

Bijlage: Vervoer op Maat initiatieven



Het kader rond Vervoer op Maat

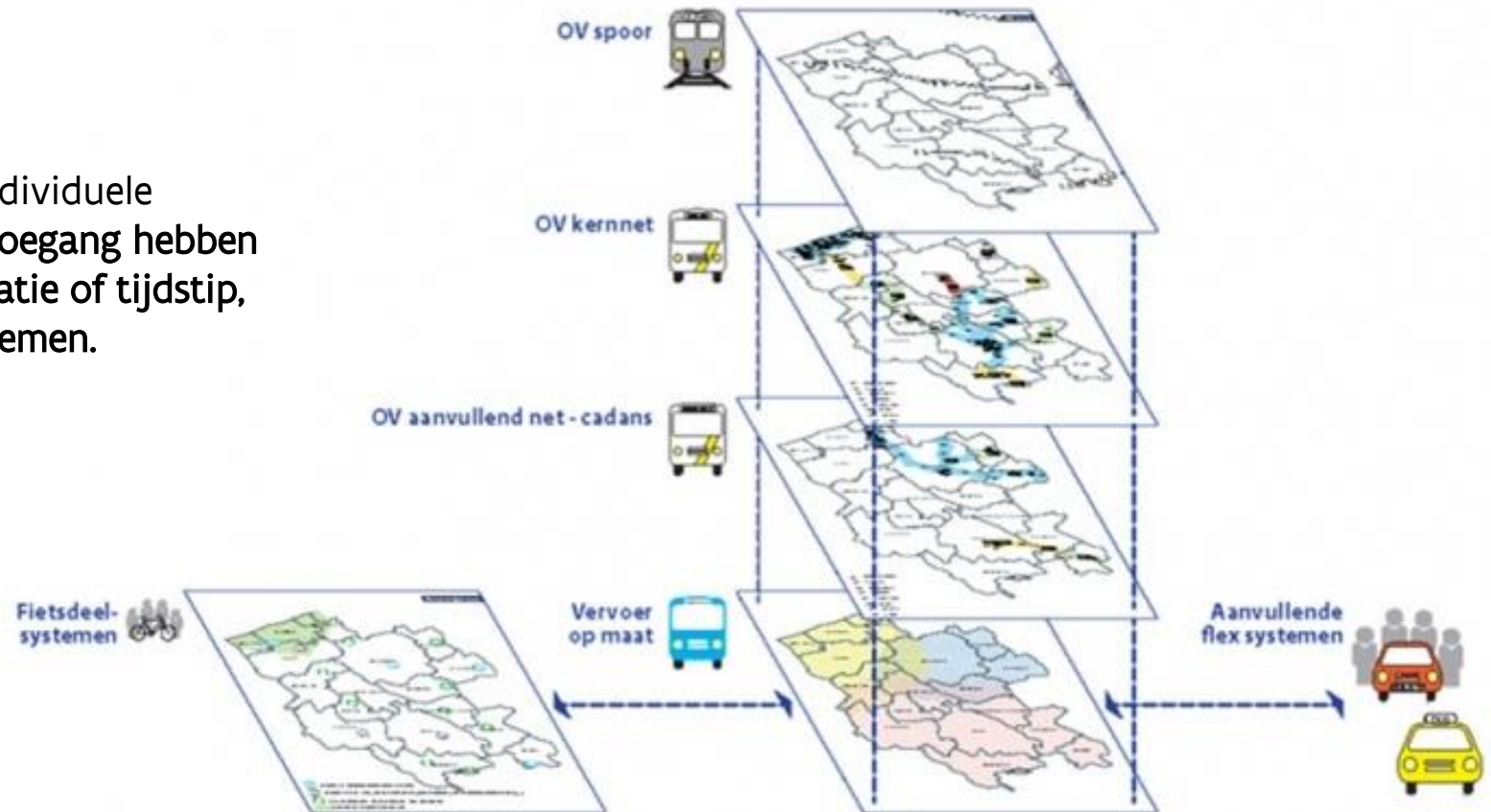
Concept

Concept

Actoren

Mogelijkheden

Vervoer op Maat speelt in op specifieke individuele mobiliteitsvragen van personen die geen toegang hebben tot de andere lagen wegens doelgroep, locatie of tijdstip, a.d.h.v. collectieve systemen en/of deelsystemen.



Het kader rond Vervoer op Maat

Concept

Concept

Actoren

Mogelijkheden



De Gebruiker

Open gebruiker

- kan **omwille van plaats en tijdstip** geen gebruik kan maken van het kernnet en aanvullend net;
- verplaatst zich van **mobipunt/halte tot mobipunt/halte**;

Doelgroepreiziger:

- kan geen gebruik kan maken van het aanwezige trein-, kern-of aanvullend net;
- beschikt over de **mobiliteitsindicatie: doelgroepreiziger** (bepaald via rechtmatigheidstoets door de **Vlaamse overheid**);
- verplaatst zich van **deur tot deur of kamer tot kamer**;



Financiering

Middelen Vlaamse Overheid

- Exploitatiebudget De Lijn
- Andere middelen Vlaamse Overheid (DAV, Bluebike compensatie)

Cofinanciering derde partijen

- Steden en gemeenten
 - bv bijdrage aan prijsreductie Blue Bike
- Bedrijven en/of gebruikers (bv. havenbus Zeebr.)
- Attractiepolen (bv. ziekenhuizen, scholen etc)
- Opmerking: de praktische organisatie van cofinanciering dient nog te worden uitgeklaard.

Het kader rond Vervoer op Maat

Beschikbaar budget

Het budget voor vervoer op maat werd bepaald aan de hand van de budgetten voor de belbusgebieden die aan de regio zijn toegekend. Daarenboven werd ook het budget van de Dienst Aangepast Vervoer (DAV) en de Mobiliteitscentrale Aangepast Vervoer (MAV) toegevoegd. De Vlaamse compensatie voor Blue-bikes zal ook niet langer rechtstreeks naar de gemeente gaan, maar zal naar de VVR gaan. Tot slot zijn er ook een aantal VVR specifieke aspecten opgenomen in het budget voor VOM.

Voor **VVR Brugge** is in totaal aan budget van **1,83 miljoen euro per jaar** beschikbaar voor het Vervoer op Maat.

	AALST	ANTWERPEN	BRUGGE	GENT	LEUVEN	LIMBURG	KEMPEN	KORTRIJK	MECHELEN	OOSTENDE	ROESELARE	VLAAMSE ARDENNEN	VLAAMSE RAND	WAASLAND	WESTHOEK	TOTAAL
belbus(De Lijn)	1.613.335	224.03	1.623.826	2.768.814	2.304.341	4.984.900	1.286.650	913.562	1.115.022	409.481	2.379.704	3.353.582	0	789.368	4.079.320	27.845.943
DAV/MAV	91.594	687.68	90.000	409.311	250.000	465.871	183.896	278.233	173.350	65.228	120.767	48.361	303.416	82.407	165.288	3.415.406
Ibus*		488.00														488.000
Mslo*		1.500.00														1.500.000
Maxmobiel*				571.000												571.000
APZI*			100.000													100.000
Waterbus*													15.400			15.400
Blue Bike	5.403	4.43	17.228	4.142	18.292	1.087	9.516	8.421	14.541	8.061	6.468	2.054	7.208	5.019	934	112.807
Algemeen totaal	1.710.332	2.904.15	1.831.054	3.753.267	2.572.633	5.451.857	1.480.062	1.200.216	1.302.913	482.770	2.506.939	3.403.997	326.024	876.793	4.245.542	34.048.557

*DMOW komt tussen de 10 en max. 50% tussen in de kosten. De opgenomen tussenkomst voor dit werknemersvervoer dekt de totale kost van dit vervoer zeker niet af.

** extra tussenkomst van gemeenten/provincie is ook hier van toepassing

Het kader rond Vervoer op Maat

Bijkomend budget vanuit Vlaanderen

Bijkomend aan het budget voor vervoer op maat op de vorige slide werd door de Vlaamse Regering nog bijkomende budgetten ter beschikking gesteld voor de komende jaren. Dit bijkomend budget wordt per jaar in onderstaande tabel weergegeven.

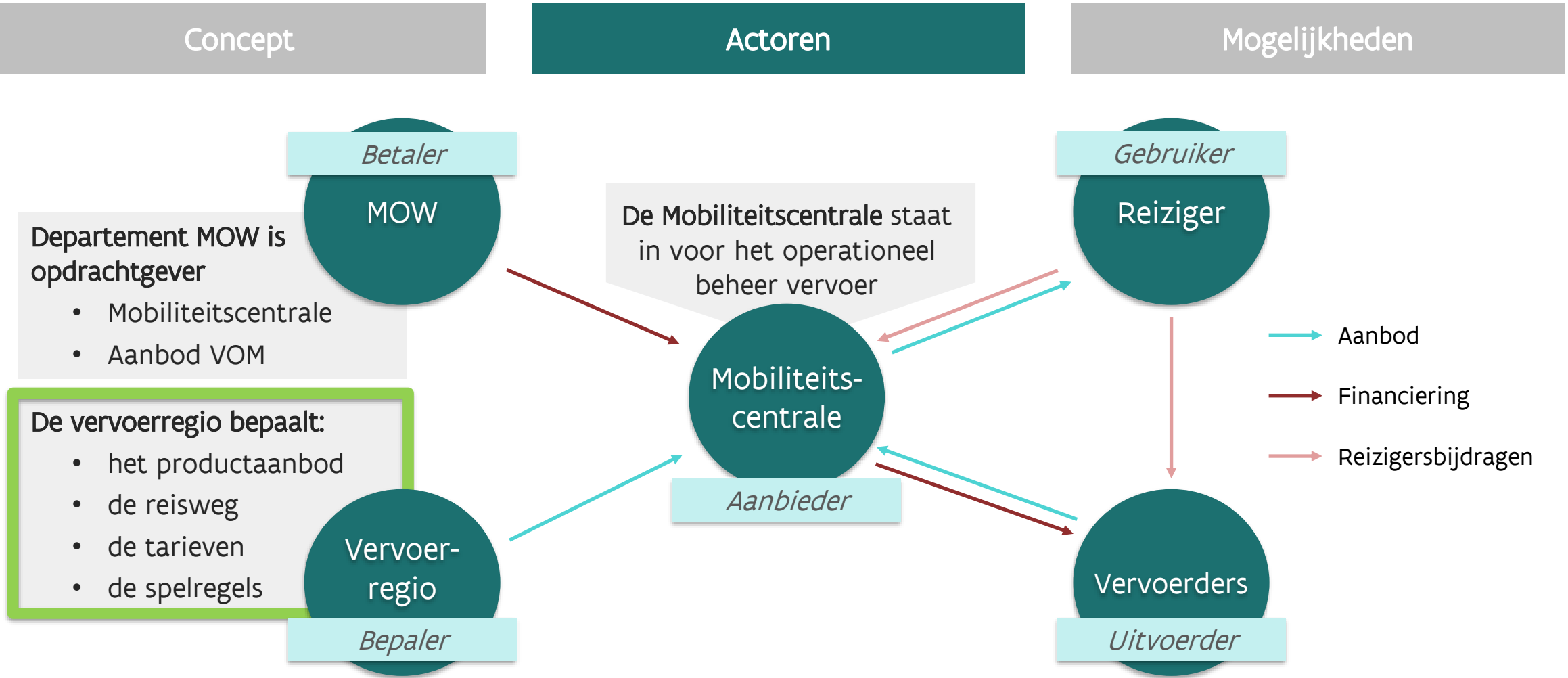
Vervoerregio	2021	2022	2023	2024
Aalst	602.786	904.179	1.205.572	1.557.197
Antwerpen	1.023.534	1.535.302	2.047.069	2.644.131
Brugge	645.333	967.999	1.290.666	1.667.110
Gent	1.322.793	1.984.190	2.645.586	3.417.216
Kempen	521.630	782.445	1.043.260	1.347.544
Kortrijk	423.002	634.503	846.003	1.092.754
Leuven	906.693	1.360.040	1.813.387	2.342.291
Limburg	1.921.441	2.882.161	3.842.882	4.963.722
Mechelen	459.196	688.794	918.392	1.186.256
Oostende	170.146	255.220	340.293	439.545
Roeselare	883.540	1.325.310	1.767.080	2.282.479
Vlaamse Ardennen	1.199.697	1.799.546	2.399.395	3.099.218
Vlaamse Rand	233.636	350.454	467.273	593.666
Waasland	309.015	463.523	618.030	798.289
Westhoek	1.496.290	2.244.435	2.992.580	3.865.415
Totaal :	12.118.733	18.178.100	24.237.466	31.296.833

in euro

Op Vlaams niveau is afgesproken voor de uitwerking van het aanbod in de VVR gebruik te maken van het voor 2022 voorziene budget. Deze extra middelen impliceren dat bij aanvang van implementatie van basisbereikbaarheid voor de vervoerregio Brugge **2.799.053** euro ter beschikking is (1.831.054 + 967.999)

Het kader rond Vervoer op Maat

Actoren



Het kader rond Vervoer op Maat

Mogelijkheden

Concept

Actoren

Mogelijkheden

VOM – flex (Vraaggestuurde vervoersoplossingen)

- Flexvervoer
- Doelgroepenvervoer
- Nachtervervoer

VOM – semi-flex (Ontsluiting attractiepolen)

- Haven bus
- Flexvervoer naar Het Zwin
- Flexvervoer Brugge - Damme

Deelsystemen

- Fietsdeelsystemen
- Autodeelsystemen

VOM – vast (Aanvullende vaste lijnen)

- (Zee)Brugge bus
- Tangentlijn Zuidelijke Rand
- Centrumbus Blankenberge
- Zeno-Ramskapellebus

Budgettair overzicht VOM – Inleiding

Opbouw budgettair overzicht Vervoer op Maat

Het concept voor vervoer op maat is complementair aan het kernnet en aanvullend net, en dient als één geheel te worden gelezen, ondanks de verschillen in rollen en verantwoordelijkheden. Op de verschillende ambtelijke werkgroepen en vervoerregioraden werden de mogelijke opties beschreven en gemotiveerd. Op basis van de bilaterale gesprekken wordt een **voorkeurscenario** naar voor gebracht.

Dit voorkeurscenario impliceert dat een **aantal keuzes** werden genomen naar invulling van het concept toe (zoals de tariefzetting, het al dan niet vraagafhankelijk zijn van systemen, etc.). Tevens is op vraag van de steden en gemeenten inzichtelijk gemaakt onder welke modaliteiten een eventuele bijdrage vanuit de lokale besturen noodzakelijk is. Deze keuzes en de gevolgen voor de portefeuille worden eerst besproken. De detailfiches van de verschillende deelaspecten uit het concept vervoer op maat zijn nadien toegevoegd.

Momenteel zijn nog niet alle details rond de praktische implementatie duidelijk, waardoor van een aantal **hypotheses** gebruik wordt gemaakt. Indien zou blijken dat naar de toekomst toe een aantal gehanteerde spelregels of hypothesen zouden wijzigen, dan kan dit impact hebben op de haalbaarheid van het concept, en is niet uitgesloten dat bijsturing noodzakelijk is.

Het volledige vervoerplan, inclusief het vervoer op maat, zal na implementatie sowieso worden **geëvalueerd**. Het gebruik, de inzet van de middelen, de gemaakte kosten en de gegeneerde inkomsten zullen maandelijks moeten worden afgezet ten aanzien van de portefeuille. Deze **evaluaties** kunnen ook bijdragen tot **een bijsturing van het concept van vervoer op maat** (maar evenzeer tot bijsturing van kernnet en aanvullend net).

