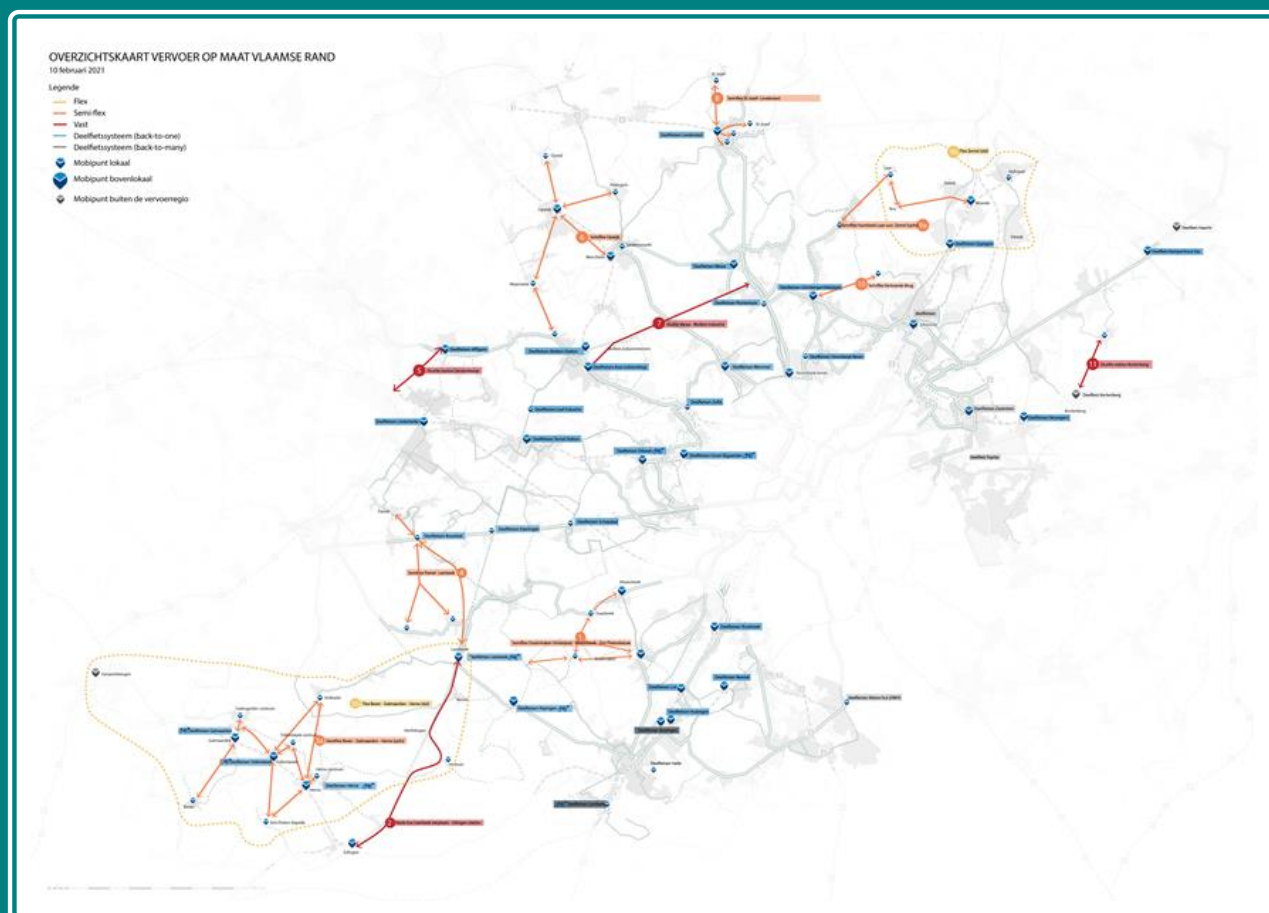


VRR Vlaamse Rand - Minimaal VOM-plan 2022

Versie 2 maart 2021



O SAMENVATTING EN SITUERING

Voorliggende nota werd opgemaakt in 2021 en beschrijft de optimalisatieoefening om voor de vervoerregio Vlaamse Rand tot een minimaal VOM-plan te komen aan een minimaal budget.

Het vervoer op maat (VOM) vormt de vierde en laatste laag in het nieuwe gelaagde openbaarvervoersysteem. Deze laag voedt de hogere lagen van het aanvullend, kern- en treinnet en werkt bijgevolg complementair hieraan. Het VOM kan bestaan uit verschillende vervoerssystemen. In functie van de lokale noden kan het aanbod bestaan uit VOM-vast, VOM-flex, VOM-semiflex, deelmobiliteit en flex plus-vervoer.

In het najaar van 2019 en het voorjaar van 2020 werd een wensnet VOM opgemaakt. Het uiteindelijke wensbeeld zoals opgenomen in het oorspronkelijke plan (april 2020) bestaat uit 30 VOM-projecten en 24 deelfietsprojecten. Het benodigde budget voor dit wensnet VOM wordt geraamd op 4.114.363,00 €. Bij goedkeuring van dit VOM-plan door de vervoerregioraad Vlaamse Rand in april 2020 waren de beschikbare budgetten nog niet gekend. Het wensnet werd opgemaakt op basis van een inventarisatie van de lokale noden en objectieve criteria zodat het OV-plan een samenhangend geheel zou zijn van kernnet, aanvullend net en VOM.

Na bekendmaking van de beschikbare middelen voor VOM voor de Vlaamse Rand (van 233.636,00 € in 2021, tot 593.666,00 € in 2024 en de volgend jaren) werd meteen duidelijk dat deze ruim onvoldoende waren om het wensnet VOM uit te kunnen rollen. Via diverse communicaties naar en een audiëntie bij de bevoegde minister in de zomer en het najaar van 2020 werd duidelijk gemaakt dat de middelen ruim onvoldoende zijn.

In de commissie van mobiliteit en openbare werken van 16 december 2020 bevestigde de minister van mobiliteit dat er geen bijkomende budgetten voor VOM voor de Vlaamse Rand voorzien worden. “U zult begrijpen dat ik vandaag niet kan zeggen of er extra middelen voor vervoer op maat komen.”¹ De minister vroeg om te onderzoeken of er eventueel budget verschoven kon worden uit het Kernnet of Aanvullend Net en/of het VOM-plan afgeslankt kon worden tot op het voorziene budget. Binnen de afslanking van het VOM-plan moet gewerkt worden op twee sporen. Beperk het VOM aanbod tot het strikt noodzakelijke, ter voorkoming van vervoersarmoede, en zoek tevens voor elke aanbodvorm de goedkoopste werkbare oplossing.

Na een uitgewerkte detailanalyse en bespreking met gemeenten, blijkt het mogelijk om ongeveer 50.000 € aan middelen over te hevelen van het budget van aanvullend net naar het budget voor VOM. Dit kan door het schrappen van schoollijn 575 Vlezenbeek – Sint-Pieters-Leeuw – Drogenbos – Ukkel, die vandaag een zeer lage bezetting kent.

Bij de optimalisatie van het VOM-plan werd zwaar gesnoeid in het wensnet VOM, door in te grijpen op een aantal sturingselementen zoals aanvraagtermijn VOM, het aanbod in uren op de dag en dagen in de week. Deze oefening werd uitgevoerd op basis van vier objectieve criteria zoals beschreven in de nota. Deze criteria zijn de volgende: bereikbaarheid van alle magneten in de regio, deelfietsen als natransport voor het openbaar vervoer, de ontsluiting van witte vlekken en het voorzien in belangrijke dwarsverbindingen.

Het benodigde budget voor het minimaal VOM-plan wordt geraamd op 854.700 €. Dit is het minimum minimorum wat nodig is in de vervoerregio Vlaamse Rand. Het beperkt zich enerzijds tot de basics qua gebruiksgemak en aanbod. Anderzijds zorgt deze oplossing ervoor dat alle objectief meetbare magneten en witte vlekken worden afgedekt.

Door de toepassing van voorliggend VOM-plan, in combinatie met het bestaand OV-plan, beschikt iedereen in de Vervoerregio Vlaamse Rand over een valabel aanbod aan Openbaar Vervoer.

¹ <https://www.vlaamsparlement.be/commissies/commissievergaderingen/1454140/verslag/1456704>

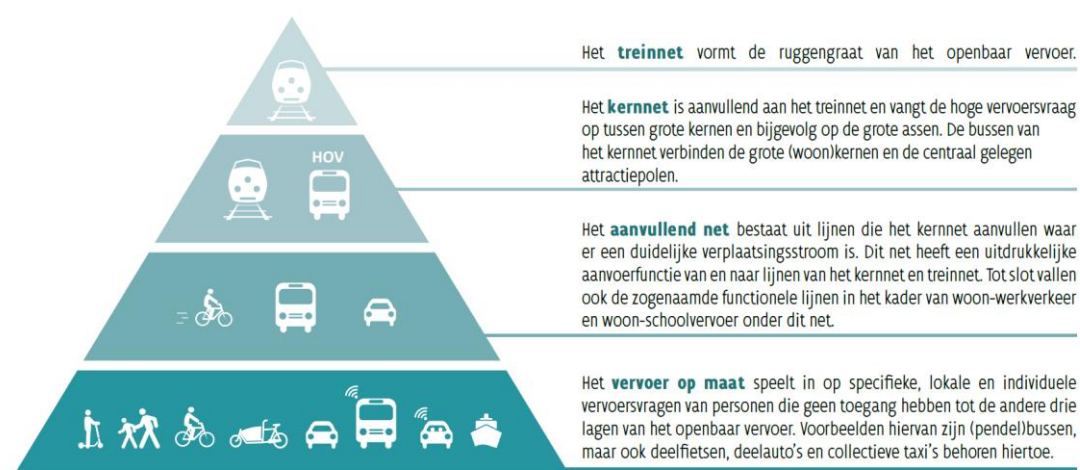
1 INLEIDING & DOEL

Het vervoer op maat (VOM) vormt de vierde en laatste laag in het nieuwe gelaagde openbaarvervoersysteem (zie figuur 1.1). Deze laag voedt de hogere lagen van het aanvullend, kern- en treinnet en werkt bijgevolg complementair hieraan.

De rapportage is als volgt opgebouwd: In dit eerste hoofdstuk wordt ingegaan op VOM in relatie tot de overige lagen van het netwerk en wordt een overzicht gegeven van de verschillende typen VOM. In hoofdstuk twee is het doorlopen proces beschreven. Het derde hoofdstuk beschrijft de methodiek achter de inventarisatie en prioritering van de VOM-projecten in de Vlaamse Rand. In hoofdstuk vier worden per deelregio de projecten zoals opgenomen in de optimalisatie versie februari 2021 en de verschillen met het oorspronkelijke plan juni 2020 verder toegelicht.

1.1 Vervoer op Maat in gelaagd vervoersnetwerk

Het vervoer op maat (VOM) betreft de optelsom van het geoptimaliseerd aanbod inzake onder andere het doelgroepenvervoer, lokaal vraagafhankelijke net, leerlingenvervoer in het bijzonder onderwijs, mobiliteit aangeboden door deelorganisaties (deelfietsen, deelwagens, etc.), mobiliteit aangeboden via lokale initiatieven (taxiecheques, buurtbussen), ontsluiting van moeilijk te bereiken bedrijvenzones en collectieve taxi's.



Figuur 1.1: Gelaagd vervoersmodel met spoor, kernnet, aanvullend net als context voor Vervoer op Maat

Binnen VOM spelen zowel netwerklogica als nabijheidslogica een rol. Beide hebben in het ontwerp voor de Vlaamse Rand een plek gekregen en zijn belangrijk bij de vormgeving, inbedding en communicatie rond de VOM-oplossing.

Netwerklogica

Netwerklogica wordt aangeboden op locaties in de buurt van OV-knooppunten. Kwaliteit van openbaar vervoer en kwaliteit functies op korte afstand (fietsafstand) zijn belangrijk. Het VOM wordt gebruikt in combinatie met het openbaar vervoer of met de eigen wagen. Gebruikers leggen langere verplaatsingen af waarbij VOM een deel van de totale verplaatsing uitmaakt. Hierbij vergroot VOM de invloedssfeer van het mobiliteitsknooppunt.

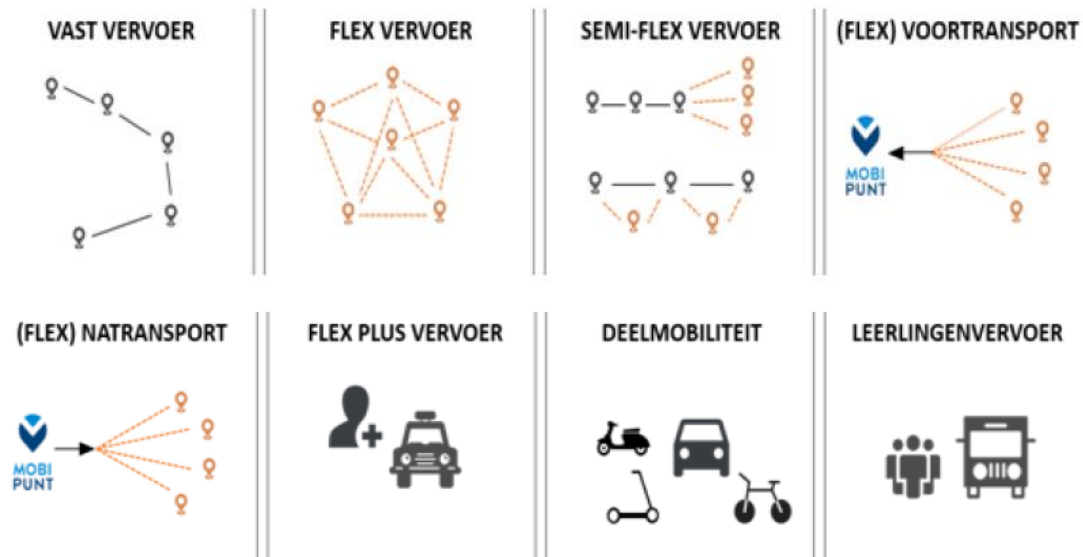
Nabijheidslogica

Nabijheidslogica wordt aangeboden op locaties in de buurt van woonplekken en attractiepolen. Hierbij zijn fijnmazigheid van het VOM-netwerk en densiteit van woningen en functies belangrijk. Reizigers gebruiken VOM voor korte verplaatsingen in de stad/gemeente. Het gebruik is gericht op

bewoners, zonder een combinatie met andere vervoersmiddelen of ter vervanging van de eigen fiets (als mensen niet kunnen of willen fietsen) in het voortransport.

1.2 Overzicht typen VOM

In figuur 1.2 is een overzicht te zien van de verschillende typen Vervoer op Maat (VOM). Hieronder worden de verschillende vervoerssystemen beschreven.



Figuur 1.2: Overzicht verschillende typen Vervoer op Maat

1.2.1 VOM-vast

VOM-vast is een vast vervoersysteem: volgens een dienstregeling wordt op vaste plekken gehalteerd (zie figuur 1.2: vast vervoer). Het kan goed functie-gebonden ingezet worden, bijvoorbeeld om mensen van en naar een ziekenhuis, industriegebied of markt te brengen. Voordelen van een VOM-vast systeem zijn dat het duidelijk is voor de reiziger, het zowel voor de reiziger als voor de vervoerder goed te plannen is en geschikt is voor grotere bestemmingen. Nadelen van een VOM-vast systeem zijn dat de shuttle soms voor niets rijdt en dat alleen vervoer wordt geboden op een vaste route van en naar haltes.

1.2.2 VOM-flex

VOM-flex is een flexibel vervoersysteem: reizigers worden op aanvraag van adres naar adres vervoerd (zie figuur 1.2: flex vervoer). Voordelen van een VOM-flex systeem zijn dat de reizigers bij een flexhalte opgehaald kunnen worden, rechtstreeks naar hun bestemming reizen en dat de dienst op afroep beschikbaar is. Een nadeel van dit type VOM is dat het boeken van een rit voor sommige reizigers als lastig kan worden ervaren. Daarnaast heeft dit vervoersysteem relatief hoge kosten per reiziger door diversiteit in reispatronen en is het nodig om randvoorwaarden op te stellen voor het bereik van de dienst, zowel in tijd als geografisch.

