



2020_AM_00018 betreffende de reactie van de Stad op het voorstel van Nieuw Openbaar Vervoersplan 2021 - Vervoersregio Gent

Beslissing: Goedgekeurd door de gemeenteraad in vergadering van 20 oktober 2020

Zijn aanwezig bij de beslissing van dit punt:

mevrouw Zeneb Bensafia, voorzitter
de heer Mathias De Clercq, burgemeester; de heer Filip Watteeuw, schepen;
mevrouw Sofie Bracke, schepen; mevrouw Astrid De Bruycker, schepen; de heer Sami Souguir, schepen; mevrouw Tine Heyse, schepen; mevrouw Mieke Van Hecke, schepen; mevrouw Annelies Storms, schepen; de heer Bram Van Braeckevelt, schepen; de heer Rudy Coddens, schepen; de heer Christophe Peeters, ondervoorzitter; de heer Johan Deckmyn; mevrouw Karin Temmerman; mevrouw Gabi De Boever; mevrouw Anne Schiettekatte; mevrouw Elke Sleurs; mevrouw Sara Matthieu; mevrouw Stephanie D'Hose; de heer Veli Yüksel; de heer Sven Taeldeman; de heer Jef Van Pee; mevrouw Sandra Van Renterghem; de heer Mehmet Sadik Karanfil; de heer Gert Robert; mevrouw Karlijn Deene; de heer Carl De Decker; mevrouw Mieke Bouve; de heer Cengiz Cetinkaya; mevrouw Karla Persyn; mevrouw Evita Willaert; mevrouw Anneleen Van Bossuyt; mevrouw Hafsa El -Bazioui; de heer Tom De Meester; de heer Bert Mispion; mevrouw Tine De Moor; de heer Fourat Ben Chikha; mevrouw Anita De Winter; de heer Joris Vandenbroucke; de heer Manuel Mugica Gonzalez; mevrouw Yeliz Güner; mevrouw Patricia De Beule; de heer Mattias De Vuyst; de heer Yüksel Kalaz; de heer Stijn De Roo; mevrouw Sonja Welvaert; de heer Christiaan Van Bignoot; mevrouw Adeline Blancquaert; mevrouw Caroline Persyn; de heer Ronny Rysermans; de heer Nicolas Vanden Eynden; mevrouw Alana Herman
mevrouw Mieke Hullebroeck, algemeen directeur; de heer Danny Van Campenhout, adjunct-algemeendirecteur; de heer Luc Kupers, adjunct-algemeendirecteur

Bevoegd: Filip Watteeuw

Motivering

Het Decreet van 26 april 2019 betreffende de basisbereikbaarheid trad in werking op 22 juni 2019.

Met dit decreet werd het Vlaamse Gewest ingedeeld in 15 vervoerregio's. De vervoerregio Gent is samengesteld uit 23 gemeenten.

In uitvoering van genoemd decreet werd een vervoerregioraad samengesteld. Bij gemeenteraadsbeslissing d.d. 25 maart 2019 werden de schepen bevoegd voor mobiliteit als politiek vertegenwoordiger en Peter Vansevenant en Saskia Opdebeeck als ambtelijke vertegenwoordigers van de Stad Gent in de vervoerregioraad aangesteld.

De vervoerregioraad kreeg onder meer als opdracht mee advies te verlenen over het nieuwe kernnet van De Lijn, en het aanvullend net en 'vervoer op maat' te bepalen.

In de schoot van de vervoerregio werden de voorstellen van De Lijn voor het kernnet en aanvullend net besproken.

De krachtlijnen van dit nieuwe net werden ook voorgesteld en besproken op de digitale themacommissie "Openbaar vervoerplan" van donderdag 10 september 2020.

Zeer recent kwam er een nieuw addendum op het oorspronkelijk OV-plan, wat noopt tot een aanpassing van de stedelijke reactie.

De Stad stelde een nieuwe reactie op in een nota " Reactie van de stad n.a.v. nieuw Addendum op voorstel van Nieuw Openbaar Vervoersplan 2021 - Vervoersregio Gent ", die ter goedkeuring wordt voorgelegd.

De bedoeling is dat – conform het Decreet Basisbereikbaarheid – de vervoerregio adviseert over het gedeelte kernnet van dit plan en het onderdeel 'aanvullend net' vaststelt.

<https://ebesluitvorming.gentgrp.gent.be/do/decree/detail?id=414144&collapsedSidebar=false&decreeType=default>
<https://ebesluitvorming.gentgrp.gent.be/do/decree/detail?id=414144&collapsedSidebar=false&decreeType=default>

Het Nieuw Addendum Openbaar Vervoersplan 2021 - Vervoersregio Gent ligt ter kennisneming van de gemeenteraad voor en er wordt voorgesteld om de aangepaste reactie van de Stad als bijlage bij het gemeenteraadsbesluit te voegen, ter vervanging van de oorspronkelijke bijlage, die geagendeerd staat op de gemeenteraad van oktober.

Bijgevoegde bijlage(n):

- VVR Gent - Nieuw Openbaar Vervoerplan 2021 - addendum.pdf (deel van de beslissing)
- Nieuwe reactie op OV-plan nav Addendum 2_19 oktober 2020.pdf (deel van de beslissing)

Beslissing

Beslist het volgende:

- 43 stem(men) voor: Fourat Ben Chikha; Zeneb Bensafia; Adeline Blancquaert; Mieke Bouve; Sofie Bracke; Cengiz Cetinkaya; Rudy Coddens; Stephanie D'Hose; Patricia De Beule; Gabi De Boever; Astrid De Bruycker; Mathias De Clercq; Carl De Decker; Tine De Moor; Stijn De Roo; Mattias De Vuyst; Anita De Winter; Johan Deckmyn; Hafsa El -Bazioui; Yeliz Güner; Alana Herman; Tine Heyse; Mehmet Sadik Karanfil; Sara Matthieu; Bert Mispion; Manuel Mugica Gonzalez; Christophe Peeters; Karla Persyn; Caroline Persyn; Anne Schiettekatte; Sami Souguir; Annelies Storms; Sven Taeldeman; Karin Temmerman; Christiaan Van Bignoot; Bram Van Braeckevelt; Mieke Van Hecke; Jef Van Pee; Nicolas Vanden Eynden; Joris Vandenbroucke; Filip Watteeuw; Evita Willaert; Veli Yüksel
- 0 stem(men) tegen:
- 9 onthoudingen(en): Tom De Meester; Karlijn Deene; Yüksel Kalaz; Gert Robert; Ronny Rysermans; Elke Sleurs; Anneleen Van Bossuyt; Sandra Van Renterghem; Sonja Welvaert
- 0 stem(men) ongeldig:
- 0 stem(men) blanco:

Artikel 1:

Keurt goed de amendering van het gemeenteraadsbesluit betreffende de reactie van de Stad op het voorstel van Nieuw Openbaar Vervoersplan 2021 - Vervoersregio Gent, in die zin dat de gemeenteraad uitgenodigd wordt kennis te nemen van het Nieuw Addendum Openbaar Vervoersplan 2021 - Vervoersregio Gent, zoals gevoegd in bijlage.

Artikel 2:

Keurt goed de amendering van het gemeenteraadsbesluit betreffende de reactie van de Stad op het voorstel van Nieuw Openbaar Vervoersplan 2021 - Vervoersregio Gent, in die zin dat een aangepaste versie van het document "Reactie van de Stad n.a.v. het voorstel van Nieuw Openbaar Vervoersplan 2021 - Vervoersregio Gent", als bijlage bij het gemeenteraadsbesluit wordt gevoegd ter vervanging van de oorspronkelijke bijlage.

ADDENDUM

Nieuw Openbaar Vervoerplan 2021

VERVOERREGIO GENT

Dit addendum beschrijft de aanpassingen aan het Nieuw Openbaar Vervoerplan voor de Vervoerregio Gent ten opzichte van het openbaar vervoerplan ter voorlopige vaststelling voorgelegd aan de Vervoerregioraad en lokale besturen.

Het plan zoals beschreven in de nota Nieuw Openbaar Vervoerplan 2021, d.d. 20/04/2020 samen met dit addendum, behelst het Nieuw Openbaar Vervoerplan 2021 en wordt ter definitieve vaststelling voorgelegd aan de Vervoerregioraad en lokale besturen.

COLOFON

Titel: Nieuw Openbaar Vervoerplan 2021 Vervoerregio Gent
Addendum

Versie: 1.1

Datum: 09/10/2020

Vervoerregio Gent:

Aalter, Assenede, Deinze, De Pinte, Destelbergen, Eeklo,
Evergem, Gavere, Gent, Kaprijke, Laarne, Lievegem, Lochristi,
Maldegem, Melle, Merelbeke, Nazareth, Sint-Laureins, Sint-
Martens-Latem, Wachtebeke, Wetteren, Zelzate en Zulte

Auteurs:

Sweco, BUUR, Rebel Group, Goudappel Coffeng, The
New Drive, APPM, Levuur

Verantwoordelijke uitgever:

Vlaamse Overheid

Departement Mobiliteit en Openbare Werken



Vlaanderen
is mobiliteit &
openbare werken

INHOUD

	1. STREEKNET: KERNNET EN AANVULLEND NET	5
1.1	AANPASSINGEN KERNNET	6
1.2	AANPASSINGEN AANVULLEND NET	6
1.3	AVONDBEDIENING STREEKNET	7
	2. STADSNET GENT	8
2.1	AANPASSINGEN STADSNET	9
2.2	AVONDBEDIENING STADSNET	10
	3. DOORREKENING KERNNET EN AANVULLEND NET	11
3.1	IMPACT OP REIZIGERSRITTEN	12
3.2	FINANCIËLE DOORREKENING	12
	4. VERVOER OP MAAT	13
4.1	AANGEPAST BUDGET VERVOER OP MAAT	14
4.2	AANPASSINGEN VERVOER OP MAAT	14
4.3	TARIEVEN VERVOER OP MAAT	18
4.4	INSCHATTING KOSTEN VERVOER OP MAAT	19
4.5	MONITORING EN GROEIPAD VERVOER OP MAAT	20

LEESWIJZER

Het Nieuw Openbaar Vervoerplan 2021 zal in voege gaan op 1 januari 2022.

