

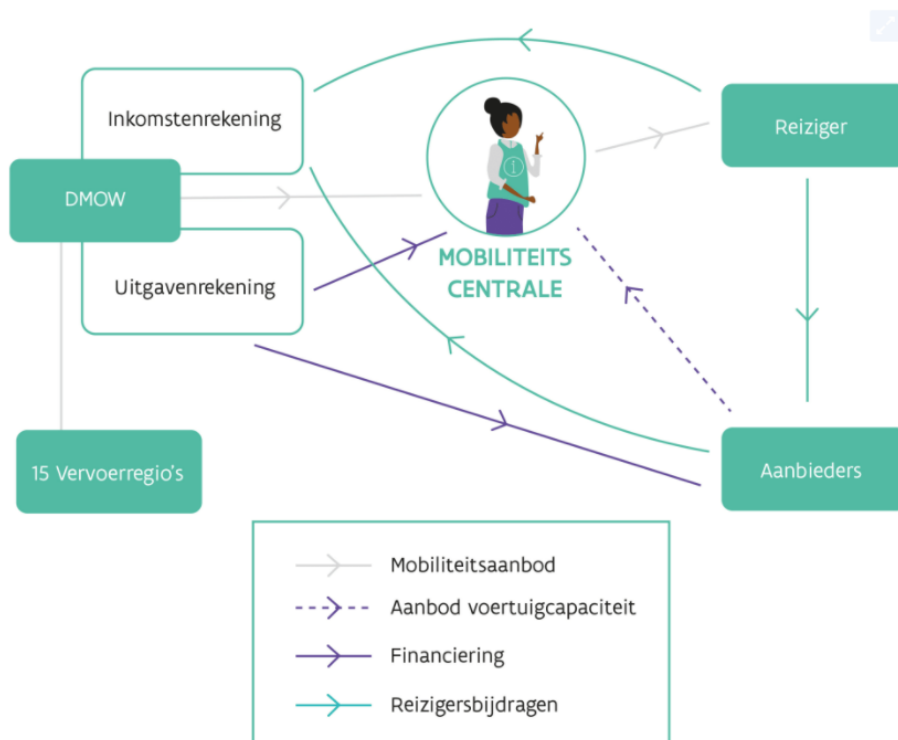
Indien hier geen consensus voor te vinden valt onder alle vervoerregio's, moeten we onze eigen tarifiering VoM vastleggen. Vanuit Brussel is gevraagd om in 2022 de nieuwe Mobiliteitscentrale niet te overbelasten met x aantal tarieven en y aantal uitzonderingen, apart per vervoerregio. Dit betekent dat we in 2022 een beperkte en duidelijke tariefstructuur zullen hanteren, en pas vanaf **2023** volledig eigen accenten zouden kunnen leggen (kortingen, 65-plussers,...).

Tegelijk zal er steeds een monitoring zijn van het gebruik en de inkomsten, zodat bijsturing mogelijk blijft.

ALGEMENE ACHTERGROND

Reizigers zullen hun tickets kunnen aanschaffen via de Mobiliteitscentrale d.m.v. verschillende kanalen zoals telefonie, app, internet... De reiziger zal de totale kostprijs voorafgaand de verplaatsing kennen en moeten betalen. De mobiliteitscentrale zal daarnaast ook een mobiliteitsprofiel toekennen, waar bijvoorbeeld in kan opgenomen worden of de reiziger onder de definitie van 'doelgroepreiziger' valt. Dit is de zgn. 'mobiliteitsindicatiestelling', waarvan de definitie op Vlaams niveau wordt beslist.

Figuur 1. Werking van de mobiliteitscentrale



De tarieven voor het Vervoer op Maat kunnen telkens bestaan uit twee onderdelen: een opstaprecht en een kilometertarief, al is het niet verplicht om aan beide onderdelen een tarief te koppelen.

Het **opstaprecht** is een vaste kost die men betaalt om gebruik te kunnen maken van de Vervoer op Maat— los van de afstand die men er mee aflegt.

Het **kilometertarief** houdt in dat de reiziger een prijs betaalt, afhankelijk van de afstand die hij met de VOM-oplossing aflegt. De afstand wordt berekend op basis van de snelste route voor de reiziger over de weg.

Naast de tarieven per rit, is het mogelijk om ook abonnementsformules op te nemen of voordeeltarieven toe te kennen. Binnen dergelijke systemen is het wenselijk om te werken met kortingen op het basistarief, afhankelijk van het tijdstip of het mobiliteitsprofiel.