1.2.3 VOM-semiflex

VOM-semiflex is een semi flexibel vervoersysteem: het vervoer is deels tussen vaste (mobi)punten en deels op aanvraag (zie figuur 1.2: semiflex vervoer). Het belangrijkste voordeel van VOM-semiflex ten opzichte van VOM-flex is dat reizigers meer gebundeld worden. Hierdoor is VOM-semiflex kostenefficiënter. Daarnaast bedient VOM-semiflex een groter gebied dan VOM-vast. Nadelen van een VOM-semiflex systeem zijn dat het vervoersysteem lastig uit te leggen is aan reizigers en dat het boeken van een rit voor sommige reizigers als lastig kan worden ervaren. Daarnaast is het voor het vaste deel van het systeem net als bij VOM-vast mogelijk dat de shuttle voor niets rijdt.

1.2.4 (flex) voortransport, (flex) natransport

Flex voortransport en natransport zijn ook semiflexibele vervoersystemen, maar met een specifieke netwerkfunctie. Reizigers worden bij een flexhalte opgehaald en naar een mobipunt gebracht (zie figuur 1.2: flex voortransport) of reizigers worden bij een mobipunt opgehaald en van daaruit naar een flexhalte gebracht (zie figuur 1.2: flex natransport). Ook voor flexibel voor- en natransport geldt dat het ten opzichte van VOM-flex kostenefficiënter is omdat reizigers meer gebundeld worden. Daarnaast vergroot flexibel voor- en natransport het bereik van het reguliere openbaar vervoer. Een nadeel is dat het voor de reiziger noodzakelijk is om over te stappen van VOM naar het reguliere openbaar vervoer. Ook kan het boeken van een rit voor sommige reizigers als lastig worden ervaren.

1.2.5 Deelmobiliteit

Deelfietsen

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

Autodeelsystemen

OV-knopen in de Vlaamse Rand functioneren voornamelijk als vertrek station richting grotere woon-werkgebieden in de omgeving. Dit betekent dat mensen hun eigen voertuig gebruiken om naar de knoop te komen en maar beperkt inzetten als natransport. Deelauto is kansrijk voor het realiseren van een modal shift waarbij men overstapt van auto naar OV maar niet als VOM-systeem. Daarom zijn deelauto's niet opgenomen in dit VOM-ontwerp maar kunnen zeker kansrijk zijn in de toekomst.

Voor autodeelsystemen geldt dat de kostendekking afhankelijk is van gebiedstype. Vanaf stedelijk woon- en werkgebied kan dit kostendekkend. Voor minder dichte gebiedstypen is een privaat autodeelsysteem (peer to peer) beter geschikt. Autodeelsystemen spelen meer in op de nabijheidslogica, communicatie vanuit de lokale overheid is dus belangrijk. Het opnemen van autodelen vanuit de regio heeft meer te maken met schaalgroottekansen door optimalisatie van de operations voor de aanbieder. Het delen van de eigen vloot van de gemeente is een mooie eerste stap in het aanbieden van autodelen. Al wordt wel aanbevolen om dit te doen vanuit diversificatie van de vloot en extra aanbod tijdens de weekends/avonduren, maar om, in functie van beschikbaarheid tijdens werktijden, dit te combineren met een reguliere deelauto.

1.2.6 Flexplus vervoer en leerlingenvervoer

Ook Flexplus vervoer en leerlingenvervoer zijn vormen van VOM (zie figuur 1.2). Flexplus vervoer is doelgroepenvervoer voor mensen met speciale noden, zoals bijvoorbeeld rolstoelvervoer. Deze dienstverlening verzorgt naast vervoer ook bijvoorbeeld hulp bij het instappen en het brengen van reizigers vanuit het voertuig tot voorbij de voordeur.

De bestaande systemen van Mobiliteitscentrale Aangepaste Vervoer (MAV), Dienst Aangepast Vervoer (DAV) en de Minder Mobiele Centrales (MMC) worden geïntegreerd met VOM. Binnen het OV-plan wordt verder niet ingegaan op Flexplus vervoer en leerlingenvervoer. Het ontwerp op korte termijn (2022-2025) focust op de open gebruiker die volledig zelfstandig zijn verplaatsing kan maken. Ook leerlingenvervoer valt buiten het OV-plan, omdat het vervoer van leerlingen vanuit een andere bron wordt gefinancierd.

2 PROCES VOM-PROJECTEN IN VLAAMSE RAND

Nadat het kernnet en aanvullend net voor de Vlaamse Rand zijn vormgegeven is invulling gegeven aan het VOM-ontwerp voor de Vlaamse Rand. Met een VOM-oplossing in de Vlaamse Rand legt de reiziger de first of last mile naar het treinnet, kernnet of aanvullend net af of wordt een verplaatsing gemaakt tussen twee locaties in eenzelfde regio die niet op een logische manier met het kernnet of aanvullend net worden verbonden.

In dit hoofdstuk wordt toegelicht hoe het VOM-ontwerp tot stand is gekomen. Om tot een goede invulling voor VOM te komen zijn werksessies gehouden met gemeenten in de vervoerregio. Deze werksessies zijn beschreven in paragraaf 2.1. Vervolgens wordt in paragraaf 2.2 de aanleiding om te komen tot een optimalisatie toegelicht. Paragraaf 2.3 en 2.4 behandelen aandachtspunten voor de implementatie van VOM. In deze paragrafen worden respectievelijk de sturingsmogelijkheden in VOM en de relatie met gebruiksgemak besproken.

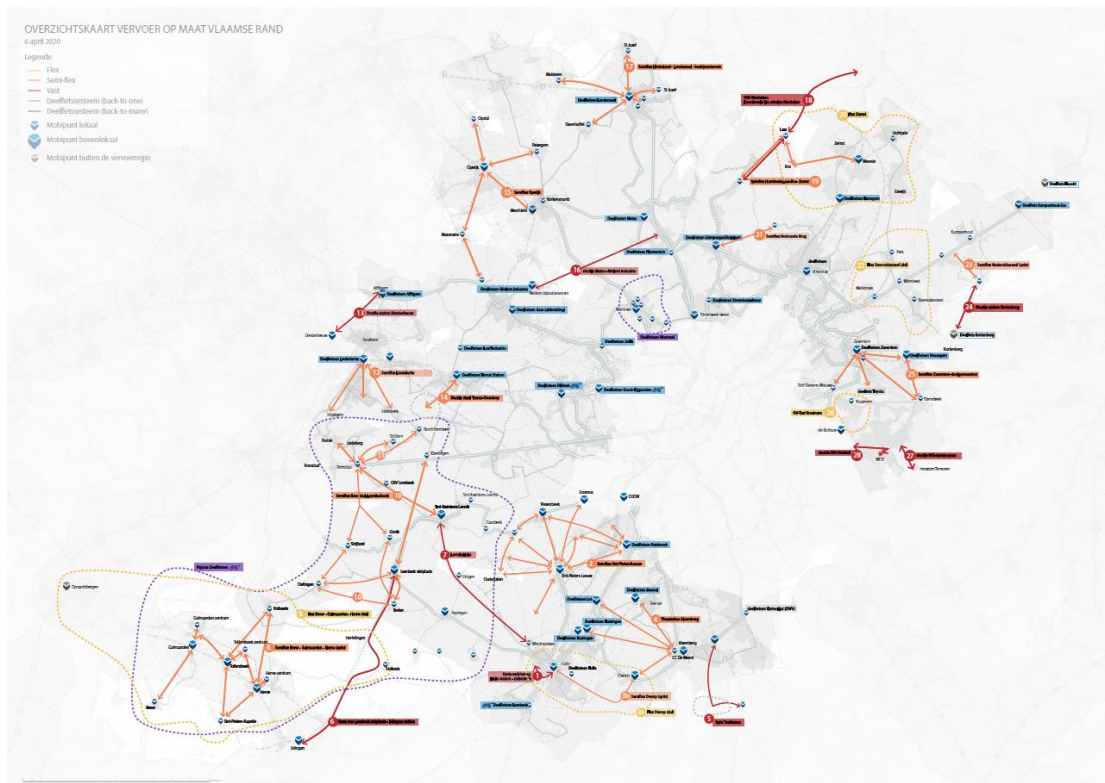
2.1 Inventarisatie wensen VOM vanuit gemeenten

In drie werksessies met alle betrokken gemeenten is invulling gegeven aan het gewenste VOM net. Samen met de verschillende gemeenten die onderdeel zijn van de vervoerregio Vlaamse Rand is gediscussieerd over de wensen, de beoogde gebruikers, hun reismotieven en passende oplossingen. In de eerste twee sessies zijn alle wensen geïnventariseerd en aangescherpt. Vervolgens zijn deze wensen in samenwerking met de Lijn geoptimaliseerd en is in sessie drie het finale wensnet ontstaan inclusief een prioritering. Gezien het onduidelijk was hoeveel budget de vervoerregio Vlaamse Rand ter beschikking zou hebben voor dit VOM-plan, werd vertrokken vanuit de noden van de gemeenten en objectieve criteria zodat het OV-plan een samenhangend geheel zou zijn van kernnet, aanvullend net en VOM.

Het uiteindelijke wensbeeld zoals opgenomen in het oorspronkelijke plan (april 2020) bestaat uit 30 VOM-projecten en 24 deelfietsprojecten (zie figuur 2.1).

Voor al deze projecten is bepaald op welk moment van de dag de specifieke vervoersvraag speelt. Op deze manier is het VOM-aanbod complementair aan het aanvullend net. Zo kan het voorkomen dat twee systemen op één locatie actief zijn. Dit zijn gecombineerde spits-dal systemen, waarbij beide systemen zijn afgestemd op de bijbehorende mobiliteitsbehoefte (spits/dal). Binnen de Vervoerregio Vlaamse Rand worden ook vervoersbehoeften voorzien waar de deelfiets een oplossing kan bieden als natransport voor de openbaar-vervoer-verplaatsing. Daarbij ligt de focus vaak op het ontsluiten van bestemmingslocaties (bedrijven, voorzieningen en attracties).

Vandaag kent de vervoerregio Vlaamse Rand twee verschillende belbussen vanuit de vervoerregio Aalst en één belbus van de Vervoerregio Vlaamse Ardennen. Deze komen te vervallen in het nieuwe ontwerp en zijn daarom opgenomen in het wensbeeld van het VOM-plan.



figuur 2.1 Resultaat werksessies - Wensnet VOM

2.2 Beperkt beschikbaar budget, optimalisatie VOM-plan

In juni 2020 werd door de Vlaamse Regering bekend gemaakt hoeveel de beschikbare middelen voor VOM bedragen. Deze middelen nemen gradueel toe, van 233.636,00 € in 2021, tot 593.666,00 € in 2024 en de volgende jaren.

Onderstaande tabel geeft deze bedragen weer:

Jaartal	Beschikbaar budget VOM
2021	233.636 €
2022	350.454 €
2023	467.237 €
2024	593.666 €

Meteen werd duidelijk dat de beschikbaar gestelde middelen ruim onvoldoende waren om het wensnet VOM uit te kunnen rollen. Via diverse communicaties naar en een audiëntie bij de bevoegde minister werd duidelijk gemaakt dat de middelen ruim onvoldoende zijn. In de commissie van mobiliteit en openbare werken van 16 december 2020 bevestigde de minister van mobiliteit dat er geen bijkomende budgetten voor VOM voor de Vlaamse Rand voorzien worden. “U zult begrijpen dat ik vandaag niet kan zeggen of er extra middelen voor vervoer op maat komen.”

De minister vroeg om te onderzoeken of er eventueel budget verschoven kon worden uit het Kernnet of Aanvullend Net en/of het VOM-plan afgeslankt kon worden tot op het voorziene budget.

Voorliggend document beschrijft het geoptimaliseerde VOM-plan dat werd ontwikkeld naar aanleiding van de boven vermelde communicatie.

2.3 Sturingsmogelijkheden in Vervoer op Maat

Hoe de exacte vormgeving van het Vervoer op Maat er in de praktijk uit zal zien hangt in belangrijke mate samen met het beschikbare budget. Ten tijde van het opstellen van dit OV-plan is de verwachting dat het aanbod in het kader van VOM via een aanbesteding uitgevraagd wordt, waarna geïnteresseerde partijen een aanbod kunnen doen. De geïnteresseerde partijen formuleren een aanbod dat beantwoordt aan de uitgangspunten en wensen die de vervoerregio formuleert. Aan dit aanbod hangt dan ook een noodzakelijk budget.

Omdat het budget in belangrijke mate samenhangt met de eisen en wensen van de vervoerregio enerzijds en de creativiteit van geïnteresseerde partijen anderzijds, is niet op voorhand te duiden welke invulling van VOM exact wel en niet te realiseren valt binnen het beschikbare budget. Wel zijn enkele factoren te duiden die in belangrijke mate sturing kunnen geven aan het aanbod van VOM en daarvoor benodigde budget. Een niet-uitputtende lijst van relevante sturingselementen voor flexvervoer is opgenomen in tabel 3.1. Merk daarbij op dat deze factoren het aanbod (en benodigde budget) voor VOM beïnvloeden, maar ook elkaar onderling beïnvloeden.

Sturingselement	Effect voor reiziger	Effect budget VOM
Aanbod in uren op de dag	Op welke momenten is VOM beschikbaar	Een ruimere venstertijd vraagt meer budget
Aanbod op dagen van de week	Op welke momenten is VOM beschikbaar	Inzet op meer dagen van de week vraagt meer budget
Toegestane omrijfactor om ritten te combineren	Mogelijk langer onderweg bij hogere toegestane omrijfactor (minder rechtstreeks), onbetrouwbaardere reistijd	Efficiënter combineren van verschillende losse ritten op hetzelfde moment in hetzelfde voertuig
Aansluitingsgarantie	Zekerheid over aansluiting van VOM op aansluitende/voorafgaande rit per trein/bus	Te bezien. Mogelijk een kostenname bij aansluitgarantie doordat meer bufferruimte in ritplanning nodig is om vertragingen op te vangen
Aanvraagtermijn VOM	Hoe korter van tevoren de rit gereserveerd kan worden, hoe aantrekkelijker voor de reiziger	Te bezien. Mogelijk een kostenname omdat meer materieel en personeel beschikbaar moet zijn om bij aanvragen kort van tevoren nog vervoer te kunnen bieden
Garantie opvolging aanvraag	Zekerheid dat een aanvraag voor een rit ook ingewilligd wordt	Te bezien. Mogelijk een kostenname omdat meer materieel en personeel beschikbaar moet zijn om aan alle aanvragen te kunnen beantwoorden
Tarief (eventueel gedifferentieerd)	Wat kost mijn reis per VOM?	Een hoger tarief vraagt een lagere bijdrage van de overheid voor VOM
Bijdrage vanuit gemeenten	n.v.t.	Meer budget beschikbaar om VOM aan te bieden

Tabel 3.1: relevante sturingselementen in vormgeving (semi)flexvervoer binnen Vervoer op Maat (niet-uitputtend)

2.4 Relatie met gebruiksgemak

Het verbeteren van het gebruiksgemak betreft enerzijds de flexibiliteit in reismogelijkheden maar ook het gemak van het boeken van een rit. Voor het verbeteren van het gemak voor het boeken van een rit ligt een belangrijke taak voor de 'mobiliteitscentrale', die in heel Vlaanderen in het kader van VOM opgericht zal worden. Nu kan de boeking voor een belbusrit enkel telefonisch worden gemaakt, maar het boeken van een rit via internet zou dit gemak al bevorderen. Daarnaast kan kritisch gekeken worden naar de aanvraagtermijn (nu: minimaal 2 uur van tevoren). Bij het bepalen van de reservatietijd moet wel rekening gehouden worden met de aanrijtijd van het voertuig. Indien het bedieningsgebied groter is, en het aantal voertuigen groeit niet mee, dan kan verwacht worden dat de aanrijtijd langer wordt. Voor weekendbediening kan eventueel overwogen worden om bedieningsgebieden te combineren. Hierdoor wordt het bereik van het VOM groter, maar moet een langere reservatietijd in acht worden genomen.