De nota Nieuw Openbaar Vervoerplan 2021, d.d. 20/04/2020, is opgebouwd vertrekkende vanuit de principes van basisbereikbaarheid conform het decreet 'Basisbereikbaarheid' en wat dit betekent voor het openbaar vervoer. Deze nieuwe visie op mobiliteit moet leiden tot een duurzaam, veilig, intelligent en multimodaal mobiliteitssysteem. Centraal daarbij zijn een vraaggericht en efficiënt systeem, combimobiliteit in een geïntegreerd netwerk, inbedding in het ruimtelijk kader en hiërarchie in het gelaagd netwerk. De nota beschrijft in grote lijnen het doorlopen proces van het initieel voorstel van het openbaar vervoerplan tot het Nieuw Openbaar Vervoerplan 2021 en focust daarbij op de betrokkenheid van lokale besturen en actoren bij de verschillende inhoudelijke stappen. Dit proces omvat drie cruciale elementen: een toets van het initieel kern- en aanvullend net, het intensieve iteratief proces van inbreng en aanpassingen van de verschillende actoren met aandacht voor de leidende principes en de methodiek en de totstandkoming van een voorstel voor Vervoer op Maat. Vervolgens wordt de kern van het Nieuw Openbaar Vervoerplan 2021 met kaarten en een beknopte beschrijving van het kernnet (KN) en aanvullend net (AN) en het voorstel voor Vervoer op Maat (VoM) in de Vervoerregio Gent uit de doeken gedaan. Tot slot worden aantal aandachtspunten voor de implementatie van het Nieuw Openbaar Vervoerplan 2021 meegegeven.

Voorliggend addendum beschrijft per hoofdstuk de aanpassingen t.o.v. de voorlopige vaststelling voor het Streeknet (hoofdstuk 1) en het Stadsnet (hoofdstuk 2). Hoofdstuk 3 beschrijft de resultaten van de modeldoorrekening naar reizigersaantallen en van de financiële doorrekening. Door de gewijzigde budgetten van Vervoer op Maat gaat hoofdstuk 4 uitvoerig in op de aanpassingen voor Vervoer op Maat aangevuld met de tarieven en doorkijk naar de toekomst.

Alle vermelde kaartmateriaal is ook in hoge resolutie te vinden in de bijlage Kaartenboek.

Met enkele gemeenten zijn er nog besprekingen over centrumreiswegen lopende, n.a.v. gewenste toekomstige bediening of onderzoek circulatiewijzigingen, mogelijks zullen daartoe enkele routes (met lokale impact) nog wijzigen tegen invoering basisbereikbaarheid. Nadere uitwerking van het netwerk zoals de exacte locaties van haltes en de exacte reisroute op straatniveau, alsook de locaties van de mobipunten is voorzien na definitieve vaststelling van het Nieuw Openbaar Vervoerplan 2021.

1

STREEKNET

**HET STREEKNET IS UITGEWERKT OP NIVEAU VAN
VERBINDINGEN EN HUN INDELING IN HET NET.
DIT HOOFDSTUK BESCHRIJFT DE AANPASSINGEN AAN HET
KERNNET EN AANVULLEND NET T.O.V. DE
VOORLOPIGE VASTSTELLING.**

1.1 | AANPASSINGEN KERNNET

Er zijn geen aanpassingen aan het kernnet

1.2 | AANPASSINGEN AANVULLEND NET

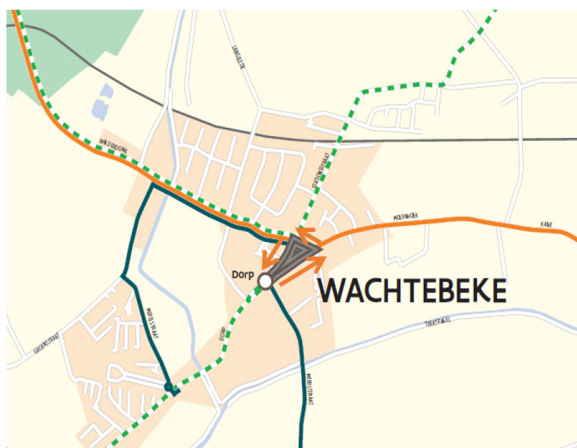
Lijnen 47-49 Gent-Zwijnaarde-Merelbeke-Gavere/Herzele

Voor lijnen 47-49 vindt een beperkte reiswegwijziging plaats. In tegenstelling tot eerder bericht zullen doorgaande lijnen op korte termijn niet op het terrein van het Technologiepark rijden. De huidige reisweg via Tramstraat wordt behouden.

Lijn 49 Zelzate-Wachtebeke-Lokeren (VVR Waasland)

N.a.v. de dorpskernvernieuwing en heraanleg van de centrumhaltes in Wachtebeke vindt er voor lijn 49 een beperkte reiswegwijziging plaats. De lijn zal richting Zelzate een klein ommetje* maken in Wachtebeke centrum waardoor de centrale halte Persynplein/Godshuisstraat waar ook lijn 76 stopt kan bediend worden. In de andere richting diende de reisweg niet aangepast te worden: deze verloopt door de eenrichtingsinrichting al via de nieuwe centrumhalte.

* Molenhoek --> Lindestraat --> Smishoek --> Godshuisstraat --> Lindestraat --> richting Walderdonk



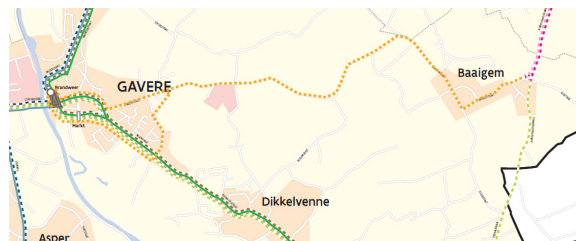
Lijn 71 Oostakker-Zwijnaarde-Deinze

Deze lijn zal in net Basisbereikbaarheid via N60 rijden. Hiervoor is het echter cruciaal dat 2 haltes (De Pinte Den Beer en Nazareth Begoniastraat) op de N60 worden aangelegd. Indien deze haltes door AWV niet tegen de startdatum van het nieuwe net kunnen aangelegd worden, zal deze lijn tijdelijk (tot wanneer de haltes gerealiseerd zijn) een alternatieve reisweg via Eke Landuit volgen.

FUNCTIONEEL NET

Gavere-Baaigem

Er wordt een nieuwe spitsverbinding op weekdays tussen Gavere en Baaigem voorzien. Door deze ritten vóór/na de reeds voorziene ritten op lijn 48/45 uit te voeren, kan deze aanpassing ± budgetneutraal uitgevoerd worden. Van maandag- tem vrijdagochtend wordt er 1 rit van Baaigem Bosstraat naar Gavere Brandweer voorzien. Op woensdagmiddag rijdt er 1 rit van Gavere Brandweer naar Baaigem Bosstraat. Op maandag-, dinsdag-, donderdag- en vrijdagmiddag rijden er 2 ritten van Gavere Brandweer naar Baaigem Bosstraat.



Lijnen 14-15 Gent-Drongen-Nevele-Deinze

Deze lijnen ondergaan een beperkte reiswegwijziging en zullen cfr. stadslijnen via Verenigde Natieslaan en Neermeerskaai i.p.v. Jubileumlaan rijden.

Lijn 68 Gent-Belzele-Evergem

Deze lijn wordt beperkt tot Rabot (i.p.v. Zuid) gezien de goede overstapmogelijkheden (op tram) aan Rabot richting Gent centrum en de plaatselijke doorstromingsproblemen op N430.

Lijnen 73-74 Gent-Oostakker-Zelzate/Lokeren

Deze lijnen zullen een beperkte reiswegwijziging t.h.v. Oostakker Edugo volgen door de verkeersknip die in de Eksaarderijweg zal ingevoerd worden. Richting Gent zal de reisweg via Krijtekerkweg en Groenstraat verlopen.

Lijnen 44 Gent-Nazareth-Oudenaarde (VVR Vlaamse Ardennen) + 45 Gent-Merelbeke-Gavere-Zottegem

Voor lijnen 44 en 45 vindt een beperkte reiswegwijziging plaats. In tegenstelling tot eerder bericht zullen doorgaande lijnen op korte termijn niet op het terrein van het Technologiepark rijden. De huidige reisweg via Tramstraat wordt behouden.

Lijn 87 Deinze-Aalter-Maldegem

De lijn zal in net Basisbereikbaarheid via N44 i.p.v. door Kleit rijden; hiervoor is het echter cruciaal dat enkele haltes op de N44 worden aangelegd. Indien deze haltes door AWV niet tegen de startdatum van het nieuwe net kunnen aangelegd worden, zal deze lijn tijdelijk (tot wanneer de haltes gerealiseerd zijn) de huidige reisweg door Kleit volgen.

1.3 | AVONDBEDIENING STREEKNET

Het aangepast avondaanbod komt beter tegemoet aan de vragen van de lokale besturen. De avondamplitudes van streeklijnen werden op alle dagen (behalve op zondagavond) sterk uitgebreid ten opzichte van het initiële voorstel, waar de laatste ritten al later voorzien waren dan in het huidige net. Dit initiële voorstel werd voor een eerste keer toegelicht op Vervoerregioraad van 17/9/2019. Op streeklijnen blijven de avondfrequenties zoals eerder voorzien: KN A-assen op 30', andere lijnen met potentieel voor avondbediening op 60'. Op zondag blijft er, zoals in het initieel voorstel, een beperkter avondaanbod. Na 22h zullen op knooppunten aansluitingen tussen de verschillende stadslijnen (vb. Korenmarkt) maar ook met de streeklijnen (vb. Zuid) verzekerd worden. Voor KN C en aanvullende lijnen naar randgemeenten werd de lijnselectie gebaseerd op basis van aanwezig/vermoedelijk potentieel. Dit zijn KN C-verbindingen en cadanslijnen uit het aanvullend net die:

- ◇ een verbinding hebben met Gent;
- ◇ in het huidige net een aantoonbaar potentieel kennen voor avondbediening of volgens de Intrinsiek Potentieel-methodiek een voldoende grote vervoersspanning hebben om ook bediening tijdens de avonduren te verantwoorden;
- ◇ geen parallel heeft met avondbediening per trein of geen alternatief met een kernnetlijn in de omgeving.

TYPE	FREQUENTIE AVOND NA 22H	LAATSTE VERTREK MA-DO	LAATSTE VERTREK VR-ZA	LAATSTE VERTREK ZO
KN A: STREEKLIJNEN	30'	1H00-1H30	1H30-2H00	23H00-23H30
KN B + 30' AN	60'	0H00-0H30	1H00-1H30	22H00-22H30
KN C + OVERIG AN	60'	23H00-23H30	0H00-0H30	21H00-21H30

Tabel 1: Frequentie en amplitude naargelang indeling in vervoerslaag.

