



**Departement MOW - Beleid**

Koningin Maria Hendrikaplein 70 bus 80

9000 Gent

T 09 276 25 86

[vervoerregio.waasland@vlaanderen.be](mailto:vervoerregio.waasland@vlaanderen.be)

## OV-Plan: Bijkomende budgetten Vervoer op Maat

//////  
Datum: versie 30/11/2020

Opgemaakt: atelier\demitro2

Onderwerp: Bijkomende budgetten Vervoer op Maat en mogelijke initiatieven die binnen deze context kunnen worden opgenomen.

//////  
**INLEIDING**

Op 15 juni 2020 kondigde minister Peeters de verdeling voor bijkomende budgetten Vervoer op Maat aan. Voor Vervoerregio Waasland betekent dit dat het budget Vervoer op Maat voor de vervoerregio de komende jaren aangroeit met volgende bedragen t.o.v. het oorspronkelijke budget van 876.793 euro/jaar:

<i>Jaar</i>	<b>Bijkomend budget</b>	<b>Totaal budget</b>
<i>2022</i>	463.523 euro/jaar	1.340.316 euro/jaar
<i>2023</i>	618.030 euro/jaar	1.494.823 euro/jaar
<i>2024</i>	798.289 euro/jaar	1.675.082 euro/jaar

Het concept Vervoer op Maat opgenomen in het OV-plan ging uit van een budget van 876.793 euro, waarbij geen rekening werd gehouden met het terugvloeien van de inkomsten. Bij de uitrol van het nieuwe netwerk begin 2022 zou echter reeds een budget van 1.340.316 euro beschikbaar zijn. Daarnaast werd door minister Peeters aan Vervoerregio Roeselare per brief bevestigd dat de inkomsten van het Vervoer op Maat terugvloeien naar de vervoerregio. Deze nota biedt een overzicht van onderzochte opties van het Vervoer op Maat.

### **PRINCIPES VOOR HET TOEKENNEN VAN BIJKOMENDE BUDGETTEN**

In de vervoerregioraad van 27 augustus 2020 werden een aantal principes besproken die een uitgangspunt vormen bij het besteden van de bijkomende budgetten Vervoer op Maat.

- Principe 1: Bij het besteden van de bijkomende budgetten wordt in eerste instantie gekeken naar de kosten-baten analyse. Daarnaast wordt gekeken naar de maatschappelijke rol van mobiliteitsoplossing en de afstemming met het reeds uitgetekende OV-netwerk.
- Principe 2: Voor de besteding van de budgetten wordt eerst gekeken naar het versterken, dan naar het uitbreiden van de reeds opgenomen initiatieven en tot slot naar het toevoegen van nieuwe initiatieven.
- Principe 3: De bijkomende budgetten worden (deels) gevrijwaard voor de eventuele bijsturing, mocht dit na evaluatie nodig blijken.
- Principe 4: Een reservebudget van ca. 10% blijft aangehouden.

De voorgestelde concepten Vervoer op Maat kunnen afgewogen worden aan de hand van principes 1 en 2. Principes 3 en 4 zijn overkoepelende principes die in acht genomen kunnen worden bij het bepalen van het finale pakket.

## MOGELIJKE BIJKOMENDE ONDERDELEN

Een aantal mogelijke uitbreidingen voor het Vervoer op Maat werden reeds aangehaald:

- 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
- Aanbieden van Scheldekrusend openbaar vervoer
- Verbetering ontsluiting Waaslandhaven en Gentse Kanaalzone
- Evaluatie van zones en aanbod voor flex-vervoer
- Evenementenvervoer
- Nachtervervoer (*vraag uit participatie-traject*)

Op basis van een aantal bijkomende vragen werden ook volgende elementen onderzocht:

- Verbeterd aanbod naar de bedrijventerreinen – elektrische fietsen
- Verbeterd aanbod naar de bedrijventerreinen – shuttle dienst industrieterreinen Lokeren
- Verbeterd aanbod naar de bedrijventerreinen – shuttle dienst industrieterreinen Zele

Er dient benadrukt te worden dat deze lijsten niet exhaustief zijn. In volgende paragrafen worden deze onderdelen verder toegelicht.

## VERBETERDE VERBINDING NAAR HULST, OOK BUITEN DE SPITSUREN

Het kernnet en aanvullend net voorziet een functionele verbinding naar Hulst tijdens de spitsuren. Hierbij dient opgemerkt te worden dat de Vlaamse verkeersmodellen niet gebruikt kunnen worden om het reizigerspotentieel tot in Hulst te bepalen.

Een aantal mogelijke oplossingen voor deze verbinding werden in een aparte werkgroep besproken.

- Optie 1: volwaardige uurdienst tot Hulst via De Klinge

Dit scenario omvat het doortrekken van AN-lijn 21 (De Klinge-Sint-Niklaas-Sinaai) naar Hulst met dezelfde basisdienst (1x/u). Gezien de rittijd (+/- 30 minuten H/T) impliceert dit de inzet van een extra bus in basisdienst (hele dag en hele amplitude). Er zou dan een snelle (34-41min) verbinding zijn met Sint-Niklaas. Voor reizigers vanuit Stekene betekent dit dat een overstap in Sint-Gillis-Waas nodig zal zijn.

*Budget: ca. 300.000 €/jaar. Co-financiering met de provincie Zeeland te bespreken*

- Optie 2: Doortrekken van uurdienst van Stekene

Een variant op de eerste optie is het doortrekken van KN B-lijn 41 (Stekene-Kemzeke-Sint-Niklaas) naar Hulst als AN-lijn (1x/u). Gezien de rittijd (+/- 50 minuten H/T) impliceert ook dit de inzet van een extra bus in basisdienst. De verbinding met Sint-Niklaas is dan eerder traag (44-53min).

*Budget: ca. 300.000 €/jaar. Co-financiering met de provincie Zeeland te bespreken*

- Optie 3: Functionele bediening

Binnen een derde scenario zouden buslijnen 22 en 43 functioneel behouden kunnen worden op weekdays en zaterdag tijdens de ochtendspits, 's middags en tijdens de avondspits (3 H/T-ritten). Buslijn 22 zou ook op zondag kunnen rijden. Deze drie H/T-ritten zouden een goede afstemming hebben op het gedetecteerde pendelgedrag, zonder overdreven kosten. De aankomsten in beide richtingen zouden moeten vallen in de spits, zodat pendelen mogelijk wordt. Sommige schoolritten van lijnen 22 en 43 kunnen eenvoudig verlengd worden tot Hulst, wat een relatief beperkte extra kost met zich meebrengt. Middagritten maken 'trips' van een halve dag mogelijk.

*Budget: Te onderzoeken in samenwerking met De Lijn*

- Optie 4: Flex-oplossing

De verbindingen tussen Hulst-De Klinge en Hulst-Stekene kunnen worden opgenomen in het flex-aanbod voor de bediening van de noordelijke gemeenten. Intussen is er duidelijkheid dat dit weldegelijk mogelijk zou zijn.

*Budget: ca. 70.000 €/jaar als hiervoor beroep wordt gedaan op een flex-taxi systeem. Alternatief kan dit opgenomen worden in het flex-gebied Noord, in welk geval het mogelijks aangewezen is om een bijkomend voertuig te voorzien. In dit geval moet men uitgaan van een budget van ca. 200.000 €/jaar.*

Het is voor de verbinding naar Hulst moeilijk te kwantificeren hoeveel reizigers er baat bij hebben, gezien de verkeersmodellen hier slechts een beperkt antwoord bieden. Er kan evenwel gekeken worden naar het gebruik op de huidige ritten. De huidige spitsritten op L42 worden goed gebruikt en zullen behouden blijven. De bestaande dalritten met twee-uursfrequentie op L22 en L43 worden veel beperkter gebruikt. Hier gaat het over maximum 6 reizigers per rit. Op jaarbasis zou het gaan om ca. 5500 reizigers, op basis van de huidige reizigers op de dalritten. Een flex-oplossing (optie 4) biedt mogelijks een flexibel antwoord voor de reizigers die niet langer beroep zouden kunnen doen op de dalverbindingen.

Binnen optie 4 zijn twee varianten mogelijk. Enerzijds kan een collectieve taxi worden ingezet om de verbinding te faciliteren tussen Hulst, De Klinge en Stekene. Dit zou dan bovenop het bestaande flex-bus systeem worden voorzien. Indien de collectieve taxi wordt ingezet, moet een budget van 70.000 €/jaar worden gereserveerd. In een tweede variant kan het flex-bus gebied Noord worden uitgebreid naar Hulst, in welk geval het aangewezen is om een bijkomend voertuig te voorzien. Hier staat een kost van ca. 200.000 €/jaar tegenover (excl. een eventuele buffer). Alle reizigers in het flex-bus gebied Noord zouden in dit geval gebruik kunnen maken van het bijkomende voertuig. De kostprijs werd in beide gevallen bepaald a.d.h.v. dezelfde assumpties zoals opgenomen in de synthesesnota. In het geval van de collectieve taxi werd uitgegaan van een gemiddelde afstand van 7 kilometer. Het flexsysteem wordt in voorkomend geval uitgebreid met volgende haltes te Hulst: busstation Zandstraat, Sint-Janssteen en Kapellebrug.