Binnen het geoptimaliseerde VOM-plan werd zwaar gesnoeid in het wensnet VOM, door in te grijpen op een aantal sturingselementen zoals aanvraagtermijn VOM, het aanbod in uren op de dag en dagen in de week. Voorliggende oefening geeft weer wat het minimum aanbod aan VOM- moet zijn in de Vlaamse Rand, beperkt zich tot de basics qua gebruiksgemak en aanbod ten opzichte van het wensnet VOM.

3 VOM-PROJECTEN PRIORITEREN: CONFRONTATIE VRAAG EN AANBOD

De financiële ondersteuning vanuit Vlaamse overheid voor Vervoer op Maat zal gradueel worden toegekend en start in december 2021. Het beoogde budget neemt gradueel toe, van 233.636,00 € in 2021, tot 593.666,00 € in 2024 en de volgende jaren, waardoor een prioritering van het totale wensbeeld heeft moeten plaatsvinden, omdat het oorspronkelijke VOM-plan voor dat budget niet te realiseren is.

Het prioriteren van projecten is gebeurd op basis van een kwantitatieve methode aan de hand van de 'magneten': de 'toets basisbereikbaarheid' en het verschil tussen het nieuwe ontwerp voor kernnet en aanvullend net en de huidige dienstregeling.

Het plan bevat de gewenste VOM-systemen op locaties waar (bijkomende) ontsluiting nodig is van 'magneten' volgens de 'toets basisbereikbaarheid' (zie paragraaf 5.2.1 categorie 1a) en waar wordt voorzien in functionele deelsystemen (zie paragraaf 5.2.2. categorie 1b). Daarnaast waar locaties waar VOM kansrijk is op basis van de 'Witte Vlekken' (zie paragraaf 5.2.3 categorie 1c) en ontbrekende dwarsverbindingen (zie paragraaf 5.2.4 categorie 1d).

3.1.1 *VOM-plan geeft invulling aan waar ontsluiting van magneten nodig is volgens de toets basisbereikbaarheid (1a)*

Methodiek magneten & voorzieningen

De methodiek van de mobiliteitsmagneten is uitgewerkt in de bijlage en heeft tot doel om de belangrijkste generatie- en attractiepolen voor personenverkeer in beeld te brengen. Hiervoor worden sociaal-demografische gegevens (inwoners, arbeidsplaatsen en leerlingplaatsen) als uitgangspunt genomen. De basisdata om de magneten te bepalen komen uit het Strategisch Personenmodel Vlaanderen Versie 4.2.1, het Onderzoek Verplaatsingsgedrag Vlaanderen Versie 5.1 en het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen. Voor de toets werd het eerste voorstel voor het OV-netwerk van 2022 aangevuld met de door De Lijn doorgevoerde aanpassingen aan het kernnet en aanvullend net. De mobiliteitsmagneten zeggen iets over het potentieel aantal verplaatsingen per dag in verschillende delen van de vervoerregio. Hoe meer verplaatsingen van en naar een gebied, hoe sterker de magneet. Ze zeggen niets over het belang van bepaalde relaties (herkomst-bestemmingsrelaties) tussen punten in de vervoerregio en over het vervoersmiddel waarmee de verplaatsing wordt gemaakt.

Toetsingscriteria vraag & aanbod

Elke magneet vertegenwoordigt een attractiepool die een zekere concentratie van verplaatsingen naar en vanuit een gebied met straal van 800 meter genereert. Deze eigenschap is gebruikt om het voorstel basisbereikbaarheid op een gestructureerde wijze te toetsen. De toetsing is een hulpmiddel om te ontdekken of op bepaalde locaties het aanbod van openbaar vervoer afwijkt van het bedieningsniveau dat past bij de zwaarte van de magneet. De confrontatie vraag & aanbod beoordeelt dus of op acceptabele afstand van de bewuste magneet een OV-halte is te vinden met een bepaald minimumaanbod tijdens de daluren en dus of in het voorgestelde OV-netwerk de magneet in voldoende mate wordt bediend door openbaar vervoer. Als een magneet niet voldoet aan deze gestelde criteria is deze aangemerkt als 'aandachtsgebied'. Van alle aandachtsgebieden is vervolgens in meer detail beschreven wat de kenmerken zijn van dit gebied, in welke mate er nog OV-aanbod is en of bijgevolg een VOM systeem kansrijk zou kunnen zijn.

Per categorie magneet zijn toetsingscriteria opgesteld voor de benodigde bereikbaarheid met het openbaar vervoer. Het gaat hierbij om de frequentie van treinen en bussen in de daluren en de nabijheid van haltes en stations, zie bijlage toets basisbereikbaarheid. De nabijheid van haltes en stations wordt bepaald door een buffer rond de bewuste halte of station te trekken. Magneten die binnen de buffers vallen voldoen aan het nabijheidscriterium.

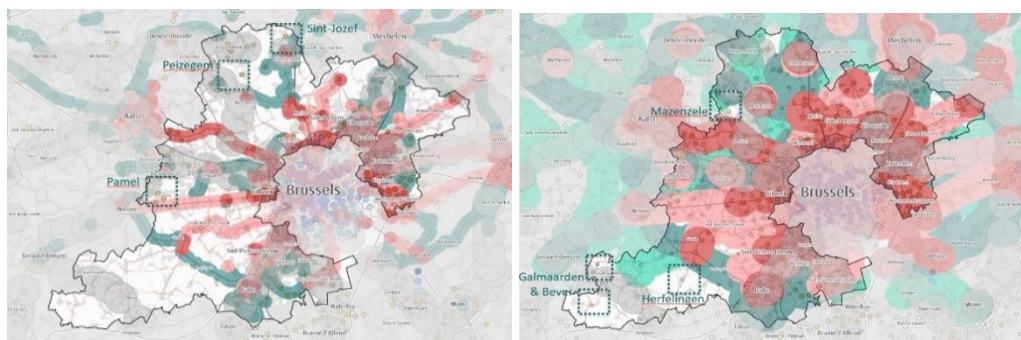
De gehanteerde afstanden zijn gerelateerd aan de maximum acceptabele reisafstanden van voor- en natransport te voet en per fiets:

- Wandelaafstand: maximaal 800 meter tussen halte/station en magneet (≈ 15 minuten)
- Fietsafstand: maximaal 2.000 meter tussen halte/station en magneet (≈ 10 minuten)

Resultaten Toets basisbereikbaarheid Vlaamse Rand

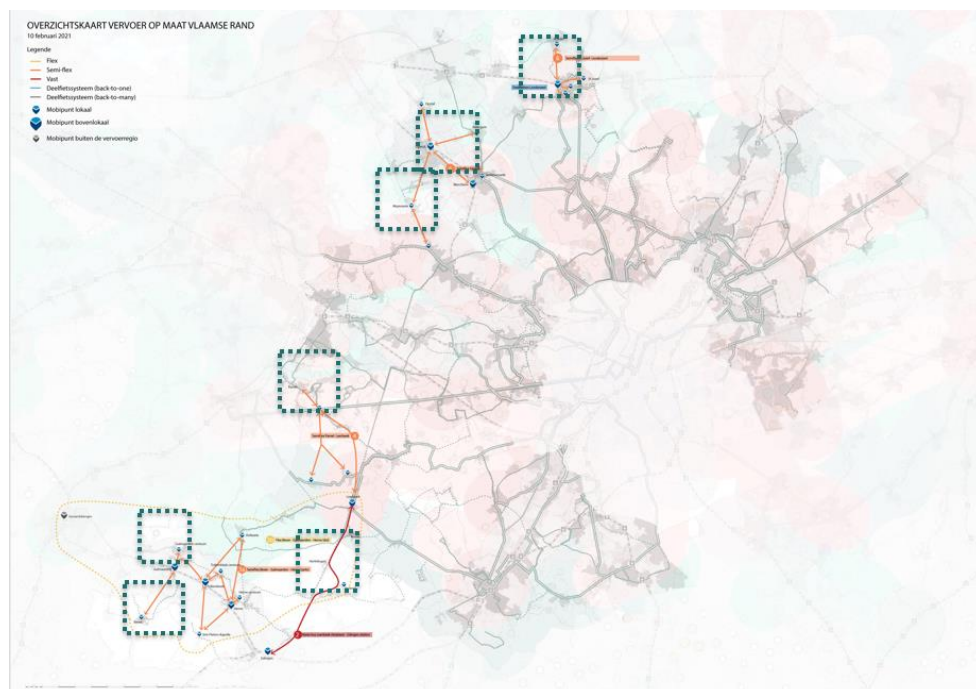
Het resultaat van de confrontatie tussen vraag en aanbod is opgenomen in de bijlage. Specifiek voor Vlaamse Rand geldt dat de sterke mobiliteitsmagneten (magneten in de categorie 1, 2, 3 en 4) goed worden bediend door het treinnet en kernnet, en waar dit niet het geval is, vervult het aanvullend net deze functie.

De kernen met beperkte concentraties van inwoners, arbeidsplaatsen en leerlingplaatsen (magneten in de categorie 5) komen verspreid over de Vlaamse Rand voor. Voor enkele kernen in categorie 5 leidt de confrontatie van vraag en aanbod tot kansrijke locaties voor VOM, omdat daar geen of te beperkt regulier OV is voorzien. Het gaat hier om de magneten Sint-Jozef, Peizegem en Pamel (zie figuur 3.1 links).



Figuur 3.1: Confrontatie vraag en aanbod magneten toets basisbereikbaarheid categorie 5 (links) & 6 (rechts)

Magneten in de categorie 6 komen wijdverspreid over de Vlaamse Rand voor. Ook in deze categorie zijn een aantal kansrijke locaties voor VOM. Het betreft hier vooral kernen die verder van de hoofdassen gelegen zijn. Daardoor vallen deze buiten de invloedssfeer van het kernnet en aanvullend net, dat veelal de hoofdassen volgt. Het gaat hier om de magneten Mazenzele, Herfelingen en Galmaarden & Bever (zie figuur 3.1 rechts).

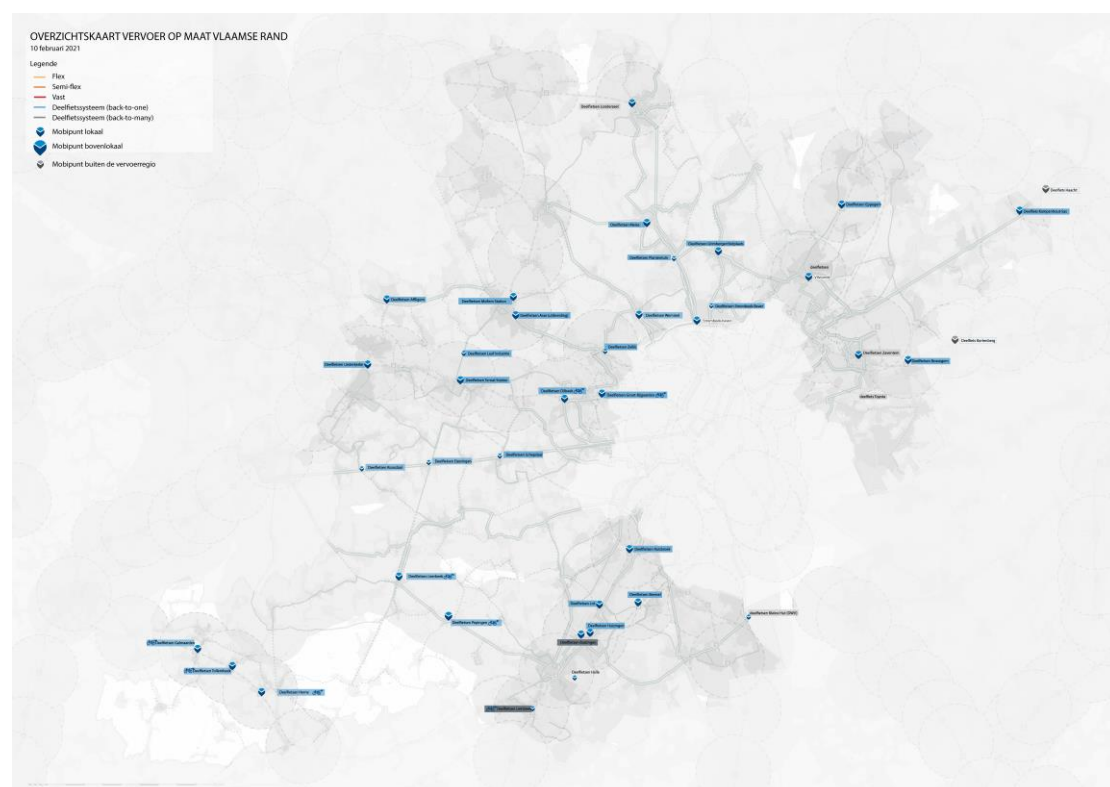


Figuur 3.2: VOM-projecten geven invulling waar ontsluiting van magneten nodig is volgens de toets basisbereikbaarheid

De locaties Sint-Jozef, Peizegem, Pamel, Mazenzele, Herfelingen en Galmaarden & Bever zijn volgens de toets basisbereikbaarheid dus kansrijke locaties voor VOM vanwege de aanwezige ritproductie die niet wordt ontsloten door het openbaar vervoer. In figuur 3.2 is zichtbaar welke VOM-projecten uit het wensnet invulling geven aan deze mobiliteitsbehoefte. Deze VOM-systemen zijn toegespitst op de kansrijke locaties voor VOM en zijn dus meegenomen in het geoptimaliseerde VOM-plan.

3.1.2 Deelfietssystemen (1b)

Binnen de Vervoerregio Vlaamse Rand worden enkele vervoersbehoeften voorzien waar de (deel)fiets een oplossing kan bieden als natransport voor de openbaar vervoer verplaatsing. Deze zijn dan ook gelegen op locaties waar meer dan 4x/u een bus stopt of aan een stopplaats van een trein. De deelfietssystemen zijn voorzien in het VOM-plan, omdat deze ervoor zorgen dat het gelaagde vervoersnetwerk beter functioneert voor reizigers tegen relatief geringe kosten. In totaal zijn hiervoor 31 locaties verspreid over de Vlaamse Rand geselecteerd. Op figuur 3.3 zijn de kernen en gebieden te zien waar deelfietsen een kansrijke aanvulling vormen op het OV-netwerk.