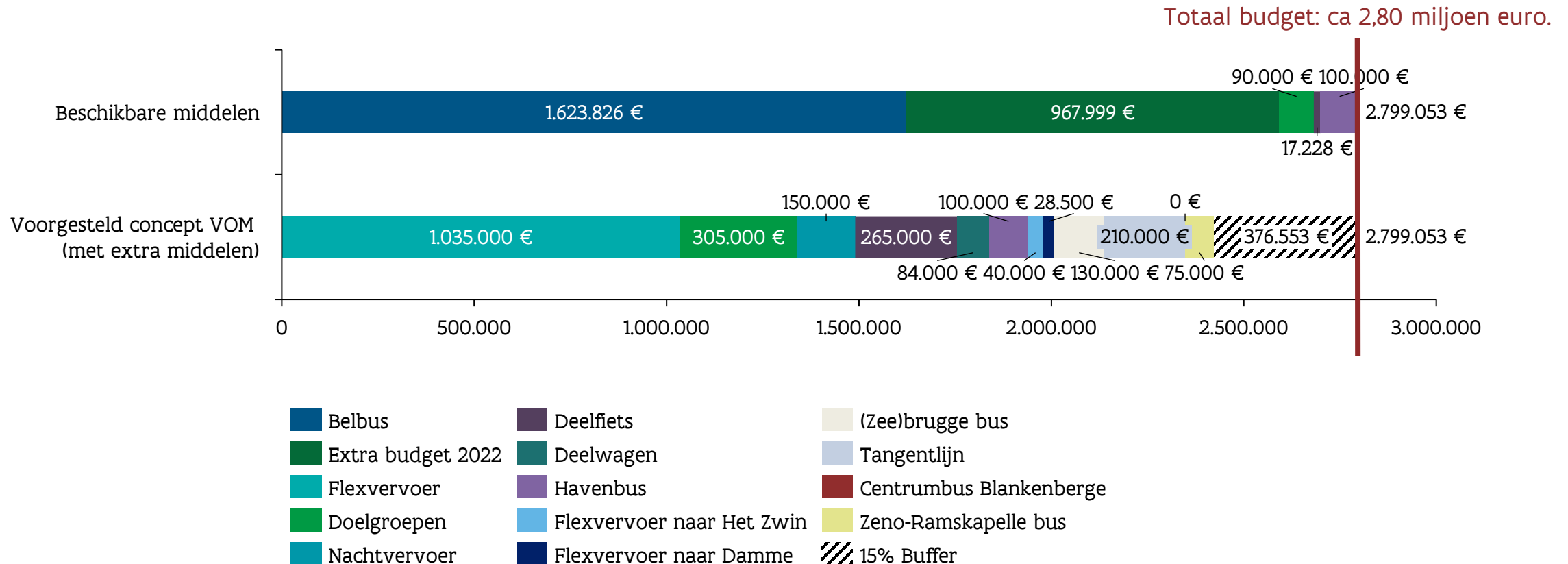
Om onzekerheden en eventuele tegenslagen tijdens de exploitatiefase te kunnen borgen is geopteerd om een **budgettaire buffer** te voorzien. Zo kunnen eventuele tegenvallende inkomsten, of onvoorziene uitgaven zonder problemen worden opgevangen. Indien tijdens de tussentijdse evaluaties zou blijken dat er budgettaire marge is, kan mits goedkeuring van de vervoerregioraad, het concept van vervoer op maat worden uitgebreid in functie van de noden en wensen van de verschillende partners.

Bij de aanbesteding van het concept vervoer op maat moeten alle middelen worden besteed waardoor het praktisch onmogelijk blijkt om te werken met de binnen de vervoerregio afgesproken buffer. In functie van de leesbaarheid van dit document, alsook opdat alle afgesproken budgetten in het traject tot voorlopige en definitieve vaststelling niet zouden wijzigen, wordt de buffer aangehouden. Bij aanbesteding zal dit 'bufferbudget' worden toegekend aan de flexconcepten waar de grootste onzekerheden over bestaan, met name het flexvervoer en het doelgroepenvervoer.

Budgettair overzicht VOM

Deze raming van te besteden middelen dient te worden beschouwd als een grootte orde die verhoudingen tussen concepten weergeeft . De werkelijke kost zal blijken bij aanbesteding door MOW en de effectieve inkomsten als gevolg van het gebruik

Deze budgetten zullen wijzigen indien andere tarieven en randvoorwaardes worden gehanteerd. Het overzicht betreft de kost die de vervoerregio toekomt, eventuele extra bijdragen van derde betalers worden hier niet weergegeven.



Voorkeursscenario en financiering per VoM initiatief

VOM – flex (Vraaggestuurde vervoersoplossingen)

VoM initiatief	Voorstel	Raming totale kosten	Raming inkomsten	Bijdrage VVR	Aandeel co-financiering (1)
Flexvervoer	<p>Tarief: Zelfde prijs als ticket KN/AN, een overstap op KN/AN wordt gratis aangeboden – abonnementen van De Lijn gelden ook op het flexvervoer</p> <p>Amplitude: afgestemd met KN/AN, dus van 6u – 22u30</p> <p>4 type verplaatsingen mogelijk met flexvervoer, ook regio-overschrijdend. Er dient nu op voorhand gereserveerd te worden.</p> <p>Verwacht aantal vragen: op basis van kennis gebruik belbus wordt het aantal verplaatsingen op 40.000 per jaar geraamd. Echter het huidige systeem is niet vergelijkbaar met de belbus waardoor ook nieuwe verplaatsingen zullen worden geïnduceerd (bredere amplitude, nieuw type verplaatsingen. Met het voorliggende budget kunnen 64.000 verplaatsingen op jaarbasis worden gereden met OV-taxi</p>	€ 1 099 000	€ 64 000	€ 1 035 000	€ 0
Doelgroepenvervoer	<p>Tarief: De bestaande tarieven van DAV Brugge worden verlaagd:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Instapvergoeding: 2 € • Prijs per km: <ul style="list-style-type: none"> • 0-25 km: 0,75€/km • 25-50 km: 1€/km • > 50 km: 2€/km <p>Verdubbeling bestaand budget en dus de verwachte vraag naar 20 000 vragen per jaar</p> <p>De mobiliteitsindicatiestelling van het doelgroepenvervoer wordt bepaald op Vlaams niveau, Net zoals vandaag worden enkel socio-culturele verplaatsingen mogelijk gemaakt (cfr. huidige werking), de regie zal gebeuren door de Vlaamse mobiliteitscentrale.</p>	€ 448 000	€ 143 000	€ 305 000	€ 0

(1) Gemeenten en derde partijen

Voorkeurscenario en financiering per VoM initiatief

VOM – flex (Vraaggestuurde vervoersoplossingen)

<i>VoM initiatief</i>	<i>Voorstel</i>	<i>Raming totale kosten</i>	<i>Raming inkomsten</i>	<i>Bijdrage VVR</i>	<i>Aandeel co-financiering (1)</i>
Nachtvervoer	<p>Vanaf 4 locaties kunnen elk uur 5 collectieve taxi's ingezet worden naar het omliggend gebied tussen 22u30 en 2u30 op alle vrijdagen en zaterdagen volgens het halte-halteconcept. Er dient 1u op voorhand gereserveerd te worden.</p> <p>Tarief: Geïntegreerde ticketprijs</p> <p>Verwacht aantal reizigers per jaar: 15 000</p>	€ 150 000	€ 0	€ 150 000	€ 0

Voorkeurscenario en financiering per VoM initiatief

Deelsystemen

<i>VoM initiatief</i>	<i>Voorstel</i>	<i>Raming totale kosten</i>	<i>Raming inkomsten</i>	<i>Bijdrage VVR</i>	<i>Aandeel co-financiering (1)</i>
Fietsdeel-systemen	<p>Back-to-one systeem - 11 nieuwe locaties met elk gemiddeld 10 fietsen (waarvan 50% elektrisch) per locatie</p> <p>Tarief voorstel: € 1,15 per dag om gelijk te schakelen met het bestaande Blue Bike punt in Brugge, abonnementskosten worden niet gecompenseerd vanuit de VVR</p> <p>Bestaande deelfietsstelsysteem in stad Brugge wordt geïntegreerd in dit voorstel. Zowel tariefcompensaties als een vaste kost van 25.000 euro per jaar worden mee in de begroting opgenomen. De inkanteling is mede afhankelijk van lopende contracten waardoor nadere afstemming bij implementatie noodzakelijk is.</p> <p>Verwacht gebruik: 43 000 ontleningen per jaar</p>	<p>€ 265 000</p>	<p>€ 0</p>	<p>€ 265 000</p>	<p>€ 0</p>
Autodeel-systemen	<p>Back-to-one systeem</p> <p>7 nieuwe locaties met 1 elektrische en 1 conventionele deelwagen</p> <p>Bestaande locaties (Brugge, Oostkamp en Beernem) blijven bestaan</p> <p>De cashback van het systeem wordt gebruikt om de verdere groei van het autodeelsysteem te faciliteren.</p>	<p>€ 84 000</p>	<p>€ 0</p>	<p>€ 84 000</p>	<p>€ 0</p>

(1) Gemeenten en derde partijen

Voorkeurscenario en financiering per VoM initiatief

VOM – semi-flex (Ontsluiting attractiepolen)

<i>VoM initiatief</i>	<i>Voorstel</i>	<i>Raming totale kosten</i>	<i>Raming inkomsten</i>	<i>Bijdrage VVR</i>	<i>Aandeel co-financiering (1)</i>
<p>Haven bus</p>	<p>Er wordt voorgesteld om de huidige bijdrage van 100.000 € te behouden.</p> <p>De organisatie etc. van de ritten wordt opgenomen binnen de Vlaamse mobiliteitscentrale, waardoor de overheadkost verdwijnt en dit budget gebruikt kan worden om het systeem verder uit te bouwen en uit te breiden naar Knokke-Heist. Eventuele andere uitbreidingen zijn ook mogelijk indien het potentieel kan worden aangetoond, zoals bv. naar de Pathoekeweg in Brugge.</p> <p>De huidige werking en de bestaande tarieven (excl. 6% BTW) worden behouden:</p> <ul style="list-style-type: none"> • € 2,5 vanuit Dudzele en Zeebrugge • € 3,5 vanuit Brugge, Blankenberge en Knokke-Heist • € 5 vanuit Wenduine, De Haan, Bredene en Oostende <p>De effectieve inkanteling is echter nog niet voorzien in 2022.</p> <p>Mogelijke doorgroei naar 36 000 reizigers per jaar (40% groei)</p>	<p>€ 252 000</p>	<p>€ 152 000</p>	<p>€ 100 000</p>	<p>€ 0</p>

(1) Gemeenten en derde partijen

Voorkeurscenario en financiering per VoM initiatief

VOM – semi-flex (Ontsluiting attractiepolen)

VoM initiatief	Voorstel	Raming totale kosten	Raming inkomsten	Bijdrage VVR	Aandeel co-financiering (1)
<p>Flexvervoer naar Het Zwin</p>	<p>Op alle type dagen zal de verplaatsing station Knokke-Heist – Het Zwin mogelijk zijn binnen het flexvervoer.</p> <p>Tarief: € 2 per rit</p> <p>Verwacht aantal reizigers per jaar: 3.600 (3% van jaarlijkse bezoekers)</p> <p>Indien er volledige cofinanciering gevonden kan worden voor een vaste lijndienst tussen station Knokke-Heist – Het Zwin op bepaalde type dagen, dan kan dit voorzien worden en het tarief bepaald worden, maar dit zal geen bijkomende kost voor de VVR opleveren.</p>	<p>€ 47 200</p>	<p>€ 7 200</p>	<p>Maximaal € 40 000</p>	<p>Nader te bespreken in functie van aanbesteding elektrische centrumbus Knokke-Heist</p>
<p>Toeristisch flexvervoer naar Damme</p>	<p>Op alle vakantie, zaterdag, zon- en feestdagen zal de verplaatsing station Brugge – Damme mogelijk zijn binnen het flexvervoer.</p> <p>Tarief: € 4 per rit, abonnementsreizigers van De Lijn rijden gratis mee</p> <p>Verwacht aantal reizigers per jaar: 5.500 (5% van dagbezoekers tijdens zomervakantie in 2016, hoger % dan Het Zwin om ook bezoekers met logies in rekening te brengen)</p> <p>Indien er volledige cofinanciering gevonden kan worden voor een vaste lijndienst tussen station Brugge – centrum Damme op bepaalde type dagen, dan kan dit voorzien worden, maar dit zal geen bijkomende kost voor de vervoerregio opleveren.</p>	<p>€ 45 000</p>	<p>€ 16 500</p>	<p>€ 28 500</p>	<p>€ 0</p>

(1) Gemeenten en derde partijen

Voorkeurscenario en financiering per VoM initiatief

VOM – vast (Aanvullende vaste lijnen)

VoM initiatief	Voorstel	Raming totale kosten	Raming inkomsten	Bijdrage VVR	Aandeel co-financiering (1)
(Zee)Brugge bus	<p>Vast traject tussen station Brugge en Zeebrugge via Lissewege en Zwankendamme dat 6 keer per dag in elke richting op alle weekdays wordt gereden.</p> <p>Tarief: Zelfde prijs als ticket KN/AN, een overstap op KN/AN of flexvervoer wordt gratis aangeboden</p> <p>Verwacht aantal reizigers: 22 500 per jaar</p>	€ 190 000	€ 22 500	€ 130 000	€ 37 500 door stad Brugge
Tangentlijn Zuidelijke Rand	<p>Vast traject tussen station Torhout en station Beernem via enkele deelgemeenten in Oostkamp dat 7 keer per dag in elke richting op alle weekdays wordt gereden.</p> <p>Tarief: Zelfde prijs als ticket KN/AN, een overstap op KN/AN of flexvervoer wordt gratis aangeboden</p> <p>Verwacht aantal reizigers: 12 000 per jaar</p>	€ 222 000	€ 12 000	€ 210 000	€ 0
Centrumbus Blankenberge	<p>Vast traject in het centrum van Blankenberge met 9 ritten in elke richting op alle type dagen (cfr. het huidige aanbod)</p> <p>Tarief: Zelfde prijs als ticket KN/AN</p> <p>Verwacht aantal reizigers: 54 000 per jaar</p>	€ 212 000	€ 108 000	€ 0	Maximaal € 104 000 door stad Blankenberge

Voorkeurscenario en financiering per VoM initiatief

VOM – vast (Aanvullende vaste lijnen)

<i>VoM initiatief</i>	<i>Voorstel</i>	<i>Raming totale kosten</i>	<i>Raming inkomsten</i>	<i>Bijdrage VVR</i>	<i>Aandeel co-financiering (1)</i>
<p>Zeno-Ramskapelle bus</p>	<p>Vast traject tussen AZ Zeno Blankenberge en AZ Zeno Knokke via Ramskapelle dat 7 keer per dag in elke richting op alle weekdays wordt gereden.</p> <p>Tarief: Zelfde prijs als ticket KN/AN, een overstap op KN/AN of flexvervoer wordt gratis aangeboden</p> <p>Verwacht aantal reizigers: 30 000 per jaar</p>	<p>€ 205 000</p>	<p>€ 30 000</p>	<p>Maximaal € 75 000</p>	<p>€ 100 000 door AZ Zeno en gemeente Knokke-Heist</p>

Voorkeurscenario en financiering per VoM initiatief

Buffer voorzien op elk VOM initiatief

Er wordt voorgesteld om een **buffer te voorzien voor eventueel onderschatte vraag en onderschatte kosten**.

Zoals reeds in de inleiding aangegeven berust het concept van vervoer op maat op een aantal hypothesen. Elementen die de budgettaire raming kunnen beïnvloeden zijn:

- Het gebruik van het vervoersysteem: hoe kwaliteitsvoller het systeem, hoe hoger het gebruik, hoe groter de kosten, ... (echter zonder 100% kostendeckking)
- Kostprijzen die zullen blijken uit de marktconsultatie zijn van tal van factoren afhankelijk: concurrentieposities, brandstofprijzen, economische context, etc. De werkelijke kosten zullen dus afwijken van de binnen de studie gehanteerde eenheidsprijzen.
- Eventuele abonnementsformules of kortingstarieven binnen vervoer op maat, in combinatie met de andere netten. Momenteel is dit binnen het theoretische kader niet mogelijk (richtlijnen Vlaamse overheid). Toekomstige afspraken rond mogelijkheden en de bijhorende budget shift zullen de voorlopig gehanteerde begroting beïnvloeden.
- Etc.

Daarom wordt een **buffer van ca. 15%** gehanteerd.

Op basis van de evaluaties zal moeten blijken of het concept moeten worden bijgestuurd. De keuzes tot bijsturing zullen door de vervoerregioraad moeten worden genomen, zowel voor wat het aanbod als de financiering betreft.

Vervoer op maat

Flexvervoer

Flexvervoer – Voorstel binnen VOM

WAT?

Voor open gebruikers kan de belbus vervangen worden door een busje of collectieve taxi dat de open gebruiker op aanvraag oppikt aan een mobipunt of een halte van een functionele lijn, die op dat moment niet bediend wordt, en naar het KN/AN aanvoert.

Een open gebruiker kan ook steeds meerijden met een doelgroepgebruiker.

De types verplaatsingen die hiervoor in aanmerking komen, worden verder gedetailleerd in de volgende slides.

BEDIENING

Op aanvraag (reserveren kant tot 1u op voorhand), mobipunt/halte-mobipunt/halte verbinding. Dit volgt de **amplitude** van het KN/AN (6u – 22u30), met uitzondering van het nachtnet. Voor bediening aansluitend op het nachtnet worden specifieke concepten voorgesteld.

BUDGET

Begroting: 1.035.000€ (incl. inkomsten). Een detaillering van de raming van dit budget is opgenomen in de volgende slides.

GEBRUIKERS

Aantal mogelijke gebruikers: 64.000 per jaar (zie volgende slides)

Tarief: Zelfde prijs als ticket KN/AN, een overstap op KN/AN wordt gratis aangeboden.