De VVR Aalst heeft binnen vervoer op maat gekozen voor verschillende onderdelen. Over de hele regio is een eenvoudig flexstelsel mogelijk, wanneer er geen toegang is tot het kernnet en aanvullend net omwille van het tijdstip of de locatie (of doelgroep). Om tegemoet te komen aan bepaalde vervoersvragen, werden een vaste (Zuidtangent Aalst, lijn Zele – Berlare – Wichelen Lede – Erpe-Mere) of deels vast-deels vragestuurd trajecten (Dendermonde en Hamme) in het leven geroepen.

VASTE EN SEMI-FLEX VERVOERSCONCEPTEN: ZUIDTANGENT AALST, SEMI-FLEX DENDERMONDE, SEMI-FLEX MOERZEKE

Voor de reizigers kan het duidelijker zijn mocht voor de concepten die het dichtst aanleunen bij 'klassiek' openbaar vervoer met dienstregeling, een tarief analoog met het KN/AN gehanteerd zou worden. Het meeste duidelijkheid zou echter geboden worden mochten dezelfde betalingsmodaliteiten gehanteerd worden als in het KN/AN. De technische aspecten van ticket-integratie zijn in dit geval wel een aandachtspunt. Ook een gedeeltelijke ticketintegratie (enkel tickets, geen abonnementen) kan ook een optie zijn indien het technisch niet mogelijk is om een volledige integratie te bekomen.

Momenteel kent het KN/AN een complexe ticketstructuur, met abonnementen, losse tickets en 10-ritten kaarten. Een overzicht van de geldende tarieven op het KN/AN is opgenomen in tabel 1.

Tabel 1 - Ticketopties in het KN/AN en overeenkomstige prijs

<i>Ticket-naam</i>	Ticket type	Kostprijs
<i>m-ticket</i> <i>= gekocht via een mobiliteitsapp op een smartphone</i>	Enkele rit	2 €/rit
<i>Sms-ticket</i> <i>= gekocht via een sms-bericht via een gsm</i>	Enkele rit	2,5 €/rit (+0,15€ operatorcost)
<i>Ticket</i> <i>=gekocht in lijnwinkel of aan ticketautomaat</i>	Enkele rit	2,5 €/rit
<i>m-card10</i>	10-ritten kaart	16 €
<i>Lijnkaart 10 ritten</i>	10-ritten kaart	16 €
<i>m-daypass of dagpas</i>	Dagticket; 24 uur geldig (ook beschikbaar voor 72 uur)	7,5 €
<i>Sms-dagpas</i>	Dagticket; 24 uur geldig	7,5 €
<i>Buzzy pazz (12 maand geldig, 6 – 11 jarigen)</i>	Abonnement	56 €/jaar
<i>Buzzy pazz (12 maand geldig, 12 – 24 jarigen)</i>	Abonnement (ook beschikbaar voor 1 maand of 3 maanden)	215 €/jaar
<i>Omnipass (12 maand geldig, 25 – 64 jarigen)</i>	Abonnement (ook beschikbaar voor 1 maand of 3 maanden)	339 €/jaar
<i>Omnipass 65+ (12 maand geldig, 65-plussers)</i>	Abonnement	56 €/jaar

Overzicht verschillende tarieven

1. ZUIDTANGENT AALST

Het stadsnet van Aalst wordt omgevormd tot een frequent (voor)stadsnet met focus op de radiale verbindingen. Hierdoor werden op stedelijk niveau enkele mazen in de dekking van het aanbod groter.

Aanvullend hierop stelden we daarom een tangentverbinding in de Zuidrand van Aalst met een vaste dienstregeling voor.

Deze bus kan via een vaste bediening 1 keer per uur (tussen 7:00 en 19:00 op weekdays) rijden tussen ASZ Aalst en Station Aalst.