Figuur 3.3: Totaaloverzicht deelfietsprojecten VOM-plan Vlaamse Rand

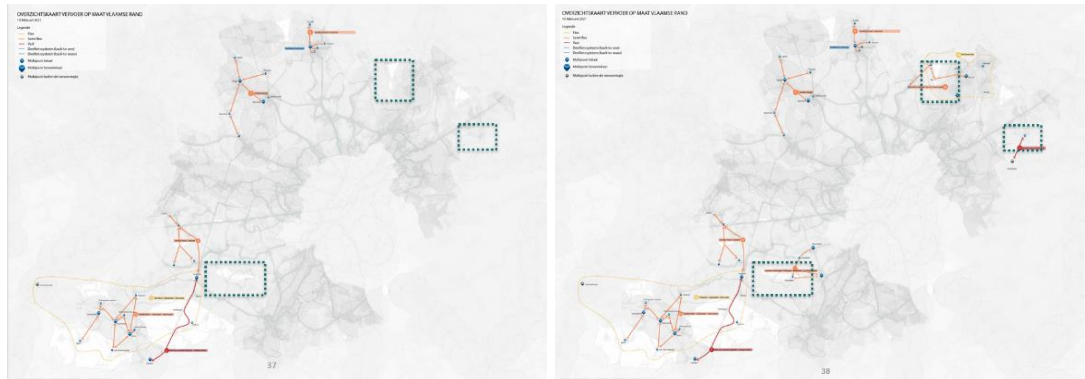
Deelfietsprojecten niet-limitatief

Deelfietsen worden met name ingezet om het natransport naar bepaalde bestemmingsconcentraties te faciliteren (als aanvulling op trein, KN en AN). Het aantal deelfietsprojecten is niet-limitatief: gemeenten en private partijen hebben de vrijheid om andere locaties voor deelfietssystemen te initiëren en mee te financieren. Daarbij worden zij aangemoedigd de samenwerking te zoeken binnen de vervoerregio om een versnippering in deelfietssystemen te voorkomen. Bij de inzet van deelfietsen in het kader van Vervoer op Maat passen de volgende kanttekeningen:

- Elk deelfietssysteem staat niet op zichzelf, maar is bij voorkeur onderdeel van een uniform regionaal (of zelfs Vlaams) systeem - vergelijkbaar het met huidige belbussysteem. Zo kunnen gebruikers op elke locatie in Vlaanderen op dezelfde wijze het systeem gebruiken.
- Zo mogelijk wordt voor de exploitatie de samenwerking gezocht met bestaande partijen in de Vlaamse Rand of binnen Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

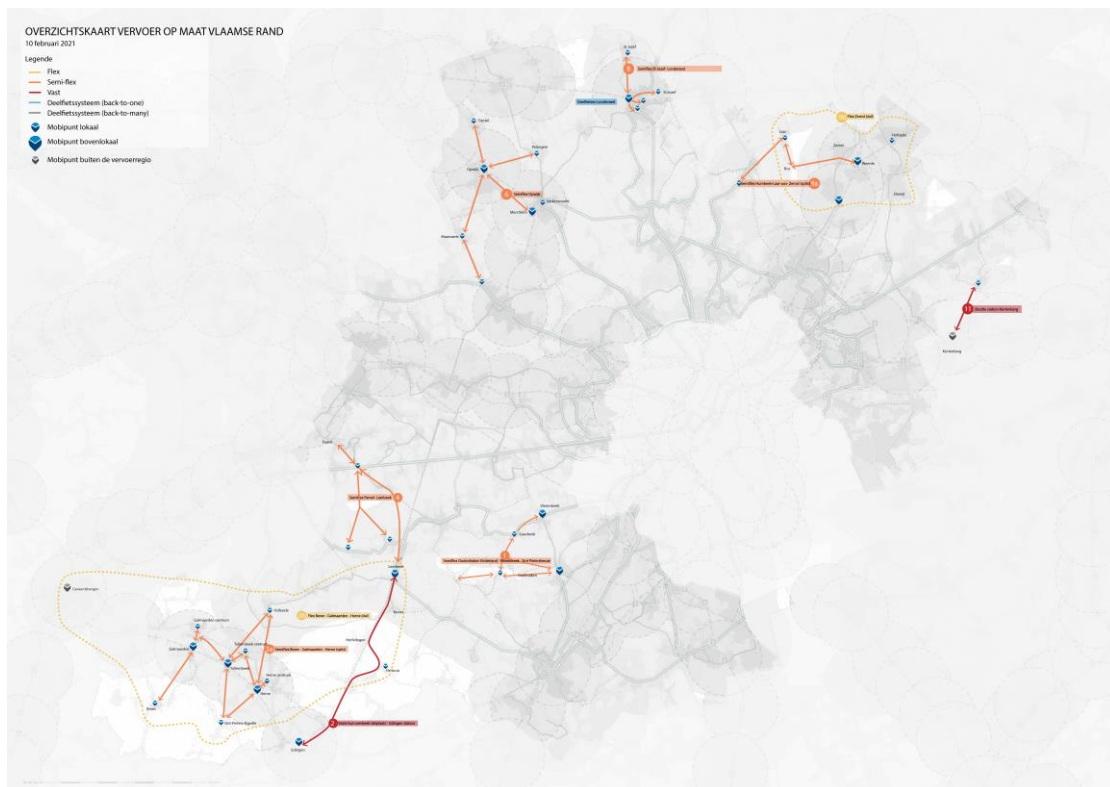
3.1.3 VOM-plan geeft invulling geeft aan 'witte vlekken' (1c)

In deze analyse worden alle locaties bekeken die verder dan 2000m van een halte met een bediening van 2x/u of meer liggen of verder dan 800m van een halte met een frequentie van 1x/u. Ook wordt de locatie nog niet ontsloten door de VOM-projecten uit paragraaf 3.1.1. Het gaat hier om de overige zogenoemde 'witte vlekken': locaties met een lage ritproductie, een lage concentratie inwoners, arbeidsplaatsen en leerlingplaatsen. Door gemeenten is echter aangegeven dat er wel een vervoersbehoefte aanwezig is. Omdat er geen ontsluiting met het openbaar vervoer beschikbaar is, is er op deze locaties een duidelijke wens naar VOM.



Figuur 3.4 (links): Confrontatie vraag en aanbod overige 'Witte Vlekken'

Figuur 3.5 (rechts): VOM-projecten 'overige witte vlekken'- Waar ontsluiting invulling geeft aan witte vlekken



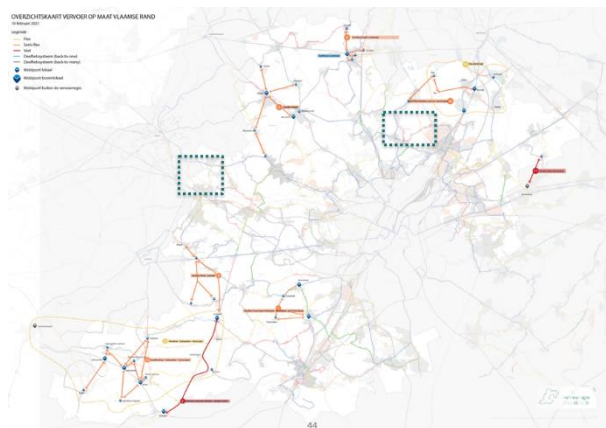
Figuur 3.6: Totaaloverzicht VOM-projecten VOM-optimalisatie 'Witte Vlekken'

In figuur 3.4 zijn drie locaties zichtbaar die nog geen invulling hebben gekregen op basis van het criteria 'toets basisbereikbaarheid', maar die wel een 'witte vlek' tonen en waar een wens is uitgesproken. Het gaat om het landelijk gebied (Elingen en Oudenaken) ten zuiden van Sint-Pieters-Leeuw, Zemst en het gebied ten zuiden van Kampenhout (Nederokkerzeel). Figuur 3.5 maakt zichtbaar welke VOM-projecten uit het wensnet invulling geven aan deze mobiliteitsbehoefte, toegespitst op de witte vlekken. Deze VOM-systemen zijn meegenomen in de optimalisatie van het

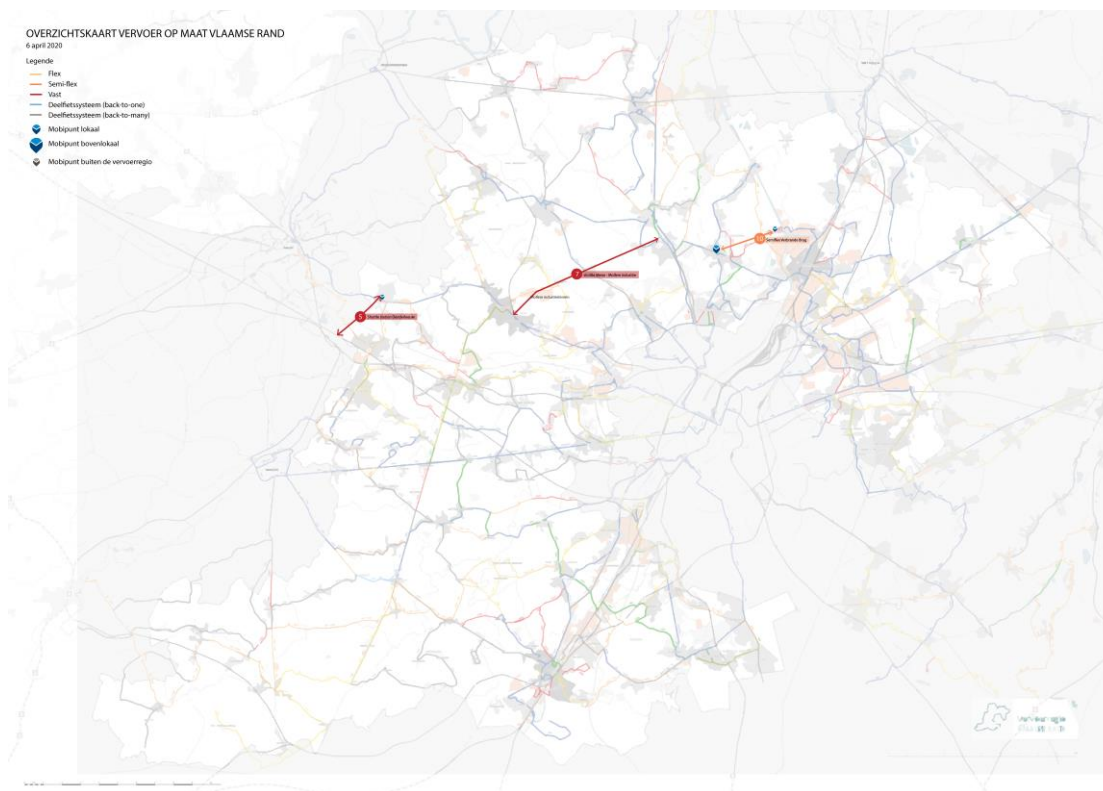
VOM-plan. In figuur 3.6 is het totaaloverzicht van de VOM-projecten te zien die invulling geven aan de Witte Vlekken waar ook een wens is uitgesproken.

3.1.4 Belangrijke dwarsverbindingen (1d)

Tenslotte worden de VOM-projecten opgepakt die invulling geven op plekken waar het regulier openbaar vervoer in de toekomst verdwijnt, maar waar VOM invulling geeft aan een belangrijke dwarsrelatie verder dan 2000m waar met het regulier OV een flinke omreisbeweging gemaakt moet worden. Dit gaat om route met OV met een vervoersvraag kleiner dan de IP-waarde van 1000 (namelijk 1000 reizigers per dag) waarvoor Vervoer op Maat heel geschikt is.



Figuur 3.7: VOM-projecten dwarsrelaties langer dan 2000m waar nu ontsluiting is, in de toekomst niet meer.



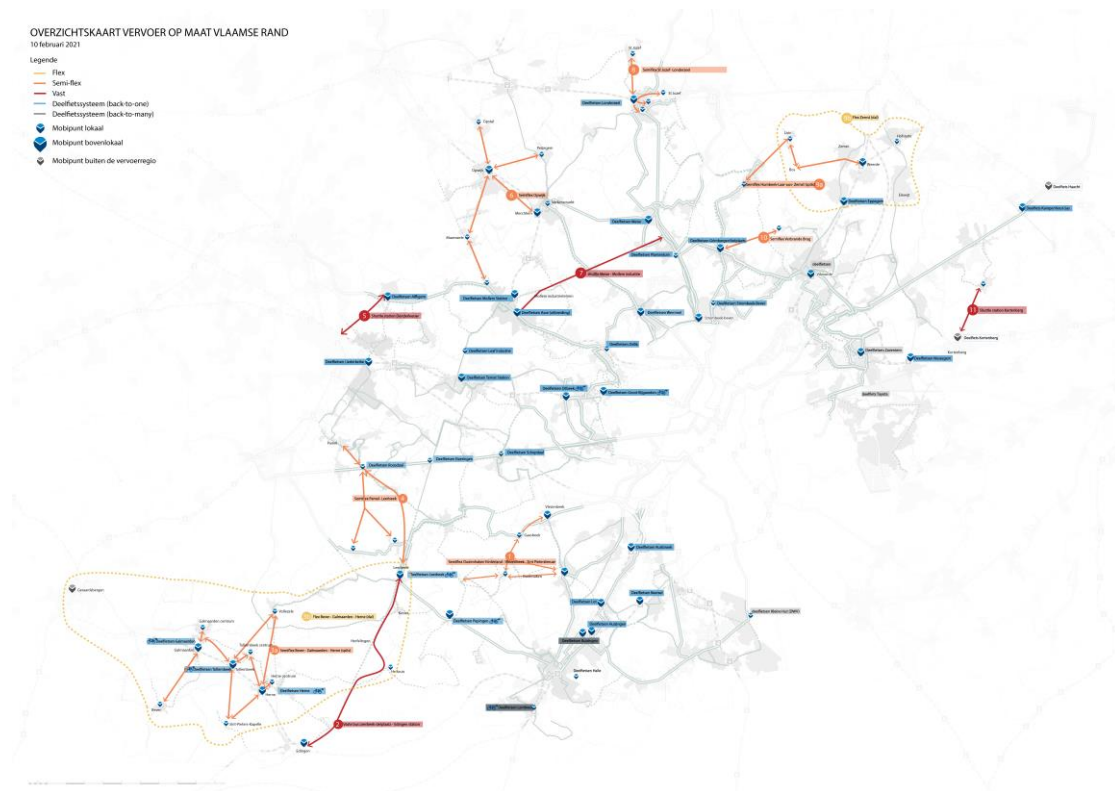
Figuur 3.8: Totaaloverzicht VOM-projecten dwarsrelaties

In figuur 3.7 zijn de drie desbetreffende locaties zichtbaar. Op twee locaties verdwijnt het regulier OV helemaal of wordt een kern/aanvullende lijn een functionele lijn en verdwijnt de bediening tijdens de daluren. Het gaat hier om het verdwijnen van het regulier OV nabij Denderleeuw en de verbinding van Verbrande Brug naar Grimbergen. De VOM-projecten opgenomen geven invulling aan deze mobiliteitsbehoefte (zie figuur 3.8). Aanvullend is de verbinding Meise – Mollem industrie -

Asse toegevoegd. Vanuit de nabijheidslogica in functie van bovenlokale voorzieningen is hier een dwarsverbinding tijdens de spits gewenst.

3.1.5 Totaalbeeld VOM-optimalisatie

In figuur 3.9 is het resulterende totaalbeeld weergegeven zoals opgenomen in het geoptimaliseerde VOM-plan.



Figuur 3.9: Totaaloverzicht VOM-projecten (geoptimaliseerd)

Het totaalbudget nodig voor het minimaal VOM-plan wordt geraamd op 854.700 €. Dit budget is als volgt samengesteld:

Type systeem	Geschatte exploitatiekosten
2022 – 1a 'Witte vlekken' incl magneten	€ 449.000
2022 – 1b Deelfietssystemen t.b.v. natransport OV	€ 146.400
2022 – 1c Overige witte vlekken	€ 153.000
2022 – 1d Ontbrekende schakels	€ 106.000
Totaal	€ 854.700

4 TOELICHTING VOM-PROJECTEN PER DEELREGIO

In dit hoofdstuk wordt ingegaan op de verschillende deelgebieden in de Vlaamse Rand en bijhorende VOM-projecten. Per project wordt aangegeven onder welke categorie deze valt:

- Categorie 1a kansrijke locatie vanuit toets basisbereikbaarheid
- Categorie 1b deelfietsssystemen
- Categorie 1c overige witte vlekken
- Categorie 1d belangrijkste dwarsverbinding

Verder zijn het type systeem opgenomen en de ingeschatte exploitatiekosten opgenomen. Verder is steeds aan het einde van iedere paragraaf een korte beschrijving van het verschil tussen het geoptimaliseerde plan opgenomen vergeleken met het oorspronkelijke wensbeeld.

4.1 Vervoer Op Maat – Zennevallei

Voor de Zennevallei is in het geoptimaliseerde voorstel een project voorzien. Zie tabel 4.1 een overzicht het VOM-project in de Zennevallei en de geschatte exploitatiekosten. Het nummer in de tabel correspondeert met het nummer op de kaart in figuur 4.1.