Voor de duidelijkheid naar de reiziger toe, zou het tarief voor de flex-verbinding naar Hulst de tarieven van het flex-vervoer in de rest van de regio kunnen volgen. Tabel 1 geeft een overzicht van de budgettaire

impact van de verschillende tarieven. Voor tarief optie C werd de aanname genomen dat 80% van de reizigers zal overstappen van of naar het KN/AN.

In de tabel is tevens de kostendeckingsgraad opgenomen. Deze werd berekend als het quotiënt van de inkomsten en de bruto kost van het systeem. Gelet op de twee opties die voorliggen, werd ook de kostendeckingsgraad twee maal berekend. In beide gevallen werden enkel de inkomsten gegenereerd door de verplaatsingen naar Hulst in acht genomen. Er dient te worden opgemerkt dat de flex-bus ook andere verplaatsingen binnen het gebied Noord zou kunnen beantwoorden.

Tabel 1 – Flex-verbinding Hulst: tariefopties

### Flex verbinding Hulst

Bruto kost: 70.000 – 200.000 €/jaar

Aantal reizigers: 5.500/jaar

Indicatieve afstand: 7 km

	Tarief	Netto inkomsten	Kostendeckking
Optie A	2 €/rit (geen kilometervergoeding)	11.000 €/jaar	15 – 20% (collectieve taxi) 5 – 10% (flex-bus)
Optie B	3 €/rit (geen kilometervergoeding)	16.500 €/jaar	20 – 25% (collectieve taxi) 5 – 10% (flex-bus)
Optie C	3 €/rechtstreekse rit 1 €/rit met overstap KN/AN	7.700 €/jaar	10 – 15% (collectieve taxi) 0 – 5% (flex-bus)
Optie D	2 € instapvergoeding 0,65 €/kilometer	36.000 €/jaar	50 – 55% (collectieve taxi) 15 – 20% (flex-bus)

Indien wordt geopteerd voor de collectieve taxi bedraagt de netto kost (bruto kost verminderd met de inkomsten) tussen de 34.000 en 62.300 euro per jaar. Indien het flex-bus gebied Noord zou worden uitgebreid met een bijkomend voertuig, ligt de netto kost tussen de 164.000 en 192.300 euro per jaar.

### AANBIEDEN DEELWAGENS

Een aantal mogelijke locaties voor deelwagens werden geïdentificeerd (zie Tabel 2 **Error! Reference source not found.**). In totaal werden twaalf initiële locaties geïdentificeerd. Hier stond een budget van circa **168.000 €** tegenover, uitgaande van twee elektrische deelwagens per locatie. Op basis van de aannames opgenomen in de synthesenota, kan men uitgaan van ca. 2900 ontleningen per jaar.

In bestaande projecten met deelwagens bepalen de aanbieders veelal het tarief dat de reiziger zal betalen. De betrokken gemeenten betalen een compensatie aan de aanbieder tot het systeem niet meer verlieslatend is. Dit betekent dat de kostprijs van de deelwagens voor de vervoerregio daalt, wanneer het gebruik toeneemt. Op termijn zouden deelwagens dus ook kosteloos kunnen worden.

Tabel 2 – Mogelijke locaties voor deelwagens

Deelauto locatie	Aanbod OV
Moerbeke-Waas markt	Bus
Stekene Kerk	Bus

Sint-Gillis-Waas Sint-Helena	Bus
Nieuwkeren Dorp	Bus
Sint-Niklaas station	Trein en bus
Belsele Dorp	Bus
Lokeren Station	Trein en bus
Zelee Station	Trein en bus
Waasmunster Van Roosbergenlaan	Bus
Temse Station	Trein en bus
Rupelmonde Kerk	Bus
Kruikebe Dorp	Bus

### AANBIEDEN DEELFIETSEN OP MINDER PRIORITAIRE LOCATIES EN HET STATION VAN SINAAI

Deelfietsen op 5 locaties in de vervoerregio worden reeds voorzien. Een aantal bijkomende – minder prioritaire locaties voor deelfietsen werden geïdentificeerd in de synthesesnota (zie Tabel 3). Daarbovenop werd door de gemeente Waasmunster gevraagd om ook het station van Sinaai te voorzien van deelfietsen. Gezien dit niet in de oorspronkelijke selectie zat, werd hier geen prioriteit aan toegekend.

Tabel 3 – Overzicht mogelijke deelfietslocaties

Deelfietsen	Aanbod OV	Prioriteit	Gericht op
Moerbeke-Waas Markt	Bus	2	Bediening Puyenbroeck P2
Kruikebe Veer	Waterbus en veer	2	Bediening bedrijventerreinen N419
Stekene Kerk	Bus	3	Gericht op regionale dekking en kleinere attractiepolen
Sint-Gillis-Waas Sint-Helena	Bus	3	Gericht op regionale dekking en kleinere attractiepolen
Rupelmonde Kerk	Bus	3	Gericht op regionale dekking en kleinere attractiepolen
Station Sinaai	Trein en bus	/	Gericht op regionale dekking en bediening kleinere attractiepolen

Het uitrusten van deze 6 bijkomende locaties met deelfietsen zou een kost van ca. **53.000 €** betekenen, uitgaande van een tarief van ca. 3,15€ en een marge van 10%. Indien een tarief van 1,15€ wordt gehanteerd, zal de kostprijs ca. **67.000 €** bedragen, inclusief een marge van 10%. Op basis van de assumpties opgenomen in de synthesesnota, zou het aantal ontleningen op jaarbasis ca. 6.500 bedragen voor deze bijkomende locaties.

Er dient te worden opgemerkt dat deelfietsen een erg flexibele mobiliteitsoplossing vormen, gezien deelfietsen 24/7 beschikbaar zijn. Daarnaast werken deelfietsaanbieders met een beschikbaarheidsgarantie, waardoor reizigers de fiets niet hoeven te reserveren, maar hiertoe zou vanuit de mobiliteitscentrale misschien de mogelijkheid worden geboden (nog verder te bepalen). Verder vormen ze een toegankelijke *last mile* oplossing afgestemd op het openbaar vervoer. Daar tegenover staat een eerder beperkte kost voor

de regio. Voorts kunnen deelfietsen bijdragen tot het bereiken van de doelstellingen rond modal shift en het beperken van voertuigkilometers.

Tot slot dient te worden opgemerkt dat bovenstaande raming uitgaat van een aanbod van conventionele (d.w.z. niet-elektrische) fietsen. Eventueel kan ook worden ingezet op elektrische deelfietsen, hetgeen is opgenomen in 'Verbeterde bediening bedrijventerreinen – elektrische deelfietsen'.

## VERBETERDE BEDIENING BEDRIJVENTERREINEN – ELEKTRISCHE DEELFIETSEN

Voor de ontsluiting van de bedrijventerreinen in VVR Waasland wordt vooral ingezet op deelfietsen. Het aanbod naar deze terreinen kan nog verbeterd worden door ook in te zetten op elektrische deelfietsen, eveneens in een back-to-one systeem. Het voorzien van elektrische deelfietsen biedt voor de reizigers een nog aantrekkelijkere *last mile* oplossing.

Per deelfiets locatie zouden vijf elektrische en vijf conventionele deelfietsen kunnen worden voorzien. Per locatie zou dit in ca. 16.000€/jaar kosten, inclusief een buffer van 10%. Deze kostprijs werd ingeschat op basis van gegevens van aanbieders van deelfietsen en omvat zowel de operationele als de infrastructuur kost. Voorts gaat deze kostprijs er vanuit dat een tarief van ca. 3,15€ wordt gehanteerd voor beide types deelfietsen. Indien een lager tarief wordt gevraagd voor de conventionele deelfietsen (bvb. 1,15€) zal de kostprijs van het systeem hoger liggen. Voor de nieuwe deelfietslocaties wordt er vanuit gegaan dat een elektrische deelfiets 0,75 keer per dag ontleend zou worden en een conventionele 0,25 keer per dag. Op termijn kan dit gebruik toenemen. Voor de reeds bestaande locaties wordt er vanuit gegaan dat 50% van de gebruikers een elektrische deelfiets zouden gebruiken en 50% een conventionele.

Een aantal scenario's worden voorgesteld in Tabel 4. Hierbij werd gevarieerd in het aantal locaties dat zou kunnen worden uitgerust met elektrische deelfietsen. Het is aan te raden om de tarieven voor conventionele deelfietsen lager te houden (vb. 1,15€/24 uur) dan de tarieven voor de elektrische deelfiets (vb. 3,15€/24 uur). De elektrische deelfietsen impliceren namelijk reeds een hogere kost voor de regio dan de conventionele fietsen, en bieden ook een hoger comfort niveau. In alle scenario's wordt daarnaast ook voorgesteld om met een mix aan systemen te werken. Gelet op de structuur in de regio is fietsen met een niet-elektrische fiets namelijk voldoende comfortabel over beperkte afstanden, en zou een volledig elektrisch aanbod mogelijks te ver gaan.