Voor de Zuidtangent Aalst worden een aantal tarieven voorgesteld (zie tabel 2). Het eerste tarief (optie A) is een eenvoudige ticketprijs van 2€/rit, zoals oorspronkelijk voorgesteld in de synthesesnota. De tweede optie (optie B) is iets duurder. Zowel optie A als optie B gaat uit van een 'flat fee', d.w.z. een instapvergoeding zonder kilometervergoeding. De inkomsten werden dus berekend als het product van het verwachte aantal reizigers en het gevraagde tarief. Als derde optie kan ook worden voorgesteld om voor een integratie van de tickets te gaan (optie C). Gezien er nog geen duidelijkheid is rond de technische uitwerking van deze integratie en de verdeling van inkomsten die hiermee gepaard zou gaan, is het op dit moment niet mogelijk om een gedetailleerde inschatting te geven van de inkomsten. Indien een ticketintegratie voor de abonnementen niet mogelijk is, kan ook gekozen worden voor een ticketintegratie van de enkel de losse tickets, rittenkaarten en dagtickets.

Tabel 2 - Tariefopties Zuidtangent Aalst

Zuidtangent Aalst

Bruto kost: 244.000 €/jaar
Aantal reizigers: 20.000

	Tarief	Netto inkomsten	Kostendekking
Optie A	2 €/rit	40 000 €/jaar	10 – 20%
Optie B	3 €/rit	60 000 €/jaar	20 – 30%
Optie C	<i>Ticketintegratie met KN/AN (inclusief abonnementen)</i>	<i>Lager dan optie A</i>	<i>Lager dan optie A</i>
Optie D	<i>Ticketintegratie met KN/AN (exclusief abonnementen)</i>	<i>Vergelijkbaar met optie A</i>	<i>Vergelijkbaar met optie A</i>
Optie E	<i>Combineren tarieven van De Lijn (enkele rit + afhankelijk van betaalwijze) met optie C (bij overstap)</i>	<i>Vergelijkbaar met optie A</i>	<i>Vergelijkbaar met optie A</i>

Consensus BVRR 20/05/21

De voorkeur gaat uit naar **optie E** die het gewone tarief van De Lijn (enkele rit) en optie C (overstap) combineert. De mobiliteitscentrale wordt de verantwoordelijke om te bekijken wat de eindbestemming is.

2. SEMI-FLEX SINT-BLASIUS DENDERMONDE

Het ziekenhuis Sint-Blasius in Dendermonde is relatief ver gelegen van het station en de reguliere bushaltes. We stelden voor een pendelbusje tussen het station en het ziekenhuis in te leggen. Dit busje rijdt 2 maal per uur en sluit aan op de bus-en treinknoop aan het station op u00. De dienstregeling is afgestemd op treinuren in Dendermonde en de openingsuren van het ziekenhuis. Dit pendelbusje zal elke dag rijden (behalve zondag) van 9.00u tot 20.00u. In de nota extra budget ligt nog een wijziging voor, waarbij dit zou wijzigen naar een volledig vaste bediening van 3 maal per uur.

Hier is een H/T-rittijd (van het station naar het ziekenhuis, en terug) van ongeveer 2 maal 15 minuten voor nodig, met een buffertijd aan het station. De overige 15 minuten in het uur kan het busje flexibel (op aanvraag) naar Denderbelle rijden. Bij de wijziging op basis van de nota extra budget wordt het ritgedeelte naar Denderbelle overgeheveld naar het flexvervoer.

Analoog aan de Zuidtangent stellen we in een aantal tariefopties voor in Tabel 3. Er is ook een bijkomende optie om een verschillend tarief voor het vaste en het flexgedeelte te hanteren.

Tabel 3 - Tariefopties Semi-flex Sint-Blasius Dendermonde

Semi-Flex Sint-Blasius Dendermonde

Bruto kost: 226.000 €/jaar
Aantal reizigers: 8.000

	Tarief	Netto inkomsten	Kostendekking
Optie A	2 €/rit	16.000 €/jaar	5 – 10%
Optie B	3 €/rit	24.000 €/jaar	10 – 15%
Optie C (vervalt bij wijziging nota extra budget)	2 € voor vast gedeelte, 3 € voor vast+flex gedeelte	20.000 €/jaar	7,5 - 12,5%
Optie D	Ticketintegratie met KN/AN (inclusief abonnementen)	Lager dan optie A	Lager dan optie A
Optie E	Ticketintegratie met KN/AN (exclusief abonnementen)	Vergelijkbaar met optie A	Vergelijkbaar met optie A
Optie F	Combineren tarieven van De Lijn (enkele rit + afhankelijk van betaalwijze) met optie D (bij overstap)	Vergelijkbaar met optie A	Vergelijkbaar met optie A

Consensus BVVRR 20/05/21

De voorkeur gaat uit naar **optie F** die het gewone tarief van De Lijn (enkele rit) en optie C (overstap) combineert. De mobiliteitscentrale wordt de verantwoordelijke om te bekijken wat de eindbestemming is.