Projectnr.	Categorie	Type systeem	Beschrijving	Geschatte exploitatiekosten
1	1c	VOM-semiflex	Oudenaken Hinterland - Sint Pieters Leeuw (hele dag)	€ 34.000

Tabel 4.1: VOM-project Zennevallei

Naast VOM-projecten zijn er in de Zennevallei verschillende deelfietsensystemen opgenomen. Het deelfietsstelsysteem past goed binnen de doelen van basisbereikbaarheid en wordt binnen het VOM ontwerp als logisch en zinvol project gezien om de gespreide vervoersvraag te beantwoorden.



Figuur 4.1: VOM-project Zennevallei

Het project zoals opgenomen in de Zennevallei is het semiflexsysteem Sint-Pieters-Leeuw (project 1). Dit project geeft invulling aan een locatie waar in 2022 geen reguliere OV-bediening is voorzien (witte vlek). Hieronder zal dit project verder worden toegelicht.

4.1.1 Project 1. VOM-semiflex Elingen - Oudenaken - Sint-Pieters-Leeuw

- VOM-semiflex Oudenaken – Elingen - Sint-Pieters-Leeuw zal tijdens de spits vooral als voortransport of natransport van een mobipunt aan een kernnetlijn of spoorverbinding fungeren. Dit is een semiflexibel systeem met een netwerkfunctie welke specifiek invulling geeft aan de 'witte vlekken' nabij Oudenaken en Elingen. Er zal afstemming met het regulier openbaar vervoer worden verzorgd wat resulteert in een vergrote bereikbaarheid van het reguliere OV.
- Tijdens de daluren zal het VOM-semiflex systeem Elingen - Oudenaken - Sint-Pieter-Leeuw vooral de onderlinge bereikbaarheid tussen Elingen, Oudenaken en de kern van Sint-Pieters-Leeuw verbeteren. Dit gebeurt tussen vaste (mobipunten en deels op aanvraag als flexibel voor- en natransport.
- Het semiflexsysteem vervult enerzijds de nabijheidslogica waarbij bewoners zonder combinatie met andere vervoersmiddelen verplaatsingen kunnen maken binnen het bedieningsgebied naar andere dorpskernen. Anderzijds vervult het een netwerkfunctie waarbij mensen bij een flexhalte worden opgehaald en worden gebracht tot een kernnetlijn aan de Vlezenbeek, Gaasbeek en Sint-Pieters-Leeuw. Dit systeem zal op afroep gedurende de gehele dag beschikbaar zijn.

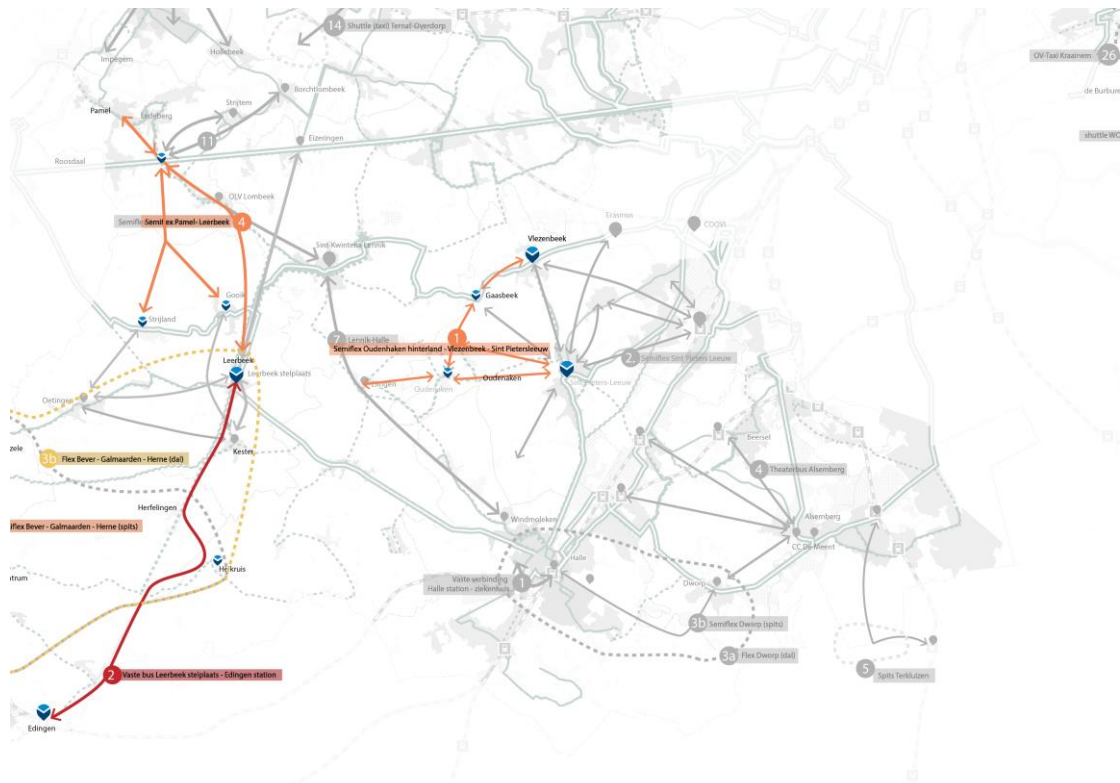
4.1.2 Deelfietssysteem (Back to one)

Er zijn op zes locaties deelfietssystemen opgenomen in het geoptimaliseerde voorstel (zie figuur 4.2). Dit zijn de locaties Lembeek (3 normale, 3 elektrische), Huizingen (6 normale), Buizingen (6 normale), Lot (6 normale), Beersel (6 normale) en Ruisbroek (15 normale). Op de locatie Lembeek is gezien de afstanden, het heuvelige landschap en betrouwbaarheid gekozen voor 50% elektrische fietsen.



Figuur 4.2: Deelfietssystemen Zennevallei

4.1.3 Verschil Zennevallei optimalisatie 2021 versus wensbeeld 2020



Figuur 4.3: VOM systemen Zennevallei zoals opgenomen in optimalisatie (kleur) en wensbeeld (grijs)

Projectnr.	Type systeem	Beschrijving	Geschatte exploitatiekosten oorspronkelijk plan	Geschatte exploitatiekosten optimalisatie
1	VOM-semiflex	Oudenaken – Elingen – Sint Pietersleeuw (hele dag)	€ 240.000	€ 34.000
	VOM-vast	Halle station – Ziekenhuis (hele dag)	€ 169.000	-
	VOM-semiflex	Dworp (spits)	€ 52.000	-
	VOM-flex	Dworp (dal)	€ 161.000	-
	VOM-semiflex	Theaterbus Alseberg Dworp	€ 16.500	-
	VOM-vast	Terkluizen (spits)	€ 21.000	-

Tabel 4.2: VOM systemen Zennevallei zoals opgenomen in optimalisatie (zwart) en wensbeeld (grijs)

In de VOM-optimalisatie is het systeem Sint-Pieters-Leeuw gericht op een bediening van de 'witte vlek' nabij Oudenaken en Elingen (zie figuur 4.3). Dit systeem zal op afroep de gehele dag beschikbaar zijn en mensen van een adres naar een van de geselecteerde mobipunten brengen en visa versa. De andere systemen vallen buiten de categorieën 1a t/m 1d en zijn dus voorlopig niet opgenomen in deze optimalisatie. Met betrekking tot deelfietssystemen zijn er geen wijzigingen in de Zennevallei.

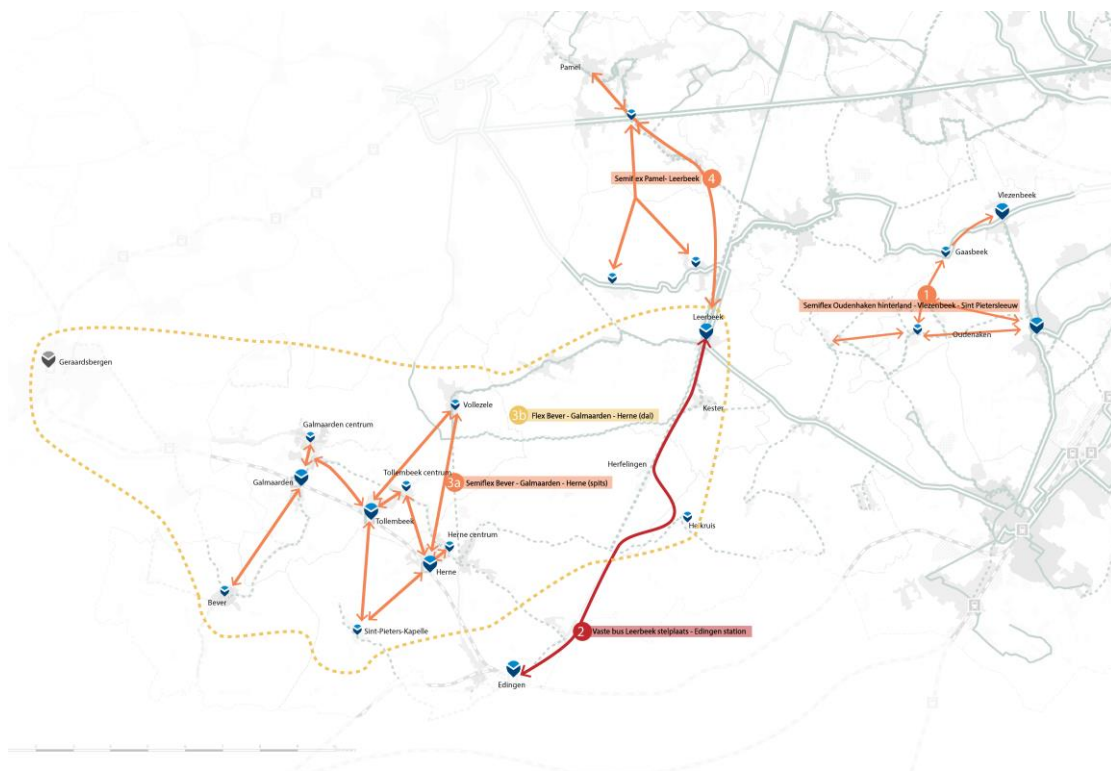
4.2 Vervoer Op Maat - Pajottenland

Voor Pajottenland zijn in het geoptimaliseerde voorstel vier projecten voorzien. In tabel 4.3 wordt een overzicht gegeven van de VOM-projecten in Pajottenland en de geschatte exploitatiekosten. De nummers in de tabel corresponderen met de nummers op de kaart in figuur 4.4.

Projectnummer	Categorie	Type systeem	Beschrijving	Geschatte exploitatiekosten
2	1a	VOM-vast	Edingen Leerbeek (spits)	€ 62.000
3a	1a	VOM-semiflex	Bever Galmaarden Herne (spits)	€ 52.000
3b	1a	VOM-flex	Bever Galmaarden Herne (dal)	€ 180.000
4	1a	VOM-semiflex	Pamel (hele dag)	€ 55.000

Tabel 4.3: VOM-projecten Pajottenland

Naast VOM-projecten zijn er in de Pajottenland op zeven locaties deelfietsensystemen opgenomen. Het deelfietsstelsel past goed binnen de doelen van basisbereikbaarheid en wordt binnen het VOM ontwerp als logisch en zinvol project gezien om de gespreide vervoersvraag te beantwoorden.



Figuur 4.4: VOM-projecten Pajottenland

De verschillende projecten worden hieronder toegelicht. Alle vier de projecten in het Pajottenland geven invulling aan locaties waarin 2022 geen reguliere OV-bediening is voorzien (witte vlekken). Projecten die hier invulling aan geven zijn de vaste spits verbinding Leerbeek – Edingen (project 2), het spits-dal systeem Bever Galmaarden (projecten 3a & 3b) en het semiflex systeem Gooik, Roosdaal (project 4).

4.2.1 Project 2. Vaste verbinding Leerbeek stelplaats – Edingen station

VOM-vast Leerbeek stelplaats – Edingen station is een vast vervoersysteem waar volgens een dienstregeling op vaste plekken wordt gehalteerd. Deze vaste verbinding kan goed worden ingezet voor functie-gebonden reizen op vaste tijdstippen. Deze verbinding voorziet tijdens de spits de woon-werk verplaatsingen vanuit het mobipunt Leerbeek stelplaats en de omgeving naar Edingen (station) en doet het rusthuis Heikruis aan. Vanuit Edingen is er de mogelijkheid om dan met de trein door te reizen naar Halle/Brussel. Het voordeel van het VOM-vast systeem is dat het duidelijk is voor de reiziger en het systeem kan worden afgestemd op de vertrektijden bij Edingen. Nadelen is dat de shuttle soms voor niets rijdt en dat alleen vervoer wordt geboden op een vaste route van en naar haltes. Omdat deze verbinding wordt ingezet voor woon- werkverkeer is deze voorzien op werkdagen tijdens de spits.

4.2.2 Project 3a. & 3b. Spits-dal systeem Bever Galmaarden

Het spitssysteem (project 3a) bestaat uit flex voortransport en natransport; een semiflexibel systeem met een netwerkfunctie om het bereik van het reguliere openbaar vervoer te vergroten. Reizigers worden bij een flexhalte opgehaald en naar een mobipunt gebracht aan de spoorverbinding of functionele lijn 161, of reizigers worden bij een mobipunt opgehaald en van daaruit naar een flexhalte gebracht. Om zoveel mogelijk reizigers garantie te geven op hun overstap aan de spoorverbinding op lijn 161 wordt gereden volgens een semi-vaste route met flexibele haltes. Op deze manier kan dit systeem relatief grote reizigersaantallen verwerken en worden afgestemd met de dienstregeling op het spoor, hetgeen ook in een kostenefficiënter systeem resulteert.

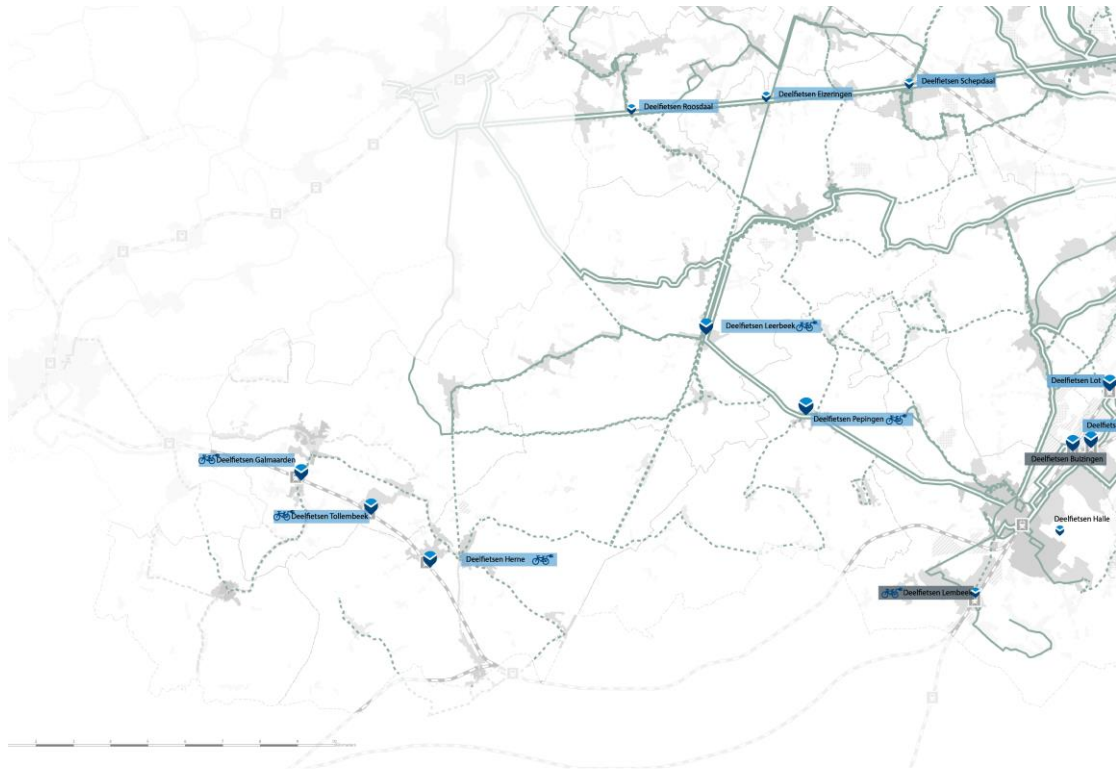
Het dalsysteem (project 3b) bestaat uit een volledig flexibel systeem: reizigers worden op aanvraag van flexhalte naar flexhalte vervoerd. Voordelen van een VOM-flex system zijn dat de reizigers dicht bij huis opgehaald kunnen worden, rechtstreeks naar hun bestemming reizen en dat de dienst op afroep beschikbaar is. In dit systeem zal tijdens de daluren altijd een voertuig beschikbaar zijn en speelt maximaal in op de verplaatsingsbehoefte van de reiziger binnen het vervoersgebied. Dit maakt het mogelijk om bijvoorbeeld tijdens de daluren ook in het ziekenhuis van Geraardsbergen te geraken. Indien het aantal reizigers te groot wordt voor het beschikbare voertuig kan worden ingezet op het combineren van ritten, meer speling in ophaaltijd i.c.m. werken met prioriteit ritten of het inzetten van extra voertuigen. Deze laatste brengt hogere kosten met zich mee.