* Einduren indicatief

Categorie 1: KN A

Categorie 2: KN B en AN 30'

Categorie 3: KN C en overig AN

Buiten categorie (avondnet VVR Brugge)

Betrokken gemeenten	Lijn	Frequentie na 22u	Laatste vertrek* ma-do	Laatste vertrek* vr-za	Laatste vertrek* zo
Destelbergen Melle	23	30'	1u00	2u00	23u30
Merelbeke	42/48	30'	1u15	1u45	23u15
Evergem	B	15' (20' vanaf 23h)	1u00	1u45	23u15
Lochristi	76	30'	1u30	2u00	23u30
Laarne Wetteren	34	60'	0u30	1u30	22u30
Evergem	51	60'	0u30	1u30	22u30
Evergem Zelzate	55	60'	0u00	1u00	23u00
Eeklo Lievegem Maldegem	58	60'	0u00	1u00	23u00
Lievegem	65	60'	0u30	1u30	22u30
Deinze Sint-Martens-Latem	77	60'	23u45	1u45	22u45
<i>Deinze (Sint-Martens-Leerne)</i>	12	60'	23u30	0u30	22u30
Gavere Merelbeke	48	60'	23u15	0u15	21u15
Nazareth	71	60'	23u00	0u00	21u00
De Pinte	76	60'	23u15	0u15	21u15
Wachtebeke	76	60'	23u30	0u30	21u30
Maldegem	58 (uit Brugge)	60'	23u45	2u45	23u45

Tabel 2: Overzicht van de laatste vertrekken in Gent Centrum

* Indicatieve uren, kunnen nog wijzigen in functie van onderlinge aansluitingen

STADSNET GENT

HET STADSNET GENT ZORGT VOOR EEN BELANGRIJKE AANVULLING OP HET NETWERK VAN STREEKLIJNEN EN OMVAT HET TRAM- EN BUSNET VAN DE STAD GENT. DIT HOOFDSTUK BESCHRIJFT DE DOORGEVOERDE AANPASSINGEN AAN HET STADSNET GENT T.O.V. DE VOORLOPIGE VASTSTELLING.

2.1 | AANPASSINGEN STADSNET

Lijn 6 Nieuw Gent-Muide-Wondelgem

Deze lijn ondervindt een beperkte reiswegwijziging. In Muide zal in beide richtingen via Goedendagstraat en New-Orleansstraat gereden worden. Hierdoor zal de halte LDC De Waterspiegel die nu slechts in 1 richting werd bediend worden afgeschaft. In verder overleg met de stad Gent vindt mogelijks nog reiswegaanpassing plaats.



Lijn 8 Gentbrugge-Mariakerke Eeklostraat-Wondelgem en lijn 9 Gentbrugge-Mariakerke-Wondelgem

Lijn 8 Gentbrugge-Mariakerke Eeklostraat-Wondelgem i.p.v. 9 Gentbrugge-Mariakerke-Wondelgem zal in weekend (en 's avonds na 23h, zie verder onder 2.2 avondbediening stadsnet) rijden i.f.v. bediening Eeklostraat. Op Brugseseesteenweg kan als alternatief lijn 11 Mariakerke-Dampoort-St-Amandsberg gebruikt worden.

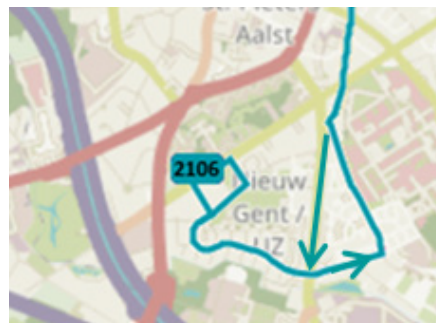
Lijn 16 Zuid-P+R Weba

De reisweg van lijn 16 Zuid-P+R Weba wordt gewijzigd. Deze zal in functie van bediening omgeving Ham en Oude Dokken via Steendam, Ham, Stapelplein, Dok-Noord en Muidelaan verlopen. Op de as Neuseplein-Sint-Jacobs zijn er alternatieven via stadslijnen 5 en 6. In verder overleg met de stad Gent vindt mogelijks nog reiswegaanpassing plaats op het traject Muide-Weba.



Lijn 5 Nieuw Gent-Van Beverenplein-Wondelgem

Voor lijn 5 vindt een beperkte reiswegwijziging plaats. In Wondelgem zal via Morekstraat i.p.v. Molenstraat naar het station gereden worden. In Nieuw Gent zal deze lijn door de verkeersinrichting stadinwaarts via Steenakker rijden en staduitwaarts (richting eindpunt in Nieuw Gent) via Zwijnaardseesteenweg.



Wijzigingen in tramfrequenties

Ten tijde van de voorlopige vaststelling van het Nieuw Openbaar Vervoerplan werden onderstaande gewenste tramfrequenties opgenomen.

In de werkgroep stadsnet, en zoals beschreven in de nota stadsnet, werd voor het OV-plan gekozen voor een scenario die een hogere frequentie dan het oorspronkelijke voorstel van De Lijn beoogde en bijgevolg een hogere voertuiginzet en exploitatiekost impliceerde. Enkel indien de commerciële snelheid op lijnen C (Moscou-Kouter-St-Pieters- Zwijnaarde) en D (UZ-St-Pieters-Rabot-Muide) voldoende kon verhoogd worden (waardoor de rittijd verkort en meer ritten met hetzelfde aantal voertuigen en binnen hetzelfde budget kunnen uitgevoerd worden), kon de gewenste frequentie op deze lijnen voorzien worden. Tegen invoering van het net basisbereikbaarheid kunnen onvoldoende doorstromingsmaatregelen gerealiseerd worden, waardoor de frequenties dienden aangepast te worden (zie onderstaande tabel). Het is echter wenselijk om een voldoende hoge spitsfrequentie op het traject Rozemarijnbrug-Station (= lijnen C+D) te geven. Dit kan op korte termijn gerealiseerd worden door ter compensatie de spitsfrequentie van tramlijn A van 5' naar 6' te verlagen. In de daluren zal op lijnen C+D een lagere frequentie (10' frequentie) aangeboden worden.

Het blijft evenwel de doelstelling, om mits het implementeren van doorstromingsmaatregelen, in de toekomst de gewenste frequenties aan te bieden.

LIJN	GEWENST SCENARIO CFR. VOORLOPIGE VASTSTELLING	SCENARIO DEFINITIEVE VASTSTELLING
A	6' DAL - 5' SPITS	6' DAL & SPITS
B	7,5' DAL - 6' SPITS	7,5' DAL - 6' SPITS
C	7,5' DAL & SPITS	10' DAL - 7,5' SPITS
D	7,5' DAL & SPITS	10' DAL - 7,5' SPITS

Tabel 3: Verschil in tramfrequenties t.o.v. de voorlopige vaststelling

2.2 | AVONDBEDIENING STADSNET

Het aangepast avondaanbod komt beter tegemoet aan de vragen van de lokale besturen. Op de stadslijnen werden voornamelijk de avondamplitudes op vrijdag- en zaterdagavond sterk uitgebreid ten opzichte van het initiële voorstel (waar de laatste ritten al later voorzien waren dan in het huidige net). Op zondag blijft er, zoals in het initieel voorstel, een beperkter avondaanbod. Na 22h zullen op knooppunten aansluitingen tussen de verschillende stadslijnen (vb. Korenmarkt) maar ook met de streeklijnen (vb. Zuid) verzekerd worden. Op stadslijnen (tram + bus) zal een 15' frequentie tot 23h worden aangeboden, vanaf 23h wordt de frequentie verlaagd naar 20'. Bij de kernnet A-stadslijnen werd een onderscheid gemaakt naargelang de betrokken lijn al dan niet het stadscentrum bedient. Verder zijn afwijkingen mogelijk omwille van aanwezig alternatief aanbod of vanwege de specifieke functie van de lijn (vb. voor dagrecreatie of tewerkstelling).

TYPE	FREQUENTIE AVOND NA 22H	LAATSTE VERTREK MA-DO	LAATSTE VERTREK VR-ZA	LAATSTE VERTREK ZO
TRAM + KN A: STADSLIJNEN	15' (20' VANAF 23U)	1H00-1H30	1H30-2H00	23H00-23H30
KN B + 30' AN	60'	0H00-0H30	1H00-1H30	22H00-22H30
KN C + OVERIG AN	60'	23H00-23H30	0H00-0H30	21H00-21H30

Tabel 4: Frequentie en amplitude naargelang indeling in vervoerslaag.

* Einduren indicatief

Bediening attractiepolen stadscentrum

Geen bediening attractiepolen stadscentrum

Wijk/deelgemeente	Lijn	Frequentie na 22u	Laatste vertrek ma-do	Laatste vertrek vr-za	Laatste vertrek zo
Muide Flanders Expo	A	15' (20' vanaf 23h)	1u00	1u45	1u00
Ledeberg Gentbrugge Van Beverenplein- Wondelgem	B	15' (20' vanaf 23h)	1u15 1u00	2u00 1u45	23u15 23u15
Nieuw Gent- Zwijnaarde Moscou	C	15' (20' vanaf 23h)	1u00	1u45	23u15
UZ Muide	D	20'	23u30	23u30	23u30
Van Beverenplein- Wondelgem Nieuw Gent	5	15' (20' vanaf 23h)	1u00	1u45	23u15
Meulestede	6	20'	1u00	1u45	23u15
Gentbrugge Ledeberg Watersportbaan Kolegem- Wondelgem	8+9	15' (30' vanaf 23h = enkel lijn 8) (30' op za/zo = enkel lijn 8)	0u00	0u00	23u00
Watersportbaan- Blaarmeersen Gentbrugge	10	15' (20' vanaf 23h)	1u00	1u45	23u15
Mariakerke	11	15' (20' vanaf 23h)	1u15	1u15	23u15
Baarle (- Leerne)	12	60'	23u30	0u30	22u30
Drongenplein Sint-Amandsberg Westveld	12/13	30'	1u00	1u30	23u00
Muide P+R Weba-Afrikalaan	16	20'	1u00	1u45	23u00
Sint-Amandsberg- Oostakker	70-71	30'	1u15	1u15	23u15
Sint-Denijs-Westrem	76-77	30'	1u15	1u45	23u15

Tabel 5: Overzicht van de laatste vertrekkende in Gent Centrum. De lijnen aangeduid in groen verzorgen centrumbediening

* Indicatieve uren, kunnen nog wijzigen in functie van onderlinge aansluitingen

DOORREKENING KN - AN

HET VOORGESTELDE KERNNET EN AANVULLEND NET ZIJN GESIMULEERD VIA MODELDOORREKENINGEN DOOR DE LIJN. DIT HOOFDSTUK GEEFT INZICHT IN DE EVOLUTIE VAN HET AANTAL REIZIGERSRITTEN IN DE ONTWERPSCENARIO'S BASISBEREIKBAARHEID VERSUS HET AANTAL REIZIGERS IN DE HUIDIGE SITUATIE (LIJNVOERING VOORJAAR 2018).

3.1 | IMPACT OP REIZIGERSRITTEN

Het kernnet en aanvullend net zijn gesimuleerd via doorrekeningen met het verkeersmodel door De Lijn. Het aantal reizigersritten in het netwerkvoorstel Basisbereikbaarheid werd vergeleken met het aantal reizigersritten in de huidige situatie (basisscenario, lijnvoering voorjaar 2018).

De impact op de reizigersritten zijn in de onderstaande tabel opgelijst. Dit betreft het jaarlijkse aantal reizigersritten op de lijnen die toegewezen zijn aan die specifieke VVR of gewijzigd worden in die VVR. Versie 1 betreft de doorrekening van de eerste versie van het streeknetwerk (excl. stadsnet). Het stadsnet was destijds nog niet uitgewerkt. Versie 2 betreft de doorrekening van het streeknet inclusief het stadsnet zoals voorlopig vastgesteld door de vervoerregio in mei 2020. Het verschil tussen v2. v2.1. v2.2 betreft een variatie in frequentie op Gentse tramlijnen. Rekening houdend met realistische rijtijden en budgettaire beperkingen zal op korte termijn v2.2 worden ingevoerd (zie 2.1).