Tabel 4 – Scenario's voor het voorzien van elektrische deelfietsen

	Scenario A	Scenario B	Scenario C
<i>Aantal locaties</i>	5 locaties (alle locaties met prioriteit 1)	10 locaties (locaties met prioriteit 1, 2 en 3)	11 locaties (locaties met prioriteit 1, 2 en 3, incl. Sinaai)
<i>Aantal elektrische deelfietsen per locatie</i>	5	5	5
<i>Tarief elektrische deelfietsen (per 24 uur)</i>	3,15 €	3,15 €	3,15 €
<i>Aantal conventionele deelfietsen per locatie</i>	5	5	5
<i>Tarief conventionele deelfietsen (per 24 uur)</i>	1,15 €	1,15 €	1,15 €

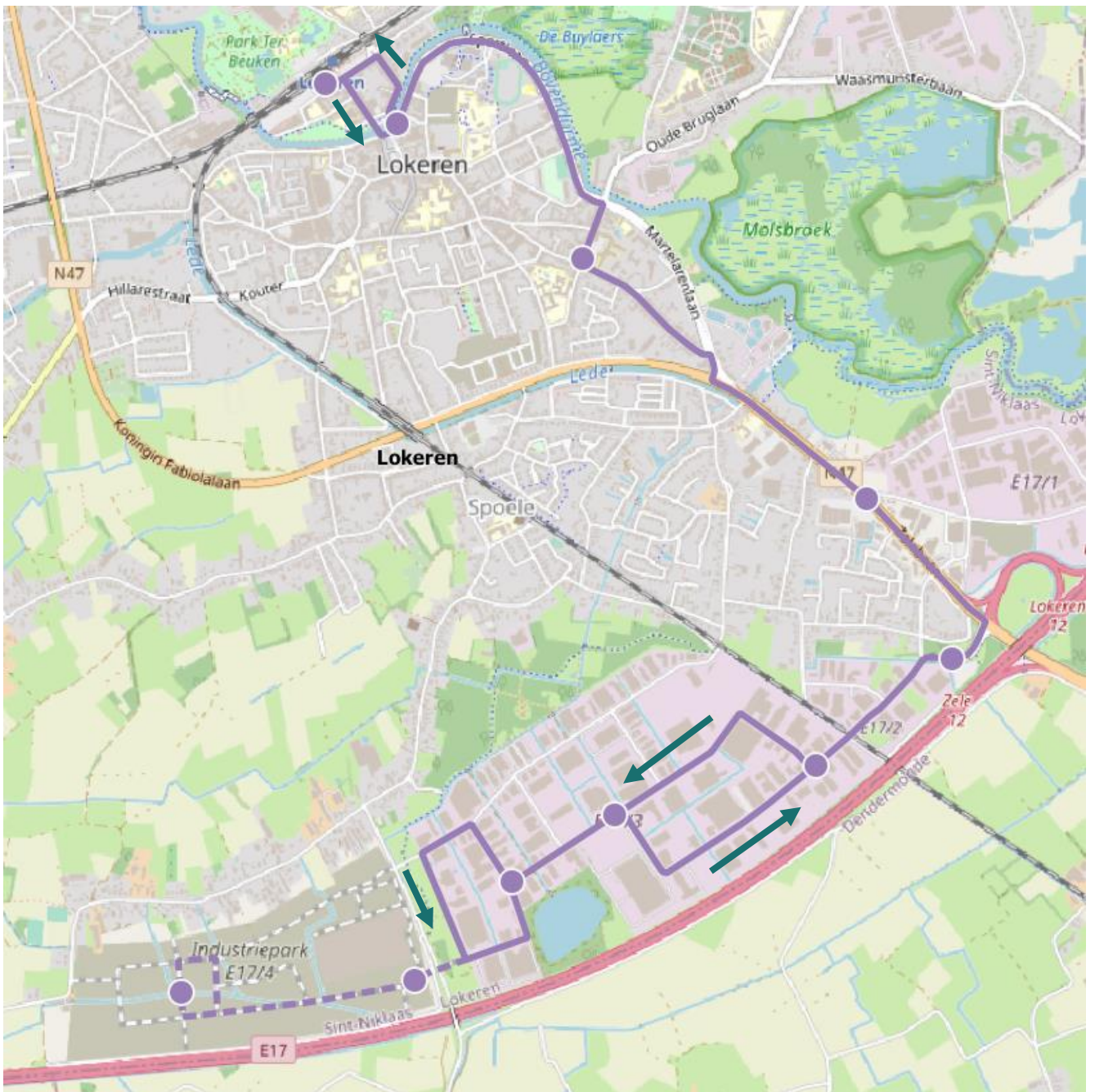
<i>Totale kostprijs per jaar (incl. 10% buffer)</i>	90.000 €	175.000 €	193.000 €
<i>Meerkost per jaar t.o.v. reeds voorziene budget</i>	35.000 €	120.000 €	138.000 €

## VERBETERDE BEDIENING BEDRIJVENTERREINEN – SHUTTLE INDUSTRIE LOKEREN

In het kader van de bijkomende budgetten onderzochten we op welke manier een concept van shuttlebusjes naar de industrieterreinen E17/1, E17/2 en E17/3 in de zuidrand van Lokeren kan ingelegd worden. Industrierrein E17/4 kan hier aan toegevoegd worden na ontwikkeling. Het gaat om een concept met vaste dienstregeling, gericht op de bediening van de bedrijven (woon-werkvervoer). We vertrekken hierbij van een analyse van het huidige belbusgebruik om de dienstregeling te bepalen, met aandacht voor de aansluiting op andere vervoersmodi.

Het traject van de shuttlebus vertrekt vanaf het station van Lokeren en bedient van daaruit de bedrijventerreinen in de zuidrand van Lokeren. Het traject verloopt via de Stationsstraat (heen)/Stationsplein, Prosper Thuysbaertlaan en Koophandelstraat (terug), Markt, Grote Kaai, Sportlaan, Koning Albertlaan, Brugstraat, Lepelstraat, Zelestraat, Martelarenlaan, N47 Zelebaan, Wolfsakker, Brandstraat, Moortelstraat, Mosten en Spievelstraat. Bij uitbreiding naar industriezone E17/4 wordt de tunnel onder de Nieuwe Straat gebruikt. De volgende haltes (in volgorde van het heen-traject) worden aangedaan:

- Lokeren Station
- Lokeren Markt
- Lokeren Kliniek
- Lokeren Zelebaan (nieuwe halte)
- Lokeren Carpoolparking (nieuwe halte)
- Lokeren Brandstraat (nieuwe halte)
- Lokeren Moortelstraat (nieuwe halte)
- Lokeren Mosten
- *Lokeren Callebaut (na ontwikkeling E17/4)*
- *Lokeren E17/4 (na ontwikkeling E17/4)*



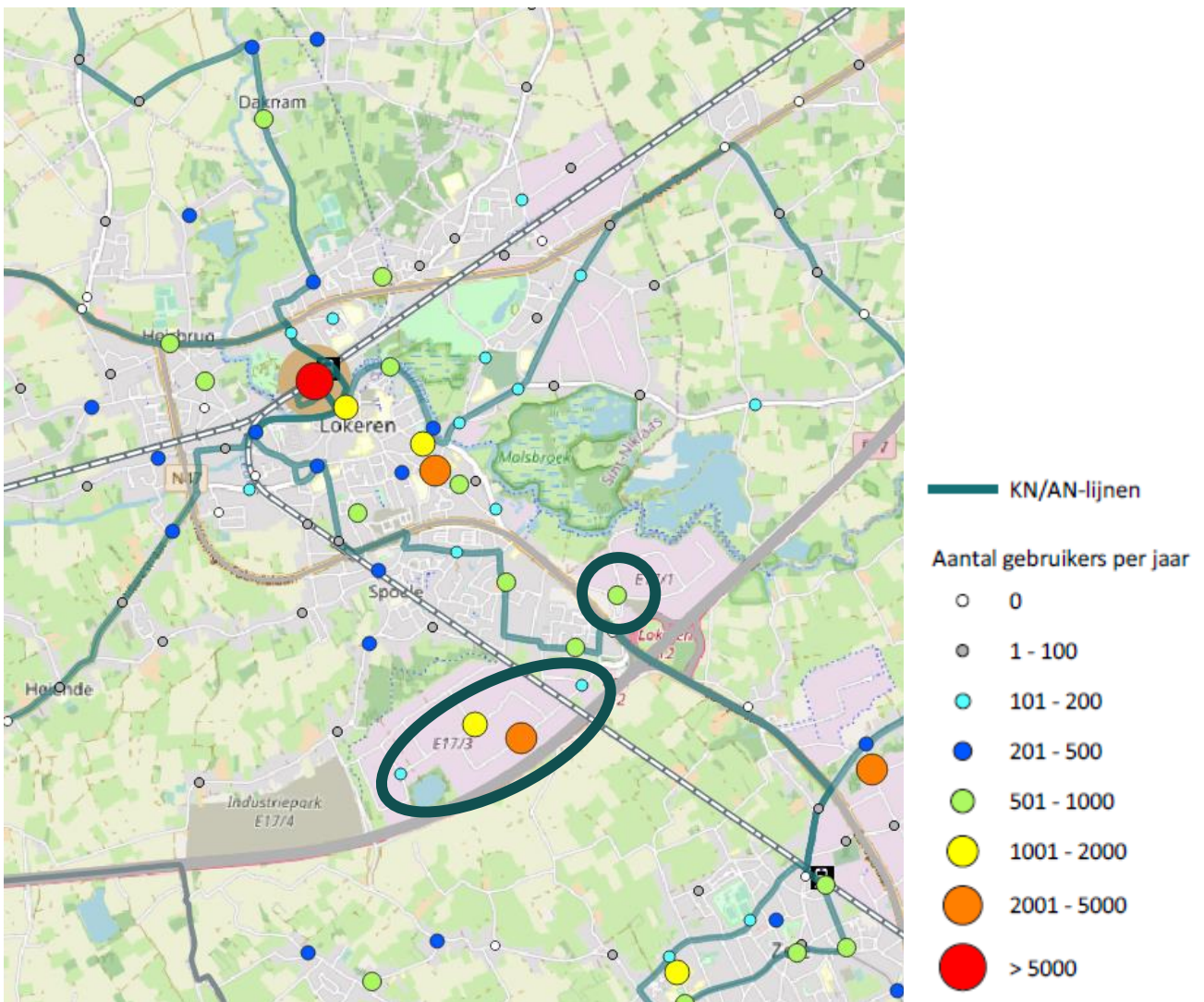
*Figuur 1 - Kaart traject en haltes Industrieshuttle Lokeren*

Bij het uitwerken van het concept van dienstregeling, wordt in de eerste plaats gekeken naar het huidige gebruik van de belbus in de industriezones, met name de huidige belbushaltes Bakeries, Industriepark E17/1, Industriepark E17/2, Mosten en Stokkelaar. Het overzicht van het gebruik van deze haltes wordt weergegeven in Tabel 5. 70% van de verplaatsingen van deze haltes is van/naar het station en de Markt van Lokeren.