4.2.3 Project 4. VOM-semiflex Pamel-Roosdaal-Gooik-Leerbeek

VOM-semiflex Pamel-Roosdaal-Gooik-Leerbeek verbetert de onderlinge bereikbaarheid tussen deze dorpen Pamel met Roosdaal en Leerbeek Stelplaats wordt verbonden. Dit gebeurt deels tussen vaste (mobi)punten en deels op aanvraag als flexibel voor- natransport. Dit semiflexibele systeem zal enerzijds een netwerkfunctie hebben waarbij mensen bij een flexhalte worden opgehaald naar een mobipunt worden gebracht tot een kernnetlijn (N8 of Leerbeek stelplaats). Anderzijds vervult dit semiflexibele systeem de nabijheidslogica waarbij bewoners zonder combinatie met andere vervoersmiddelen verplaatsingen kunnen maken binnen het bedieningsgebied naar andere dorpskernen (mobipunten). Dit systeem op aanvraag beschikbaar zijn gedurende de hele dag.

4.2.4 Elektrische deelfiets back-to-one

In 2022 zijn er op acht locaties deelfietssystemen opgenomen in het voorstel (zie figuur 4.5). Dit zijn de locaties Galmaarden, Tollembeek, Herne, Pepingen, Leerbeek, Roosdaal, Eizeringen en Schepdaal. Op deze locaties is gezien de afstanden, het heuvelige landschap en betrouwbaarheid gekozen voor op iedere locatie 5 elektrische fietsen.

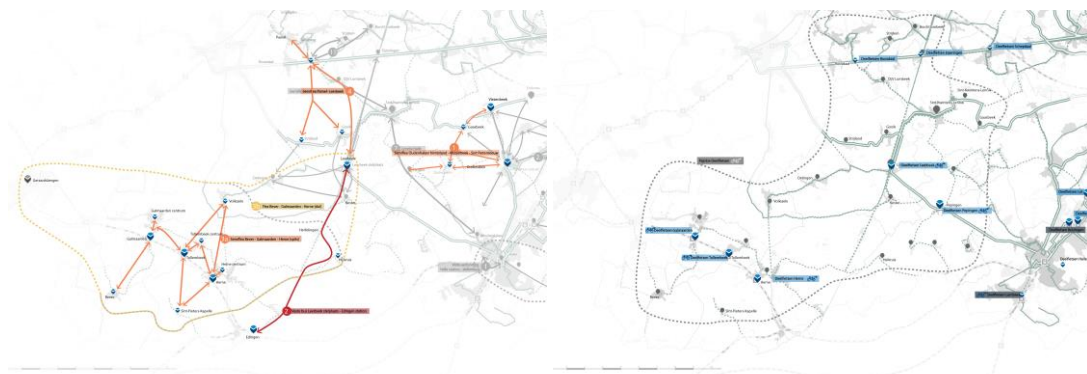


Figuur 4.5: Deelfietssystemen Pajottenland

4.2.5 Verschil Pajottenland optimalisatie 2021 versus wensbeeld

Projectnr	Type systeem	Beschrijving	Geschatte exploitatiekosten oorspronkelijk plan	Geschatte exploitatiekosten optimalisatie
2	VOM-vast	Edingen Leerbeek (spits)	€ 62.000	€ 62.000
3a	VOM-semiflex	Bever Galmaarden Herne (spits)	€ 86.000	€ 52.000
3b	VOM-flex	Bever Galmaarden Herne (dal)	€ 161.000	€ 180.000
4	VOM-semiflex	Pamel-Roosdaal-Gooik (hele dag)	€ 221.000	€ 55.000
	VOM-vast	Lennik-Halle (spits)	€ 41.000	-
	VOM-semiflex	Roosdaal weekend, extra voertuig	€ 33.000	-
	Back-to-many deelfietssysteem Pajottenland		€ 122.000	-
	Back-to-one deelfietssystemen Pajottenland			€ 45.400

Tabel 4.4: VOM systemen Pajottenland zoals opgenomen in optimalisatie (zwart) en wensbeeld (grijs)



Figuur 4.6: VOM systemen & Deelfietsen Pajottenland zoals opgenomen in optimalisatie (kleur) en wensbeeld (grijs)

In het Pajottenland zijn de vier systemen welke invulling geven aan de 'witte vlekken' opgenomen in de optimalisatie (zie figuur 4.6). In het VOM-semiflex systeem Bever-Galmaarden Herne tijdens de spits wordt in de optimalisatie uitgegaan van één beschikbaar voertuig, gezien de geschatte reizigers lijkt dit een realistische schatting, wat resulteert in lagere exploitatiekosten. Het dalsysteem Bever Galmaarden Herne is daarentegen uitgebreid ten behoeve van Kester, Gracht en Oude-Plaats. Het Semi-Flex systeem Pamel-Roosdaal – Gooik is gezien het aantal verwachte reizigers op afroep beschikbaar. Het VOM-vaste systeem Lennik-Halle en de uitbreiding Roosdaal weekend zijn voorlopig niet opgenomen. Met betrekking tot het deelfietssysteem is het Back-to-many systeem vervangen voor acht back-to-one deelfietssystemen bij diverse OV-haltes.

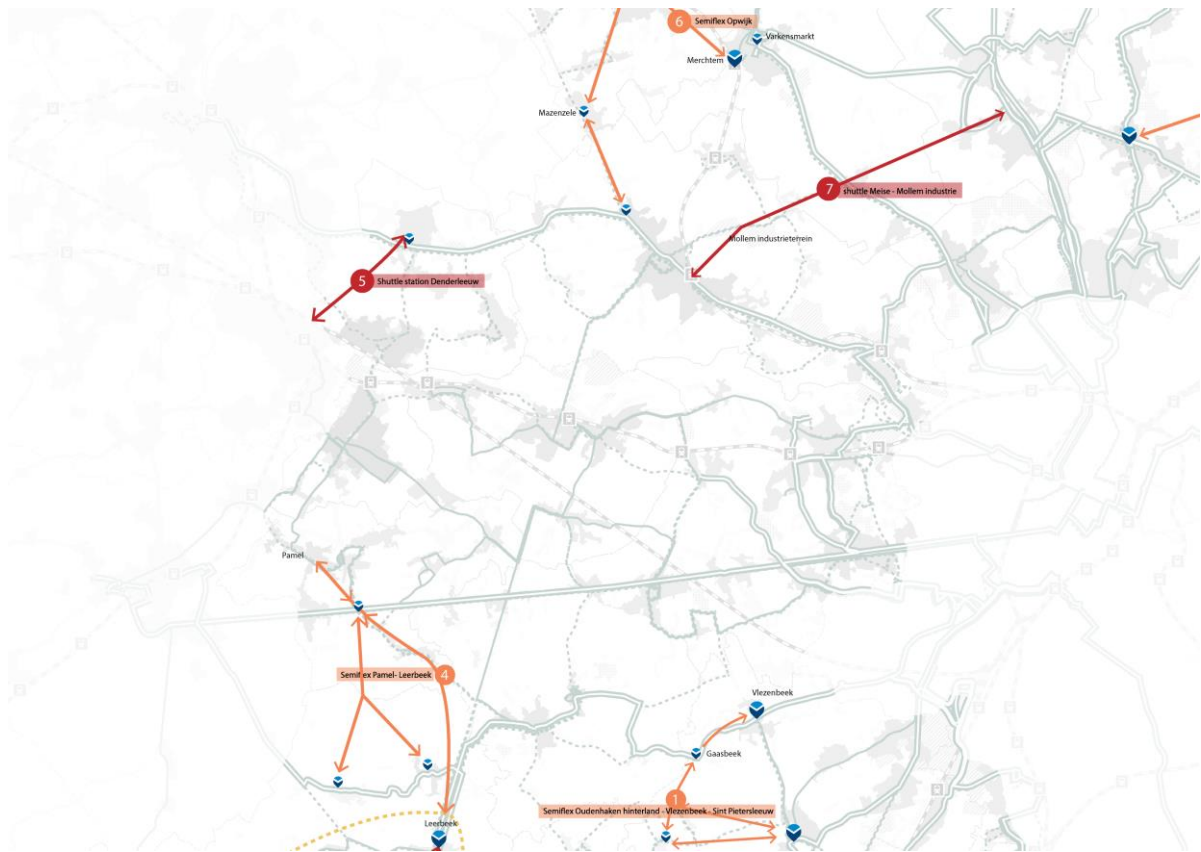
4.3 Vervoer Op Maat – West

Voor de deelregio West is in het voorstel één project voorzien. In tabel 4.5 is dit project opgenomen incl. de geschatte exploitatiekosten. Het gaat om de vaste verbinding Denderleeuw – station Affligem (project 5). Dit project geeft invulling aan een verbinding waar in de toekomst het regulier OV gaat afnemen en een ontbrekende schakel ontstaat. De vervoersvraag is op deze locatie niet groot genoeg om de huidige frequenties te behouden maar met aanvulling in de vorm van VOM wordt invulling gegeven aan de vervoersvraag op deze ontbrekende schakel die de gemeente ziet.

Projectnr	Categorie	Type systeem	Beschrijving	Geschatte exploitatiekosten
5	1d	VOM-vast	Shuttle Station Denderleeuw (spits)	€ 26.000

Tabel 4.5: VOM-project West

Tevens zijn voor de deelregio West op verschillende locaties deelfietssystemen opgenomen. Het deelfietssysteem past goed binnen de doelen van basisbereikbaarheid en wordt binnen het VOM ontwerp als logisch en zinvol project gezien om de gespreide vervoersvraag te beantwoorden.



Figuur 4.7: VOM-project West

4.3.1 Project 5. Vaste verbinding Shuttle Station Denderleeuw (spits)

VOM-vast shuttle naar station Denderleeuw is een vast vervoerssysteem, volgens een dienstregeling wordt op vaste plekken gehalteerd. Deze vaste verbinding kan goed worden ingezet op functie-gebonden reizen op vaste tijdstippen. Deze verbinding voorziet tijdens de spits een woon- werk verplaatsingen tussen Denderleeuw en Affligem. Vanuit deze stations is er vervolgens de mogelijkheid om met de trein door te reizen. Voordelen van het VOM-vast systeem is dat het duidelijk is voor de reiziger en het kan worden afgestemd op de vertrektijden van de trein. Nadelen is dat de shuttle soms voor niets rijdt en dat alleen vervoer wordt geboden op een vaste route van en naar haltes. Omdat deze verbinding voornamelijk gebruikt zal worden voor woon- werkverkeer is deze voorzien op werkdagen tijdens de spits.

4.3.2 Deelfietssysteem (Back to one) in 2022

In 2022 zijn op negen locaties deelfietssysteem opgenomen in het voorstel (zie figuur 4.8). Dit zijn de locaties Liederkerke (5 normale), Ternat station (5 normale), Ternat Leaf industrie (5 normale), Dilbeek (3 normale, 3 elektrische), Groot-Bijgaarden (5 normale, 5 elektrische), Zellik (5 normale) Affligem P&R (5 normale) Asse (15 normale) en Mollem Station (5 normale).

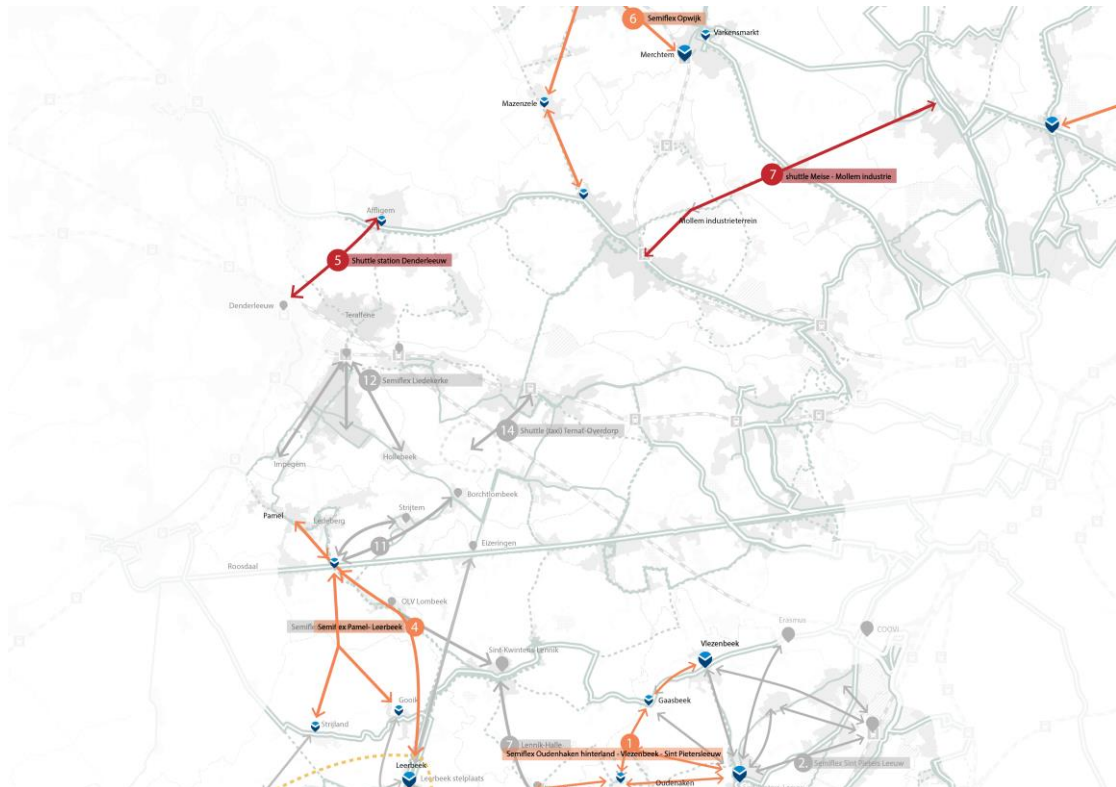


Figuur 4.8: Deelfietssystemen West

4.3.3 Verschil West optimalisatie 2021 versus wensbeeld

Projectnr	Type systeem	Beschrijving	Geschatte exploitatiekosten oorspronkelijk plan	Geschatte exploitatiekosten optimalisatie
5	VOM-vast	Shuttle Station Denderleeuw (spits)	€ 26.000	€ 26.000
	VOM-semiflex	Liederkerke (hele dag)	€ 221.000	-
	VOM-semiflex	Shuttle Ternat – Overdorp (OV-taxi)	€ 3.300	-

Tabel 4.6: VOM systemen deelgebied West zoals opgenomen in optimalisatie (zwart) en wensbeeld (grijs)



Figuur 4.9: VOM systemen deelgebied West zoals opgenomen in optimalisatie (kleur) en wensbeeld (grijs)

In het deelgebied West is het systeem shuttle Denderleeuw opgenomen in de optimalisatie. Dit systeem geeft invulling aan een verbinding waar in de toekomst het regulier OV gaat afnemen en een ontbrekende schakel ontstaat. De vervoersvraag is op deze locatie niet groot genoeg om de huidige frequenties te behouden maar met aanvulling in de vorm van VOM wordt invulling gegeven aan de vervoersvraag op deze ontbrekende schakel die de gemeente ziet. Deze shuttle voorziet in vier ritten tijdens de spits, hierin is geen verdere optimalisatie doorgevoerd. De andere twee semiflexsystemen Liederkerke en Shuttle Ternat Overdorp vallen buiten de categorieën 1a t/m 1d en zijn dus voorlopig niet opgenomen in het geoptimaliseerde VOM-plan.