De doorrekening met het verkeersmodel toont aan dat met de invoering van het nieuwe netwerk ongeveer 10% meer reizigersritten gerealiseerd worden. Een mooi resultaat, gezien het budgetneutraal kader.

Ter verduidelijking, deze cijfers houden geen rekening met vervoer op maat (VOM), niet in de huidige situatie noch in de nieuwe situatie: alle berekeningen zijn exclusief belbussen of andere vraagafhankelijke opties.

REIZIGERSRITTEN/JAAR	ABSOLUUT VERSCHIL	% VERSCHIL
BBH V1	3.166.500	6,2%
BBH V2	5.736.500	11,3%
BBH V2.1	4.971.000	9,8%
BBH V2.2	5.197.000	10,2%

Tabel 6: Impact van voorstel KN en AN op reizigersritten (uitgedrukt in reizigersritten)

BBH v1: basisbereikbaarheidsvoorstel van augustus 2018 (enkel streeknet)

BBH v2: laatste voorstel van basisbereikbaarheid met tramlijnen C&D op 7,5' frequentie

BBH v2.1: laatste voorstel van basisbereikbaarheid met tramlijnen C&D op 10' frequentie

BBH v2.2: laatste voorstel van basisbereikbaarheid met tramlijnen C&D op 7,5' spits en 10' dalfrequentie + tramlijn A op 6' spitsfrequentie

3.2 | FINANCIËLE DOORREKENING

Naast de reizigerswinst werd ook berekend hoeveel 'beladen' (= met reizigers) kilometers en personeelsuren er nodig zijn om de nieuwe netten uit te voeren. Vervolgens werd aan de hand van het kostenmodel basisbereikbaarheid, dat goedgekeurd werd door PwC, de kostprijs van de nieuwe netten berekend. Dit model houdt rekening met tal van parameters. De kosten van een gereden kilometer variëren immers naargelang de type-dag, het ingezette voertuig of het tijdstip van de rit. Zo is een rit op zondagavond duurder dan een rit op dinsdagochtend omdat de personeelskosten in het weekend hoger zijn en is een rit met een tram duurder dan met een bus.

De berekening, voorgesteld aan de Raad van Bestuur van De Lijn op 7/10/2020, is een voorlopige berekening. Het net moet budgetneutraal zijn, maw gerealiseerd worden met de budgetten van vandaag. Wanneer de KT OV-plannen definitief vastgesteld zijn, start De Lijn met de vertaalslag naar concrete dienstregelingen en bijhorende personeelsroosters. Pas dan zal er echt zicht zijn op het effectieve aantal benodigde kilometers, personeelsuren en de uiteindelijke kostprijs.

In dit proces is het belangrijk om ook de nodige doorstromingsmaatregelen te bepalen samen met de vervoerregio's en deze mee te nemen in de uitrol van het nieuwe net. Dit proces moet eind juni 2021 afgerond zijn, om het nieuwe net op 1/1/2022 te laten ingaan.

	UREN REIZIGER	KM REIZIGER	KOSTPRIJS
KERNNET	676.183	14.088.668	€ 68.669.878
AANVULLEND NET	181.346	4.586.178	€ 20.710.812
TOTAAL NET	857.529	18.674.846	€ 89.380.691

Tabel 7: Resultaat financiële doorrekening

4

VERVOER OP MAAT

DIT HOOFDSTUK BESCHRIJFT DE AANPASSINGEN AAN DE Vervoer op maat PRODUCTEN. VOOR ELK VOM-PRODUCT BEVAT Aangepaste BIJLAGE 6 EEN VOM-FICHE. DEZE FICHE BESCHRIJFT ONDER MEER DE AANNAMES GEBRUIKT OM EEN INSCHATTING TE MAKEN VAN DE EXPLOITATIEKOSTEN.

4.1 | AANGEPAST BUDGET VERVOER OP MAAT

Het budget dat Vlaanderen initieel heeft toegewezen aan de vervoerregio Gent voor de exploitatie van de verschillende VoM-systemen is weergegeven in tabel 6.

VOM-SYSTEEM	INITIEEL VLAAMS BUDGET VOM VRR GENT (2019)
BELBUS	€ 2.768.814
DEELFIETSEN BLUEBIKE	€ 4.142
MAX MOBIEL	€ 571.000
MAV / DAV	€ 409.000
TOTAAL	€ 3.753.267

Tabel 8: Initieel budget dat Vlaanderen heeft toegewezen aan de vervoerregio Gent voor de exploitatie van VoM-systemen.

Eind juni werd door de Minister van Mobiliteit en Openbare Werken beslist hoe een bijkomend exploitatiebudget voor Vervoer op Maat over de verschillende vervoerregio's werd verdeeld. Er werd voor gekozen om dit budget over een periode van 4 jaar te verhogen. Het extra exploitatiebudget beschikbaar voor de VVR Gent per jaar is weergegeven in tabel 7.

JAAR	EXTRA VLAAMS BUDGET VOM VRR GENT
2021	€ 1.322.793
2022	€ 1.984.190
2023	€ 2.645.586
2024	€ 3.417.216

Tabel 9: Extra budget dat Vlaanderen heeft toegewezen aan de vervoerregio Gent voor de exploitatie van VoM-systemen per jaar tot 2024

De extra middelen vanaf 2021 zorgen ervoor dat het exploitatiebudget bij de invoering van het Vervoer op Maat hoger is dan bekend was bij de voorlopige vaststelling. Concreet heeft Vlaanderen vanaf 2021 (jaar van invoering) tot 2024 de exploitatiebudgetten in tabel 8 toegewezen aan de Vervoerregio Gent. Omdat er bij de invoering van het Vervoer op Maat meer exploitatiebudget beschikbaar is dan mee gerekend voor de voorlopige vaststelling, zijn er een aantal aanpassingen gebeurd aan het voorstel. Het aangepaste voorstel Vervoer op Maat past binnen het jaarlijkse budget voorzien in 2022, het eerste jaar dat Vervoer op Maat in de vervoerregio Gent in werking gaat.

JAAR	VLAAMS BUDGET VOM VRR GENT
2021	€ 5.076.060
2022	€ 5.737.457
2023	€ 6.398.853
2024	€ 7.170.483

Tabel 10: Budget dat Vlaanderen heeft toegewezen aan de vervoerregio Gent voor de exploitatie van VoM-systemen per jaar tot 2024.

4.2 | AANPASSINGEN VERVOER OP MAAT

Vervoer op maat biedt een oplossing voor individuele mobiliteitsvragen van personen die geen toegang hebben tot de andere lagen wegens doelgroep, locatie of tijdstip. Belangrijkste uitgangspunt is dan ook om het Vervoer op Maat te laten aansluiten op het treinnet en het voorliggende kernnet en aanvullend net. Het is complementair. De aanpassingen Vervoer op Maat worden hieronder gestructureerd weergegeven op basis van de leidende principes Vervoer op Maat en die gelden als leidraad voor de uitwerking van Vervoer op Maat. Het overzicht van de leidende principes is terug te vinden in de nota Nieuw Openbaar Vervoerplan 2021, hoofdstuk 3.4.

4.2.1 | VoM op plekken zonder bediening met regulier openbaar vervoer

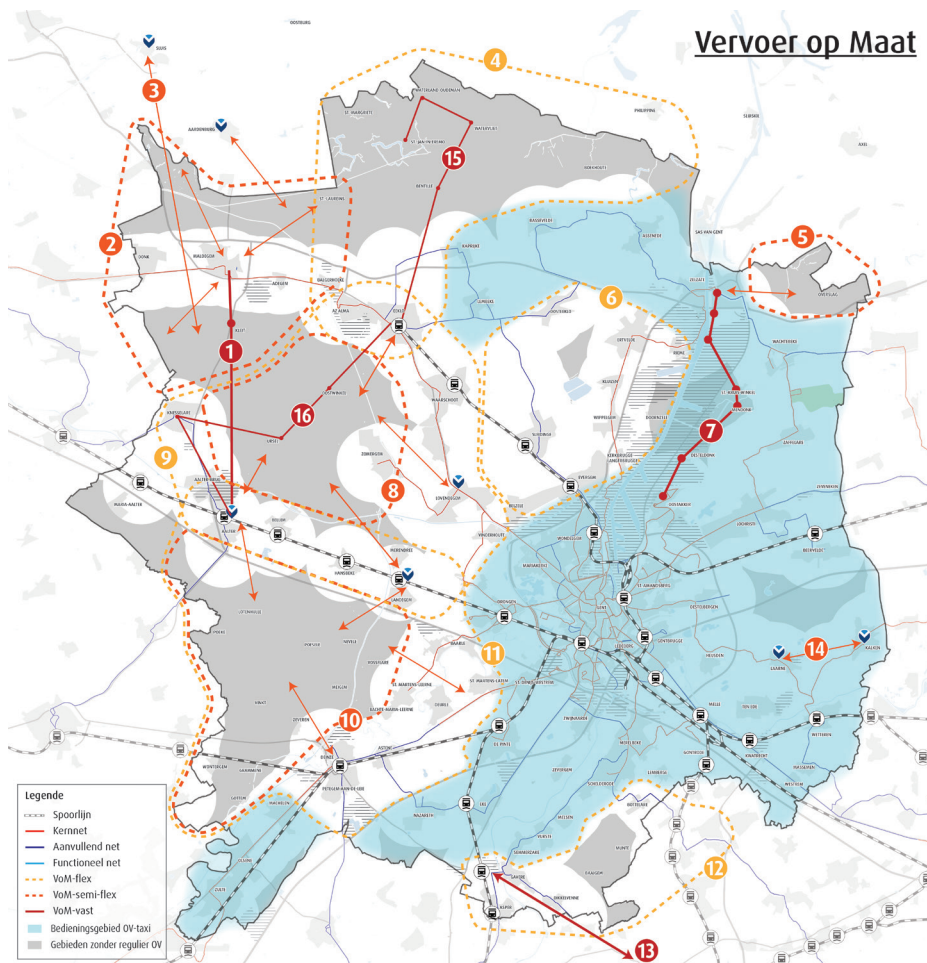
VoM biedt een oplossing voor gebieden die verder dan 2 km zijn gelegen van regulier openbaar vervoer (trein, kernnet of aanvullend net). In deze gebieden zijn VoM-vast, VoM-flex, of VoM-semi-flex producten voorzien.

Er zijn ten opzichte van de voorlopige vaststelling geen aanpassingen aan de bedieningsgebieden van deze systemen. Wat er wel wijzigt zijn de bedieningsstijden elke dag van de week tussen 7-18h naar elke dag van de week tussen 7-21h. Een gedetailleerde beschrijving van elke VoM-product is terug te vinden in aangepaste bijlage 6.