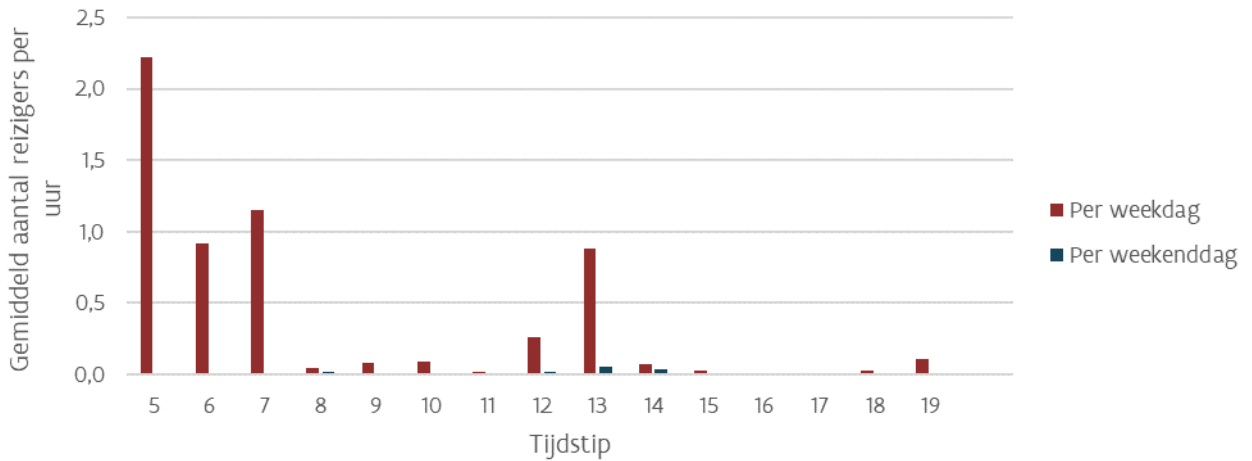
Tabel 5 - Gebruik belbushaltes in industrieterreinen (uitgevoerd + niet uitgevoerd)

Halte	Vertrekkende reizigers	Aankomende reizigers
<b>H-LOKEREN BAKERIES</b>	1107	964
<b>H-LOKEREN STOKKELAAR</b>	711	614
<b>H-LOKEREN INDUSTRIEPARK E17/1</b>	337	218
<b>H-LOKEREN INDUSTRIEPARK E17/2</b>	105	49
<b>H-LOKEREN MOSTEN</b>	73	36

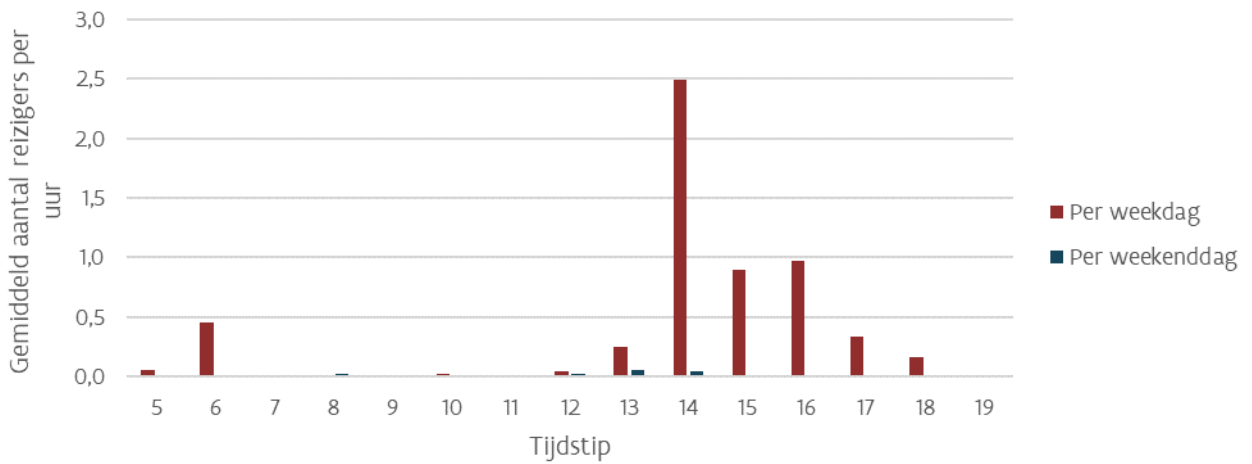


Figuur 2 - Kaart huidig belbusgebruik in de kern van Lokeren met aanduiding haltes in industrieterreinen

Als we het urregebruik van de twee meest gebruikte haltes (Bakeries en Stokkelaar) analyseren, merken we dat er een duidelijk spitspatroon is in de ochtend richting industrieterreinen (tussen 5u en 8u) en in de namiddag en avond richting station (tussen 14u en 18u). Dit patroon is gelinkt aan de uren van de shifts (6u-14u en 14u-20u) en van de klassieke werkuren (8/9u-16/17u). Er is bijna geen gebruik van deze haltes in het weekend.



Figuur 3 - Aankomende reizigers haltes Bakeries en Stokkelaar; gemiddelde per uur per type dag (cijfers 2018)



Figuur 4 - Vertrekkende reizigers haltes Bakeries en Stokkelaar, gemiddelde per uur per type dag (cijfers 2018)

Een verdere detailanalyse wijst uit dat de exacte aankomst en vertrekuren sterk gelinkt zijn aan de aankomsten van de treinen in het station van Lokeren, met name de IC-treinen naar Gent (om XXu10/11 en XXu44/45) en Antwerpen (om XXu14/16 en XXu48/50). Het is daarom ook aangewezen om de dienstregeling af te stemmen op deze treinen. We rekenen een marge van 6 minuten voor een overstap.

Maatgevend is dus het voorzien van de aansluiting in het station van Lokeren, waarvan de vertrekken in het industrieterrein dienen te worden afgeleid. De rittijd tussen industrieterrein en station bedraagt op basis van de data van Google Maps tussen de 12 en 22 minuten, afhankelijk van het tijdstip en de heersende congestie. Zonder een test in de praktijk is echter niet mogelijk om de exacte rittijden te bepalen. De mobiliteitscentrale zal deze dienen aan te passen op basis van de praktische ervaringen op het terrein. We hanteren richtinggevend een rittijd 20 minuten. Op basis van deze gegevens stellen we volgend dienstregelingsconcept voor:

Tabel 6 - Dienstregelingsconcept Industrieshuttle Lokeren

Ritten Station → Industrie		Ritten Industrie → Station	
Vertrek (exact)	Aankomt (geschat)	Vertrek (geschat)	Aankomt (exact)
5u20	5u40	6u19	6u39
6u20	6u40	14u19	14u39

7u20	7u40	14u45	15u05
8u20	8u40	16u19	16u39
13u20	13u40	16u45	17u05
21u20*	21u40*	17u19	17u39
		22u19*	22u39*

\* Bijkomende H/T-rit voor einde late shift/begin nachtschift, momenteel niet mogelijk binnen bedieningsuren belbus

De kosten van dit concept werden ingeschat op basis van het kostenmodel dat ook voor de andere concepten gebruikt werd. De aangenomen variabelen worden opgelijst in Tabel 7. Op basis hiervan schatten we de brutokost van de Industrieshuttle Lokeren in op **€ 76 354**. De huidige belbusvraag bedraagt ongeveer 4000 reizigers per jaar. Indien een ticketprijs van € 2,5 gehanteerd wordt (prijs standaardticket KN/AN) staan hier ongeveer € 10 000 inkomsten tegenover, wat overeenkomt met een kostendekking van 10-15%. Door de verbetering van het aanbod, dat ook zichtbaarder zal worden, en de toename van de tewerkstelling door de ontwikkeling van E17/4, kan aangenomen worden dat de vraag op termijn zal verhogen.