4.4 Vervoer Op Maat – Noord-West

Voor de deelregio Noord-West zijn in het voorstel drie projecten voorzien. In tabel 4.7 wordt een overzicht gegeven van de VOM-projecten in deelregio Noord-West. De nummers in de tabel corresponderen met de nummers op de kaart in figuur 4.10.

Projectnr	Categorie	Type systeem	Beschrijving	Geschatte exploitatiekosten
6	1a	VOM-semiflex	Opwijk (dal)	€ 80.000
7	1d	VOM-vast	Meise – Mollem industrie -Asse (spits)	€ 65.000
8	1a	VOM-semiflex	Hinterland - Londerzeel (hele dag)	€ 20.000

Tabel 4.7: VOM-projecten Noord-West

Tevens is voor de deelregio Noord-West het deelfietssysteem opgenomen. Het deelfietssysteem past goed binnen de doelen van basisbereikbaarheid en wordt binnen het VOM ontwerp als logisch en zinvol project gezien om de gespreide vervoersvraag te beantwoorden.



Figuur 4.10: VOM-projecten Noord-West

De verschillende projecten worden hieronder beschreven. Van de drie projecten welke zijn voorzien in deelregio Noord-West zijn er twee welke invulling geven aan locaties waar in 2022 geen reguliere OV-bediening meer is voorzien (witte vlekken). De projecten die hier invulling aan geven zijn de semiflex systemen Opwijk (project 6) en Hinterland Londerzeel (project 8). Daarnaast geeft de vaste verbinding Meise-Mollem industrie – Asse tijdens de spits invulling aan een dwarsverbinding die niet in het regulier OV is opgenomen maar waar het ontbreken van de verbinding resulteert in een behoorlijke omrijbeweging indien het OV wordt gebruikt. De verwachte vervoersvraag op deze verbinding is niet groot genoeg om regulier OV te voorzien maar invulling met VOM is hiervoor geschikt. Met betrekking tot deelfietssystemen zijn er geen wijzigingen.

4.4.1 Project 6. VOM-semiflex Opwijk (dal)

VOM-semiflex Opwijk verbetert de onderlinge bereikbaarheid tussen de dorpen Mazenzele, Krokegem, Merchtem, Opwijk, Opstal en Peizegem tijdens de daluren en is op afroep beschikbaar. Dit gebeurt deels tussen vaste (mobipunten) en deels op aanvraag als flexibel voor- natransport. Het belangrijkste voordeel dat VOM-semiflex in dit geval ten opzichte van VOM-flex biedt, is dat reizigers meer gebundeld worden en daarmee de wachttijden mogelijk korter kunnen zijn. Dit semiflexibele systeem zal enerzijds een netwerkfunctie hebben waarbij mensen bij een flexhalte worden opgehaald naar een mobipunt worden gebracht tot een kernnetlijn (Krokegem, Peizegem en station Opwijk en station Merchtem). Anderzijds vervult dit semiflexibel systeem de nabijheidslogica waarbij bewoners zonder combinatie met andere vervoersmiddelen verplaatsingen kunnen maken binnen het bedieningsgebied naar andere dorpskernen (mobipunten). Tijdens de spits vervullen de functionele lijnen deze functies.

4.4.2 Project 7. Vaste verbinding Meise – Mollem industrie – Asse (spits)

VOM-vaste shuttle naar van Meise via Mollem industrie naar Asse station is een vast vervoerssysteem, volgens een dienstregeling wordt op vaste plekken gehalteerd. Dit project geeft invulling aan een dwarsverbinding die niet in het regulier OV is opgenomen maar waar het ontbreken van de verbinding resulteert in een behoorlijke omrijbeweging indien het OV wordt gebruikt. De verwachte vervoersvraag op deze verbinding is niet groot genoeg om regulier OV te voorzien maar invulling met VOM is hiervoor geschikt. Deze vaste verbinding kan goed worden ingezet op functie-gebonden reizen op vaste tijdstippen. Deze verbinding voorziet tijdens de spits een woon- werk verplaatsingen tussen Meise en Mollem industrie en doorkruist verschillende kernnetlijnen zoals die op de Brusselsesteenweg en eindigt bij het station van Asse. Hier zal ook gehalteerd worden. Vanuit deze haltes is er vervolgens mogelijkheid om met regulier OV in andere richtingen verder te reizen. Voordelen van het VOM-vast systeem is dat het duidelijk is voor de reiziger. Nadelen is dat de shuttle soms voor niets rijdt en dat alleen vervoer wordt geboden op een vaste route van en naar haltes. Omdat deze verbinding voornamelijk gebruikt zal worden voor woon- werkverkeer is deze voorzien op werkdagen tijdens de spits.

4.4.3 Project 8. VOM-semiflex Hinterland – Londerzeel

VOM-semiflex verbetert de bereikbaarheid van St. Jozef richting diverse locaties in Londerzeel. Dit gebeurt tussen vaste mobipunten en is op afroep beschikbaar. Het belangrijkste voordeel dat semiflex biedt is het bundelen van vervoersstromen zodat tijdens de starttijden van de industrie voldoende capaciteit is op deze verbindingen. Mensen worden vanuit St. Jozef naar een mobipunt gebracht. Hiermee wordt de witte vlek bij St. Jozef afgedekt.

4.4.4 Deelfietssystemen in 2022

In 2022 zijn er op drie locaties Back-to-one deelfietssysteem opgenomen in het voorstel (zie figuur 4.11). Dit zijn de locaties Londerzeel (5 normale), Meise (10 normale) en Plantentuin (5 normale).

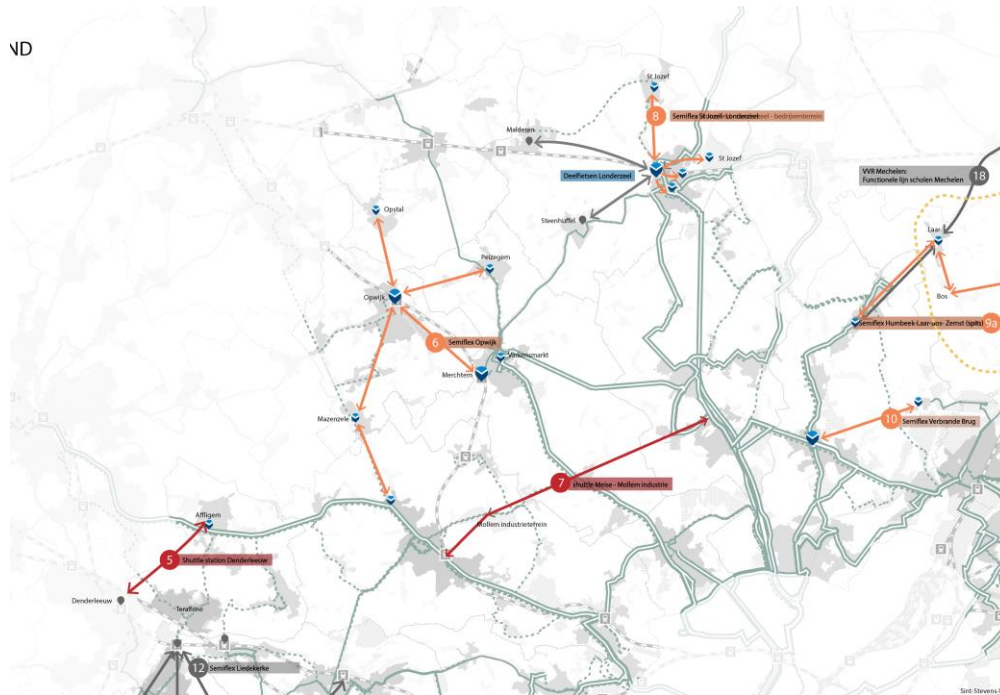


Figuur 4.11: Deelfietssystemen Noord-West

4.4.5 Verschil Noord-West optimalisatie 2021 versus wensbeeld

Projectnr	Type systeem	Beschrijving	Geschatte exploitatiekosten oorspronkelijk plan	Geschatte exploitatiekosten optimalisatie
6	VOM-semiflex	Opwijk (dal)	€ 161.000	€ 80.000
7	VOM-vast	Meise – Mollem industrie (spits)	€ 52.000	€ 65.000
8	VOM-semiflex	St-Jozef - Londerzeel (hele dag)	€ 221.000	€ 20.000

Tabel 4.8: VOM systemen deelgebied Noord-West zoals opgenomen in optimalisatie (zwart) en wensbeeld (grijs)



Figuur 4.12: VOM systemen deelgebied Noord-West zoals opgenomen in optimalisatie (kleur) en wensbeeld (grijs)

In het deelgebied Noord-West zijn alle drie de systemen uit het oorspronkelijke plan opgenomen in de optimalisatie. Twee VOM-systemen geven invulling aan 'Witte Vlekken' in de vorm van Semiflex Opwijk en St-Jozef – Londerleel. Het systeem St-Jozef – Londerleel concentreert zich in de optimalisatie op de ontsluiting van St-Jozef richting diverse locaties in Londerleel, de onderlinge relaties met Malderen en Steenuffel zijn niet meer opgenomen. Beide Semiflex systemen zijn vanwege de verwachte reizigersaantallen op afroep, hetgeen resulteert in lagere exploitatiekosten. Het derde systeem is de schakel Meise-Mollem industrie-Asse. Dit systeem is uitgebreid van Mollem industrie door naar Asse vanwege de meerwaarde in zijn functie als dwarsrelatie tegen beperkte meerkosten. Met betrekking tot deelfietssystemen zijn er geen wijzigingen.

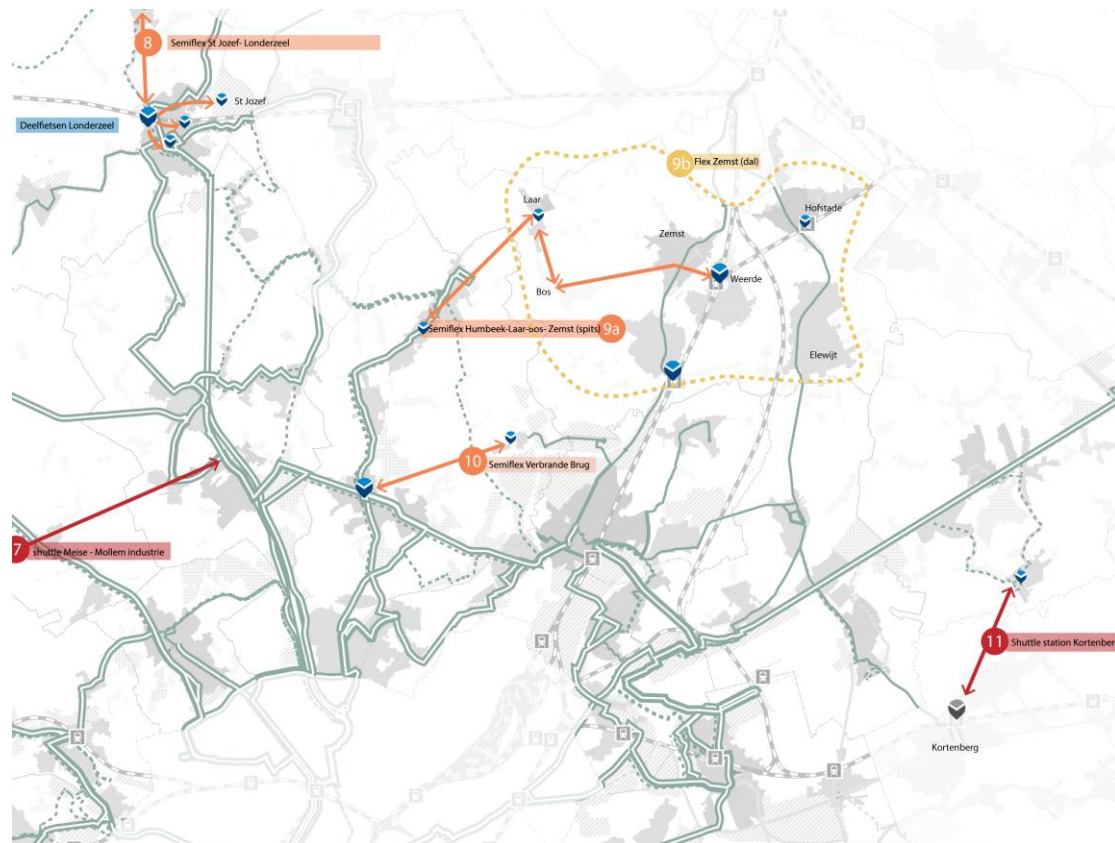
4.5 Vervoer Op Maat – Noord

Voor de deelregio Noord zijn in het voorstel drie projecten voorzien. In tabel 4.9 wordt een overzicht gegeven van de VOM-projecten in deelregio Noord. De nummers in de tabel corresponderen met de nummers op de kaart in figuur 4.13.

Projectnr	Categorie	Type systeem	Beschrijving	Geschatte exploitatiekosten
9a	1c	VOM-semiflex	Humbeek – Laar – Bos – Zemst – Eppegem (spits)	€ 52.000
9b	1c	VOM-flex	Zemst (dal)	€ 50.000
10	1d	VOM-semiflex	Verbrande Brug (hele dag)	€ 15.000

Tabel 4.9: VOM-projecten Noord

Tevens zijn voor de deelregio Noord op verschillende locaties deelfietssystemen opgenomen. Het deelfietssysteem past goed binnen de doelen van basisbereikbaarheid en wordt binnen het VOM ontwerp als logisch en zinvol project gezien om de gespreide vervoersvraag te beantwoorden.



Figuur 4.13: VOM-projecten Noord

Twee van de drie projecten geven invulling aan locaties waar in 2022 geen reguliere OV-bediening meer is voorzien (witte vlekken). De projecten die hier invulling aan geven zijn semiflex Humbeek – Laar – Bos – Zemst (spits) (project 9a) en flex Zemst (dal) (project 9b). Het semiflex systeem Verbrandebrug (Project 10) geeft invulling aan een dwarsverbinding die niet in het regulier OV is opgenomen maar waar het ontbreken van de verbinding resulteert in een behoorlijke omrijbeweging indien het OV wordt gebruikt. De verwachte vervoersvraag op deze verbinding is niet groot genoeg om regulier OV te voorzien maar invulling met VOM is hiervoor geschikt.

4.5.1 Project 9a. VOM-semiflex Humbeek – Laar – Bos -Zemst – Eppegem (spits)

Het VOM-semiflex systeem verbetert in de spits de onderlinge bereikbaarheid tussen Humbeek, Laar, Bos, Zemst en station Eppegem. Dit gebeurt tussen vaste (mobi)punten; Reizigers worden van één mobipunt naar een ander mobipunt gebracht. Een belangrijk voordeel dat VOM-semiflex ten opzichte van VOM-flex biedt, is dat de reizigers meer gebundeld worden. Dit zorgt ervoor dat voor meer reizigers afstemming op het regulier openbaar vervoer kan worden verzorgd en resulteert in een vergrote bereikbaarheid van het regulier OV. Daarnaast zorgt de bundeling van reizigers voor een kosten efficiënter systeem.