4.2.2 | OV-taxi als voor- en/of natransport

Voor gebieden binnen 2 km van regulier openbaar vervoer is een VoM-vast, VoM-flex, VoM-semi-flex product niet geschikt. Voor deze korte afstanden is te voet gaan of de fiets nemen naar het reguliere openbaar vervoer een prima alternatief. Maar voor sommige reizigers kunnen er daarom alsnog drempels bestaan om het reguliere openbaar vervoer te gebruiken. Bijvoorbeeld omdat het voor- of natransport of de reis zelf te veel moeite vraagt (o.a. een halte ligt op fietsafstand, maar de reiziger is niet in staat te fietsen). De betreffende reiziger kan op die manier geen gebruik maken van het openbaar vervoer voor de open gebruiker, maar valt buiten de mobiliteitsindicatiestelling en kan zo niet terugvallen op MAV/DAV. Die constatering brengt de vervoerregio tot de insteek om binnen het voorstel van Vervoer op Maat een OV-taxi op te zetten. Dit product is een aanvulling op het VoM-voorstel van de voorlopige vaststelling. De OV-taxi is bedoeld als vraagafhankelijk vervoer om het gemis van een haalbaar OV-alternatief op te vangen. De OV-taxi biedt daarmee een vangnet voor alle OV-verplaatsingen als een alternatieve vorm van voor- of natransport, die daarbij ondersteunend blijft aan de verschillende lagen van het OV-netwerk. De OV-taxi kent de volgende eigenschappen:

- ◇ Het vervoer van de OV-taxi zal beginnen bij een halte van het treinnet, kernnet of aanvullend net, waarmee het zich onderscheidt van de particuliere taxi. Dit hoeft niet altijd de dichtstbijzijnde halte te zijn; er zal door de mobiliteitscentrale worden gezocht naar een logisch aansluitpunt binnen de gehele OV-ketenreis van de reiziger.
- ◇ Binnen de mobiliteitscentrale zal een kader worden geformuleerd voor het gebruik van deze dienst (welke ritten wel, welke ritten niet). Nadere uitwerking hiervan is voorzien na definitieve vaststelling van het nieuw openbaar vervoerplan 2021.
- ◇ De OV-taxi is alleen operationeel op plekken waar er geen VoM-flex of VoM-semi-flex systemen worden voorzien, omdat de haldedichtheid van de VoM-flex en VoM-semi-flex systemen reeds voldoende fijnmazig is. Het gebied waarbinnen de OV-taxi actief is, is in blauw aangeduid op figuur 1.



Figuur 1: VoM-vast, VoM-flex en VoM-semi-flex producten en OV-taxi in voorstel Vervoer op Maat Nieuw Openbaar Vervoerplan 2021.

4.2.3 | Deelfietsen als voor- en/of natransport

Ten opzichte van de voorlopige vaststelling kent het systeem van deelfietsen een enorme schaa sprong. Elk bedrijventerrein, grootschalig of kleinschalig, en elke bovenlokale voorziening wordt op deze manier beter multimodaal bereikbaar door de combiverplaatsing openbaar vervoer - fiets te garanderen.

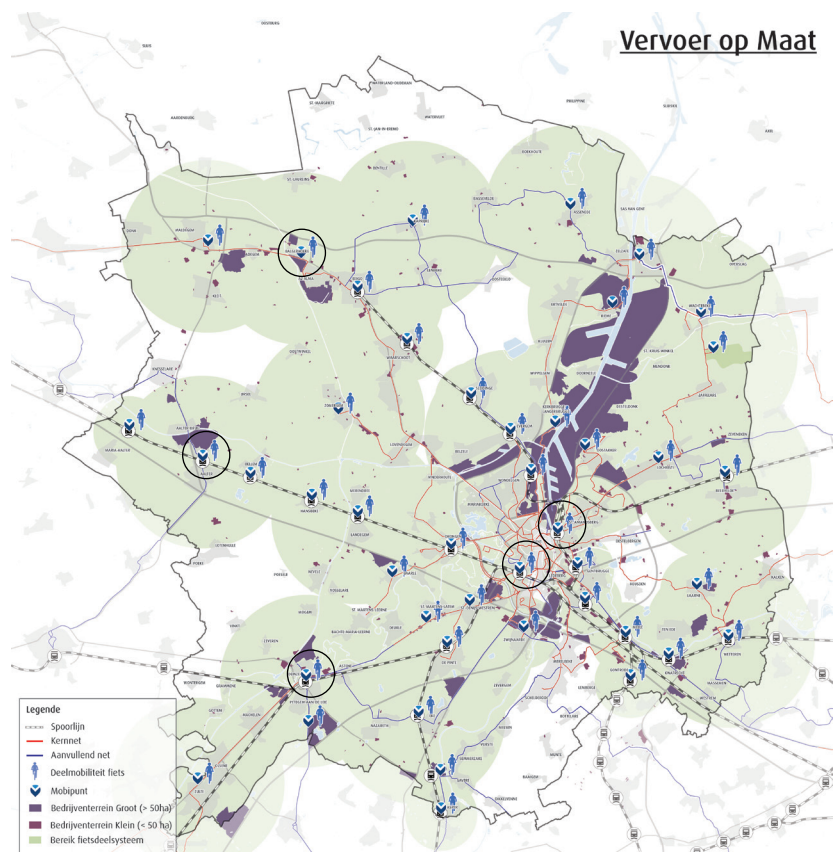
Concreet worden deelfietsen, binnen het Vervoer op Maat systeem van de vervoerregio Gent, aangeboden als voor- of natransport naar grootschalige en kleinschalige bedrijventerreinen of bovenlokale voorzieningen die niet op loopafstand (800 m) maar wel op fietsafstand van de reguliere openbaar vervoerlijn (treinstation, kernnet of aanvullend net) zijn gelegen. De deelfietsen worden voorzien bij een strategisch gelegen mobipunten bij een treinstation, bij een halte op het kernnet of het aanvullend net. Voor bestemmingen tussen 800 m en 2 km van een reguliere OV-lijn is het voldoende om gewone fietsen te voorzien, wordt de afstand groter dan zijn 1/4 van de fietsen elektrisch. Het voorzien van elektrische fietsen is een verschil ten opzichte van de voorlopige vaststelling. In totaal zullen er in de Vervoerregio Gent 610 deelfietsen worden geplaatst, waarvan er 105 elektrisch zijn. Deze fietsen worden verdeeld over grote (30 fietsen), middelgrote (20 fietsen) en kleine (10 fietsen) locaties. Een gedetailleerde lijst met het aantal (elektrische) fietsen per locatie is opgenomen in de aangepaste bijlage 6 met VoM-fiches.

DEELFIETSEN VOORLOPIGE VASTSTELLING
MOBIPUNT ZELZATE (KN/AN)
MOBIPUNT WACHTEBEKE (KN/AN)
MOBIPUNT PUYENBROEK (KN)
MOBIPUNT LOCHRISTI (KN)
MOBIPUNT LAARNE (KN)
MOBIPUNT WETTEREN STATION
MOBIPUNT KWATRECHT STATION
MOBIPUNT MERELBEKE STATION
MOBIPUNT ZWIJNAARDE (KN/AN)
MOBIPUNT DE PINTE STATION
MOBIPUNT EKE-NAZARETH STATION
MOBIPUNT SINT-MARTENS-LATEM (KN)
MOBIPUNT DEINZE STATION **
MOBIPUNT ZULTE (KN)
MOBIPUNT MALDEGEM (KN)
MOBIPUNT EEKLO STATION

BIJKOMENDE DEELFIETSLOCATIES
MOBIPUNT BEERVELDE STATION
MOBIPUNT MELLE STATION
MOBIPUNT GONTRODE STATION
MOBIPUNT GAVERE (AN)
MOBIPUNT DE PRIKELS (AN)
MOBIPUNT BAARLE (KN)
MOBIPUNT AALTER STATION **
MOBIPUNT MARIA-AALTER STATION
MOBIPUNT STATION GENT SINT PIETERS **
MOBIPUNT STATION GENT DAMPOORT **
MOBIPUNT HANSBEKE STATION
MOBIPUNT LANDEGEM STATION
MOBIPUNT STATION GENTBRUGGE
MOBIPUNT SINT-DENIJS-WESTREM (KN)

BIJKOMENDE DEELFIETSLOCATIES
MOBIPUNT STATION EVERGEM
MOBIPUNT STATION SLEIDINGE
MOBIPUNT STATION WAARSCHOOT
MOBIPUNT STATION ZINGEM
MOBIPUNT BALGERHOEKE (KN)
MOBIPUNT ZOMERGEM (KN)
MOBIPUNT KAPRIJKE (AN)
MOBIPUNT ASSENEDE (AN)
MOBIPUNT DRONGEN STATION
MOBIPUNT RIEME (KN)
MOBIPUNT LANGERBRUGGE-EILAND (KN)
MOBIPUNT OOSTAKKER (KN)
MOBIPUNT STATION WONDELGEM
MOBIPUNT BELLEM STATION

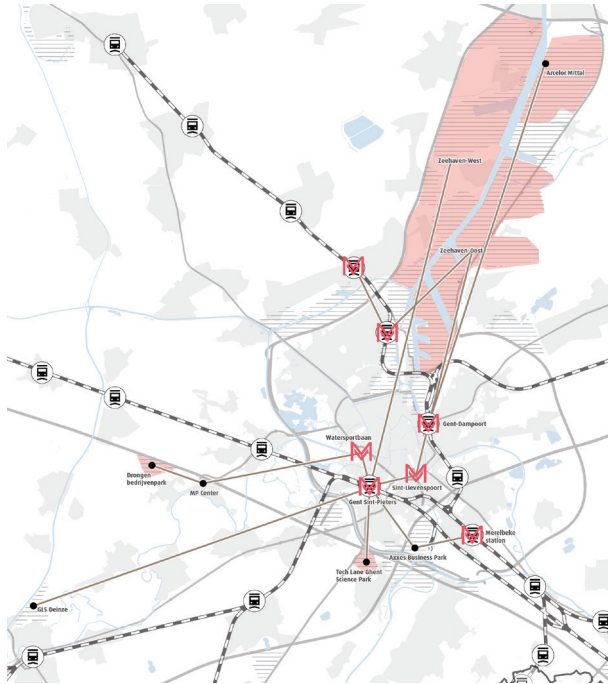
Tabel 12, 13, 14: Overzicht locaties deelfietsen bij de voorlopige vaststelling én bijkomende locaties. ** locaties waar vandaag deelfietsen van BlueBike worden aangeboden.



Figuur 2: Locaties deelfietsen in voorstel Vervoer op Maat Nieuw Openbaar Vervoerplan 2021. Huidige locaties BlueBike zijn omcirkeld.