Tabel 7 - Assumpties kosteninschatting

Onderdeel	Assumptie	Verklaring van de assumptie
Aantal bediende wekdagen per jaar	251	Enkel bediening op werkdagen
Aantal ritten per bediende dag	6 heen, 7 terug	Zie dienstregelingsconcept
Kostprijs per kilometer	3 €/km	Assumptie gebaseerd op gekende kilometerkost voor de exploitatie van een reguliere bus
Afstand van het traject	8 km	Het traject (enkelrichting) heeft een lengte van 8 kilometer
Capaciteit van busje	8 of 20	Er van uitgaand dat de rit gereden wordt door een minibus of een midibus
Verwachte vervoersvraag per jaar	4.000	Op basis van de huidige belbusvraag, een toename van de vraag kan verwacht worden.

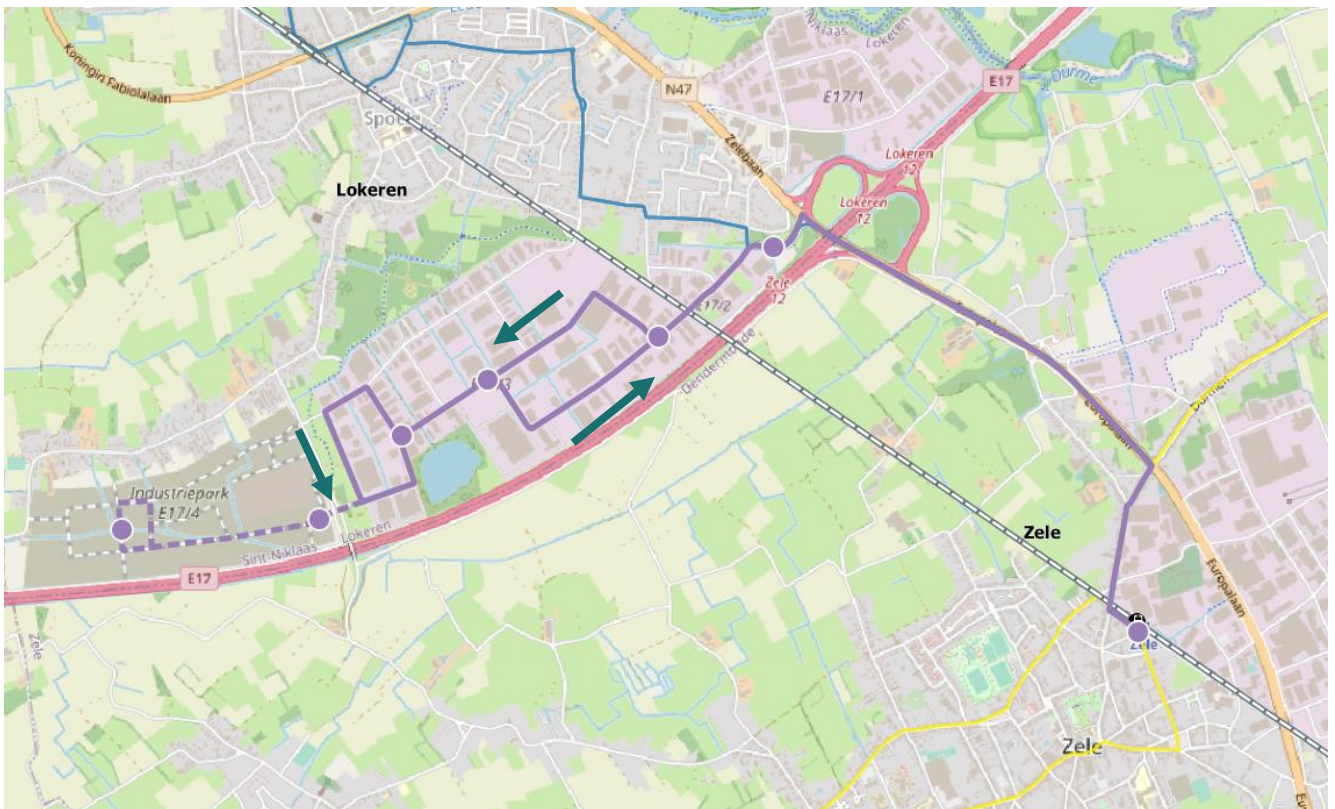
## VERBETERDE BEDIENING BEDRIJVENTERREINEN – SHUTTLE INDUSTRIE ZELE

Ook vanuit het station van Zele zou een shuttle kunnen worden voorzien naar de industrieterreinen E17/2-3-4. Dit zou een antwoord kunnen bieden voor werknemers afkomstig uit de omgeving rond Dendermonde of verder, of werknemers die via AN 37 Hamme – Zele – Wetteren reizen. Deze relatie is momenteel evenwel niet zichtbaar in het belbusgebruik (in 2018 waren er minder dan 10 reizigers). Er dient te worden opgemerkt dat de haltes E17/1 en E17/2 in het belbusgebied van Zele vallen, maar de haltes Lokeren Bakeries en Lokeren

Stokkelaar niet. Gelet op het feit dat er momenteel geen gebruik zit op deze relatie, is het niet mogelijk een inschatting te maken van het aantal reizigers. Gezien het relatief geringe belang van het station van Zele (slechts één IC-verbinding met Dendermonde en Brussel, die ook aan station Lokeren passeert, S34 Dendermonde-Sint-Niklaas enkel in de spits), zijn er echter geen belangrijke reizigersstromen te verwachten. In eerste instantie kan daarom een minibus ingelegd worden. Het gebruik dient uiteraard geëvalueerd te worden.

Gelet op het feit dat de relatie niet zichtbaar is in de belbusgegevens, lijkt deze shuttle dus minder prioritair, al biedt het mogelijks wel een antwoord op vragen gesteld in het eerdere participatietraject. Er zouden twee heen en terugritten per dag kunnen worden ingelegd. Deze zouden volgende haltes kunnen bedienen:

- Zele Station
- Lokeren Carpoolparking (nieuwe halte)
- Lokeren Brandstraat (nieuwe halte)
- Lokeren Moortelstraat (nieuwe halte)
- Lokeren Mosten
- *Lokeren Callebaut (na ontwikkeling E17/4)*
- *Lokeren E17/4 (na ontwikkeling E17/4)*



Figuur 5 - Kaart traject en haltes Industrieshuttle Zele

Deze verbinding kan volgende dienstregeling hanteren, waarbij de ritten worden afgestemd op de treinverbinding tussen Zele en Dendermonde. Gelet op het feit dat deze relatie momenteel niet zichtbaar is in de belbuscijfers, wordt voorgesteld om de dienstregeling eventueel bij te sturen na evaluatie van het gebruik.

Tabel 8 – Dienstregeling concept shuttle Zele

Ritten Station → Industrie		Ritten Industrie → Station	
Vertrek (exact)	Aankomt (geschat)	Vertrek (geschat)	Aankomt (exact)
6u55	7u15	14u15	14u35
12u25	12u45	22u15	22u35

Op basis van de assumpties weergegeven in Tabel 9 wordt de kostprijs geschat op 26.500 €/jaar, inclusief een overraming van 10%. Een tarief van 2,5€ per rit zou kunnen worden gehanteerd.

Tabel 9 – Assumpties kosteninschatting shuttle Zele

Onderdeel	Assumptie	Verklaring van de assumptie
Aantal bediende wekdagen per jaar	251	Enkel bediening op werkdagen
Aantal ritten per bediende dag	2 heen, 2 terug	Zie dienstregelingconcept
Kostprijs per kilometer	3 €/km	Assumptie gebaseerd op gekende kilometerkost voor de exploitatie van een reguliere bus
Afstand van het traject	8 km	Het traject (enkelrichting) heeft een lengte van 8 kilometer
Capaciteit van busje	8	Er van uitgaand dat de rit gereden wordt door een minibus

#### DOORTREKKEN WATERBUS TOT TEMSE

Het doortrekken van de waterbus is een eerder dure mobiliteitsoplossing die binnen de budgetten Vervoer op Maat niet gerealiseerd kan worden. Ter vergelijking geven we graag mee dat voor de waterbus in Antwerpen momenteel een budget van ca. 11,5 miljoen € per jaar is voorzien voor de operationele kosten. In Lillo is 6 miljoen € voorzien voor de bouw van een nieuwe aanlegsteiger en waterkeringswerken. Een doortrekking van de waterbus tot Temse zou de inzet van één of twee extra schepen vergen, wat pro rata de huidige operationele kosten een meerkost van **2 tot 4 miljoen euro per jaar** zou vertegenwoordigen, zonder rekening te houden met de eventuele kapitaalkosten voor de bouw van geschikte aanlegplaatsen.

#### SCHELDEKRUISEND VERVOER – HOSPITAALTAXI TEMSE-BORNEM

Voor minder mobiele reizigers is de wandelafstand van AZ Bornem tot het station (600 meter) aan de lange kant. Voor deze reizigers zou specifiek kunnen worden ingezet op een ‘hospitaaltaxi’. Hierbij wordt uitgegaan van een aanbod op aanvraag van de halte Temse Vrijheidstraat (op de KN-lijn Antwerpen-Kruikeke-Temse-Sint-Niklaas) van of naar het AZ Rivierenland in Bornem (halte Bornem Sint-Jozefkliniek). Dit voorstel impliceert het toevoegen van een nieuw element aan het vervoer op maat. Evenwel speelt hier mogelijk een maatschappelijke factor.