3. SEMI-FLEX MOERZEKE

De kernen Moerzeke en Kastel worden niet gedekt door het kern- en aanvullend net. Vanwege de grootte, van ongeveer 4000 inwoners, en de locatie (barrière Schelde) stellen we een semi-flex concept voor, waarbij

elk uur vast gereden wordt tussen Hamme en Moerzeke, en er flexibel verlengd wordt naar Kastel of Grembergen. Ook de bediening van Hamme Markt wordt meegenomen in dit concept. Een H/T-rittijd (van Hamme markt naar Moerzeke) duurt ongeveer 30 minuten, met een buffertijd van ongeveer 10 minuten. De overige 20 minuten kunnen besteed worden voor het flexvervoer. Analoog aan de vorige twee voorstellen, stellen we in een aantal tariefopties voor in.

Tabel 4 - Tariefopties Semi-flex Moerzeke

Semi-Flex Moerzeke

Bruto kost: 190.000 €/jaar

Aantal reizigers: 16.000

	Tarief	Netto inkomsten	Kostendekking
Optie A	2 €/rit	32.000 €/jaar	10 – 20%
Optie B	3 €/rit	48.000 €/jaar	20 – 30%
Optie C	<i>Ticketintegratie met KN/AN (inclusief abonnementen)</i>	<i>Lager dan optie A</i>	<i>Lager dan optie A</i>
Optie D	<i>Ticketintegratie met KN/AN (exclusief abonnementen)</i>	<i>Vergelijkbaar met optie A</i>	<i>Vergelijkbaar met optie A</i>
Optie E	<i>Combineren tarieven van De Lijn (enkele rit + afhankelijk van betaalwijze) met optie C (bij overstap). Geen onderscheid vast-flexgedeelte</i>		

Consensus BVRR 20/05/21

De voorkeur gaat uit naar **optie E** die het gewone tarief van De Lijn (enkele rit) en optie C (overstap) combineert. De mobiliteitscentrale wordt de verantwoordelijke om te bekijken wat de eindbestemming is.

4. FLEX-VERVOER

Het flex-vervoer biedt vooral een oplossing voor *first* en *last mile* verplaatsingen, of op momenten en locaties waar een reiziger geen beroep kan doen op het KN/AN. Hoewel het in sommige gevallen mogelijk is om een rechtstreekse verplaatsing te doen met het flex-vervoer, zullen reizigers veelal moeten overstappen op het KN/AN en hier ook een ticket voor moeten aanschaffen. Dit spreekt in het voordeel van een algemeen lager tarief of een korting bij overstap.

Anderzijds dient te worden opgemerkt dat het flex-vervoer een eerder dure vervoersoplossing is voor de vervoerregio, met een lage kostendekkingsgraad. Indien een erg laag tarief wordt gehanteerd, zou het gebruik ervan kunnen toenemen en zo ook de totale kostprijs voor de vervoerregio. Verder zou een laag tarief er ook kunnen voor zorgen dat bijvoorbeeld jongeren beroep zouden doen op het flex-vervoer voor verplaatsingen die ze anders met de fiets zouden afleggen. Aangezien het flex-vervoer op zichzelf geen ecologisch duurzaam vervoermiddel is, is dit minder gewenst.

Daarnaast is een kilometerkost voor het flex-vervoer mogelijks te verantwoorden, gelet op het feit dat de keuze van burgers om landelijk te wonen ook een meerkost betekent voor het VoM-systeem. Hierbij moet

worden opgemerkt dat De Lijn vroeger werkte met een tarief afhankelijk van het aantal doorkruiste zones, maar dat dit systeem werd afgeschaft, gezien dit als te ingewikkeld werd ervaren. Indien een kilometertarief zou worden gehanteerd, is het aan te raden om ook een instapvergoeding te vragen; zo wordt de flex-bus vooral ingezet voor langere verplaatsingen en minder voor korte afstanden.

Zoals aangegeven in de sectie 'algemene achtergrond' kan ook een abonnement voorzien worden. Dit lijkt echter minder zinvol, gezien het flex-vervoer weinig structureel gebruikt zal worden. Voor bijvoorbeeld de pendel naar school of naar het werk kan men in landelijkere gebieden veelal beroep doen op de voorziene functionele verbindingen.

