

¹ 12 juni 2020 - Verdeling over de verschillende vervoersregio's van de bijkomende middelen voor de vervoerslaag Vervoer op Maat bij Basisbereikbaarheid

Daarnaast zal in het **Regionaal Mobiliteitsplan** het aanbod op lange termijn bekeken worden en hoe het structurele openbaar vervoeraanbod op de grote verbindende assen (TN/KN/AN) verbeterd kan worden.

CONCLUSIE

De Vervoerregioraad keurde op 15 juli 2020 het hierboven omschreven kernnet (zie sectie 1.1 en 1.2), aanvullend net (zie sectie 1.3 en 1.4) en concept vervoer op maat (zie sectie 2.1) goed.

Hierbij formuleerde de vervoerregioraad evenwel twee engagementen. Ten eerste uitte de vervoerregioraad haar wil en intentie tot bijsturen van het openbaar vervoeraanbod – inclusief het vervoer op maat – indien nodig, op basis van permanente evaluatie van het openbaar vervoergebruik.

Ten tweede stelde de vervoerregioraad dat grensoverschrijdende mobiliteit belangrijk is, waarbij grensoverschrijdend openbaar vervoer tot de basisdienstverlening voor burgers in de grensgemeenten behoort. De VVRR Waasland engageerde zich om via het regionaal mobiliteitsplan op zoek te gaan naar een verbetering van dit vervoersaanbod. Realisatie van het grensoverschrijdend openbaar vervoer gebeurt d.m.v. proportionele inspanningen aan beide zijden van de landsgrens.

atelier \ demitro2

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

Deloitte.

MNT
MOBILITEIT IN ZICHT

 **TRAJECT**

TRACTEBEL
ENGIE

O2