Doelgroep: Mensen die geen toegang hebben tot het KN/AN omwille van tijdstip of locatie

TRAJECT EN LOCATIE

- Kern- en aanvullend net
 - Kernet
 - Aanvullend net - cadanslijnen
 - Aanvullend net - functionele lijnen
- Vervoer op maat*
 - VOM - vast
 - VOM - semi-flex
- Mobipunten
 - mobipunt met deelfiets en/of -auto
 - mobipunt zonder deelsystemen
- Flexhaltes
 - flexhalte

* Flexvervoer en doelgroepvervoer: actief in de volledige VVR Brugge
* Nachtervervoer: zie afzonderlijke kaarten



Flexvervoer – Werkingsprincipe

Het voorgestelde systeem gaat uit van een taxi-systeem waarbij ritten worden aanbesteed, in tegenstelling tot het belbus-systeem waarbij busjes continu ter beschikking staan

BELBUS

Belbus: voertuig toegewezen aan specifiek gebied, dat op aanvraag een rit uitvoert. Dit voertuig wacht tot er een vervoersvraag komt.

- ⊕ Er is minstens één voertuig aanwezig per belbusgebied. In VVR Brugge liggen momenteel 4 belbusgebieden.
- ⊕ Voertuigen zijn steeds aangepast voor rolstoelgebruikers.
- ⊕ Verplaatsingen binnen het gebied zijn mogelijk.
- ⊖ Geen garantie dat het voertuig nog beschikbaar is.
- ⊖ Voertuig moet wachten wanneer er geen vraag is. Bijgevolg is de kostenefficiëntie eerder laag.

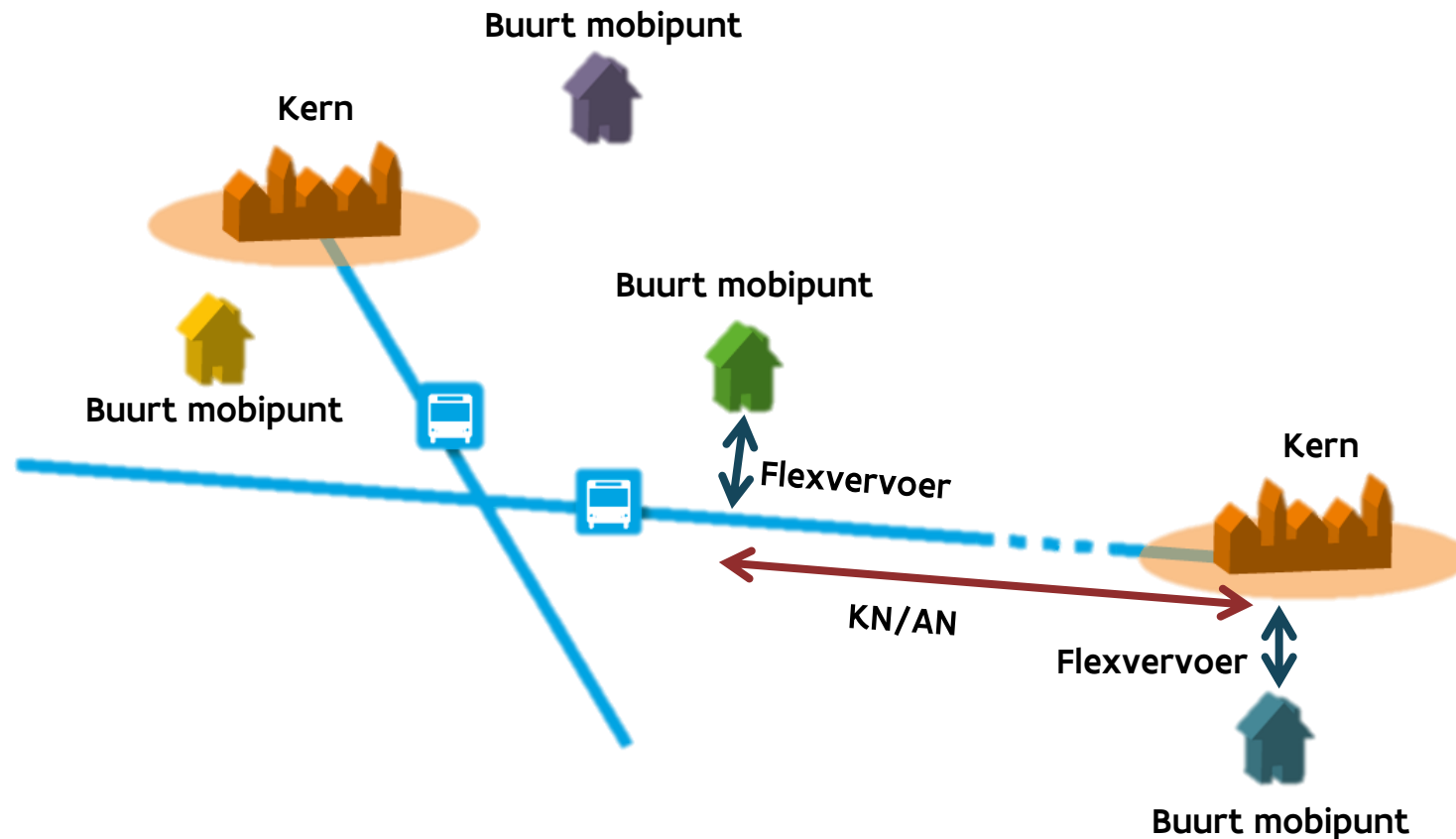
FLEXVERVOER

Flexvervoer: Wanneer er een vervoersvraag komt, wordt deze door de mobiliteitscentrale uitbesteed aan een vervoerder.

- ⊕ Door enkel de ritten aan te besteden, kan het aanbod aan vervoerders diverser zijn.
- ⊕ Gezien er geen maximum zit op het aantal beschikbare voertuigen, kan er flexibeler worden omgegaan met piekvragen.
- ⊕ De vervoerder kan andere opdrachten uitvoeren wanneer er geen vragen van gebruikers zijn. Er is dus geen kost voor wachtende voertuigen.
- ⊕ Verplaatsingen naar andere vervoerregio's zijn mogelijk, zolang deze in de vooropgestelde types verplaatsingen vallen.
- ⊖ Geen garantie dat een vervoerder de rit wil uitvoeren.
- ⊖ Beperkt aantal types verplaatsingen zijn mogelijk (zie 'types verplaatsingen flexvervoer')
- ⊖ Niet alle voertuigen zijn per definitie aangepast aan rolstoelgebruikers. Passagier moet op voorhand doorgeven of hij een aangepast voertuig nodig heeft.

Types flexverplaatsingen

Het flexvervoer kan gebruikt worden om van een buurt mobipunt naar een KN/AN lijn gevoerd te worden



Type 1: Verbinding met overstap

Een reiziger kan steeds van een buurt mobipunt of onbediende halte op een functionele lijn naar de dichtstbijzijnde halte op een KN/AN lijn gebracht worden, om vandaar zijn traject verder te zetten. Analoog kan men ook van een KN/AN lijn naar een halte op een onbediende functionele lijn of buurt mobipunt op de eerste gordel gebracht worden.

Flexvervoer Voorbeeld

type 1 verplaatsingen

0 Kusttram: frequentie seizoensafhankelijk
 - Zomervakantie: 10'
 - Tussenseizoen en schoolvakanties: 15'
 - Winter: 20'



Voorbeeld 1
Oostveld -
Brugge

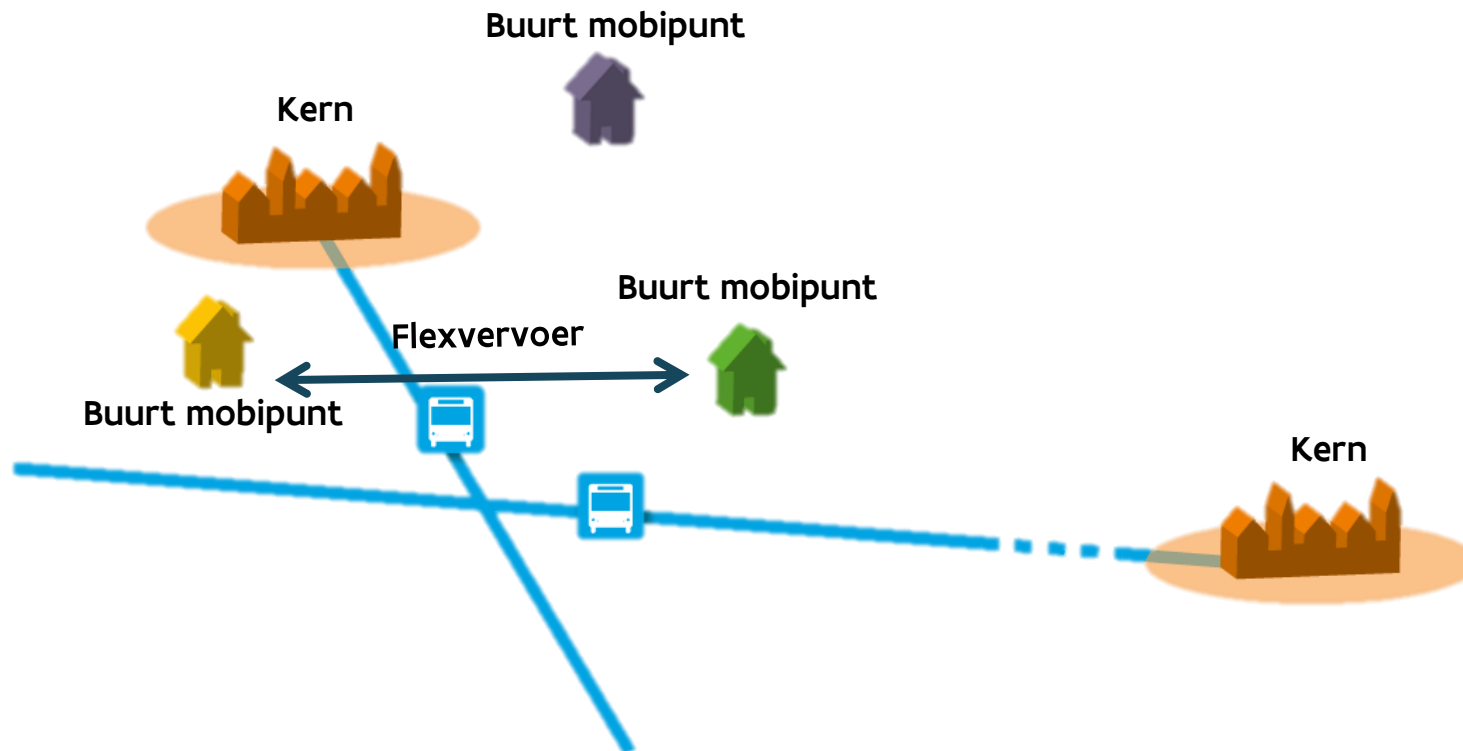
Voorbeeld 1
Moerbrugge - Brugge

- Reguliere lijnen: frequentie**
 - 10 - 15'
 - 20 - 30'
 - 60'
 - 120'
- Functionele lijnen: aantal ritten per dag ***
 - 10 of meer
 - 5 - 9
 - < 5
- Vervoer op maat**
 - VOM - vast
 - VOM - semi-flex
- Voorstel mobipunten**
 - voorlopig geselecteerd mobipunt
 - mobipunt gelegen in naburige vervoerregio
- Flexhaltes**
 - flexhalte
- Behouden haltes**
 - behouden halte

* Dit is een combinatie van verschillende varianten, niet alle ritten zullen dus het volledige/hetzelfde traject rijden.

Types flexverplaatsingen

Het flexvervoer kan ook worden ingezet om rechtstreeks van een buurt mobipunt naar een ander buurt mobipunt op de eerste gordel gevoerd te worden



Type 2: Verbinding tussen twee mobipunten of haltes waar geen verbinding tussen bestaat

Volgend type verplaatsing kan rechtstreeks gefaciliteerd worden. De reiziger wil zich verplaatsen van:

- een mobipunt OF
- onbediende halte op een functionele lijn

Naar:

- een andere onbediende halte op een functionele lijn OF
- Een mobipunt

Op voorwaarde dat deze op de eerste gordel liggen of op maximum 7 kilometer.

Flexvervoer Voorbeeld

type 2 verplaatsingen

0 Kusttram: frequentie seizoensafhankelijk
 - Zomervakantie: 10'
 - Tussenseizoen en schoolvakanties: 15'
 - Winter: 20'



Voorbeeld 1
 Ramskapelle – ziekenhuis
 Ramskapelle – Heist

Voorbeeld 2
 Moerkerke – Hoeke

Voorbeeld 4
 Zuienkerke -
 Houthave

Voorbeeld 3
 Oedelem – Sijsele
 (omrijfactor)

Reguliere lijnen: frequentie

- 10 - 15'
- 20 - 30'
- 60'
- 120'

Functionele lijnen: aantal ritten per dag *

- 10 of meer
- 5 - 9
- < 5

Vervoer op maat

- VOM - vast
- VOM - semi-flex

Voorstel mobipunten

- voorlopig geselecteerd mobipunt
- mobipunt gelegen in naburige vervoerregio

Flexhaltes

- flexhalte

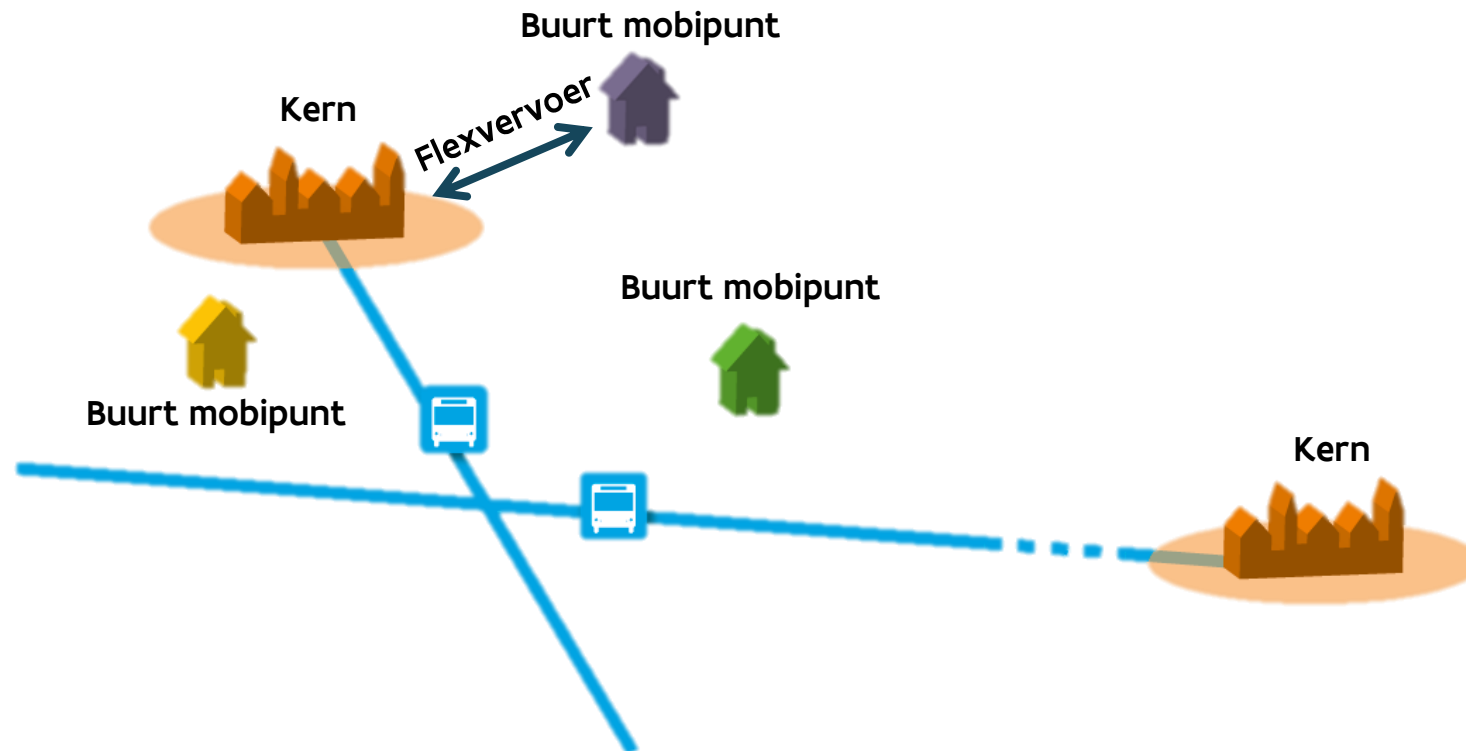
Behouden haltes

- behouden halte

* Dit is een combinatie van verschillende varianten, niet alle ritten zullen dus het volledige/hetzelfde traject rijden.