De flex-bus – en bij uitbreiding het flex-vervoer – kan worden gezien als de opvolger van de belbus. Momenteel gelden voor de belbus dezelfde tarieven als op het KN/AN (zie tabel 5). Gezien het flex-vervoer voor de gebruikers anders zal ervaren worden dan het KN/AN of de vaste of semi-flex concepten, lijkt de meerwaarde van het volgen van de tarieven van het KN/AN beperkter.

De raad besliste om ruim voldoende budget te voorzien om flexvervoer mogelijk te maken. Men hanteert de kostprijs van de flexbus, maar wenst telkens te kijken wat het meest efficiënt werkt. De voorkeur gaat hierbij uit naar flextaxi's. Op die manier kan het concept naar keuze uitgevoerd worden.

Een aantal mogelijke tariefopties worden voorgesteld in Tabel 5. Optie A gaat uit van een vast tarief voor alle reizigers van € 2,5 per rit. Optie B gaat uit van hetzelfde tarief, maar geeft een korting voor reizigers die overstappen van of naar het KN/AN. Bij het berekenen van de inkomsten werd de assumptie genomen dat 80% van de reizigers overstapt op het KN/AN, al is dit moeilijk in te schatten. De derde optie (optie C) gaat uit van een instapvergoeding van 2 €/rit en een kilometervergoeding van 0,65€/kilometer, naar analogie met de huidige tarieven voor het doelgroepenvervoer (zie verder). Om de inkomsten in dit laatste geval te berekenen werd uitgegaan van een gemiddelde afstand van 6 kilometer/rit, wat de huidige gemiddelde afstand van een belbusrit in de regio is (zie ook synthesesnota).

In het voortraject werd reeds een oefening rond tarifiering met de ambtelijke werkgroep gehouden, waarbij de voorkeur uitging naar optie B. De optie van de kilometervergoeding werd toen echter niet besproken.

Tabel 5 - Tariefopties flex-vervoer

Flex-vervoer

Bruto kost: 970.000 €/jaar

Aantal reizigers: 51.000

Gemiddelde afstand: 6 km

	Tarief	Netto inkomsten	Kostendecking
Optie A	2,5 €/ rit	120.000 €/jaar	10 – 15%
Optie B	2,5 €/rechtstreekse rit	70.000 €/jaar	5 – 7,5%
	1 €/rit met overstap KN/AN		
Optie C	2 € instapvergoeding	300.000 €/jaar	25 – 35%
	0,65 €/kilometer		
Optie D	2 € instapvergoeding	190.000 €/jaar	15 – 25%
	0,3 €/kilometer		

Consensus BVRR 20/05/21

Voorkeur voor optie A: het tarief van De Lijn voor een gewone rit.

5. FLEX-PLUS VERVOER (DOELGROEPENVERVOER)

Het doelgroepenvervoer biedt een oplossing voor reizigers die zich omwille van een mobiliteitsbeperking niet kunnen verplaatsen met het reguliere openbare vervoer. De kwaliteit van de aangeboden service is hoger, gezien reizigers – afhankelijk van hun noden – begeleid worden van stoep tot stoep of van gang tot gang. Deze service verantwoordt mogelijks de hogere kostprijs voor de reiziger in vergelijking met het flex-vervoer. Anderzijds hebben doelgroepr reizigers weinig andere opties, en is het geen keuze om een beperking te hebben, wat er voor pleit om de tarieven eerder laag te houden. Daarnaast kan het voor de reizigers duidelijker zijn om de huidige tarieven te hanteren.

De huidige tarieven vloeien voort uit het compensatiedecreet, dat telkens een onder- en bovengrens voorziet voor de instapvergoeding en de kilometervergoeding, zie Tabel 6. Voor afstanden boven 50 kilometer worden vanaf de 50^{ste} kilometer de commerciële tarieven gehanteerd. Het compensatiedecreet maakt daarnaast ook een onderscheid in de tarieven voor rolstoelgebruikers en niet-rolstoelgebruikers.