#### Aanbod 14u-20u

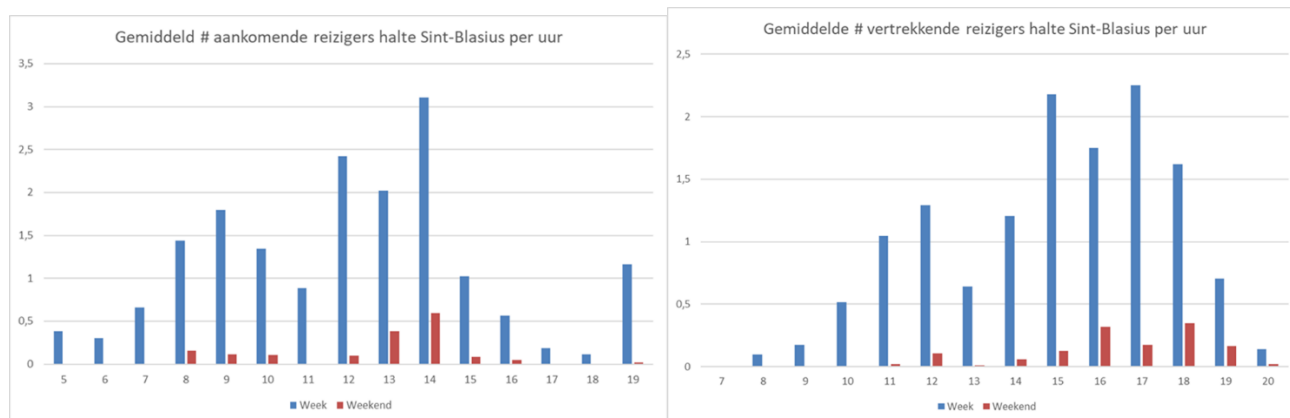
Er zou enkel een aanbod voorzien worden tijdens de bezoeken van het ziekenhuis (14u tot 20u). De ritten zouden kunnen worden uitgevoerd met een toegankelijke collectieve taxi.

Op basis van de patiënten- en bezoekersgegevens en de modal split zou dit systeem op jaarbasis ca. 2400 verplaatsingen kunnen invullen. Hier zou een budget van ca. **37.000 €** tegenover staan, zonder de inkomsten in beschouwing te nemen. De kost werd ingeschat uitgaande van een gemiddelde bezettingsgraad van 1,3 reizigers per rit, een marge 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. De inschatting van de vervoersvraag en van de kostprijs van het systeem werd opgenomen in de nota Temse – Beveren dd. 02/06/2020.

Het tarief gevraagd voor deze verplaatsing zou hoger moeten zijn dan de kostprijs van de verplaatsing met de trein (i.e. 2,5€/rit voor een standaard ticket), om competitie met de trein te beperken. Indien wordt uitgegaan van een tarief van 3€/rit zou de hospitaaltaxi ca. 7.200€ aan inkomsten genereren, wat de nettokost van het systeem op ca. 30.000€ brengt.

### Aanbod 8u-20u

Indien een aanbod voorzien wordt de hele dag door (ook in de voormiddag) kan dit concept ook gebruikt worden door mensen die op afspraak naar het ziekenhuis komen, maar ook door werknemers van het ziekenhuis. Het is moeilijk om in te schatten welke impact dit zal hebben op het gebruik, ook omdat we geen huidige gebruikscijfers hebben om op af te gaan. De cijfers van het belbusgebruik van Dendermonde Sint-Blasius (in VVR Aalst) tonen aan dat er ook een relatief groot gebruik kan zijn buiten de bezoeken. In het geval van het AZ Sint-Blasius zijn de bezoeken 14u30-20u, hetgeen gelijkaardig is aan het AZ Rivierenland in Bornem.



*Figuur 6 - Uurverdeling belbusgebruik Sint-Blasiusziekenhuis Dendermonde*

We nemen daarom aan dat het gebruik van de hospitaaltaxi kan verviervoudigen (verdubbeling gebruik patiënten en gebruik werknemers). Gezien de kosten van een collectieve taxi recht evenredig zijn met het gebruik, zou de kost ook verdrievoudigen tot ca. **111.000 €**.

### 4 vaste H/T-ritten

Alternatief op een bediening als flexvervoer kunnen er ook een aantal vaste ritten worden gereden tussen twee haltes: Temse Vrijheidstraat en het ziekenhuis van Bornem. De kost van vier vaste H/T-ritten komt overeen met ca. **27.000 €**.

Gezien de zeer verspreide aankomst- en vertrekuren van de werknemers (shiften) en bezoekers van een ziekenhuis is dit niet per se een aantrekkelijk of flexibel aanbod (zie ook Figuur 6). Zo zijn er geen erg duidelijke pieken, waarop deze ritten zouden kunnen aangeboden worden. Dit aanbod zou dan ook voor minder gebruikers nuttig zijn. Bovendien is het aanbieden van een vaste dienstregeling op een traject dat grotendeels parallel is aan de treinverbinding Temse-Bornem (begin- en eindpunt allebei op

minder dan 600 meter van het station) niet congruent met de nood aan een hiërarchisch complementair vervoersnet, zoals opgenomen in het Decreet Basisbereikbaarheid.

Indien hier toch voor wordt geopteerd, zou de dienstregeling kunnen worden afgestemd op de bezoeken.

Ritten Temse → AZ Bornem		Ritten AZ Bornem → Temse	
Vertrek (geschat)	Aankomt (exact)	Vertrek (exact)	Aankomt (geschat)
<i>13u50</i>	14u00	15u10	<i>15u20</i>
<i>14u50</i>	15u00	16u10	<i>16u20</i>
<i>15u50</i>	16u00	17u10	<i>17u20</i>
<i>16u50</i>	17u00	18u10	<i>18u20</i>

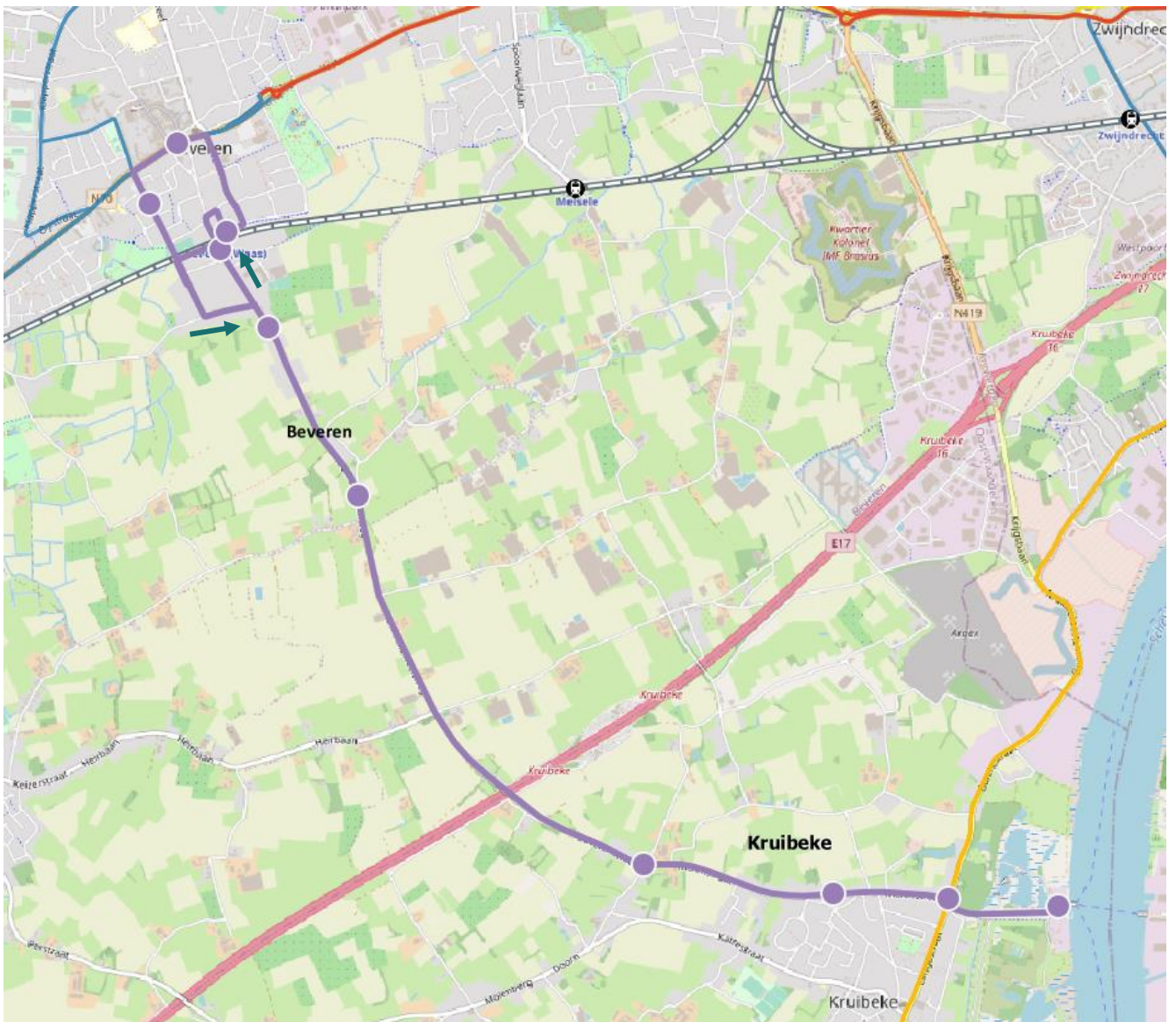
## VERBINDING KRUIBEKE-BEVEREN

In het OV-plan werd gekozen om de verbinding tussen Kruiseke en Beveren enkel functioneel te voorzien op wekdagen en enkel tijdens de spitsuren. Het opwaarderen van deze verbinding tot een uurfrequentie op wekdagen, eventueel door het doortrekken van de AN-lijn 83 Kallo-Beveren, kan een optie zijn (zie ook hoofdstuk 3.3.1 van het OV-plan). De IP-waarde van deze verbinding bedraagt 1122, wat (net) voldoende is voor opname in het aanvullend net. De geraamde kostprijs hiervoor bedroeg **179.000** euro per jaar, met de opmerking dat dit een onderschatting kan zijn door het gehanteerde kostenmodel en de synergie die mogelijk gecreëerd kan worden door dit in combinatie met de AN-lijn 83 te bekijken. Zo'n AN-lijn Kallo-Beveren-Kruiseke zou aansluiting kunnen geven met de Waterbus aan het veer. Voorts houdt dit bedrag geen rekening met eventuele inkomsten. Verder overleg met De Lijn en met Vervoerregio Antwerpen is nodig om de kostprijs te verfijnen.