Types flexverplaatsingen

De relatie tussen de deekernen en de hoofdgemeente wordt gegarandeerd door het flex-vervoer.



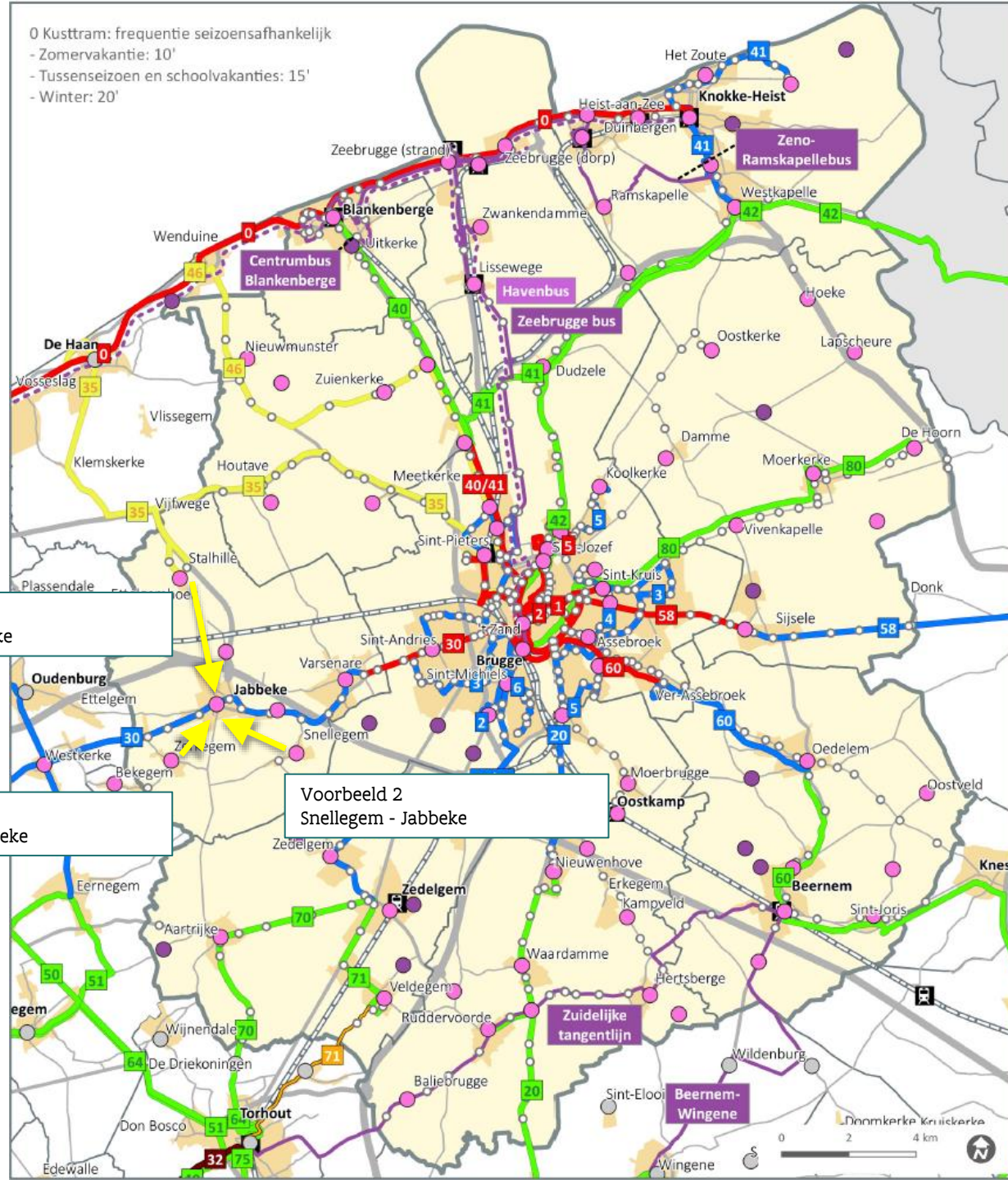
Type 3: Verbinding tussen deekern en hoofdgemeente

Een reiziger kan steeds beroep doen op het flexvervoer om zich van een deekern naar de hoofdgemeente te verplaatsen, indien hier geen verbinding tussen bestaat in het KN/AN, of indien een verplaatsing met een overstap een omrijfactor van meer dan 1,6 heeft.

Flexvervoer Voorbeeld

type 3 verplaatsingen

0 Kusttram: frequentie seizoensafhankelijk
 - Zomervakantie: 10'
 - Tussenseizoen en schoolvakanties: 15'
 - Winter: 20'



Voorbeeld 1
Stalhille - Jabbeke

Voorbeeld 3
Zerkegem - Jabbeke

Voorbeeld 2
Snellegem - Jabbeke

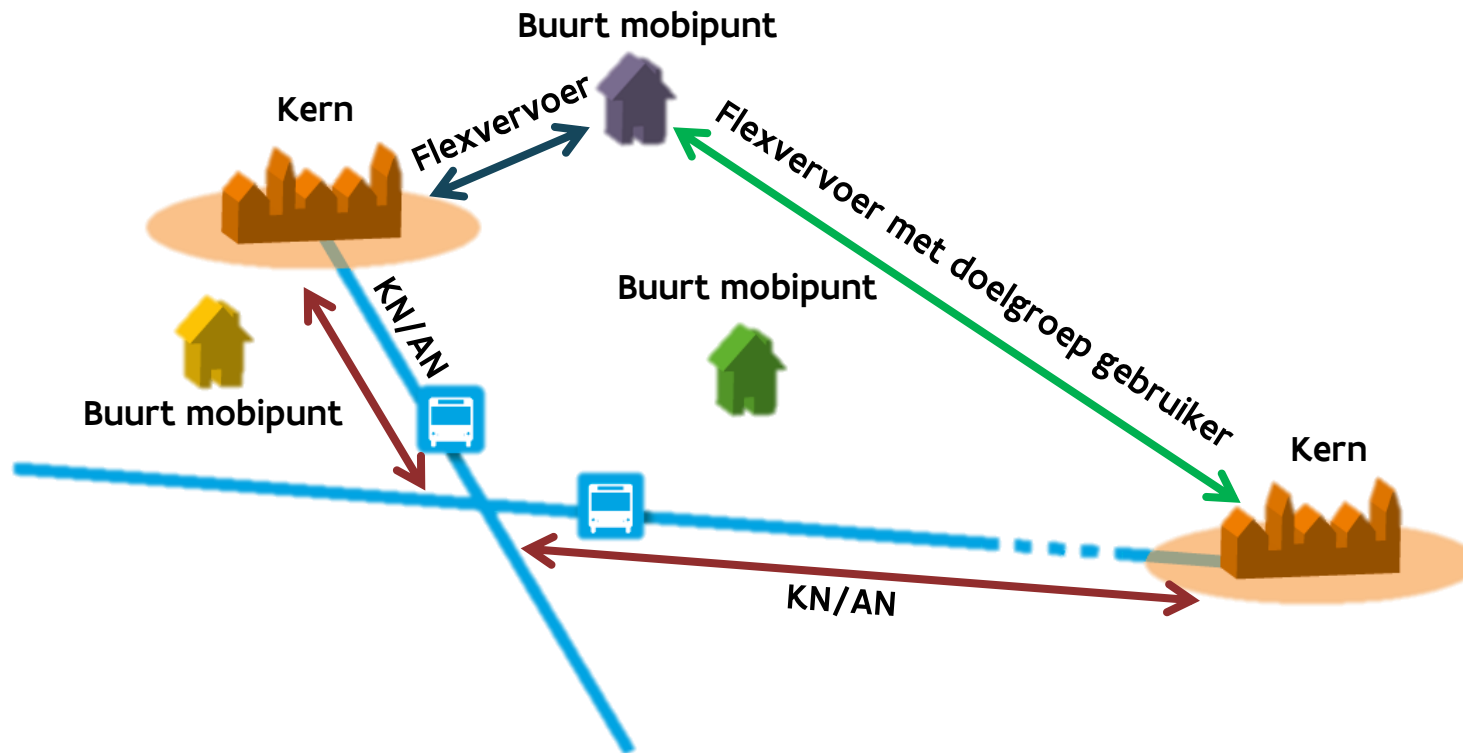
- Reguliere lijnen: frequentie**
 - 10 - 15'
 - 20 - 30'
 - 60'
 - 120'
- Functionele lijnen: aantal ritten per dag ***
 - 10 of meer
 - 5 - 9
 - < 5
- Vervoer op maat**
 - VOM - vast
 - VOM - semi-flex
- Voorstel mobipunten**
 - voorlopig geselecteerd mobipunt
 - mobipunt gelegen in naburige vervoerregio
- Flexhaltes**
 - flexhalte
- Behouden haltes**
 - behouden halte

* Dit is een combinatie van verschillende varianten, niet alle ritten zullen dus het volledige/hetzelfde traject rijden.

Types flexverplaatsingen

Rechtstreekse verplaatsingen zijn mogelijk, indien dit kan gecombineerd worden met het deur-tot-deur vervoer van de doelgroepgebruiker.

Type 4: Ritten met doelgroep gebruikers
Indien een vraag voor doelgroep gebruikers een gelijkaardig traject volgt als de vraag van de open gebruiker, kan de open gebruiker mee rijden.



Vaak gestelde vragen – flex-vervoer

Volgende randvoorwaarden werden voorgesteld voor het flexvervoer

Randvoorwaarde	Omschrijving
Bedieningsuren	Het flexvervoer zal ritten uitvoeren tijdens de bedieningsuren van het KN/AN. Hierbij wordt ook het voor-transport voor de eerste bus voorzien en het na-transport na de laatste bus.
Overstaptijd	Voor verplaatsingen met het overstap wordt de overstaptijd zo beperkt mogelijk gehouden. De ambitie is 5 minuten overstaptijd, met als maximum 10 minuten als streefdoel.
Aanwezigheid van een verbinding	Indien er op een afstand van maximum 1 km binnen een tijdsvenster van +/- 45 minuten een verbinding is binnen het reguliere net, wordt aan de reiziger gevraagd hier gebruik van te maken en kan zodoende geen aanspraak worden gemaakt van het flexvervoer.
Verwachte flexibiliteit van de reiziger	De reiziger zou worden opgehaald binnen een tijdsvenster van +/- 30 minuten t.o.v. de gevraagde vertrektijd. Indien de reiziger een overstap moet maken, zal worden gelet op de voorwaarden voor de overstaptijd.
Minimale en maximale afstand af te leggen door flexvervoer	Het flexvervoer zal enkel ritten uitvoeren van minstens 1 kilometer. Met het flexvervoer zal de eerste gordel van mobipunten worden bediend, met als richtinggevend maximum 7 kilometer.
Omrijdfactor	Indien een verbinding binnen de eerste gordel mobipunten of van maximaal 7 kilometer een omrijdfactor van 1,75 kent met overstap, zal de rit rechtstreeks uitgevoerd worden.

De mobiliteitscentrale koppelt terug naar de vervoerregio rond het gebruik van het flexsysteem. Indien het voor bepaalde vragen efficiënter blijkt om een vaste verbinding te voorzien, kan de mobiliteitscentrale dit voorstellen.

Flexvervoer – Aantal vragen

Een deel van de huidige belbusvragen zou worden opgevangen binnen het voorgestelde KN/AN

	Week, spits	Week, dal	Zaterdag	Zondag	TOTAAL
Vraag op alle belbuslijnen in 2018 per jaar, in aantal passagiers*	13.700	38.000	4000	3300	59000
Verwachte vraag naar flexvervoer per jaar, in aantal passagiers, binnen het kader van KN/AN v2** en de voorgestelde concepten VOM	7447	23082	2791	2636	35956

*Zowel de uitgevoerde als niet-uitgevoerde ritten zijn in de telling opgenomen. Ongeveer 25% van de gevraagde ritten werd niet uitgevoerd.

**Restvraag: raming op basis van toetsing aan kernnet en aanvullend net, en overige concepten vervoer op maat

Een inschatting van de vraag naar flexvervoer werd gemaakt a.d.h.v. de huidige belbusvragen. Hiertoe werd een onderscheid gemaakt tussen het aantal vragen op een bepaalde lijn in de dal op weekdays, in de spits op weekdays, op zaterdagen en op zondagen.

In de initiële kostprijsraming is rekening gehouden met 40.000 aanvragen. Er wordt dus aan de vraagzijde met een extra marge van 10% gerekend. Echter doordat het werkelijk gebruik van het flexvervoer moeilijk in te schatten is werd vanuit de vervoerregioraad extra budget gereserveerd voor het flexvervoer om voldoende rollend materieel te voorzien om de kwaliteit van het aanbod te garanderen en dus een hogere vraag op te vangen. Met dit extra budget kunnen in totaal ca. 64.000 vragen behandeld worden.

Flexvervoer

Dekking huidige belbushaltes

Het merendeel van de huidige belbusvragen zal worden opgevangen binnen het voorgestelde KN/AN.

Voor de dekkingsanalyse is een buffer van 1 km getrokken rond vaste lijnen en eerste selectie van de mobipunten.

De haltes die niet gedekt worden kenden slechts een zeer beperkt gebruik in 2018.

Er wordt gesuggereerd om bestaande belbushaltes die meer dan 200 gebruikers op jaarbasis kennen, eventueel te weerhouden als "flexhalte" of mobipunt. Op basis van deze inzichten heeft met alle gemeenten een bilateraal gesprek plaatsgevonden. Dit gesprek heeft geleid tot een aangepaste selectie van de mobipunten en eventuele aanvullende flexhaltes.

Bufferzone mobipunten

radius 1 km

OV scenario 3

kern- en aanvullend net

functioneel net

buffer OV - radius 1 km

Belbusgebruik per halte (2018)*

1 - 50

51 - 100

101 - 150

151 - 200

201 - 500

501 - 1000

> 1000

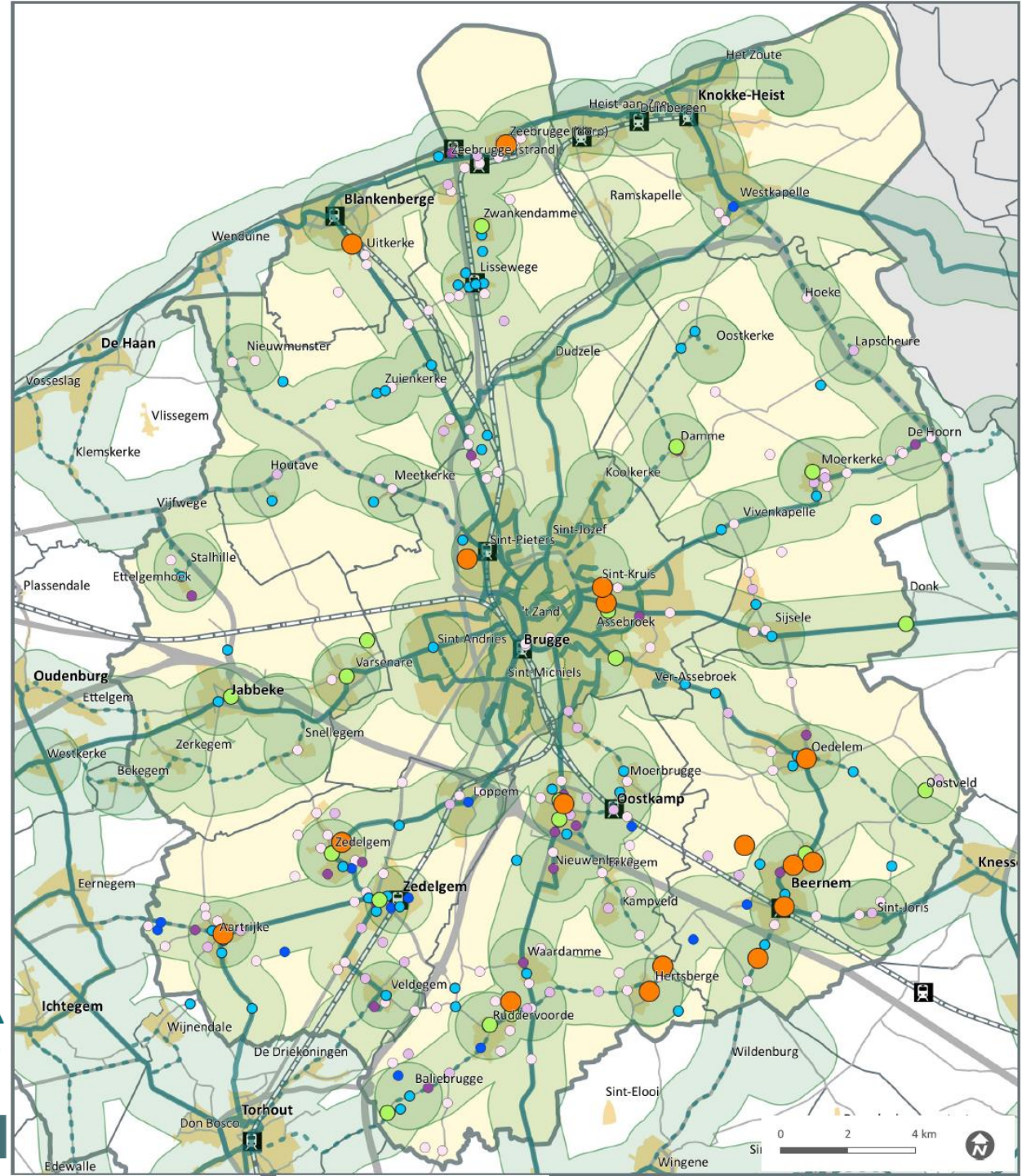
* Haltes zonder belbusgebruik worden niet op deze kaart weergegeven