Tabel 6 - Tariefopties doelgroepenvervoer opgenomen in het compensatiedecreet

Onderdeel	Rolstoelgebruiker		Niet-rolstoelgebruiker	
	Ondergrens	Bovengrens	Ondergrens	Bovengrens
Instapvergoeding	0 €	2 €	0 €	2 €
Kilometervergoeding, 0 – 25 km	0 €/km	1 €/km	0,65 €/km	1,5 €/km
Kilometervergoeding, 25 – 50 km	0 €/km	1,75 €/km	0,90 €/km	1,75 €/km
Kilometervergoeding, > 50 km	Commerciële tarieven		Commerciële tarieven	

Drie vervoersgebieden voor het aangepast vervoer liggen gedeeltelijk in de VVR Aalst, waar twee verschillende DAV's actief zijn (IKOO vzw in VG Dendermonde en Mobar vzw in VG Aalst en VG Wetteren). De tarieven die momenteel gevraagd worden, zijn weergegeven in Tabel 7. Ook hier wordt een onderscheid gemaakt tussen rolstoelgebruikers en niet-rolstoelgebruikers. Zoals opgenomen in de oriëntatienota OV, zijn het grootste deel van de gebruikers van het aangepast vervoer in de vervoerregio rolstoelgebruikers.

Tabel 7 - Huidige tarieven aangepast vervoer, afhankelijk van het vervoersgebied.

Onderdeel	Rolstoelgebruiker		Niet-rolstoelgebruiker	
	DAV Aalst en Wetteren	DAV Dendermonde	DAV Aalst en Wetteren	DAV Dendermonde
Instapvergoeding	2,0 €	0€	2,0 €	0 €
Kilometervergoeding, 0 – 25 km	1,0 €/km	0,48 €/km	1,0 €/km	0,65 €/km
Kilometervergoeding, 25 – 50 km	1,0 €/km	0,48 €/km	1,0 €/km	0,90 €/km

Tabel 8 geeft de budgettaire impact van een aantal tarief opties weer. Opties A en B volgen de boven- en ondergrenzen van het Compensatiedecreet. In optie A hoeven rolstoelgebruikers niet te betalen voor het doelgroepenvervoer. Optie C gaat uit van een gelijk tarief voor rolstoelgebruikers en niet-rolstoelgebruikers, dat iets lager ligt dan het tarief van DAV Aalst en Wetteren (kilometertarieven volgens ondergrens niet-rolstoelgebruiker). Tariefoptie D gaat uit van het huidige tarief van DAV Dendermonde. Tariefoptie E gaat uit van een gelijk tarief voor rolstoelgebruiker en niet-rolstoelgebruikers, op basis van het laagste tarief dat wordt toegestaan voor niet-rolstoelgebruikers door het Compensatiedecreet.

Tabel 8 - Tariefopties doelgroepenvervoer

Doelgroepenvervoer

Kostprijs: €91.000 (gebudgetteerd als integraal deel van flexvervoer) Aantal reizigers: 5.000 (50% rolstoelgebruiker) 90% korte ritten (< 25km), 10% lange ritten (> 25km)

	Optie A	Optie B	Optie C	Optie D	Optie E
ROLSTOELGEBRUIKERS					
Instapvergoeding	0 €	2 €	2 €	0 €	0 €
Kilometervergoeding (0 – 25 km)	0 €/km	1 €/km	0,65 €/km	0,48 €/km	0,65 €/km
Kilometervergoeding (25 – 50 km)	0 €/km	1,75 €/km	0,90 €/km	0,48 €/km	0,90 €/km
NIET-ROLSTOELGEBRUIKERS					
Instapvergoeding	0 €	2 €	2 €	0 €	0 €
Kilometervergoeding (0 – 25 km)	0,65 €/km	1,5 €/km	0,65 €/km	0,65 €/km	0,65 €/km
Kilometervergoeding (25 – 50 km)	0,90 €/km	1,75 €/km	0,90 €/km	0,90 €/km	0,90 €/km
Netto inkomsten	€ 22.000	€ 94.000	€ 53.000	€ 37.000	€ 44.000
Kostendekkingsgraad	20 – 30%	100 – 110%	50 – 60%	35 – 45%	45 – 55%

Consensus BVVRR 20/05/21

De voorkeur gaat uit naar optie E

6. DEELFIETSEN

Deelfietsen bieden een flexibele en duurzame mobiliteitsoplossing voor *last mile* verplaatsingen. Gelet op de duurzaamheid van deze oplossing, is het mogelijks te verantwoorden om dit goedkoper te maken dan het OV. Verder is dit ook een eerder goedkope mobiliteitsoplossing voor de vervoerregio met een lage kost per reiziger (ca. 8€/reiziger voor deelfietsen t.o.v. ca. 25€/reiziger voor flex-bus). Een te laag tarief kan echter de markt voor deelfietssystemen verstoren en een drempel zijn voor private aanbieders om in de regio deelfietssystemen aan te bieden.

