



//

# **NOTA TEMSE-BORNEM**

**Potentieel van oplossingen binnen  
Vervoer op Maat / 2.06.2020**



//

# 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

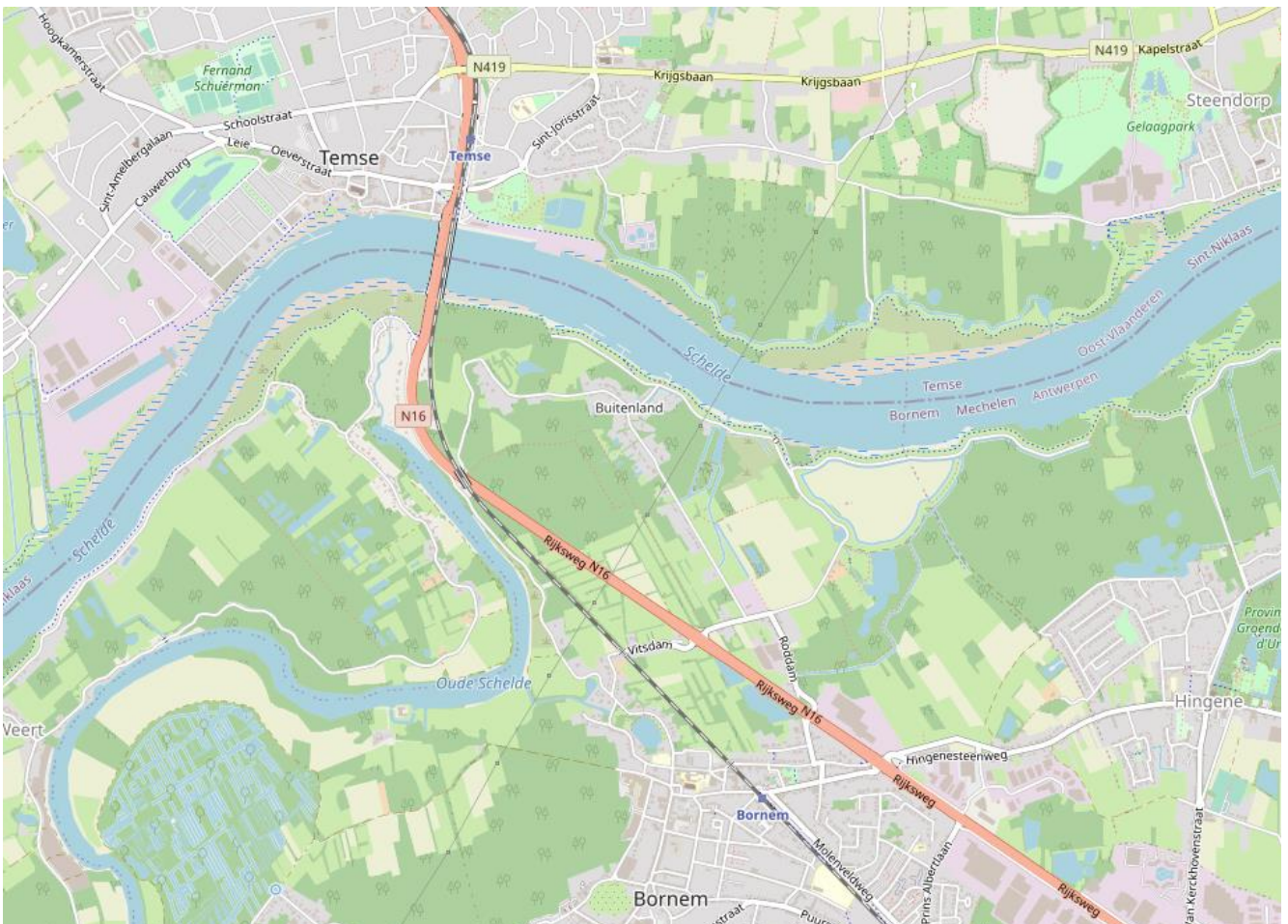
**O2**



# 1 INLEIDING EN CONTEXT

In de Vervoerregio's Waasland en Mechelen leeft de vraag op welke manier binnen Vervoer op Maat de verbinding tussen Temse en Bornem verbeterd kan worden, aanvullend op het treinaanbod. Specifiek wordt de verbinding tussen de gemeenten Temse en Kruibeke enerzijds en het Algemeen Ziekenhuis Rivierenland in Bornem onderzocht.