4.2.4 | Collectief werknemersvervoer Max Mobiel

De centrale beleidsgroep basisbereikbaarheid (Vlaamse Overheid) heeft beslist dat werknemersvervoer zoals aangeboden door Max Mobiel niet zal inkantelen in de mobiliteitscentrale op de voorziene datum van 1 januari 2022. De inkanteling wordt doorgeschoven naar een later moment. Daarom worden in het voorliggende VoM-aanbod geen aanpassingen doorgevoerd aan het systeem van Max Mobiel. In 2022 kan Max Mobiel verder werken met de Vlaamse subsidies zoals ze vandaag krijgen. We voorzien een uitbreiding van het systeem in een later jaar, op het moment van de inkanteling in de mobiliteitscentrale.



Figuur 3: Overzicht huidige trajecten MaxMobiel.

4.2.5 | MAV / DAV

Het systeem van MAV/DAV vult de mobiliteitsbehoefte van een specifieke doelgroep in. Voor deze doelgroep is een reisalternatief via de andere lagen van het OV-netwerk (via trein, kernnet en aanvullend net) vaak niet of moeilijk haalbaar. Daarom is bij de voorlopige vaststelling van het Nieuwe Openbaar Vervoerplan opgenomen dat de huidige invulling van DAV/MAV in de Vervoerregio Gent wordt gecontinueerd.

Omdat er extra exploitatiebudget beschikbaar is voor Vervoer op Maat, is de vraag gesteld aan de twee huidige aanbieders van doelgroepenvervoer in de Vervoerregio Gent wat het noodzakelijke exploitatiebudget is om de werking draaiende te houden en eventueel uit te breiden op basis van de noden die er in de vervoerregio zijn.

Voor Vervoerregio Gent wordt MAV/DAV uitgevoerd door:

- ◇ Vzw Mobar voor vervoersgebied Gent (De Pinte, Deinze, Evergem, Gent, Lovendegem, Nazareth, Nevele, Sint-Martens-Latem, Wachtebeke, Zelzate, Zulte, Destelberg) en vervoersgebied Wetteren (Laarne, Melle, Merelbeke en Wetteren)
- ◇ DAV Zonneheem Eeklo vervoersgebied Meetjesland (Maldegem, Eeklo, Aalter, Assenede, Knesselare, Waarschoot, Zomergem, Sint-Laureins en Kaprijke)

Op basis van de gegevens van de vzw Mobar was het mogelijk om een inschatting te maken van het aantal vragen van gebruikers (voor een ritje) waar geen aanbod voor handen was. Op basis van die inschatting blijkt dat een budget van € 200.000 extra nodig is om de noden van deze specifieke gebruikersgroep te kunnen beantwoorden.

Ten opzichte van de voorlopige vaststelling wordt daarom een bedrag van € 200.000 extra voorzien voor exploitatie van het doelgroepenvervoer.

4.3 | TARIEVEN VERVOER OP MAAT

De vervoerregio Gent legt voor de verschillende VoM-producten in haar regio het basistarief vast. Uitgangspunten die de vervoerregio daarbij hanteert zijn (1) dat de tarieven niet hoger liggen dan tarieven van gelijkaardige systemen vandaag (vb. bussen van De Lijn en deelfietsen van BlueBike) en (2) dat de tarieven duurzaam en gezonde verplaatsingen stimuleert. Dit komt erop neer dat de tarieven voor deelfietsen niet hoger zijn dan de tarieven voor de VoM-vast, VoM-flex, VoM-semi-flex en de OV-taxi. Voor Max Mobiel en het doelgroepenvervoer MAV/DAV hanteert de vervoerregio tarieven conform Max Mobiel en MAV/DAV.

Belangrijke wens is dat, als een rit met het Vervoer op Maat in de vervoerregio Gent onderdeel is van een combiverplaatsing met een overstap naar De Lijn, de kostprijs van het totale traject niet hoger is dan € 1,8 (à ratio het tarief van de Lijn).

VOM-PRODUCT	BASISTARIEF
VOM-VAST, VOM-FLEX EN VOM SEMI-FLEX	€ 1,8 / rit **
OV-TAXI	€ 1,8 / rit**
DEELFIETSEN	€ 1 / dag **
ELEKTRISCHE DEELFIETSEN	€ 1,5 / dag **
MAV/DAV	tarieven zoals vandaag toegepast door VZW Mobar

Tabel 14: Te hanteren basistarieven voor Vervoer op Maat in de Vervoerregio Gent.
** Indien de rit onderdeel is van een combiverplaatsing met overstap naar De Lijn bedraagt de kostprijs €1,8 voor het totale traject

Noot: de voorgestelde tarieven kunnen herbekeken worden wanneer er meer duidelijkheid bestaat over de modaliteiten die de Vlaamse Overheid zal bepalen voor de tarief- en/of ticketintegratie tussen de verschillende vervoerslagen. Daarbij zal steeds rekening gehouden worden met bovenvermelde uitgangspunten.

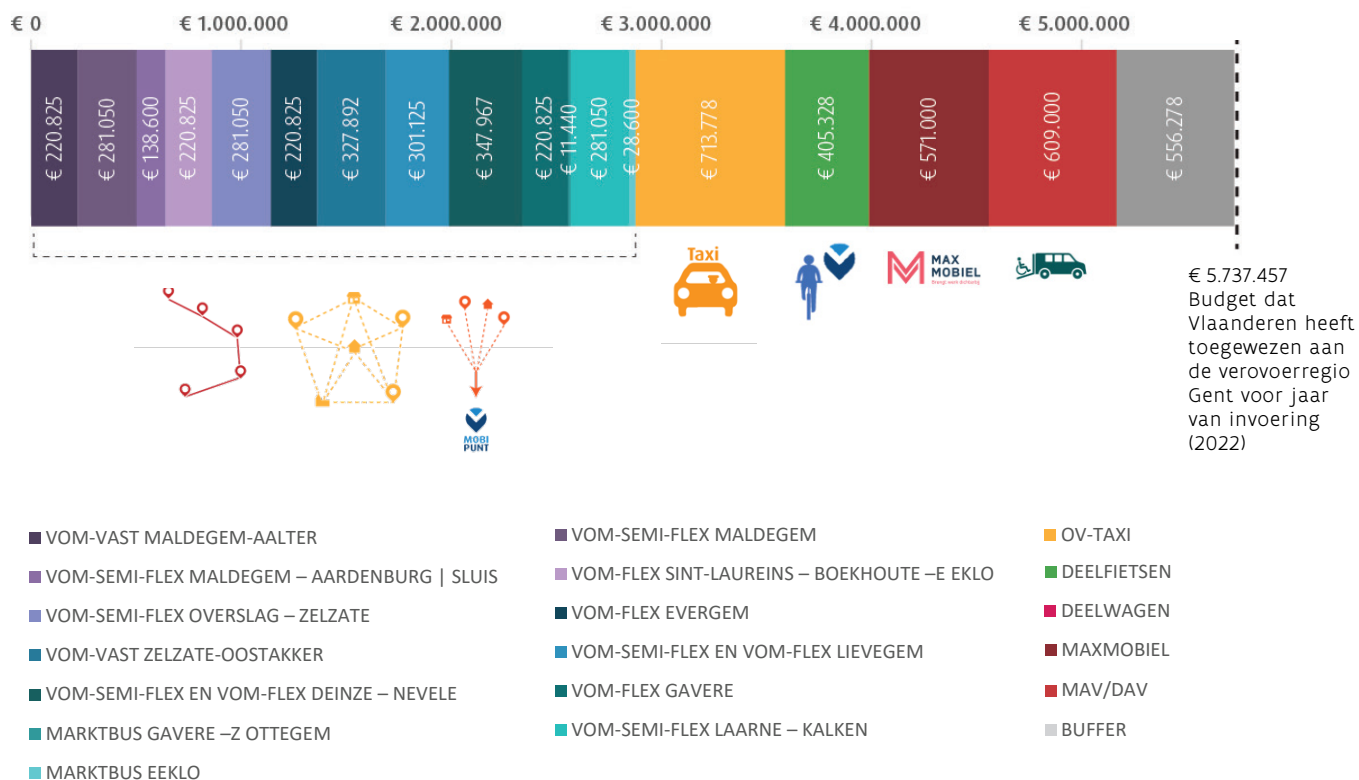
4.4 | INSCHATTING KOSTEN VERVOER OP MAAT

Het Vervoer op Maat voorstel in het Nieuw Openbaar Vervoerplan 2021 dient als strategisch kader voor verdere uitwerking. Omdat het echter van belang is inzichtelijk te hebben in hoeverre uitgangspunten en wensen passend zijn bij budgetten heeft er eveneens een inschatting plaatsgevonden van orde grootte van de exploitatiekosten van het voorliggende VOM-voorstel in een aantal scenario's. Het kostenmodel dat gebruikt is om de kosteninschatting te maken wordt beschreven in bijlage 5 van het Nieuw Openbaar Vervoerplan 2021. De doorrekening van de exploitatiekosten toont aan dat al de voorgestelde systemen passen binnen het budget dat Vlaanderen heeft toegewezen aan de vervoerregio Gent voor het jaar van invoering (2022), zijnde € 5.737.457. Hierbij is gerekend met een buffer van 5% om ervoor te zorgen dat het voorstel toch uitvoerbaar blijft in het geval dat sommige systemen in praktijk hogere exploitatiekosten hebben, dan nu aangenomen in de kostentool.

Tabel 11 geeft aan hoe het VoM-voorstel verschilt van het voorstel in de voorlopige vaststelling en wat dit betekent voor de exploitatiekosten van de verschillende VoM-producten.

VOM-PRODUCT	VERSCHIL PRODUCT	VERSCHIL EXPLOITATIE
VOM-FAST, VOM-FLEX EN VOM SEMI-FLEX	Bredere bedieningstijden: van 7-18h naar 7-21h	+ € 488.000
OV-TAXI	Dit is een bijkomend product dat niet was opgenomen in de voorlopige vaststelling	+ € 714.000
DEELFIETSEN	Schaalvergroting: van 430 gewone deelfietsen naar 505 gewone deelfietsen en 105 elektrische deelfietsen.	+ € 249.000
MAV/DAV	€ 200.000 bijkomend exploitatiebudget	+ € 200.000

Tabel 15: Verschil in producten en exploitatiekosten tussen de voorlopige vaststelling en definitief voorstel.



Figuur 4. Overzicht inschatting exploitatiekosten van het VOM-aanbod.

4.5 | MONITORING EN GROEIPAD VERVOER OP MAAT

De evaluatie van gebruik en financiering VoM is van groot belang in kader van de verhouding tussen vraag en aanbod. Bij een grote vraag kan het aanbod binnen een zone te klein zijn, bij een beperkte vraag net andersom. De mobiliteitscentrale neemt de monitoring van VoM systemen op zich en koppelt terug naar de VVR. De vervoerregioraad stuur aan op een evaluatie per kwartaal met een eventuele bijsturing.

Rekening houdende met de monitoring en in kader van de jaarlijkse toename van het budget Vervoer op Maat wordt een groeipad voorgesteld om de volgende jaren mee aan de slag te gaan.