In de vervoerregio worden momenteel deelfietsen van Bluebike aangeboden aan een tarief van 3,15€/24 uur aan het station van Aalst, verder is ook Mobit actief in Aalst met een tarief per blok van 20 minuten. Waar er voor het eerste uur een tarief van €0,45 wordt aangerekend, het tweede uur €0,65, het derde uur €0,80 en vanaf de uren hierna €1,00 Er is een voordeeltarief van €0,29 bij een rit korter dan 4 minuten. In Dendermonde bedraagt het tarief 1,15€/24 uur en in Ninove is het gebruik van de BlueBikes gratis. In de

laatste twee steden wordt dat tarief bekomen door een derdebetalerssysteem waarbij de steden en Vlaanderen elk minstens één euro betalen per ontlening. Zonder dit derdebetalerssysteem zou de gebruiker ook 3,15 €/24 uur betalen. De steden betalen daarnaast ook een jaarlijkse operationele kost – los van het derdebetalerssysteem. In de huidige contracten ontvangt de gemeente de inkomsten gegenereerd door de deelfietsen niet. Dit is ook dusdanig opgenomen in de kostenraming voor deelfietsen.

Twee mogelijke tarieven worden voorgesteld. Enerzijds kan er voor worden geopteerd om de lagere tarieven te hanteren (d.w.z. 1,15€/24 uur). Anderzijds kan een iets hoger tarief worden gehanteerd, om zo de kost voor de regio te beperken. Dit hogere tarief komt overeen met het tarief dat Bluebike zou vragen indien er geen derdebetalerssysteem zou zijn. Daarnaast is het mogelijk om voor een derde mogelijkheid te gaan waar de tarieven per blok van een aantal uur vastliggen. Zo zou het gebruik van de deelfiets voor 24 uur €3,15 zijn. Voor de deelfiets gebruikt voor 12 uur wordt het tarief gehanteerd van €2,15 en voor 6 uur een tarief van €1,15.

De huidige Vlaamse toelage van de drie bestaande locaties bedraagt €5.403 per jaar. Dit is de toelage (netto kost voor Vlaanderen/VVR), inkomsten zijn hier reeds afgetrokken. Voor de 12 nieuwe stations bedraagt de bruto kostprijs ongeveer €96.000 per jaar (€8.000 per locatie met 10 deelfietsen) indien de bestaande initiatieven gefinancierd worden door de steden. Voor elektrische deelfietslocaties (zie nota bijkomend budget) bedraagt de bruto kostprijs €21.500 per locatie met 10 deelfietsen.

Bijkomend is het een optie voor gemeenten om, indien zij wensen, een gedeeltelijke terugbetaling te doen van de ticketprijs (derdebetalerssysteem), waarbij zij bijvoorbeeld de ticketprijs voor de deelfietslocaties op hun grondgebied met € 1 verlagen of gratis maken. Dit is nu reeds het geval op de locaties van Blue Bike in Dendermonde en Ninove.

Tabel 9 - Mogelijke tariefopties voor deelfietsen (nieuwe locaties)

Deelfietsen

Bruto kost: 96.000€

Aantal reizigers: 22.000 op 12 nieuwe locaties

	Tarief	Inkomsten	Netto kost	Kostendekking
<i>Optie A</i>	1,15 €/24 uur	25.000 €/jaar	71.000 €/jaar	20 – 30%
<i>Optie B</i>	3,15 €/24 uur	69.000 €/jaar	27.000 €/jaar	60 – 80%
<i>Optie C</i>	1,15 €/6 uur 2,15 €/12 uur 3,15 €/24 uur	+/- 45.000 €/jaar	+/- 51.000 €/jaar	40 – 60%

Consensus BVRR 20/05/21

De tarieven van de deelfietsen worden buiten beschouwing gehouden wegens de toekomstige afstemming met aanbieders.