Mobipunten - OV scenario 3 - belbusgebruik op jaarbasis (2018) - v2

atelier demitro2

Vlaanderen is mobiliteit & openbaar vervoer



Flexvervoer – Budget

Het budget van het flexvervoer werd bepaald uitgaande van een taxi-systeem

Volgende assumpties werden gemaakt voor het berekenen van de kostprijs van de ritten:

Onderdeel	Assumptie	Verklaring van de assumptie
Aantal vervoersvragen	64.000 mogelijke vragen per jaar	Initiële inschatting van 40.000 vragen op basis van gekende belbusgegevens. Aantal mogelijke vragen is opgehoogd om niet gekende vraag van nieuw systeem te kunnen ondervangen.
Bezettingsgraad	1,15 reizigers per rit	Inschatting op basis van belbusgegevens in 2018. Aangezien collectieve taxi's ingezet worden en de mobiliteitscentrale slimmer zal plannen, waardoor meerdere passagiers vervoerd kunnen worden, kan de bezettingsgraad in de praktijk hoger liggen.
Aantal ritten	55.500 ritten per jaar	Uitgaande van de vooropgestelde bezettingsgraad en het aantal vervoersvragen, zouden ca. 55.500 ritten uitgevoerd moeten worden.
Gemiddelde afstand per rit	6 km	Inschatting op basis van type ritten uitgevoerd door de belbus in 2018
Prijs per kilometer	2,5 €/km	Uitgaande van courante taxi-tarieven in VVR Brugge. Indien er twee reizigers in het voertuig zitten, wordt er vanuit gegaan dat de beladen kilometers slechts éénmaal vergoed worden.
Instapvergoeding aan vervoerder	4 €/passagier	De courante instapvergoeding van 2,5 €/rit werd verhoogd, rekening houdend met het feit dat vervoerders buiten hun reguliere werkingsgebied moeten willen gaan.

In totaal kost het uitvoeren van deze ritten dus 1.099.000 €. Er dient te worden opgemerkt dat het een raming van de kosten betreft, en dat dit tijdens de aanbestedingsprocedure eventueel onderhandeld kan worden.

Flexvervoer – Budget

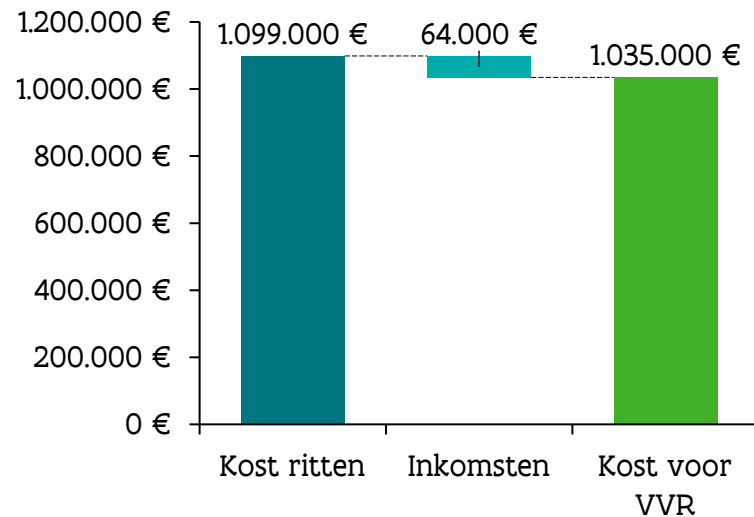
Het budget van het flexvervoer werd bepaald uitgaande van een taxi-systeem

De VVR Brugge wenst een overstap tussen het flexvervoer en het KN/AN gratis aan te bieden. Indien niet overgestapt wordt, zal op het flexvervoer hetzelfde tarief als op het KN/AN betaald worden door de reiziger.

Voorstel

Standaard tarief: Zelfde ticketprijs als KN/AN,
maar overstap wordt gratis aangeboden

Aantal mogelijke ritten: 64.000 per jaar



Vervoer op maat

Doelgroepenvervoer

Doelgroepenvervoer – Huidig aanbod

Momenteel wordt doelgroepenvervoer voorzien door de DAV. Dit is vervoer voor personen die niet instaat zijn het reguliere OV te gebruiken of die niet zonder rolstoel kunnen.

- De DAV wordt momenteel in Brugge uitgevoerd door de **vzw MOBAR**
- Vervoersgebied Brugge omvat alle gemeentes in VVR Brugge en Torhout
- De DAV voorziet vervoer voor personen die niet zonder een rolstoel kunnen en/of personen die niet in staat zijn om zelfstandig het openbaar vervoer te gebruiken. De **mobiliteitsindicatiestelling** gebeurt thans op basis van doktersattest
- Voor ziekenvervoer of woon-werk vervoer kan men geen beroep doen op de DAV. Men kan de DAV wel gebruiken voor **socio-culturele verplaatsingen**, een eenmalig dokters- of tandartsenbezoek, een kappersbezoek, etc.
- De klant betaalt een vaste instapkost van 2 euro plus 1 euro per afgelegde kilometer.
 - Bv. Rit 5km = 7 euro – rit 10km = 12 euro
- De vergoeding voor de vervoerder ligt vast a rato van het aantal km
 - Bv. Rit 5km = 26 euro – rit 10km = 31 euro
- Het tekort tussen de inkomsten en de vervoerskost in vervoersgebied Brugge wordt bijgesteld
 - Door middel van compensatie (budget DAV Brugge, nu toegewezen aan het VOM budget van VVR Brugge)
 - Vanuit de MAV Oost-Vlaanderen (door MOBAR vzw uitgevoerd) voor de korte ritten (niet opgenomen in het VOM budget van VVR Brugge)

Doelgroepenvervoer – Huidig aanbod

Het doelgroepenvervoer wordt momenteel gefinancierd door de DAV, de MAV en de inkomsten van de reizigers.

Budget DAV = ca 90.000 euro = portefeuille VVR	Budget MAV OVL = ca 35.000 euro = NIET in portefeuille → bij te passen
---	---

Beladen kilometers	Prijs voor klant	Compensatie Vlaanderen	Compensatie MAV	Totale Compensatie	Vergoeding vervoerder
1 km	€ 3.00	€ 2.50	€ 15.50	€ 18.00	€ 21.00
2 km	€ 4.00	€ 4.00	€ 14.00	€ 18.00	€ 22.00
3 km	€ 5.00	€ 5.50	€ 13.50	€ 19.00	€ 24.00
4 km	€ 6.00	€ 7.00	€ 12.00	€ 19.00	€ 25.00
5 km	€ 7.00	€ 8.50	€ 10.50	€ 19.00	€ 26.00
6 km	€ 8.00	€ 10.00	€ 9.00	€ 19.00	€ 27.00
7 km	€ 9.00	€ 10.50	€ 8.50	€ 19.00	€ 28.00
8 km	€ 10.00	€ 12.00	€ 7.00	€ 19.00	€ 29.00
9 km	€ 11.00	€ 13.50	€ 5.50	€ 19.00	€ 30.00
10 km	€ 12.00	€ 15.00	€ 4.00	€ 19.00	€ 31.00
...					
15 km	€ 17.00	€ 22.50	€ 0.00	€ 22.50	€ 39.50
...					
50 km	€ 52.00	€ 56.25	€ 0.00	€ 56.25	€ 108.25

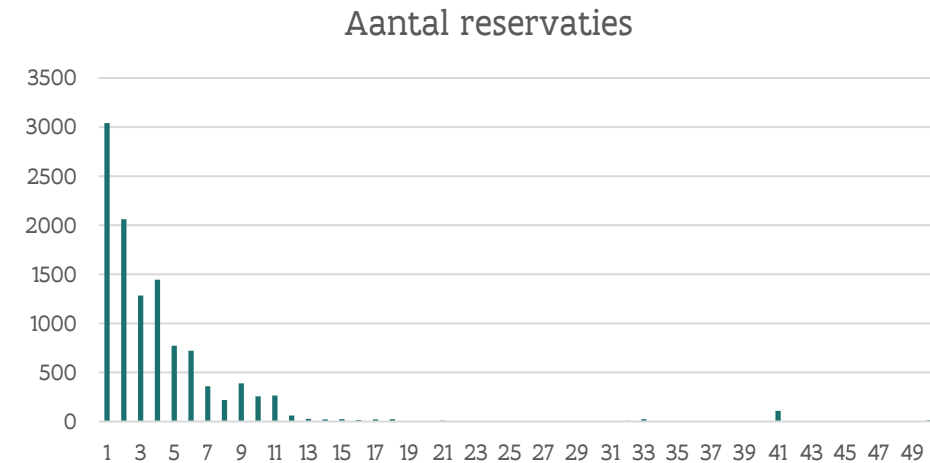
Wat DAV aan vervoerder betaalt
 = prijs klant + compensatie DAV+MAV

Doelgroepenvervoer – Huidig aanbod

De DAV geeft aan dat de vraag groter is dan het aanbod dat binnen de huidige budgetten kan gerealiseerd worden.

- De reservaties worden nauwgezet opgevolgd, zodat reservaties evenwichtig zijn. De vraag is immers groter dan wat kan aangeboden worden met de beschikbare middelen
- De begeleider of echtgenoot mag gratis meereizen
- Combinatie met de open gebruiker is mogelijk maar niet makkelijk
 - Te lange reistijd
 - Eventueel wel haalbaar voor vervoer in functie van evenementen

Enkele kencijfers rond het huidig functioneren (situatie 2018, cijfers op jaarbasis)



- In 2019 werden 11.223 ritten gereden.
- Veel korte ritten: gemiddelde rit = 5km
- 80% van de ritten is in Brugge
- 9% in Damme en 2% in Oostkamp
- De overige ritten zijn verdeeld over de VVR
- 40% rolstoelvervoer en 60% 'stappers' (met rollator, etc)

Doelgroepenvervoer – Voorstel binnen VOM

WAT?

Er is een grote nood aan doelgroepenvervoer, zowel van deur tot deur, als van deur tot kamer.

Momenteel organiseert de DAV het vervoer voor **socio-culturele verplaatsingen** voor personen die niet zonder rolstoel kunnen of voor personen die geen gebruik kunnen maken van het reguliere openbaar vervoer. Hiervoor wordt momenteel ca. 90.000€ per jaar voorzien aan de DAV/MAV.

BEDIENING

Vraagafhankelijk systeem, deur-tot-deur bediening op aanvraag, of deur – kamer en kamer – kamer voor specifieke doelgroepen.

Enkel voor socio-culturele verplaatsingen.

BUDGET

Begroting: 305.000 € (incl. inkomsten), dit is een verdrievoudiging van de huidige Vlaamse bijdrage aan de vervoerregio Brugge,

GEbruikers

Aantal gebruikers:
20.000 ritten (verdubbeling van gebruik in 2018)

Tarief: instap: 2€, dan 1-25km: +0,75€/km, 25-50km: +1€/km, > 50km: +2€/km.

Doelgroep: Minder mobilen en rolstoelvervoer (wordt bepaald op Vlaams niveau)

TRAJECT EN LOCATIE



Doelgroepenvervoer – Voorstel binnen VOM

Het budget voor het doelgroepenvervoer gaat uit van een systeem waar vervoerders per rit vergoed worden

Volgende assumpties werden gemaakt voor het berekenen van de kostprijs van de ritten:

Onderdeel	Assumptie	Verklaring van de assumptie
Aantal reizigers	20.000 reizigers per jaar	Verdubbeling van de huidige vervoersvraag.
Bezettingsgraad	1,15 reizigers per rit	Inschatting op basis van gegevens belbus en DAV.
Aandeel korte ritten (< 7 km)	70%	Inschatting op basis van gegevens Mobar.
Gemiddelde afstand korte ritten	3 km	Inschatting op basis van gegevens Mobar
Aandeel middellange ritten (7 – 25 km)	25%	Inschatting op basis van gegevens Mobar
Gemiddelde afstand middellange ritten	10 km	Inschatting op basis van gegevens Mobar
Aandeel lange ritten (> 25 km)	5%	Inschatting op basis van gegevens Mobar
Gemiddelde afstand lange ritten	40 km	Inschatting op basis van gegevens Mobar
Prijs per kilometer (vanaf 7km)	2,5 €/km	Op basis van van kosten betaald door DAV. De eerste 6 km zitten opgenomen in de forfaitaire vergoeding.
Instapvergoeding aan vervoerder	18 €/passagier	Op basis van kosten betaald door Mobar en MAV Limburg.

Op basis van deze aannames, zou het doelgroepenvervoer – zonder inkomsten – **448.000 €** kosten.

Doelgroepenvervoer – Voorstel binnen VOM

Verschillende tariefstructuren zijn mogelijk. Dit heeft een invloed op de netto kost voor de VVR.

Er wordt voorgesteld om de **bestaande tariefstructuur van de DAV Brugge te verlagen** en dus een start- en kilometervergoeding te vragen, afhankelijk van de gereden afstand.

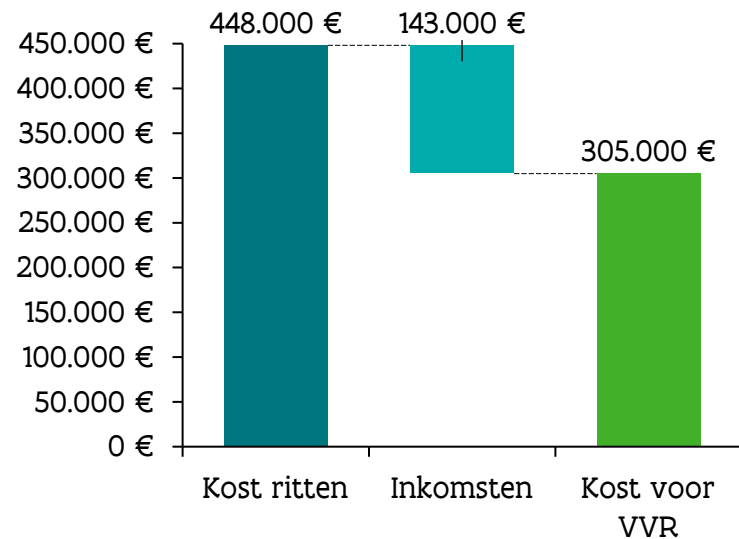
Voorstel

Instapvergoeding: 2 €

Prijs per km:

- 0 – 25 km: 0,75€/km
- 25 – 50 km: 1€/km
- > 50 km: 2€/km

Aantal ritten: 20.000 per jaar



Vervoer op maat

Nachtvervoer

Nachtvervoer – Voorstel binnen VOM

WAT?

Om de nachtbediening in de vervoerregio verder te ondersteunen kunnen 5 collectieve taxi's worden ingezet op 4 strategische locaties op de nachtlijnen. Deze minibusjes rijden volgens een flexibel traject en halen elk uur (na reservatie) reizigers op aan deze punten van de nachtbussen en zetten ze aan de dichtstbijzijnde halte/mobipunt van hun woonplaats af.

BEDIENING

Er is geen vast traject.

De collectieve taxi's kunnen ingezet worden op vrijdag en zaterdag tussen 22u30 en 2u30 gedurende het volledige jaar, vertrekkende vanaf Oostkamp, Zedelgem, Sijsele en Brugge Blauwe toren.