VoM flex – VoM semi-flex

Een VoM flex of VoM semi-flex systeem dat veel reizigers telt en dus goed gebruikt wordt, zal nader onderzocht worden naar de mogelijkheid om te evolueren naar een reguliere lijn.

Deelfietsen

Doordat er binnen de Vervoerregio 60 locaties zijn met deelfietsen, kunnen er in eerste instantie eenvoudig deelfietsen van de ene locatie verplaatst worden naar de andere locatie. Zo kan het aantal deelfietsen op een locatie met een klein gebruik vermindert worden en kan het aantal deelfietsen op een locatie met een groot gebruik vermeerderd worden.

Naast het verplaatsen van deelfietsen, zal onderzocht worden in welke mate het aanbod aan elektrische fietsen dient uit te breiden.

OV-taxi

Wanneer blijkt dat de OV-taxi in bepaalde zone, op bepaalde trajecten of op bepaalde dagen een grote vraag kent, zal onderzocht worden in welke mate er voor die zone, voor dat traject of voor die dag een semi-flex of vaste lijn een mogelijke oplossing biedt.

Deelauto's

Autodelen vermindert het autobezit en heeft, zeker in stedelijke gebieden, impact op het ruimtegebruik. Vaak wordt de tweede auto in een gezin vervangen door een deelauto. Ook toont onderzoek aan dat gebruikers van een deelauto bewuster omgaan met autogebruik (vooraf reserveren, duidelijk beeld van de kosten...).

Autodelen maakt zeker deel uit van combimobiliteit maar beantwoordt niet volledig aan de doelstelling van VoM, zijnde een oplossing voor individuele mobiliteitsvragen van personen die geen toegang hebben tot de andere lagen wegens doelgroep, locatie of tijdstip. Autodelen is niet voor iedereen toegankelijk: er is enerzijds de kostprijs (tov tarief OV/VoM) en anderzijds is een rijbewijs noodzakelijk.

Daarnaast stootten we bij het onderzoek naar deelauto's op volgende knelpunten:

- ◇ In een stad werkt de markt en is het systeem kostenefficiënt, in landelijke gebieden is dat anders en is een financiële stimulans noodzakelijk. Door dat er per grondgebied en per aanbieder een erkenningskader geldt waar de aanbieder aan een aantal voorwaarden moet voldoen (recht op parkeerplaatsen, parkeerkaarten,... etc) kan dit niet zomaar opgeschaald worden naar de Vervoerregio als grondgebied.
- ◇ De helft van de gemeenten bieden deelwagens aan via een aanbieder. Twee parallelle deelautosystemen van eenzelfde aanbieder is mogelijk niet zo helder voor de gebruiker: er zijn dan deelauto's van de Vervoerregio naast die van de aanbieder rechtstreeks.
- ◇ Tot heden is een overname van lopende contracten niet mogelijk

Deelauto's worden daarom opgenomen in het volgende groeipad.

Stap 1 – 2022:

- ◇ het verder stimuleren van particulier autodelen en/of stimuleren van het delen van gemeentelijke vloot in samenwerking met autodelen.net.
- ◇ onderzoek naar de mogelijkheid om het erkenningskader op vervoerregio-niveau vast te leggen.

Stap 2 – 2023 of later: De Vervoerregio biedt 2 deelauto's (1 'gewone', 1 elektrische) aan in gemeenten zonder aanbieders autodelen en/of mogelijk wordt het lopende contract overgenomen indien dat dan mogelijk is. Verder onderzoek in 2022 dient uit te wijzen of dit voorstel nog bijgestuurd dient te worden.

Stap 3 – 2024 of later: De Vervoerregio biedt 2 deelauto's aan in alle 23 gemeenten (1 'gewone', 1 elektrische). De deelauto's die reeds aanwezig zijn in de gemeenten blijven behouden. Mogelijks is er wel overname van contracten mogelijk. Verder onderzoek in 2023 (of later) dient uit te wijzen of dit voorstel nog bijgestuurd dient te worden (o.m. afhankelijk van gebruik, regelgeving, etc.).



**NIEUW OPENBAAR VERVOERPLAN 2021 VERVOERREGIO GENT
ADDENDUM**

Reactie van de stad n.a.v. nieuw Addendum op voorstel van Nieuw Openbaar Vervoersplan 2021 - Vervoersregio Gent

Inleiding

Tijdens het college d.d. 7 mei 2020 werd het voorlopig nieuw kernnet (KN) en aanvullend net (AN) ter kennis voorgelegd. Op dit voorstel werd een reactie van de stad geformuleerd die op hetzelfde college werd goedgekeurd. De reactie werd overgemaakt aan de vervoersregio Gent.

Deze oefening werd door de vervoersregio Gent niet enkel gemaakt voor Gent, maar ook voor de andere leden van de vervoersregio Gent. De punten uit de reacties van de leden van de vervoersregio Gent werden opgedeeld in drie categorieën:

- Mee te nemen voor de opmaak van het regionaal mobiliteitsplan (lange termijn plan)
- Verder te onderzoeken
- Reeds onderzocht

Dit heeft geleid tot een licht aangepaste versie van het KN/AN (het 'addendum'). Hierop werd door de stad een reactie voorbereid die op de GR van 19 oktober 2020 zou worden voorgelegd. Ondertussen werd een nieuw addendum opgemaakt. Dit document is de reactie van de stad op het nieuwe addendum.

Gezien een aantal basisopmerkingen uit de oorspronkelijke reactie nog steeds gelden zijn ze opnieuw opgenomen in de nieuwe reactie.

Bijkomende reacties op het Nieuwe Openbaar Vervoersplan 2021 na het addendum van oktober 2020

1. De stad staat positief tegenover de aanpassingen in het KN/AN met betrekking tot:
 - het laatavond vervoer, met meer uitgebreide laatavondbediening, ook in het streeknet.
 - de aangepaste route van lijn 16 via de Ham, waardoor de haltes Stapelplein en Blekerijstraat bediend blijven
 - de bediening van de Eeklostraat 's avonds laat en in het weekend door de lijn 8 (Gentbrugge-Gent St-Pieters-Mariakerke Eeklostraat-Wondelgem).
2. De stad ziet de meerwaarden van het nieuwe KN/AN net.
Maar voor Vervoer op Maat (VoM) zal het kader voor het gebruik van de mobiliteitscentrale pas na de definitieve vaststelling van het nieuw openbaar vervoerplan worden geformuleerd. Dit is problematisch. Bij de goedkeuring van het OV-plan zou men natuurlijk moeten weten hoe dit "ultiem opvangnet", dat de OV-taxi tenslotte is, zal fungeren. Want het zou de garantie moeten zijn dat niemand zonder vervoer zal vallen. Als de modaliteiten pas na goedkeuring van OV-plan komen, dan is het risico dat we een "blanco cheque" tekenen. Wat als later, na de goedkeuring blijkt dat er enkel een restrictief en weinig gebruiksvriendelijk systeem mogelijk is?
Omdat er op VoM nog steeds geen volledig zicht is, is het bijzonder moeilijk om te oordelen over het totale aanbod.
3. Het toepassen van de principes van basisbereikbaarheid en budgetneutraliteit leidt onvermijdelijk tot het inruilen of schrappen van weinig of minder gebruikte lijnen en ten voordele van lijnen en haltes waar meer potentieel te vinden is. Als stad zijn we niet akkoord met het afschaffen van bepaalde haltes. We zijn voornamelijk zeer bezorgd over de sociale impact die het wegvallen van haltes zal veroorzaken. Voor

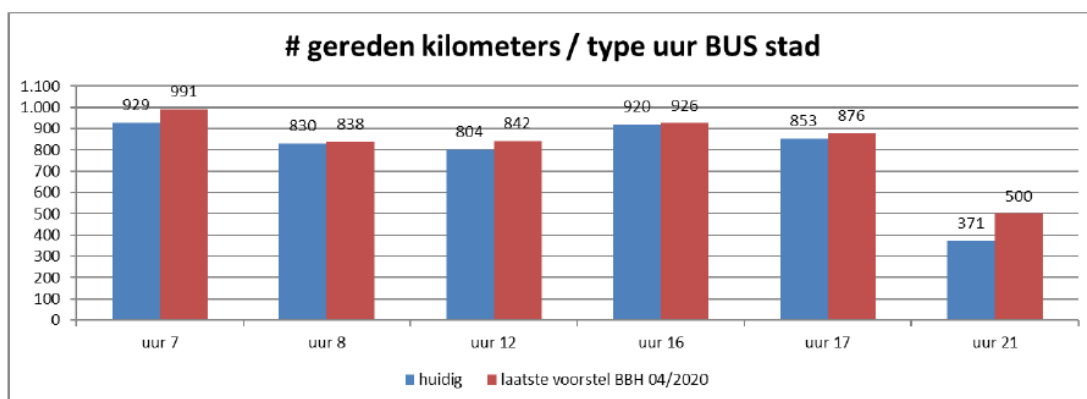
deze haltes moet een oplossing worden gevonden. De verantwoordelijkheid daarvoor ligt in eerste instantie bij De Lijn (KN/AN).

4. Voor de stad kan dit Nieuw Openbaar Vervoerplan 2021 Vervoersregio Gent geen eindpunt zijn, maar het kan enkel een startpositie zijn, een beginpunt om het openbaar vervoer verder te ontwikkelen. De stedelijke ambities liggen een pak hoger dan wat mogelijk is binnen de hoger vermelde randvoorwaarden (basisbereikbaarheid en budgetneutraliteit). De stad wil samen met alle partners in de vervoersregio de komende maanden een openbaar vervoerplan voor de wat langere termijn opstellen dat nog meer in staat is om de doelstelling van 50% duurzame verplaatsingen binnen vervoersregio Gent te halen. Volgens de stad zal een dergelijke doelstelling niet haalbaar zijn zonder dat er meer middelen dan vandaag naar het openbaar vervoer gaan, zowel in exploitatie als in investeringen. Er moet een budgettair groeipad uitgetekend worden voor het openbaar vervoer in de vervoersregio Gent.

Reacties op het oorspronkelijke Nieuw Openbaar Vervoerplan 2021 die mits enkele aanpassingen van toepassing blijven:

1. De voorgestelde lijnvoering voor het stadsnet is op het eerste zicht in overeenstemming met de grote uitgangspunten van "basisbereikbaarheid", zoals bv. gestrekte lijnen, zo weinig mogelijk varianten, hogere frequenties waar er hogere vraag is, enz. Het voorstel van netwerk borduurt verder op het huidige net, waarbij de meeste deelgemeenten verbonden zijn met het St-Pietersstation en/of het stadscentrum. Dit zijn ook de relaties waarop de meeste reizigers te verwachten zijn.
2. Er is gebleken uit modelberekeningen dat dit nieuwe net zal leiden tot een toename van het aantal reizigersritten in de volledige vervoersregio met bijna 10%. Afhankelijk van de frequenties op de toekomstige tramlijnen C en D kan dit zelfs boven de 11% uitstijgen.
3. Het is ook duidelijk dat het nieuwe net meer voertuigkilometers (en dus aanbod) genereert in Gent. Volgens onderstaande gegevens van De Lijn worden er meer voertuigkilometers gereden door de stadlijnen (lijnenbundel 7 is als gecombineerde streek/stadslijn niet opgenomen).