Temse en Bornem worden gescheiden door de Schelde, waarover twee bruggen liggen: een enkelsporige brug van spoorlijn 54 Sint-Niklaas-Mechelen en een brug van de N16, een primaire weg type I met een 2x2 wegprofiel.<sup>1</sup> Tussen de kernen van Temse en Bornem bevinden zich de Scheldepolders met slechts verspreide bebouwing en geen grote kernen.

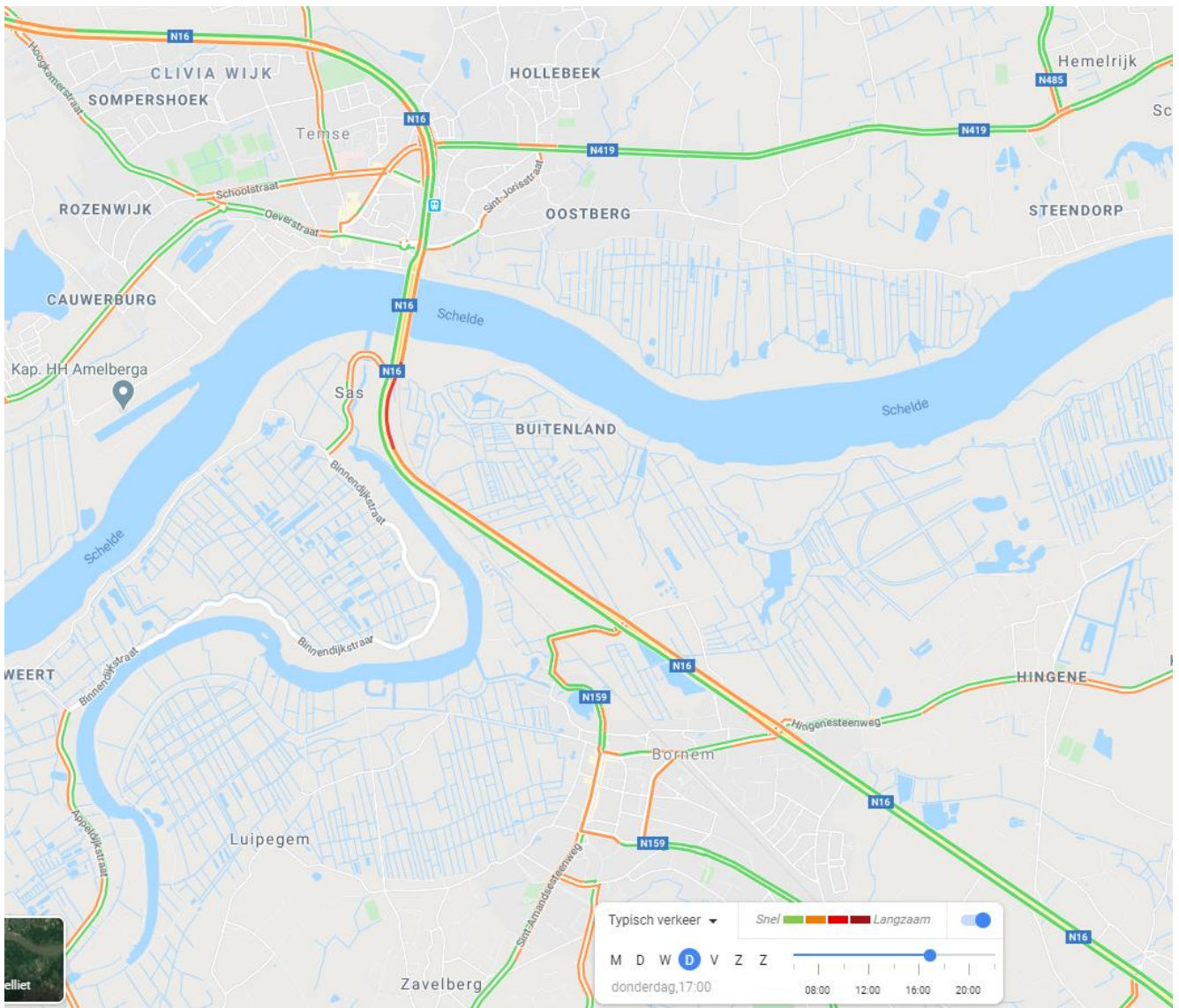


Figuur 1: Ruimtelijke context Temse-Bornem

<sup>1</sup> Volgens de wegencategorisering van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen, die in de toekomst vervangen zal worden door een nieuwe wegencategorisering.



De verbinding Temse-Bornem over het wegennet is enkel mogelijk over de brug van de N16 over de Schelde. Deze verbinding wordt gekenmerkt door een aanzienlijke congestieproblematiek tijdens de spitsuren. Een vervoersoplossing dient dan ook rekening te houden met deze problemen en de vertragingen die dit kan veroorzaken.



Figuur 2: Voorbeeld van verkeerscongestie op de N16 op een typische donderdag, 17u.

//////////////////////////////////////  
 //





Deze studie is dus geen potentieelonderzoek voor alle verplaatsingsmotieven tussen Temse en Bornem. Het grootste deel van deze vervoersvraag wordt opgevangen door de treinverbinding Sint-Niklaas-Mechelen, die eveneens de verbinding maakt vanuit de gemeenten Temse en Bornem naar grotere kernen buiten de regio. Bij de uitbouw van een oplossing binnen Vervoer op Maat is het vermijden van een parallel aanbod voor open gebruikers dan ook een bijkomend aandachtspunt.