BUDGET

Begroting: 150 000 € per jaar,

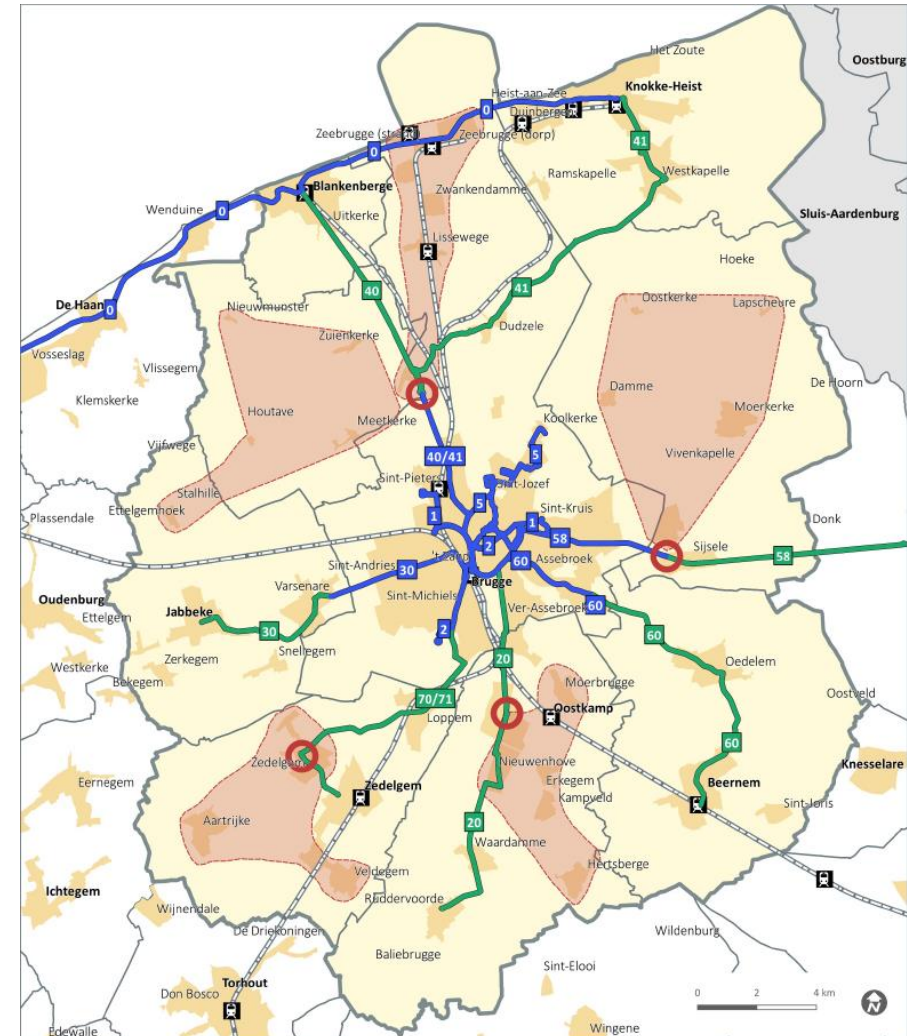
GEBRUIKERS

Aantal mogelijke gebruikers:
15.000 gebruikers

Tarief: Geïntegreerde
ticketprijs

Doelgroep: gebruikers van de
nachtbus naar deze locaties

TRAJECT EN LOCATIE



Nachtvervoer – Voorstel binnen VOM

Het budget voor het nachtvervoer werd bepaald uitgaande van 6 OV-taxi's (type taxi of minibus naargelang de vraag), die op elke bediende avond vijf uur beschikbaar gesteld wordt.

Volgende assumpties werden gemaakt voor het berekenen van de kostprijs:

Onderdeel	Assumptie	Verklaring van de assumptie
Aantal bediende dagen per jaar	104	Bediening wordt voorzien op alle vrijdag- en zaterdagavonden.
Beschikbare uren per taxi	5	De OV-taxi kan reizigers ophalen aan de eindhalte tussen 22:30 en 2:30. Er wordt vanuit gegaan dat de taxi telkens maximaal één uur zal rijden na het ophalen van de reizigers. De taxi is dus operationeel tussen 22:30 en 3:30, een totaal van 5 uur.
Aantal taxi's	6	Er wordt uitgegaan van 5 gebieden waar men naartoe kan gebracht worden. Per gebied wordt één taxi voorzien, 1 extra taxi is voorzien om eventuele piekvragen te kunnen opvangen.
Kostprijs per taxi per uur	45 €/uur	De taxi zou forfaitair per uur betaald worden aan courante taxi-tarieven.
Aantal reizigers per taxi per uur	3 tot 5	Op basis van de huidige tellingen zouden de voorgestelde nachtbussen een bezettingsgraad hebben van 6,3 reizigers per rit. Het aanbod is evenwel vernieuwd wat mogelijks tot meer reizigers zal leiden. Anderzijds zal niet iedereen overstappen op een OV-taxi.
Tarief voor gebruiker	0 €	Er wordt ervan uitgegaan dat de ticketprijs geïntegreerd zit in het tarief van de nachtbus en dat de reiziger dus niet extra moet betalen voor deze verplaatsing.

Op basis van deze aannames, zou het nachtvervoer 150.000€ kosten.

Nachtvervoer – Voorstel binnen VOM

De totale kost voor de VVR hangt af van de inkomsten.

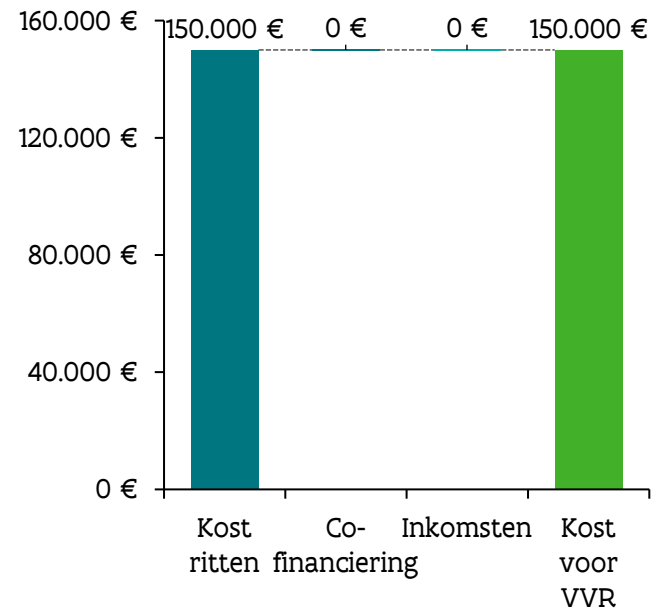
Er wordt ervan uitgegaan dat de ticketprijs geïntegreerd zit in het tarief van de nachtbus en dat de reiziger dus niet extra moet betalen voor deze verplaatsing. De volledige last van dit nachtvervoer komt dus ten laste van de vervoerregio.

Voorstel

cofinanciering: 0 €

Kostprijs ticket: Geïntegreerd ticket

Aantal reizigers per jaar: 15.000



Vervoer op maat

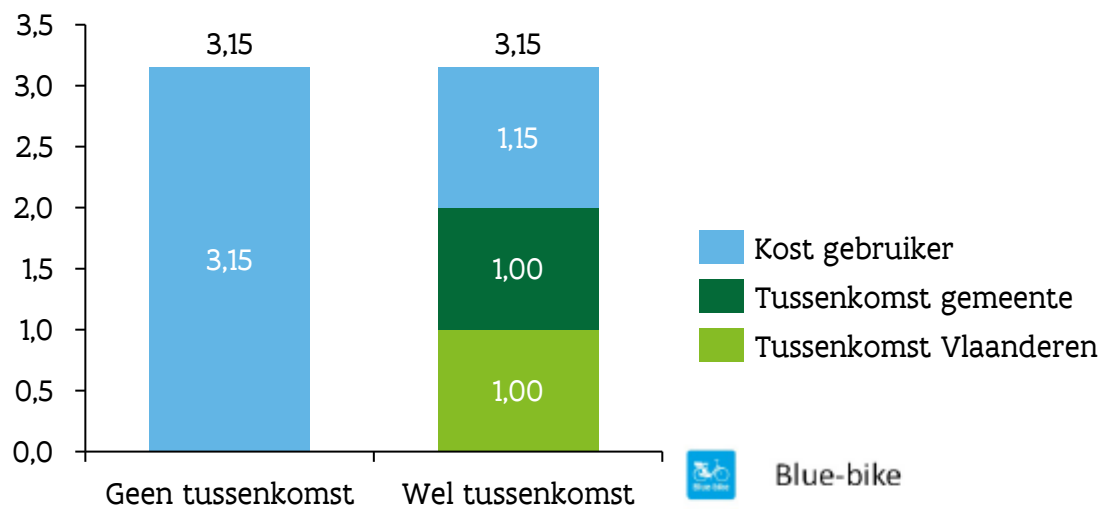
Fietsdeelsystemen

Fietsdeelsystemen – Huidig aanbod




Momenteel beschikt stad Brugge reeds over Blue-Bikes

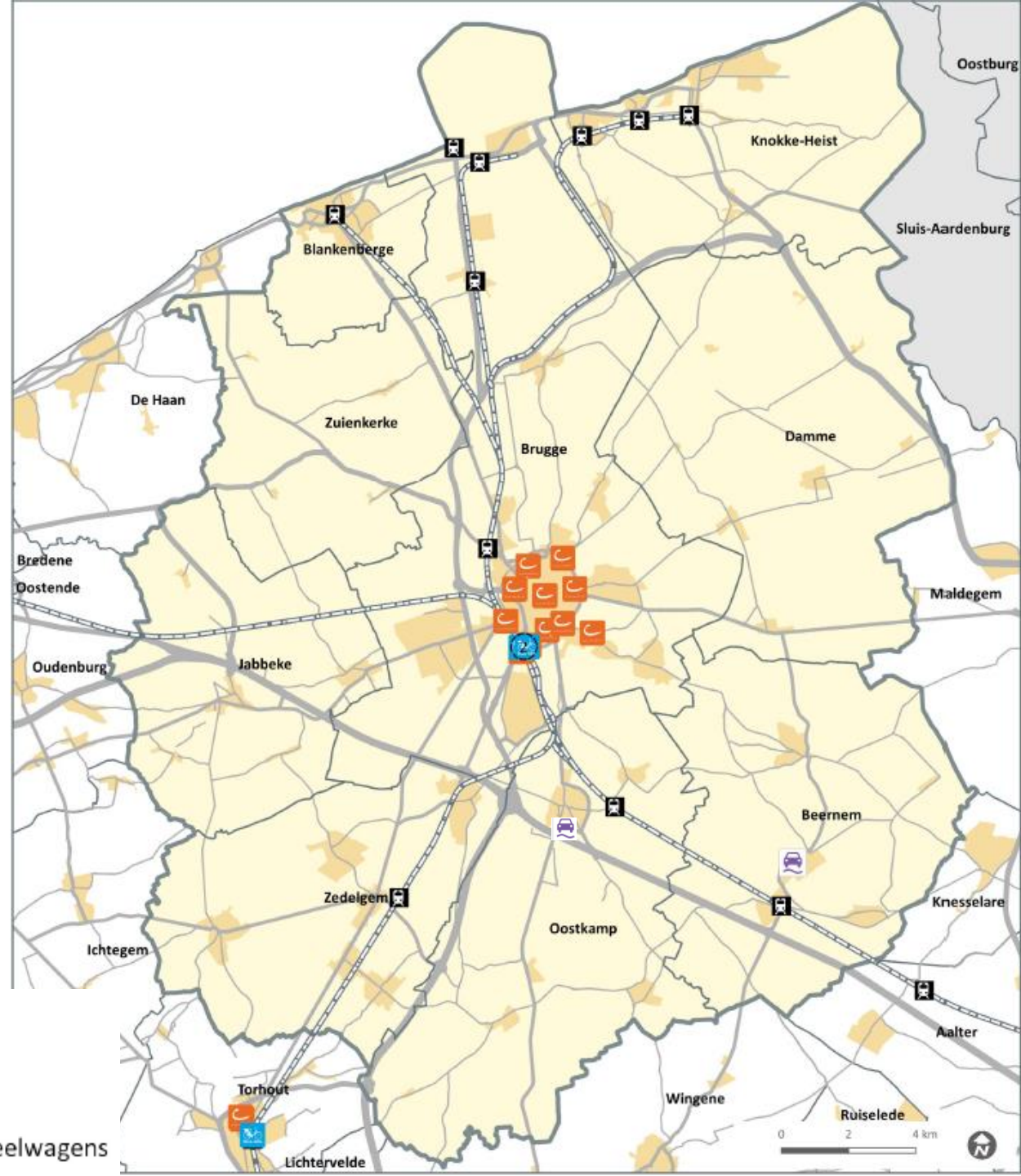
Blue-bike tracht een netwerk uit te bouwen van deelfietsen die kunnen worden ingezet voor *last mile* verplaatsingen. De deelfietsen worden continu gemonitord om het aanbod te verzekeren. Momenteel ligt de beschikbaarheidsgraad op 99,1%.

De reiziger betaalt momenteel maximaal 3,15€ om de Blue-bike 24uur te gebruiken. Voor de Blue-bikes in Stad Brugge betaalt de gebruiker slechts 1,15€. Om deze kostprijs te bekomen compenseren Vlaanderen en stad Brugge elk 1€.



Bronnen: Blue-bike

-  Blue-bike
-  Cambio
-  Coopstroom - elektrische deelwagens



Fietsdeelsystemen – Voorstel binnen VOM

WAT?

Fietsdeelsystemen kunnen ingezet worden om de *last mile* te overbruggen. Vooral voor open gebruikers biedt deze oplossing veel mogelijkheden, gezien de hoge flexibiliteit.

11 nieuwe deelfietspunten werden geïdentificeerd met gem. 10 fietsen per locatie. In eerste instantie bieden stations en mobipunten ter bediening van de haven/bedrijventerreinen het meeste potentieel. In het voorgestelde netwerk van deelfietsen bevindt 95% van de tewerkstellingsplaatsen op minder dan 5 km van een deelfietsenstation.

BEDIENING

Deelfietsen zijn 24/7 beschikbaar. **50% elektrische fietsen** aanbieden.

Met het oog op kostenefficiëntie, wordt in eerste instantie geopteerd voor back-to-one systemen in een netwerklogica. Specifiek voor het kusttoerisme kan een back-to-many systeem overwogen worden.

BUDGET

Begroting: 265.000 € per jaar, uitgaande van een gebruikerskost van 1,15 € per dag die de aanbieder toebehoort.

Deze kost gaat er vanuit dat het bestaande deelfietsstelsel in de stad Brugge geïntegreerd wordt (als de bestaande contracten aflopen).

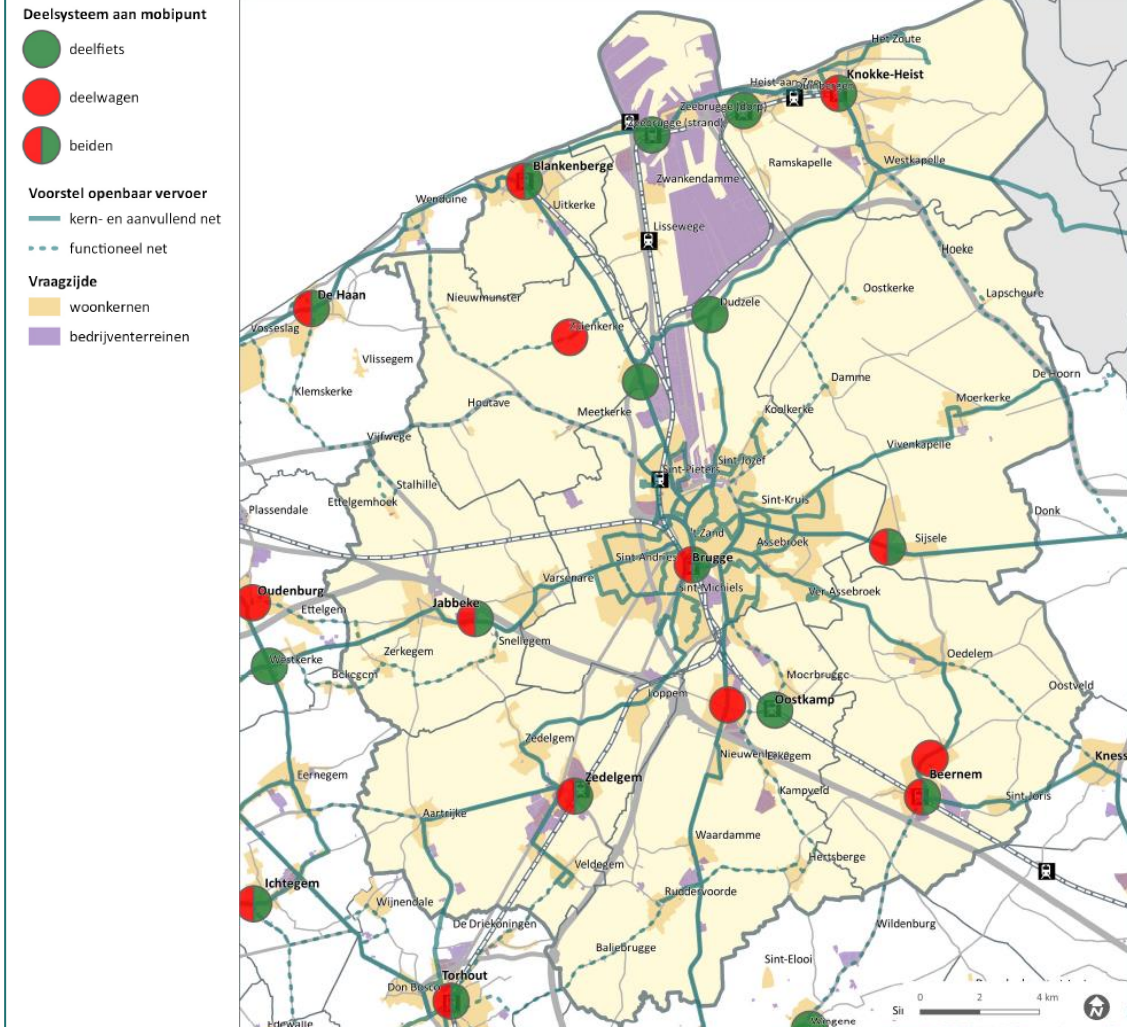
GEBRUIKERS

Aantal gebruikers: 110 fietsen kunnen geïnstalleerd worden.