# gereden kilometers stadsbuslijn	hele dag	uur 7	uur 8	uur 12	uur 16	uur 17	uur 21	
huidig	12.753	929	830	804	920	853	371	lijnen 3-5-6-8-9-17-18-38-39
laatste voorstel BBH 04/2020	14.760	991	838	842	926	876	500	lijnen 5-6-8-9-10-11-12-13-16-17



4. Naast de uitbreiding van het aantal voertuigkilometers en de stijging van het aantal reizigersritten, zitten er zeker nog sterke punten in het voorstel van stadsnet van De Lijn.
 - a. Een aantal lijnen worden in frequentie verhoogd, zoals bv. op de lijn tussen Mariakerke- Wondelgem, Gent St-Pieters en Ledeberg-Gentbrugge of op de lijn tussen de Watersportbaan en de Korenmarkt.
 - b. Er worden een aantal rechtstreekse lijnen gecreëerd daar waar nu eerder via omwegen wordt gereden. Het meest opvallend zijn de rechtstreekse verbinding tussen Mariakerke Post en Gent St-Pieters en de verbinding tussen Muide/Meulestede en St-Jacobs en Zuid.
 - c. De frequenties in de avonduren worden opgedreven en er gaan voortaan weer trams rijden na middernacht. Ook van de meeste bussen worden de bedieningstijden sterk verlengd in de avonduren. Dit is ook het geval op de streeklijnen, zodat er in de weekends zelfs na middernacht nog een duidelijk aanbod zal zijn op de belangrijkste streeklijnen.

Er zal wel moeten gewerkt worden aan een coherent laatavondvervoer (frequenties afstemmen op elkaar, gegarandeerde overstapmogelijkheden, amplitude i.f.v. potentiële vraag, verschil week en weekend)
5. Ook in het streeknet zijn er verbeteringen die een groter aandeel voor het OV kunnen opleveren tussen met name de randgemeenten en Gent. Het is zonder meer positief te noemen dat voortaan een bus om de 15 min. gaat rijden tussen Merelbeke en Gent Zuid en tussen Destelbergen en Gent Dampoort. Er komt ook een nieuwe buslijn om het half uur van Melle naar Gent Zuid.

De frequenties van streekbussen naar o.a. Deinze, Zelzate en Eeklo gaan ook omhoog.

Daar tegenover staat dat minder gebruikte streeklijnen worden omgevormd tot functionele lijnen, die enkel nog in de spits rijden (o.a. Gent-Nevele, Gent-Latem, Gent-Assenede).
6. Het lijkt ook rationeel om een aantal omwegen en lussen in het huidig net recht te trekken. Op die manier worden tijdrovende (en vaak dure) omwegen vermeden die zeer waarschijnlijk een slechte kosten/batenratio hebben (lees: weinig extra reizigers aanbrengen voor veel omwegen/tijdsverlies).
7. Een kwalijk gevolg is dat een relatief groot aantal haltes in Gent niet meer worden bediend door het nieuwe kernnet en aanvullend net. Soms gaat het om minder gebruikte haltes (maar ook niet altijd).

Vaak zijn er dan wel haltes op loopafstand te vinden, maar niet noodzakelijk haltes met dezelfde bestemming en/of frequentie van de haltes die wegvallen. In een aantal gevallen of op een aantal momenten (daluren) kunnen die loopafstanden behoorlijk oplopen.
8. De logische consequentie is dan dat de bediening wordt overgenomen door een vorm van "Vervoer op Maat". In het addendum van oktober 2019 krijgen we zicht op hoe het geld zal worden besteed. Bijzonder daarbij is de **OV-taxi**, die zal functioneren in gebieden waar geen vast, semi-flex of flexsysteem operationeel is. Volgens de kaart zou dit overal in Gent operationeel zijn. Op die manier zou het openbaar vervoer zijn sociale rol wellicht wel kunnen blijven waarmaken.

Maar zoals hoger al vermeld is het niet duidelijk wat het kader is om deze dienst te gebruiken. Zoals het Vervoer op Maat nu wordt voorgesteld kunnen we niet beoordelen of het een afdoend antwoord zal kunnen zijn op de hiaten die er zijn door het nieuwe KN/AN:

- a. Afsnee en delen van St-Denijs-Westrem (grosso modo ten noorden van de E40) krijgen in de daluren en tijdens het weekend geen bediening meer.
- b. Opheffing van de “lus” van de huidige lijn 9 in Mariakerke, waardoor o.a. de loopafstand tot het WZC Zuiderlicht nog toeneemt en een toekomstige vestiging van de Arteveldehogeschool niet meer bediend wordt.
Loopafstand is minstens 500 tot 750m. tot andere haltes
- c. Het verdwijnen van de lijn 6 in St-Amandsberg waarbij o.a. het Scheldeoord niet meer wordt bediend. Een nabijgelegen halte is niet gericht op het stadscentrum en rijdt minder frequent dan de huidige lijn 6.
- d. Verdwijnen van de lijn 17/18 uit de Lousbergkaai waarbij de halte Puinstraat (bij het lokaal Dienstencentrum De Horizon) verdwijnt. Er is wel een alternatieve halte te vinden op ongeveer 400 m. maar voor sommigen is dit al te ver.
- e. De weliswaar zeer matig gebruikte ontsluitende variant van de lijnenbundel 7 in Zwijnaarde verdwijnt. Inwoners van Zwijnaarde worden verwezen naar de tramterminus. Sommige haltes worden nog wel bediend tijdens de spits door een functionele lijn.
- f.

Dit zijn ingrepen met soms zware gevolgen. De stad betreurt sterk het wegvallen van de bediening in deze en andere gebieden en stelt dat er niet altijd een alternatief wordt aangeboden. Het is helemaal niet duidelijk of de OV-taxi een volwaardig alternatief zal zijn voor het wegvallen van de bediening van bovenvermelde buurten. We blijven daarom verder aandringen op een hoogwaardige oplossing.

9. Er zijn wel een aantal maatregelen om de bediening van sommige van de meer “landelijke” gebieden van Gent, blijvend of zelfs beter te waarborgen.
 - De streekbus naar Nevele via Baarle (van en naar Gent St-Pieters) verdwijnt, maar Baarle wordt voortaan opgenomen in het stadsbusnet (bus van en naar de Korenmarkt), wat leidt tot een duidelijk verbeterde bediening van Baarle
 - Luchteren wordt alsnog gedeeltelijk bediend (minder haltes dan nu) met een streekbus richting Gent St-Pieters (tweemaal per uur i.p.v. nu eenmaal per uur in de daluren).
 - De Kanaalgemeenten krijgen zelfs een vaste vorm van Vervoer op Maat met een kleine bus die overdag tijdens de week om het uur rijdt tussen Zelzate en Oostakker.
10. De Stad gaat ervan uit dat MaxMobiel en de DAV/MAV-organisaties vandaag zeer goed functioneren en zeer belangrijk zijn voor resp. woon-werkverplaatsingen en doelgroepenverplaatsingen. MaxMobiel richt zich op de grootste tewerkstellingspolen in de vervoerregio. Daarom kunnen we dit niet zomaar schrappen en riskeren dat , door opnieuw te beginnen met zo’n systeem, de dienstverlening minder goed wordt (door bv. een opstartende Mobiliteitscentrale die zich focust op andere systemen). Wel moeten we op termijn onderzoeken hoe MaxMobiel zich kan uitbreiden naar de volledige vervoerregio, gezien het systeem zijn economisch nut bewezen heeft. Het budget en de werking van MaxMobiel worden dus niet herbekeken.
11. Het valt ook op dat tewerkstellingszones eerder minder dan meer worden bediend. We zien dat bv. Volvo Trucks niet meer wordt bediend, dat de frequentie van het aantal bussen naar het Arteveldepark daalt, enz. Ook de Havenzone wordt niet bediend.

We begrijpen opnieuw dat schrapping van ritten een gevolg is van gering gebruik van het bestaand aanbod, maar vrezen hier wel een kip of ei verhaal (zie volgende punt 16). Verder is het wegens de opgelegde budgetneutraliteit niet mogelijk grootschalig nieuwe diensten te ontwikkelen zonder aan andere goed lopende lijnen te raken.

Een positieve uitzondering op het voorgaande is de betere bediening van het Technologiepark in Zwijnaarde. Lijnenbundel 7 zal in de week drie ritten per uur verzorgen die in principe op het bedrijventerrein zelf zullen binnen rijden. Daarnaast zullen in de ochtend- en avondspits de streekbussen Eeklo – Gent St-Pieters en wv. worden doorgetrokken van en naar het Technologiepark.

12. De stad heeft als belangrijke doelstelling een betere bediening van die tewerkstellingszones, precies omdat woon-werkverkeer zeer congestiegevoelig is. Bovendien kunnen veel sites maar echt goed verder ontwikkelen als de alternatieve vervoerswijzen een hoger marktaandeel halen. In die zin zijn een betere bediening van bedrijventerreinen door openbaar of collectief vervoer een absolute must. In het toekomstig mobiliteitsplan voor de regio zal hier veel meer aandacht naartoe moeten gaan.

Wellicht kunnen ook de extra middelen voor het Vervoer op Maat worden ingezet ter bediening van een aantal tewerkstellingsgebieden in de vervoersregio.

13. Voor de langere termijn is de stad absoluut vragende partij voor een alternatief net van “hoogwaardig openbaar vervoer”, waarbij een hoogfrequente en rechtstreekse verbinding gemaakt tussen de deelgemeenten en grootste randgemeenten van Gent en knooppunten in Gent-centrum: Oostakker, Lochristi, Destelbergen, Merelbeke, Sint-Denijs-Westrem, Drongen & Wondelgem kunnen zo verbonden worden met frequente en snelle lijnen die lopen over knooppunten in het centrum van Gent. Op lange termijn zullen een aantal lijnen overigens vertramd moeten worden om de doelstellingen te halen rond modal split.

14. Tenslotte worden in het nieuwe net andere trajecten en haltes voorgesteld dan die vandaag worden aangedaan. Op sommige plaatsen komen er ook beduidend meer bussen voorbij. Er zal nog nader overleg nodig zijn tussen stad en De Lijn om na te gaan waar precies sommige nieuwe of verlegde lijnen kunnen gaan rijden, waar er exact haltes worden ingepland en hoe toegenomen frequenties kunnen verwerkt worden.

Het zal niet altijd evident zijn om de ruimteclaims van het openbaar vervoer zonder meer in te willigen. Dit geldt des te meer op locaties waar ook andere bekommernissen spelen zoals het voorzien van verblijfskwaliteit en genoeg ruimte voor de zachte weggebruikers.