Een tweede optie is het versterken van de twee functionele heen-en-terug ritten naar vier functionele heen-en-terug ritten (twee in de ochtendspits, twee in de avondspits, opnieuw enkel op wekdagen). Dit zou neerkomen op een extra budget van ca. **35.000€/jaar**, inclusief een marge van 10%. Dit budget houdt geen rekening met eventuele inkomsten gegenereerd via de tickets. Een bijkomende H/T in de ochtend- en avondspits zou vooral gericht zijn op het woon-werkverkeer. Er dient echter te worden opgemerkt dat de belbuscijfers wijzen op een scholierenpendel; zo is er op woensdag een piek waarneembaar rond de middag.

Ongeacht een eventuele verhoging van het aantal ritten, zou deze verbinding de reisweg volgen die is weergegeven in Figuur 7. Deze verbinding zou halteren aan volgende haltes: Kruiseke Veer, Kruiseke Scheldelei, Kruiseke Hofstraat, Kruiseke Doorn, Beveren-Waas Puiput, Beveren-Waas Piet Stautstraat, Feestzaal Olympia<sup>1</sup>, Beveren-Waas Meidoornlaan, Beveren Markt en Beveren Station.

<sup>1</sup> Nieuw te creëren halte, die enkel wordt bediend op de verbinding van Kruiseke naar Beveren en niet op de rit in omgekeerde richting. Deze halte zorgt voor een snellere verbinding naar het station voor reizigers uit Kruiseke.



Figuur 7 - Route en haltes van de verbinding Kruibeke-Beveren

Een aantal verschillende dienstregelingen worden voorgesteld, afhankelijk van het aantal ritten die worden voorzien. Hiervoor wordt in eerste instantie gekeken naar de **afstemming met de uren van de scholen**. De start- en einduren van de scholen zijn opgenomen in Tabel 10. Dit zijn de algemene uren, die geen rekening houden met eventuele springuren. Deze scholen liggen op 7 tot 12 minuten wandelafstand van de halte Beveren Markt. We houden rekening met een marge van 15 à 20 minuten.

Tabel 10 – Overzicht schooluren relevant voor verbinding Kruibeke-Beveren

School	Startuur	Einduur
GTI	8:15	16:25
KA Beveren	8:40	16:35
Bovenschool Sint-Maarten	8:25	16:35

Voor de overige **aansluitingen** houden we primair rekening met de **veerdienst Kruibeke-Hoboken**, zodat een verbinding met de zuidrand van Antwerpen mogelijk wordt. Aansluitingen voorzien met de Waterbus is



minder prioritair, gezien reizigers uit Beveren een snellere verbinding naar Antwerpen hebben via de trein en de bus. Daarnaast volgen vlotte aansluitingen in Beveren uit de hoge frequentie van het OV dat daar reeds wordt aangeboden (4 keer per uur een bus, 3 keer per uur een trein). Hetzelfde geldt voor eventuele busaansluitingen in Kruibeke. De voorgestelde dienstregelingen worden opgenomen in Tabel 11, Tabel 12 en Tabel 13.

Tabel 11 - Dienstregeling scenario 0 (2 H/T-ritten)

		Tijd vanaf vorige halte	Ochtendrit	Avondrit
<b>Kruibeke -&gt; Beveren</b>	Kruibeke Veer	0	7:37	17:06
	Kruibeke Scheldelei	2	7:39	17:08
	Kruibeke Hofstraat	3	7:42	17:11
	Kruibeke Doorn	1	7:43	17:12
	Beveren Puiput	4	7:47	17:16
	Beveren Piet Stautstraat	1	7:48	17:17
	Beveren Feestzaal Olympia	3	7:51	17:20
	Beveren Meidoornlaan	1	7:52	17:21
	Beveren Markt	3	7:55	17:24
	Beveren Station	4	7:59	17:28
<b>Beveren -&gt; Kruibeke</b>	Beveren Station	0	8:05	16:46
	Beveren Markt	4	8:09	16:50
	Beveren Meidoornlaan	2	8:11	16:52
	Beveren Piet Stautstraat	3	8:14	16:55
	Beveren Puiput	1	8:15	16:56
	Kruibeke Doorn	4	8:19	17:00
	Kruibeke Hofstraat	1	8:20	17:01
	Kruibeke Scheldelei	3	8:23	17:04
	Kruibeke Veer	2	8:25	17:06

Tabel 12 - Dienstregeling scenario 1 (vaste cadans)

		Tijd vanaf vorige halte	Piekrit ochtend	Vaste cadans				Piekrit avond	Vaste cadans	
<b>Kruibeke -&gt; Beveren</b>	Kruibeke Veer	0	7:37	8:00	9:00	...	16:00		17:00	18:00
	Kruibeke Scheldelei	2	7:39	8:02	9:02	...	16:02		17:02	18:02
	Kruibeke Hofstraat	3	7:42	8:05	9:05	...	16:05		17:05	18:05
	Kruibeke Doorn	1	7:43	8:06	9:06	...	16:06		17:06	18:06
	Beveren Puiput	4	7:47	8:10	9:10	...	16:10		17:10	18:10
	Beveren Piet Stautstraat	1	7:48	8:11	9:11	...	16:11		17:11	18:11
	Beveren Feestzaal Olympia	3	7:51	8:14	9:14	...	16:14		17:14	18:14
	Beveren Meidoornlaan	1	7:52	8:15	9:15	...	16:15		17:15	18:15
	Beveren Markt	3	7:55	8:18	9:18	...	16:18		17:18	18:18
	Beveren Station	4	7:59	8:22	9:22	...	16:22		17:22	18:22
<b>Beveren -&gt; Kruibeke</b>	Beveren Station	0	8:05	8:35	9:35	...	16:35	16:46	17:35	18:35
	Beveren Markt	4	8:09	8:39	9:39	...	16:39	16:50	17:39	18:39
	Beveren Meidoornlaan	2	8:11	8:41	9:41	...	16:41	16:52	17:41	18:41
	Beveren Piet Stautstraat	3	8:14	8:44	9:44	...	16:44	16:55	17:44	18:44
	Beveren Puiput	1	8:15	8:45	9:45	...	16:45	16:56	17:45	18:45
	Kruibeke Doorn	4	8:19	8:49	9:49	...	16:49	17:00	17:49	18:49
	Kruibeke Hofstraat	1	8:20	8:50	9:50	...	16:50	17:01	17:50	18:50
	Kruibeke Scheldelei	3	8:23	8:53	9:53	...	16:53	17:04	17:53	18:53
	Kruibeke Veer	2	8:25	8:55	9:55	...	16:55	17:06	17:55	18:55

Tabel 13 - Dienstregeling scenario 2 (4 H/T-ritten)

		Tijd vanaf vorige halte	Ochtendrit 1	Ochtendrit 2	Avondrit 1	Avondrit 2
<b>Kruibeke -&gt; Beveren</b>	Kruibeke Veer	0	7:37	8:30	16:00	17:06
	Kruibeke Scheldelei	2	7:39	8:32	16:02	17:08
	Kruibeke Hofstraat	3	7:42	8:35	16:05	17:11
	Kruibeke Doorn	1	7:43	8:36	16:06	17:12
	Beveren Puiput	4	7:47	8:40	16:10	17:16
	Beveren Piet Stautstraat	1	7:48	8:41	16:11	17:17
	Beveren Feestzaal Olympia	3	7:51	8:44	16:14	17:20
	Beveren Meidoornlaan	1	7:52	8:45	16:15	17:21
	Beveren Markt	3	7:55	8:48	16:18	17:24
	Beveren Station	4	7:59	8:52	16:22	17:28
<b>Beveren -&gt; Kruibeke</b>	Beveren Station	0	7:10	8:05	16:46	17:35
	Beveren Markt	4	7:14	8:09	16:50	17:39
	Beveren Meidoornlaan	2	7:16	8:11	16:52	17:41
	Beveren Piet Stautstraat	3	7:19	8:14	16:55	17:44
	Beveren Puiput	1	7:20	8:15	16:56	17:45
	Kruibeke Doorn	4	7:24	8:19	17:00	17:49
	Kruibeke Hofstraat	1	7:25	8:20	17:01	17:50
	Kruibeke Scheldelei	3	7:28	8:23	17:04	17:53
	Kruibeke Veer	2	7:30	8:25	17:06	17:55

Het **voertuig** dat op deze verbinding gebruikt wordt, dient minstens het formaat van een minibus te hebben (8+1) voor ritten in de daluren (enkel in scenario 1). Voor de schoolritten is een voertuig van minstens 20 plaatsen (midibus) aangewezen (alle ritten van scenario 0 en 2, en de piekritten van scenario 1). In elk geval dient steeds een rolstoeltoegankelijk voertuig voorzien te worden, gezien het gaat om een vaste dienstverlening zonder aparte reservatie voor doelgroepreizigers.