Tarief: 1,15 € per dag

Doelgroep: Treinreizigers, werknemers voor last mile verplaatsingen, toerisme,...

TRAJECT EN LOCATIE



Fietsdeelsystemen – Voorstel binnen VOM

Back-to-one systemen bieden een hogere kostefficiëntie binnen de context van de vervoerregio dan back-to-many of freefloating



Back-to-one

Fiets moet terug gebracht worden naar de oorspronkelijke locatie



Netwerklogica

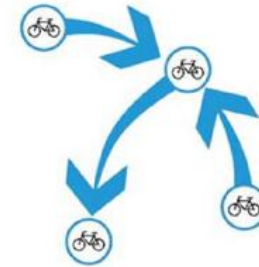
- Deelfiets aan knooppunt als natransport
- Faciliteert combi-mobiliteit
- Heen- en terugtraject wordt door dezelfde gebruiker afgelegd.

Succesfactoren: kwaliteitsvol OV, bestemmingen op fietsafstand van het knooppunt. Belangrijke factoren volgens studies zijn de aanwezigheid van een station of bedrijventerreinen.



Back-to-many

Fiets kan terug gebracht worden naar een ander fietsstation dan waar hij opgehaald



Free-floating

Fiets heeft geen vaste stelplaats en kan eender waar opgepikt en afgezet worden



Nabijheidslogica

- Deelfiets nabij woning
- Voor korte verplaatsingen, ter vervanging van eigen fiets of voor bezoekers.
- Enkele trajecten

Succesfactoren: hoge densiteit van fietsdeelstations of free-floating fietsen, hoge bevolkingsdichtheid en een sterke mix van functies. Kostprijs stijgt door een toenemend aantal locaties en de nood aan herverdeling van de fietsen. Ook voor de gebruiker ligt de kostprijs vaak hoger.

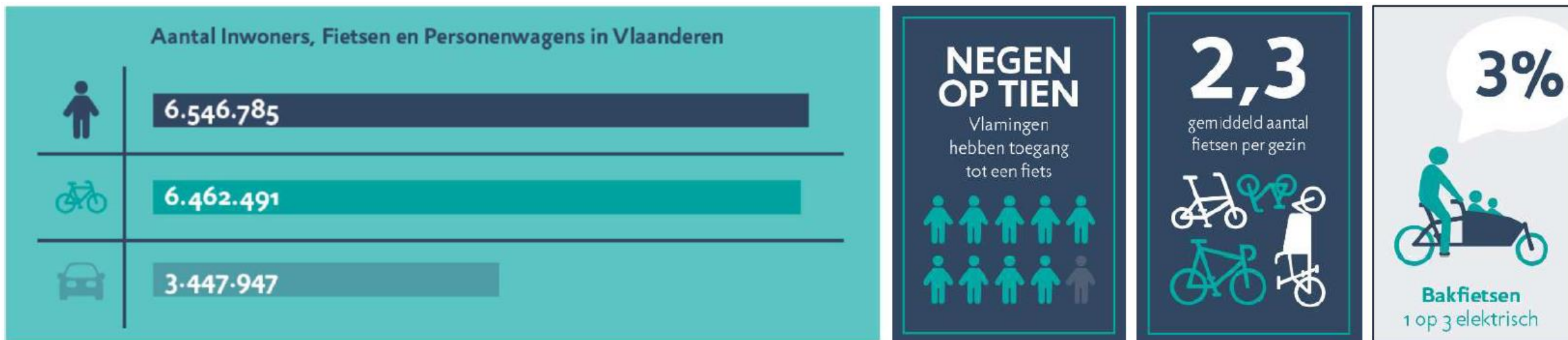
Bronnen: fietsberaad, Blue-bike

Fietsdeelsystemen – Voorstel binnen VOM

Back-to-one systemen bieden een hogere kostefficiëntie binnen de context van de vervoerregio dan back-to-many of freefloating

Binnen een stedelijke context – dus niet vervoerregio-niveau – kunnen back-to-many systemen interessant zijn. Op vervoerregio-niveau is het echter relevanter om in te zetten op de **netwerklogica**, gekoppeld aan de OV-knooppunten en mobipunten.

Gezien de lagere kost van back-to-one systemen en het hoge fietsbezit in de regio, genieten **back-to-one systemen** dan ook de voorkeur.



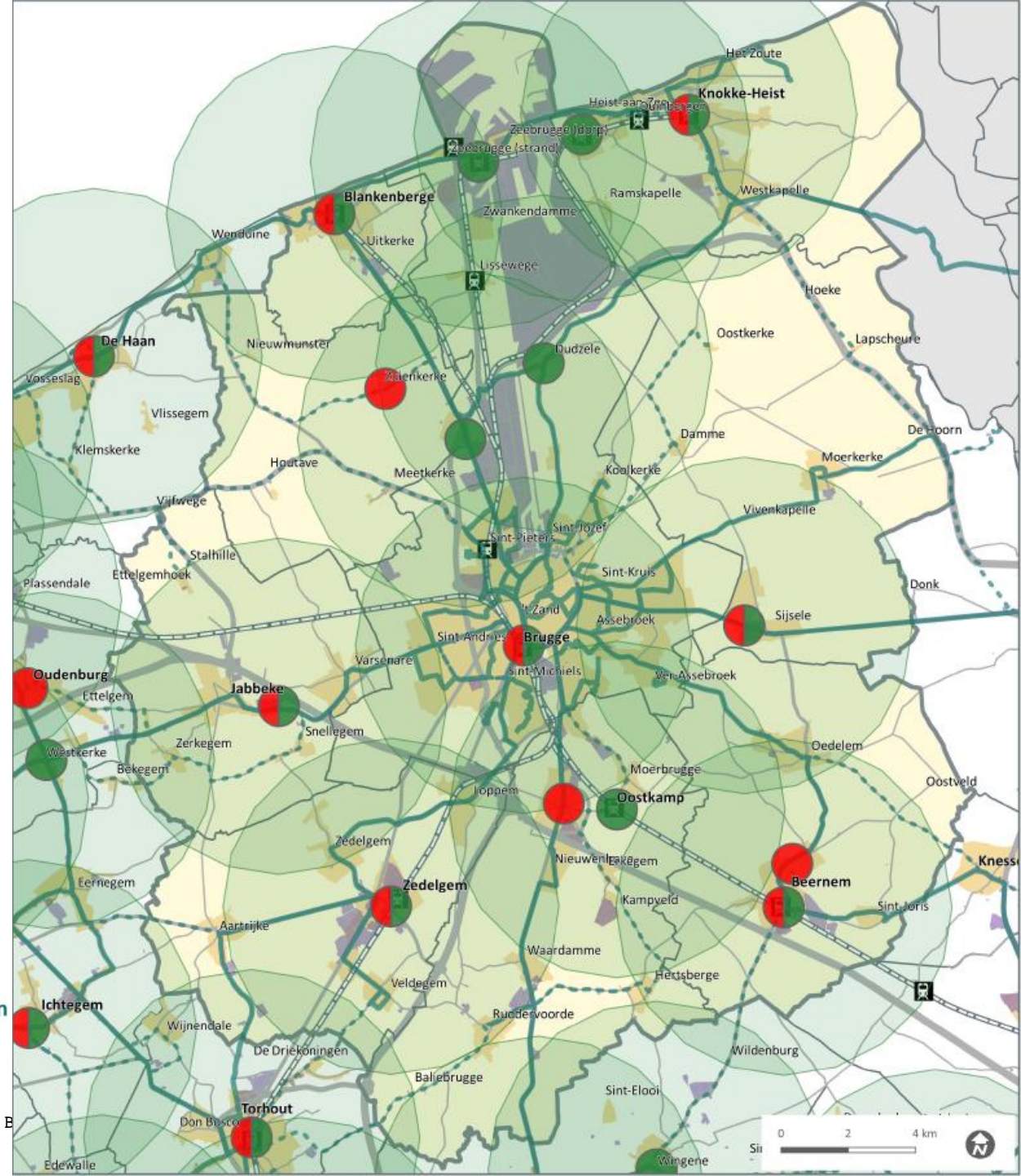
Fietsdeelsystemen – Voorstel binnen VOM

Fietsdeelsystemen vormen een goede oplossing voor last-mile verplaatsingen naar tewerkstellingspolen.

Studies wijzen op twee belangrijke factoren voor het succes van deelfietsen. Ten eerste is de aanwezigheid van een sterk OV-aanbod belangrijk, en ten tweede speelt de dichtheid van tewerkstellingspolen.

Daarnaast geeft onderzoek aan dat voor deelfietsen kan worden uitgegaan van een actieradius van gemiddeld 5 kilometer. In het huidige voorstel liggen 95% van de tewerkstellingspolen op een straal van 5 kilometer van een deelfietsstation. Deelfietsen kunnen dus worden ingezet voor de *last mile* verplaatsingen naar bijna alle tewerkstellingspolen.

Bronnen: *fietsberaad, Blue-bike*



invloedsgebied deelfietsen (5 km actieradius)

Deelsysteem aan mobipunt

- deelfiets
- deelwagen
- beiden

Voorstel openbaar vervoer

- kern- en aanvullend net
- functioneel net

Vraagzijde

- woonkernen
- bedrijventerreinen



Invloedsgebied mobipunten met deelfietsen

atelier demitro2



VVRR | VVR B

Fietsdeelsystemen – Voorstel binnen VOM

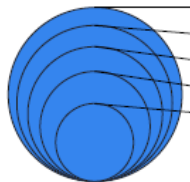
Fietsdeelsystemen vormen een goede oplossing voor last-mile verplaatsingen naar tewerkstellingspolen.

Studies wijzen op twee belangrijke factoren voor het succes van deelfietsen. Ten eerste is de aanwezigheid van een sterk OV-aanbod belangrijk, en ten tweede speelt de dichtheid van tewerkstellingspolen.

Daarnaast geeft onderzoek aan dat voor deelfietsen kan worden uitgegaan van een actieradius van gemiddeld 5 kilometer. In het huidige voorstel liggen 95% van de tewerkstellingspolen op een straal van 5 kilometer van een deelfietsstation. Deelfietsen kunnen dus worden ingezet voor de *last mile* verplaatsingen naar bijna alle tewerkstellingspolen.

Bronnen: fietsberaad, Blue-bike

Aantal tewerkstellingsplaatsen gedekt door mobipunt met deelfiets



50.000
40.000
30.000
20.000
10.000

- VVR Brugge
- VVR Gent
- VVR Oostende
- VVR Roeselare

Voorstel openbaar vervoer

- kern- en aanvullend net
- - - functioneel net

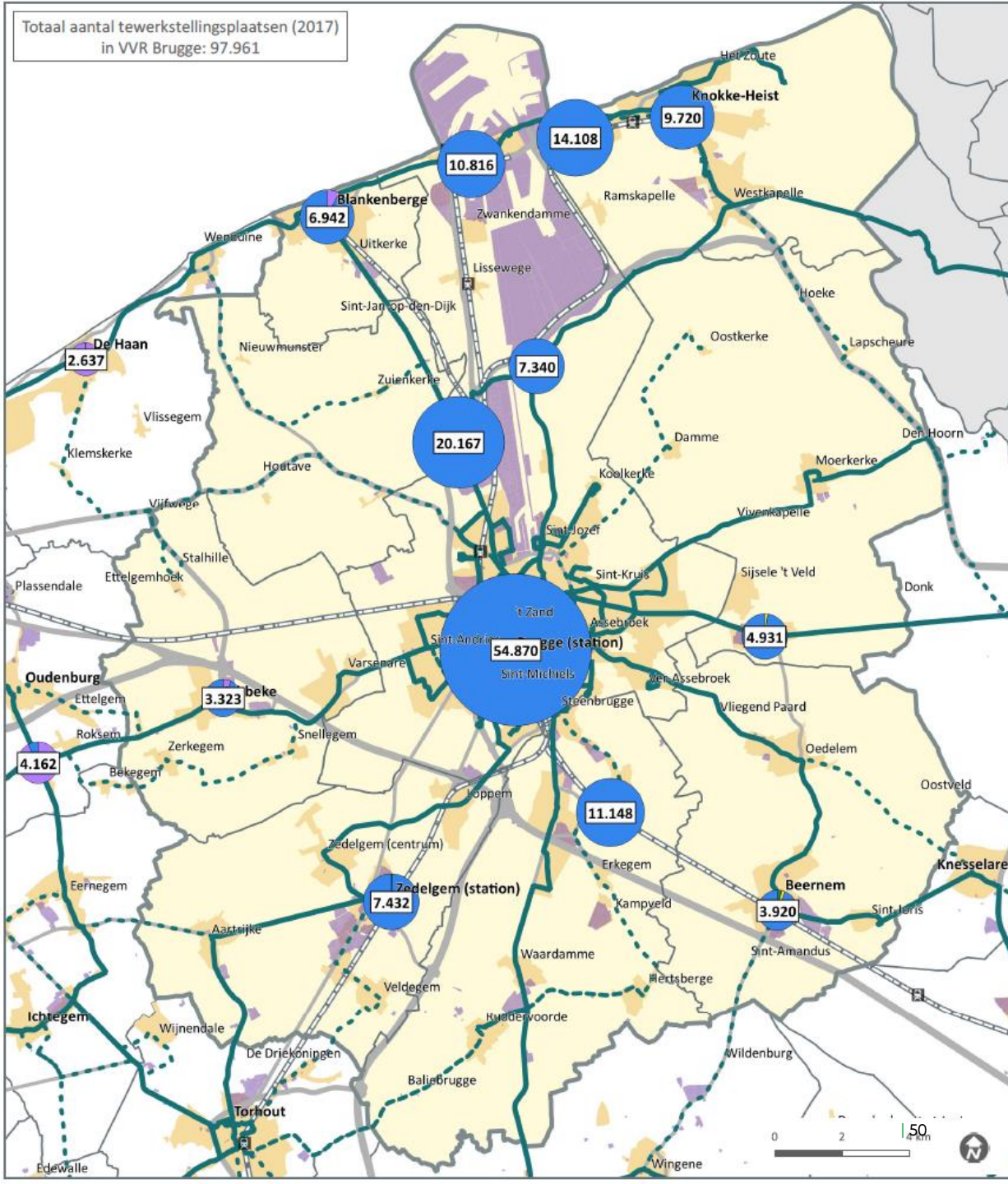
Vraagzijde

- woonkernen
- bedrijventerreinen



**Mobipunten met deelfiets:
dekking tewerkstellings-
plaatsen**

atelier | demitro2



Fietsdeelsystemen – Voorstel binnen VOM

Het budget voor deelfietssystemen werd bepaald aan de hand van informatie aangereikt door aanbieders van deelfietsen

Volgende assumpties werden gemaakt voor het berekenen van de kostprijs:

Onderdeel	Assumptie	Verklaring van de assumptie
Aantal nieuwe locaties	11	De locaties werden opgenomen op de vorige pagina.
Aantal reeds bestaande locaties	2	Er zijn reeds twee fietsdeellocaties in stad Brugge die geïntegreerd zullen worden.
Aantal fietsen per nieuwe locatie	8 – 12 (gemiddeld: 10)	Op basis van gegevens van aanbieders. De aanbieders krijgen de vrijheid om het aantal fietsen per locatie te wijzigen, zolang er voldoende beschikbaarheid gegarandeerd wordt (> 99%). Aanbieders zijn reeds in staat om dit te doen.
Verwachte kost per nieuwe locatie (met 50% elektrische fietsen)	14.000 €	Inschatting op basis van gegevens van aanbieders. Dit omvat de operationele en onderhoudskost.
Verwacht aantal ontleningen per fiets per dag	0,5	Inschatting op basis van gegevens van aanbieders. Gemiddeldes op huidige locaties fluctueren tussen de 0,5 en 1,5.
Verwacht aantal ontleningen per jaar (deelfietsen in stad Brugge niet meegerekend)	20.000	Inschatting op basis van het aantal ontleningen per station, het aantal stations en het aantal fietsen per station.
Verwacht aantal ontleningen per jaar in stad Brugge	23.000	Inschatting op basis van huidig gebruik (ca. 20.000), er vanuit gaande dat de huidige groei zich doorzet.
Extra kost om laag tarief van € 1,15 te garanderen	2 €/ontlening	Inschatting op basis van de huidige werking van Blue Bike. De inkomsten van deelfietsen zouden dan de aanbieder toekomen.