## 4 POTENTIEELONDERZOEK VOOR VERVOER OP MAAT TUSSEN TEMSE/KRUIBEKE EN AZ RIVIERENLAND

### 4.1 TOTAAL AANTAL VERPLAATSINGEN PER JAAR

Om het reizigerspotentieel van een concept van Vervoer op Maat specifiek gericht op reizigers van en naar AZ Rivierenland in Bornem vanuit de gemeenten Temse en Kruibeke te bepalen, kijken we naar het aantal patiënten dat uit deze gemeenten komt. In de Gebiedsevaluatie Waasland 2013 van De Lijn zijn cijfers beschikbaar van de herkomst per gemeente van de ambulante patiënten van AZ Rivierenland, campus Bornem uit oktober 2011. Het gaat om 840 patiënten uit Temse en 176 patiënten uit Kruibeke.<sup>2</sup> Als we dit pro rata omrekenen naar cijfers op jaarbasis, komen we uit op in totaal 12.192 ambulante patiënten per jaar vanuit Temse en Kruibeke.

De meerderheid van de patiënten in een ziekenhuis heeft een zeer kort verblijf. Het Richtlijnenboek Mobiliteitsstudies, Mobiliteitstoets en MOBER vermeldt een gemiddelde verblijfsduur van 2,24 dagen.<sup>3</sup> Iets meer dan de helft van de patiënten is slechts 1 dag aanwezig in het ziekenhuis. Er worden geen cijfers voor het aantal bezoekers per patiënt vermeld in het Richtlijnenboek. Gezien de korte gemiddelde verblijfsduur gaan we uit van 1 bezoeker per patiënt. Dit brengt het **totaal aantal patiënten en bezoekers** aan het AZ Rivierenland, campus Bornem vanuit de gemeenten Temse en Kruibeke op **24.192 per jaar**.