## VERBETERING ONTSLUITING WAASLANDHAVEN

Vervoer naar de Waaslandhaven (VVR Antwerpen) wordt momenteel verzorgd door iBus en MLSO. De verdeling van de initiële budgetten Vervoer op Maat tonen aan dat in 2018 een budget van ca. 500.000 € werd voorzien vanuit Vlaanderen voor de iBus. MLSO kent een budget van ca. 1,5 miljoen euro per jaar, vanuit het Vervoer op Maat in Antwerpen, dat wordt verdeeld over de Pendelbus en de Fietsbus. Deze budgetten dekken de operationele kost deels af. De overige kosten worden gedragen door bijdragen van de bedrijven. Er blijkt echter nog geen overleg te hebben plaats gevonden tussen de Pendelbus en VVR Antwerpen.

Uit bilateraal overleg met de Pendelbus Haven (MSLO) bleek dat het huidige systeem goed werkt, goed ingeburgerd is en de vragen goed opvangt. Er wordt gewerkt met een reservatie systeem, waarbij de werknemer tot aan het bedrijf wordt gebracht en waarbij de dienstregeling is afgestemd op de shiftdiensten van de specifieke bedrijven. De pendelbus onderzoekt om route 7 (Stekene – Linkerscheldeoever) uit te breiden met haltes aan Stekene Kerk en Sint-Gillis-Waas. Momenteel kent deze enkel een opstaphalte aan de carpoolparking in Stekene. Daarnaast zal de Pendelbus onderzoeken om route 4 (P+R Melsele – Katoennatie) eventueel uit te breiden naar Kruibeke Veer en/of Kruibeke Scheldelei.

De Pendelbus geeft verder aan dat er regelmatig overleg is met andere initiatieven (o.a. iBus) en dat er geen nood is aan een bijkomend, parallel initiatief vanuit VVR Waasland. Het kan evenwel zinvol zijn om vanuit de VVR Waasland formeel het standpunt in te nemen dat het huidige aanbod behouden moet worden, en dit standpunt ook over te maken aan VVR Antwerpen.

## EVALUATIE VAN ZONES EN AANBOD VOOR FLEX-VERVOER

De mobiliteitscentrale zal op regelmatige basis rapporteren over het gebruik van het flex-vervoer. Op basis daarvan kan het aanbod op termijn worden bijgestuurd. Eventuele bijsturing van het aanbod van het flex-vervoer lijkt dus pas aan de orde na de uitrol van het Vervoer op Maat.

Het **voertuig** dat voorzien moet worden voor de ritten van het flex-vervoer, dient aangepast te worden aan de noden van de reiziger, die op voorhand reserveert. Voor de flex-bus dient een vast (toegankelijk) voertuig met minstens 8 reizigersplaatsen (minibus) voorzien te worden. Voor de flex-taxi staat het de exploitant vrij om een voertuig te kiezen op basis van het aantal gelijktijdig gereserveerde plaatsen tijdens een rit. Bij 1 tot 3 reizigers zal een personenwagen volstaan, vanaf 4 reizigers dient een groter voertuig voorzien te worden. Gezien de beperkte groottes van de vervoersstromen is een voertuig groter dan een minibus (8+1 plaatsen) niet noodzakelijk. De **rolstoeltoegankelijkheid** van het voertuig dient ook in functie van de noden van de reiziger voorzien te worden. Bij reservatie dient de reiziger aan te geven of hij wil beschikken over een toegankelijk voertuig, zodat de mobiliteitscentrale dit kan doorgeven aan de exploitant van het flexvervoer. Het vaste voertuig van de flex-bus dient steeds rolstoeltoegankelijk te zijn. Voor de flex-taxi dient de exploitant steeds een toegankelijk voertuig te kunnen voorzien indien dit bij reservatie gevraagd wordt door de reiziger. Voor andere ritten is hij vrij om een niet-toegankelijk voertuig te voorzien.

### **EVENEMENTENVERVOER PUYENBROECK**

Voor de verbinding naar Puyenbroeck kan worden ingezet op deelfietsen ter hoogte van Moerbeke-Waas Markt. Dit werd reeds opgenomen in het luik 'aanbieden deelfietsen op minder prioritaire locaties'.

Daarnaast is ook een verbinding met het flex-vervoer voorzien. Op basis van het gebruik van het flex-vervoer naar Puyenbroeck zou kunnen worden geëvalueerd of het efficiënt is om een permanente verbinding te voorzien.

Momenteel is het provinciaal domein Puyenbroeck ook bereikbaar met de belbus vanuit Lokeren en Sinaai. Op jaarbasis werden in 2018 ca. 520 verplaatsingen met de belbus tussen VVR Waasland en het domein aangevraagd. Er dient echter te worden opgemerkt het zwembad in deze periode ook werd gerenoveerd. Mogelijks zal de vraag bij de uitrol van het flex-systeem dus hoger liggen, hetgeen in dat geval uit de evaluatie zal blijken. Op basis van de huidige vraag lijkt het flex-vervoer, eventueel aangevuld met een deelfietsensysteem, voldoende antwoord te bieden.

### **TAXICHEQUES VOOR NACHTVERVOER OP VRIJDAG EN ZATERDAG ROND SINT-NIKLAAS**

De amplitudes van de bussen van Sint-Niklaas naar de omliggende gemeenten zijn relatief ruim en bieden 's avonds meestal tot na 22u een verbinding:

- Bus 21 (SN-De Klinge): week 22u10, zat 23u35
- Bus 21 (SN-Sinaai): week 22u45, zat 23u10
- Bus 41 (SN-Stekene): week 23u, zat 0u
- Bus 82 (SN-Beveren): week 23u45, zat 0u05
- Bus 82 (SN-Waasmunster): week 22u, zat 22u
- Bus 93 (SN-Temse): week 23u30, zat 22u50
- Bus 91 (SN-Hamme, VVR Aalst): week 23u45, zat 23u45

Na deze uren zijn er geen bussen meer en is er geen alternatief om na een avondje stappen terug te keren naar huis, behalve de auto, de fiets of een (dure) taxi. Voor jongeren met een beperkt budget zijn er dus weinig opties. Daarnaast kan het ontbreken van een OV-alternatief ook leiden tot een (foute) keuze voor het nemen van de wagen in beschonken toestand. Om hier een betaalbaar alternatief voor te bieden, kan het uitgeven van taxicheques een optie zijn.

Zo'n taxicheque kan een taxirit aanbieden van bushalte tot bushalte, voor een prijs die gelijk is of slechts licht hoger is dan een ticket KN/AN (bv. €4). De geldigheid van zo'n cheque kan beperkt worden

tot de nachten van vrijdag op zaterdag en van zaterdag op zondag, tijdens de uren zonder aanbod van openbaar vervoer (bv. 24u-4u).

Omdat het om een nieuw concept gaat is het niet **mogelijk om een kostprijs te ramen** hiervoor. Als alternatief kan een deel van een eventueel restbudget ter beschikking worden gesteld. Evaluatie kan vervolgens leiden tot een uitbreiding of beperking van dit budget.

## Oefening budget VoM\_v3 - Standpunt TMOW

Maatregel	Basis	2022	2023	2024
Budget	876 793	463 523	618 030	798 289
Totaalbudget		1 340 316	1 494 823	1 675 082
Kruibeke - Beveren 2x H/T	35 000	35 000	35 000	35 000
Flexbus Noord en Zuid-West	480 000	480 000	480 000	480 000
Collectieve Taxi Zuid-Oost	57 000	57 000	57 000	57 000
Doelgroepenvervoer	170 000	170 000	170 000	170 000
Deelfietsen (5 lokaties)	55 000	55 000	55 000	55 000
Verbinding Hulst		200 000	200 000	200 000
Deelfietsen (+6 lokaties)		67 000	67 000	67 000
Elektrische deelfietsen (50%) - scenario B (10 lokaties)			120 000	120 000
Shuttle E17/2-3-4				
1. Lokeren station 2x H/T				
2. Lokeren station <del>4x H/T</del> 6H/7T		76 500	76 500	76 500
3. Zele station 2x H/T				26 500
Bornem				
1. Hospitaaltaxi (coll. taxi) 14u00-20u00		37 000	37 000	
2. Hospitaaltaxi (coll. taxi) 8u00-20u00				111 000
Kruibeke - Beveren + 2x H/T		35 000	35 000	35 000
Waaslandhaven				PM
Buffer (10%)		134 032	149 482	167 508
Saldo	79 793	-6 216	12 841	74 574