4.5.2 Project 9b. VOM-flex Zemst (dal)

Het VOM-flex dal systeem Steenokkerzeel bestaat uit een volledig flexibel systeem, reizigers worden op aanvraag van adres naar adres vervoerd binnen het vervoersgebied. Het vervoersgebied omvat Bos, Eppegem, Elewijt, Hofstade, Laar, Weerde en Zemst. Voordelen van een VOM-flex systeem zijn dat de reizigers bij een flexhalte worden opgehaald en rechtstreeks naar hun bestemming kunnen reizen. De dienst is op afroep beschikbaar en niet gebonden aan vaste rijtijden. Dit systeem speelt maximaal in op te verplaatsingsbehoefte van de reiziger binnen het vervoersgebied en is mogelijk vanwege het beperkte aantal verwachte reizigers tijdens de daluren.

4.5.3 Project 10. VOM-semiflex Verbrande Brug

Het VOM-semiflex systeem Verbrande Brug verzorgt de onderlinge bereikbaarheid van Verbrande Brug en centrum Grimbergen. Dit gebeurt tussen twee vaste (mobi)punten. Het semiflexsysteem vervult de netwerklogica waarbij bewoners zonder combinatie met andere vervoersmiddelen verplaatsingen kunnen maken tussen Verbrande Brug en Grimbergen. Het systeem kan grotere reizigersaantallen verwerken dan een volledig flexibel systeem omdat het reizigers bundelt op de mobipunten en is op afroep beschikbaar hetgeen ook in een koste efficiënter systeem resulteert. Daarnaast vergroot flexibel voor- natransport het bereik van regulier openbaar vervoer.

4.5.4 Deelfietssystemen in 2022

In 2022 zijn er op vier locaties deelfietssysteem opgenomen in het voorstel (zie figuur 4.14). Drie daarvan zijn Back-to-one systemen, dit is op de locaties Strombeek-Bever (5 normale), Grimbergen Stelplaats (5 normale), Eppegem (12 normale) en in Wemmel (5 normale).

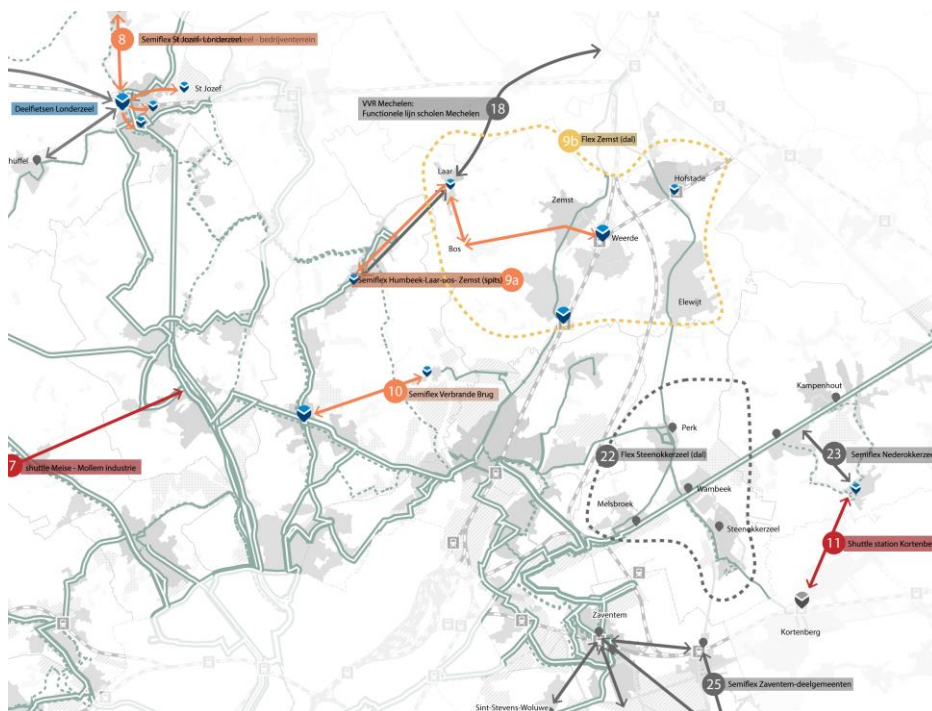


Figuur 4.14: Deelfietssystemen Noord

4.5.5 Verschil Noord optimalisatie 2021 versus wensbeeld

Projectnr	Type systeem	Beschrijving	Geschatte exploitatiekosten oorspronkelijk plan	Geschatte exploitatiekosten optimalisatie
9a	VOM-semiflex	Humbeek – Laar - Bos – Zemst – Eppegem (spits)	€ 52.000	€ 52.000
9b	VOM-flex	Zemst (dal)	€ 161.000	€ 50.000
10	VOM-semiflex	Verbrande Brug (hele dag)	€ 221.000	€ 15.000
	Functioneel	VVR Mechelen	€ 74.000	-
	Back-to-many systeem Wemmel		€ 16.000	
	Back-to-one systeem Wemmel (5 normale fietsen)			€ 2.700

Tabel 4.10: VOM systemen deelgebied Noord zoals opgenomen in optimalisatie (grijs) en wensbeeld (grijs)



Figuur 4.15: VOM systemen deelgebied Noord zoals opgenomen in optimalisatie (kleur) en wensbeeld (grijs)

In het deelgebied Noord zijn de twee systemen die invulling geven aan Witte Vlekken en een ontbrekende schakel opgenomen in de optimalisatie. Het flexsysteem in Zemst en het semiflex systeem Verbrande Brug zijn vanwege de reizigersaantallen op afroep beschikbaar, dit resulteert in lagere exploitatiekosten. De functionele lijn VVR Mechelen is voorlopig niet opgenomen in het geoptimaliseerde VOM-plan. Met betrekking tot de deelfietsen in het back-to-many systeem in Wemmel vervangen voor een Back-to-one systeem met 5 normale fietsen ten behoeve van het natransport op het OV-knooppunt.

4.6 Vervoer Op Maat – Oost

Voor de deelregio Oost is in het voorstel één VOM-project voorzien. In tabel 4.11 is dit project opgenomen incl. de geschatte exploitatiekosten. Dit project, shuttle station Kortenberg (project 11), geeft invulling aan een locatie waar in 2022 geen reguliere OV-bediening meer is voorzien (dwarsrelatie) en wordt hieronder verder toegelicht.

Projectnr	Categorie	Type systeem	Beschrijving	Geschatte exploitatiekosten
11	1c	VOM-vast	Shuttle Station Kortenberg (spits)	€ 17.000

Tabel 4.11: VOM-project Oost

Tevens zijn voor de deelregio Oost op twee locaties deelfietssystemen opgenomen. Het deelfietssysteem past goed binnen de doelen van basisbereikbaarheid en wordt binnen het VOM ontwerp als logisch en zinvol project gezien om de gespreide vervoersvraag te beantwoorden.



Figuur 4.16: VOM-projecten Oost

4.6.1 Project 24. Vaste verbinding Shuttle Station Kortenberg

VOM-vast Shuttle Station Kortenberg is een vast vervoerssysteem waarbij volgens een dienstregeling op vaste plekken wordt gehalteerd. De shuttle verzorgt een woon-werk verbinding tijdens de spits tussen Nederokkerzeel en Station Kortenberg. Het voordeel van een VOM-vast systeem is dat het duidelijk is voor de reiziger, nadeel is dat de shuttle soms voor niets rijdt. Dit zal na ingebruikname geëvalueerd moeten worden.

4.6.2 Deelfietssystemen in 2022

In 2022 zijn er op twee locaties Back-to-one deelfietssysteem opgenomen in het voorstel (zie figuur 4.17). Dit zijn de locaties Kamperhout Sas (5 normale) en Nossegem (10 normale).

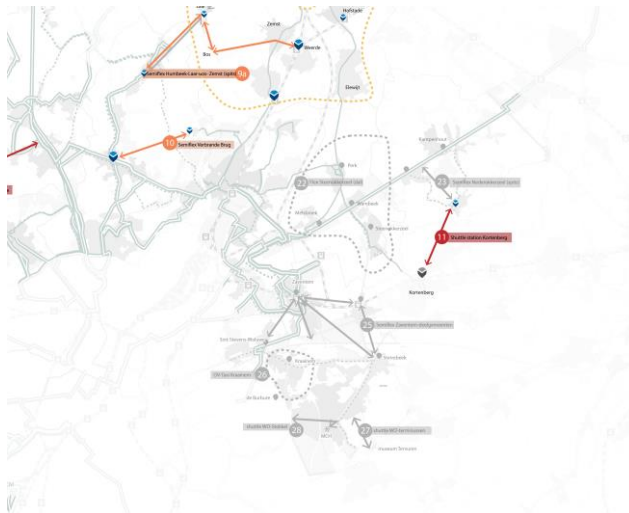


Figuur 4.17: Deelfietssystemen Oost

4.6.3 Verschil Oost optimalisatie 2021 versus wensbeeld

Projectnr	Type systeem	Beschrijving	Geschatte exploitatiekosten oorspronkelijk plan	Geschatte exploitatiekosten optimalisatie
11	VOM-vast	Shuttle Station Kortenbergh (spits)	€ 17.000	€ 17.000
	VOM-flex	Steekokkerzeel (dal)	€ 161.000	
	VOM-semiflex	Nederokkerzeel (spits)	€ 52.000	
	VOM-semiflex	Zaventem deelgemeenten (hele dag)	€ 221.000	
	VOM-flex	Kraainem (dal, OV-taxi)	€ 14.000	
	VOM-vast	Wezembeek-Oppem Terminussen (hele dag)	€ 154.000	
	VOM-vast	Shuttle Wezembeek-Oppem naar Stokkel (gespreid over hele dag, 20 ritten)	€ 80.000	

Tabel 4.12: VOM systemen deelgebied Oost zoals opgenomen in optimalisatie (grijs) en wensbeeld (grijs)



figuur 4.18: VOM systemen deelgebied Oost zoals opgenomen in optimalisatie (grijs) en wensbeeld (grijs)

In de deelregio Oost is het systeem shuttle station Kortenbergh, welke invulling geeft aan de witte vlekken,), geeft invulling aan een locatie waar in 2022 geen reguliere OV-bediening meer is voorzien (witte vlek). De overige projecten vallen buiten de categorieën 1a t/m 1d en zijn dus voorlopig niet opgenomen in het geoptimaliseerde VOM-plan. Met betrekking tot deelfietssystemen zijn er geen wijzigingen in de deelregio Oost.

5 BESTAANDE VOM INITIATIEVEN – FLEX PLUS VERVOER

In het kader van VOM wordt in de Vlaamse Rand onderscheid gemaakt tussen doelgroepgebruikers (mindervaliden, leerlingenvervoer, etc.) en de open gebruiker. Het resultaat wensnet is een ontwerp voor de open gebruiker die volledig zelfstandig zijn verplaatsing kan maken. In de praktijk zien we bijkomend tal van lokale initiatieven (evenementshuttle, marktbus, etc.) die al dan niet specifieke doelgroepen aanspreken. Idealiter zouden deze verschillende initiatieven geïntegreerd worden in het wensnet zodat er één optimaal efficiënt vervoerssysteem ontstaat. Dit is op korte termijn nog niet realistisch. Daarom wordt in het kader dit VOM-ontwerp voor de Vlaamse Rand primair gefocust op VOM-oplossingen voor de open gebruiker en zullen daarnaast bestaande initiatieven voor specifieke doelgroepen blijven bestaan.

Onderstaand hoofdstuk geeft weer hoe het bestaande doelgroepenvervoer (flex plus vervoer), geïntegreerd kan worden in de nog op te richten Vlaamse mobiliteitscentrale en in het VOM-plan voor de open gebruikers.

5.1 Huidige regeling doelgroepenvervoer flex plus

De erkende vervoerder binnen het arrondissement Halle-Vilvoorde is toegekend aan Eigen Thuis vzw (DAV Halle-Vilvoorde). DAV Halle-Vilvoorde heeft een samenwerking met de dienst Mindermobielen Vervoer Halle.

Sinds 2013 organiseert MOW ook per provincie mobiliteitscentrales aangepast vervoer (MAV); De laatste 3 jaar wordt deze in Vlaams Brabant geëxploiteerd binnen de structuren van de Provincie Vlaams-Brabant. Privé-vervoerders krijgen een compensatie vanuit het budget van MAV. De werking van de MAV richt zich alleen op rolstoelgebruikers en niet op terugkerend vervoer, vb woon-werkverkeer, dagcentra.

Vandaag worden de ritten voor het doelgroepenvervoer zowel uitgevoerd door Diensten Aangepast Vervoer, via de Mobiliteitscentrale Aangepast Vervoer en door privé-taxi-bedrijven.

De complementariteit van de verschillende vervoerders is noodzakelijk om een antwoord te kunnen bieden op de mobiliteitsvragen. Rekening houdend dat we vandaag geen totaal zicht hebben op de vragen van oa dagcentra in de ouderenzorg, gezinszorg en de sector voor personen met een handicap en de ritten die door privé-vervoerders worden georganiseerd naast de MAV.

DAV Halle-Vilvoorde reed in 2019, hoofdzakelijk voor rolstoelgebruikers, 15.014 ritten, Minder Mobiele Vervoer Halle, 9.439 ritten. Daarnaast zien we dat MAV Vlaams Brabant in 2019, 4.381 ritten liet uitvoeren door privé-partners.

5.2 Toekomstige regeling doelgroepenvervoer flex plus- voorheen DAV

Binnen het Vervoer op maat is het de bedoeling om bij de uitwerking het Flex plus vervoer (doelgroepenvervoer) verder te bouwen op het huidige vraaggestuurd vervoer voor doelgroepreizigers zoals beschreven . Het beheer van de vragen en de toewijzing van de ritten behoort tot de werking van de Vlaamse mobiliteitscentrale, zoals bepaald in het decreet Basisbereikbaarheid.

Sinds 2013 voorziet het compensatiedecreet de compensatie aan erkende vervoerders met een openbare dienstverplichting bij de uitvoering van ritten aan personen met een mobiliteitsbeperking. Tot heden worden die ritten in de vervoerregio Vlaamse Rand uitgevoerd door de DAV vzw. Eigen Thuis. In het regeerakkoord 2019-2024 staat opgenomen dat de garanties opgenomen in het compensatiedecreet behouden blijven.

Binnen de basisbereikbaarheid zal het Flex plus vervoer uitsluitend nog kunnen gebeuren door vervoerders die erkend zijn als taxibedrijf en die de opdracht krijgen toegewezen na een aanbestedingsprocedure die wordt uitgeschreven door MOW. Daarnaast zal door Vlaanderen, via een indicatiestelling bepaald worden welke gebruikers kunnen beroep doen op het Flex plus vervoer. Vandaag is er nog geen duidelijkheid over deze indicatiestelling.

De Vervoerregioraad Vlaamse Rand van 2 februari 2021 bevestigde dat ze de huidige vervoersvraag voor "personen met een handicap of een ernstig beperkte mobiliteit van wie de mobiliteit bij het gebruik van vervoer ernstig beperkt is, en waarvoor het geregeld vervoer geen adequaat alternatief biedt en van wie de situatie vereist dat ze passende aandacht krijgen" integraal opneemt in haar Vervoer Op Maat-plan, en deze vraag wordt opgenomen in het Vlaamse "Vervoer Op Maat" bestek. (Flex-plus) Voor de financiering van het Flex-plus systeem worden de (huidige) beschikbare middelen van het compensatiedecreet integraal benut. Van de "bijkomende middelen" voor het Vervoer Op Maat Vervoerregio Vlaamse Rand kunnen geen middelen worden overgeheveld naar dit Flex-plus systeem.

BIJLAGE

Toets basisbereikbaarheid (incl. magnetenmethodiek)