### 4.2 MODAL SPLIT

Het Richtlijnenboek vermeldt geen globale **modal split** voor bezoekers en patiënten van ziekenhuizen. Cijfers voor de modal split van personeel zijn wel beschikbaar. Het Richtlijnenboek gaat als globaal cijfer voor medewerkers van in de gezondheidszorg (waar dus niet enkel ziekenhuispersoneel mee bedoeld wordt) uit van een modal split van 10% bus-tram-metro.<sup>4</sup> Cijfers van recente MOBERS uit de intere kencijferdatabank van MINT geven voor een aantal (rand)stedelijke ziekenhuizen lagere cijfers aan (3,1% voor AZ Sint-Lucas Gent, 2% voor ASZ Aalst, 2,8% voor AZ Sint-Jan Brugge, 3% voor UZ Gent). De modal

<sup>2</sup> De Lijn Oost-Vlaanderen, *Gebiedsevaluatie Waasland 2013*, p49

<sup>3</sup> Richtlijnenboek Mobiliteitsstudies, Mobiliteitstoets en MOBER (2018), p245

<sup>4</sup> Richtlijnenboek Mobiliteitsstudies, Mobiliteitstoets en MOBER (2018), p243

split voor trein (inclusief natransport) werden hier niet mee in opgenomen. Op basis van de ligging van het ziekenhuis buiten een stedelijke zone en nabij een treinstation (waar reizigers uit Temse ook gebruik van kunnen maken), gaan we uit van een **potentiële modal split van 5%**.

### 4.3 AANTAL POTENTIËLE VERPLAATSINGEN BINNEN VERVOER OP MAAT

Als we rekening houden met de bovenvermelde cijfers voor het totaal aantal patiënten en bezoekers, de veronderstelde modal split en een heen-en-terug-verplaatsing per patiënt of bezoeker, komen we op een globaal aantal van **2438 potentiële verplaatsingen per jaar**, of gemiddeld 6,68 verplaatsingen per per dag.

### 4.4 INSCHATTING KOSTEN OP BASIS VAN EEN FLEXTAXI-SYSTEEM

Als we een Inschatting maken van de kosten voor een Vervoer op Maat-oplossing In de vorm van een flextaxi-systeem, baseren we ons grotendeels op dezelfde aannames die opgelijst werden In de conceptnota Vervoer op Maat. We rekenen met een gemiddelde bezettingsgraad van 1,3 reizigers per rit, een buffer van 10% voor de inschatting van het aantal reizigers, een ritafstand van 5 kilometer tussen Temse Vrijheidstraat en Bornem Sint-Jozefkliniek, een Instapvergoeding van €4 per passagier en een kilometerprijs van €2,5. Op basis van deze veronderstellingen zou het opvangen van deze vervoersvraag met een **flextaxisysteem** een **totale kost van €37.123** per jaar vertegenwoordigen.

## **5 CONCLUSIE EN FLANKERENDE MAATREGELEN**

Op basis van bovenstaand onderzoek zou een oplossing binnen Vervoer op Maat tussen AZ Rivierenland In Bornem en halte Temse Vrijheidstraat (waar overgestapt kan worden op het Kernnet richting Kruibeke) een potentieel van 2438 verplaatsingen per jaar hebben, wat binnen een flextaxisysteem een kost van €37.123 vertegenwoordigt.

Het risico op een parallel aanbod met de trein is echter aanzienlijk, waarbij het risico bestaat dat ook open gebruikers die geen relatie hebben met het AZ Rivierenland van dit vervoersaanbod gebruik zouden kunnen maken. Enkele flankerende maatregelen zijn dan ook aangewezen om dit risico te beperken:

- Het aanbod Vervoer op Maat **dient beperkt te worden tot de relatie tussen Temse Vrijheidstraat en AZ Rivierenland**. Het aanbieden van een aanbod naar andere haltes binnen Vervoerregio's Waasland of Mechelen zou naast een parallel aanbod ook het aantal af te leggen kilometers vergroten, waarbij de kostprijs van het aanbod stijgt.

//  
//





////////////////////////////////////

//