Tabel 10. Locaties van deelfietsen

Deelfietsen	Gemeente	Aanbod OV	Bestaand?
Hamme Tweebruggenplein	Hamme	Bus	

Grembergen Dorp	Dendermonde	Bus	
Dendermonde Station	Dendermonde	Trein en bus	Blue-bike
Lebbeke Station	Lebbeke	Trein	
Schoonaarde Station	Dendermonde	Trein	
Schellebelle Station	Wichelen	Trein	
Lede Station	Lede	Trein en bus	
Station Aalst	Aalst	Trein en bus	Blue-bike
Station Erembodegem	Aalst	Trein en bus	
Station Denderleeuw	Denderleeuw	Trein en bus	
Station Haaltert	Haaltert	Trein en bus	
Mere Vijfhoek	Erpe-Mere	Bus	
Station Burst	Erpe-Mere	Trein	
Station Ninove	Ninove	Trein en bus	Blue-bike
Centrumlaan	Ninove	Bus	

7. DEELWAGENS

Het deelwagensysteem is in de eerste plaats een alternatief voor een (tweede) privéwagen en een aanvulling op zachte modi zoals (deel)fiets en OV. Bundeling met OV is dan ook een succesfactor voor een deelwagensysteem. Door in te zetten op elektrische deelwagens, is er ook een incentive voor meer duurzame (auto)mobiliteit. Een groot voordeel van deelwagens is dat ze 24/7 beschikbaar zijn.

Er is al een bestaand aanbod aan deelauto's in vervoerregio Aalst. Cambio biedt deelwagens aan in Aalst (11) en in Dendermonde (4) en ook Valckenier share is actief op 3 locaties in Aalst. Ook andere aanbieders zoals BattMobiel en Partago proberen hun activiteiten in de regio Aalst te ontplooiën. Er is ook een lopend project van SOLVA¹ rond deelwagens in de gemeenten Aalst, Denderleeuw, Erpe-Mere en Lede. Binnen dit project werden in samenspraak met de gemeente telkens twee locaties geselecteerd.

Deelwagens kunnen mee de transitie naar duurzame mobiliteit faciliteren en vervoersarmoede beperken. In het kader van het versterken van het OV-netwerk bieden ze vooral potentieel aan stations. Een deelwagen heeft ook voldoende potentiële gebruikers nodig. Daarom werden locaties geselecteerd in de grootste kernen in de regio, waar voldoende inwoners zijn die gebruik kunnen maken van de deelwagens.

Zeventien initiële locaties werden geïdentificeerd (zoals te zien is op onderstaande kaart), waarvan er al drie bestaan op dit moment. Daarnaast is er één locatie gepland door Solva. De bestaande locaties liggen aan de stations van Aalst, Dendermonde en Erembodegem, en de geplande locatie aan Moorsel Dorp.

De geschatte kostprijs voor 12 stations bedraagt € 115.200 per jaar voor 2 elektrische deelwagens. De inkomsten van het gebruik zijn hier nog niet in afgetrokken. Bij niet-elektrische wagens ligt de kost lager. De raad gaat bij operationalisering per locatie kijken hoeveel deelwagens nodig zijn.

De vervoerregio zou de opstartkost van deze deelwagens kunnen dragen. Dit zou betekenen dat de vervoerregioraad de komende jaren een afnamegarantie aan de aanbieder van de deelwagens geeft. In de praktijk betekent dit dat de vervoerregio elk jaar een bedrag per deelwagen betaalt, dat overeen komt met

¹ SOLVA, Streekoverleg Vlaamse Ardennen, is een intercommunale waarin alle gemeenten van de vervoerregio Vlaamse Ardennen verenigd zijn, plus de gemeenten Lede, Aalst, Erpe-Mere, Haaltert, Denderleeuw en Ninove.

de kost die aanbieder zou hebben voor het plaatsen van de wagen. Wanneer de deelwagens gebruikt wordt, genereert dit inkomsten van de deelwagen -na verloop van tijd- even hoog of hoger zijn dan de kostprijs van het plaatsen en het onderhoud van de wagen, hoeft de vervoerregio niet langer te betalen voor deze deelwagen. De kosten en inkomsten vallen vanaf dan volledig bij de aanbieder van de deelwagen. Gezien de kost van de deelwagen dus uiteindelijk zou vervallen, wordt gesproken van een opstartkost.

Consensus BVVRR 20/05/21

De tarieven van de deelwagens worden buiten beschouwing gehouden wegens de toekomstige afstemming met aanbieders.

BESLISSING VERVOERREGIORAAD 20/05/2021

De vervoerregioraad gaat akkoord met de hierboven beschreven standpunten inzake tarifiering. De tarieven van de deelwagens en de deelfietsen zijn als voorlopig te beschouwen. Hierrond dient nog afstemming te gebeuren met de aanbieders en de bestekken.