Fietsdeelsystemen – Voorstel binnen VOM

Budget van het fietsdeelsysteem

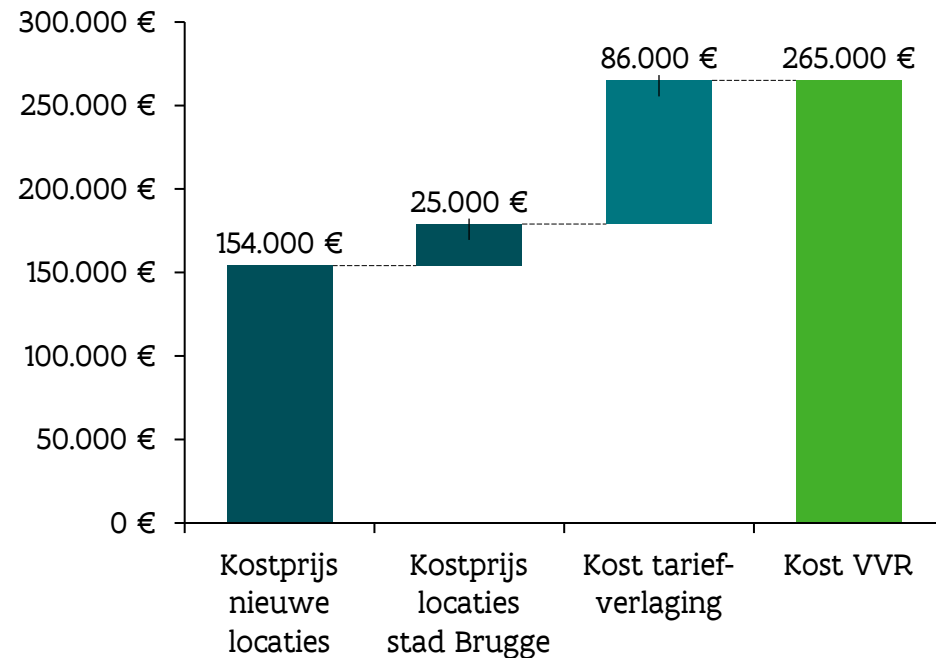
Er wordt verondersteld dat het bestaande fietsdeelsysteem in de stad Brugge geïntegreerd wordt in het systeem van de VVR Brugge. De bestaande exploitatiekost voor de stad Brugge werd opgevraagd, maar werd momenteel geraamd op €25.000 per jaar. Daarnaast wordt uitgegaan van een tarief van € 1,15 voor de gebruiker, waarbij € 2 gecompenseerd wordt door de vervoerregio.

Voorstel

Tarief per dag: 1,15 €

Aantal nieuwe deelfietslocaties: 11

Aantal bestaande locaties in stad Brugge: 2



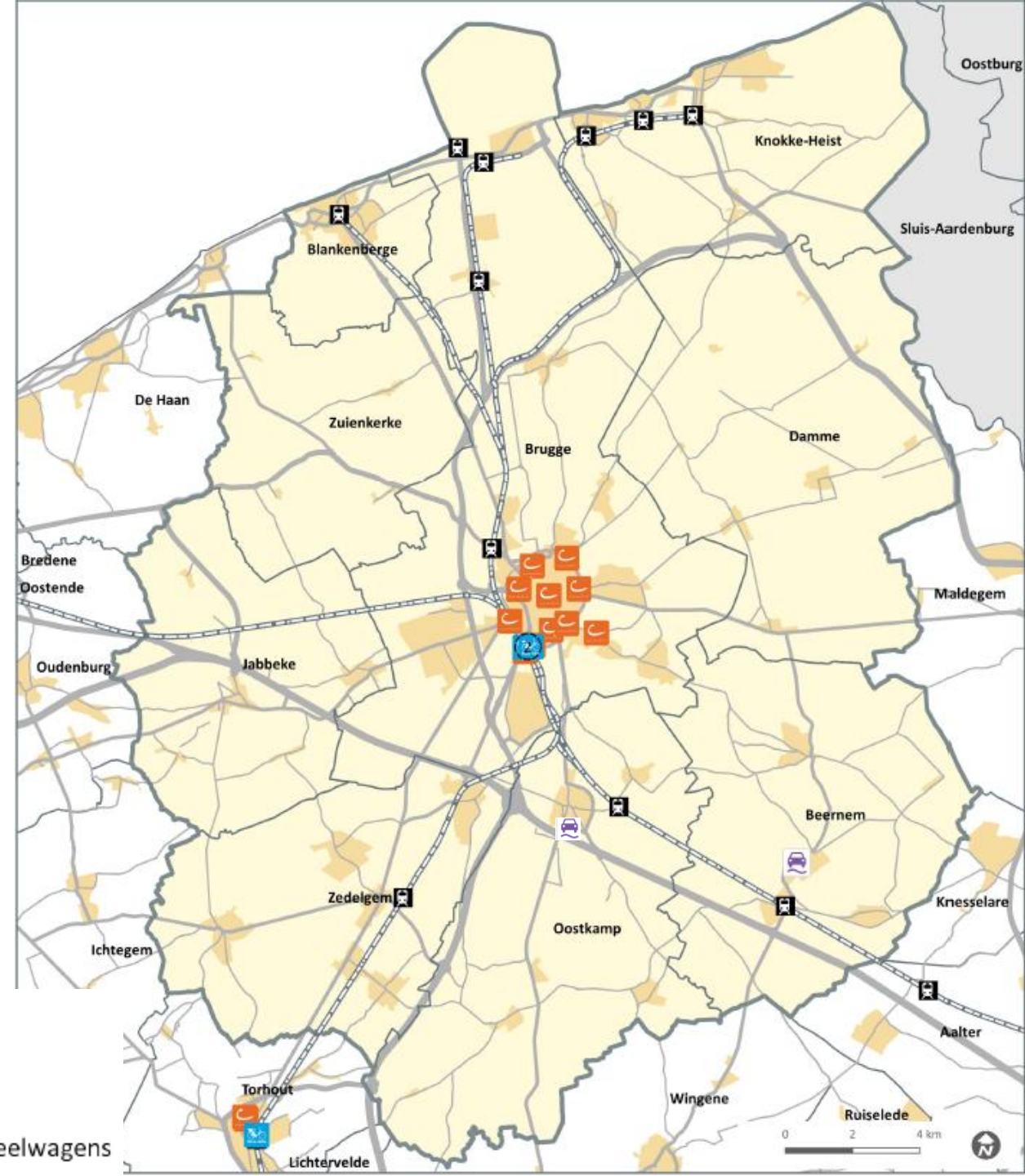
Vervoer op maat

Deelwagensystemen

Deelwagensystemen – Huidig aanbod

Momenteel zijn in Brugge al een aantal cambio standplaatsen aanwezig. De gebruikers betalen een administratieve kost, een maandelijks abonnement en een kilometer- en uurprijs.

In Beernem en binnenkort ook in Oostkamp en Brugge lopen projecten met Coopstroom. Het project met Coopstroom is meegefinancierd vanuit de provincie. Coopstroom is een coöperatieve waarbij elektrische wagens worden gedeeld via het platform van Partago.



Deelwagensystemen – Voorstel binnen VOM

WAT?

Autodeelsystemen zouden in principe in elke gemeente geïntroduceerd kunnen worden. Via de VVR zou de opstartkost gedragen kunnen worden. Deelwagens kunnen mee de transitie naar duurzame mobiliteit faciliteren en vervoersarmoede beperken.

7 nieuwe locaties werden geïdentificeerd (Knokke-Heist, Blankenberge, Zuienkerke, Jabbeke, Zedelgem, Sijsele en het station van Beernem). Indien deze locaties worden toegepast, woont 63% van de bevolking op minder dan 3 km van een deelwagenstation.

BEDIENING

Deelwagens zijn 24/7 beschikbaar. Gezien het bestaande aanbod van Cambio in Brugge en Coopstroom in Oostkamp en Beernem, ligt het voor de hand dit netwerk uit te breiden

Het netwerk van deelauto's is een back-to-one systeem.

BUDGET

Begroting: Het voorzien van 2 wagens (waarvan 1 elektrische en 1 conventionele) op 7 nieuwe locaties zou jaarlijks 84.000 € kosten.

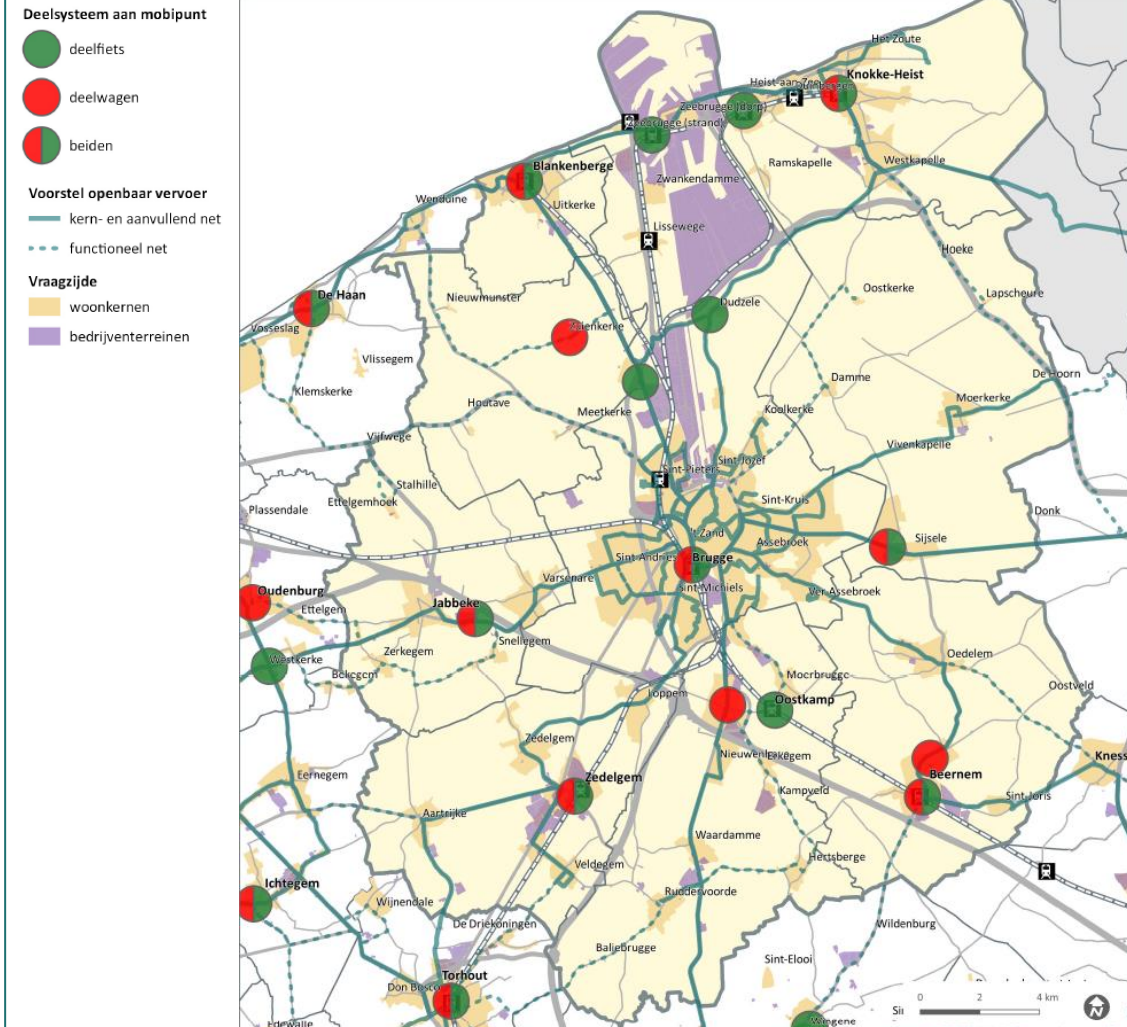
Naarmate het gebruik stijgt, zal de kostprijs dalen. Het vrijgekomen budget zal worden ingezet om meer wagens te introduceren.

GEBRUIKERS

Tarief: afhankelijk van aanbieder

Doelgroep: bewoners zonder (tweede) wagen, verblijfstoeristen, bezoekers in de brede zin aan de Brugse regio met een langere last-mile verplaatsing.

TRAJECT EN LOCATIE



Deelwagensystemen – Voorstel binnen VOM

Het budget voor deelwagensystemen werd bepaald na gesprekken met aanbieders van deelwagens

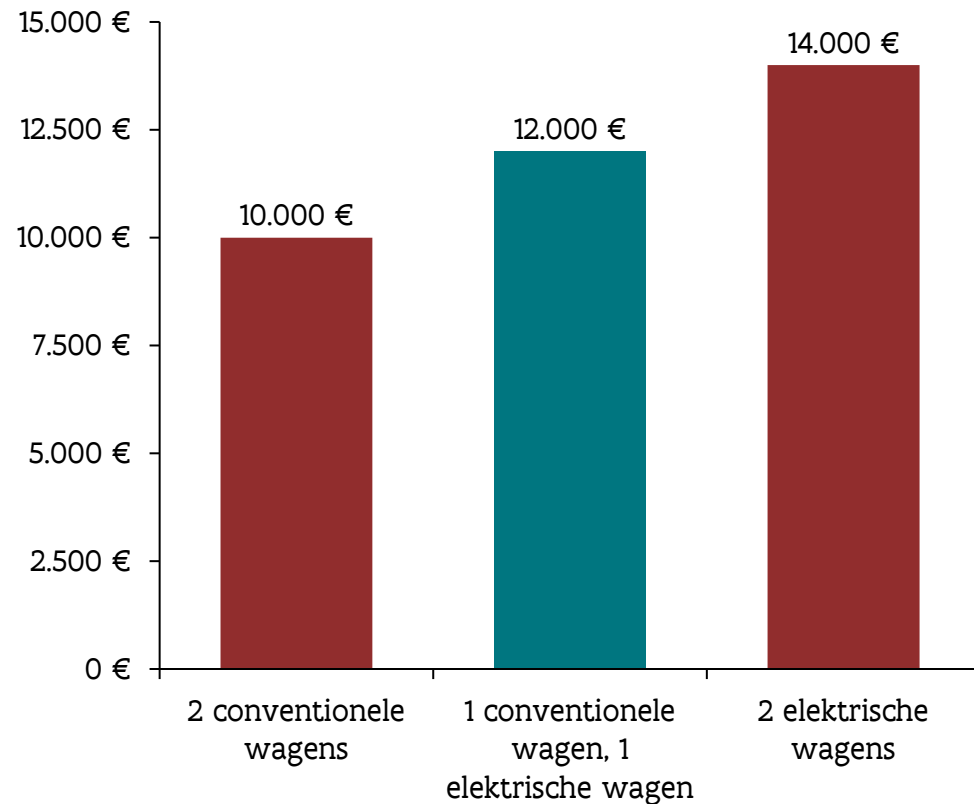
Volgende assumpties werden gemaakt voor het berekenen van de kostprijs:

Onderdeel	Assumptie	Verklaring van de assumptie
Aantal nieuwe locaties	7	Eén deelwagenlocatie per gemeente waar dit momenteel nog niet wordt aangeboden, met uitzondering van het station van Beernem dat extra werd voorzien vanuit de netwerklogica.
Aantal wagens per locatie	2	Om de zichtbaarheid en beschikbaarheidsgevoel voor de gebruiker te verhogen, wordt voorgesteld om per locatie twee wagens (1 elektrische en 1 conventionele) te voorzien. Ook de aanbieders geven dit aan als succesfactor.
Maximale jaarlijkse kost conventionele wagen	5.000 €	Inschatting op basis van gegevens van aanbieders. De effectieve kost kan lager liggen wanneer de aanbieder werkt met een cash-back formule.
Maximale jaarlijkse kost elektrische wagen	7.200 €	Inschatting op basis van gegevens van aanbieders. De effectieve kost kan lager liggen wanneer de aanbieder werkt met een cash-back formule.
Gemiddelde afstand per rit	60 km	Inschatting op basis van gegevens van aanbieders.
Kost per kilometer (voor gebruiker)	0,25 €/km	Inschatting op basis van gegevens van aanbieders. Dit is de prijs die de aanbieder vraagt aan de gebruiker.
Aantal maandelijkse ontleningen per voertuig	10	Inschatting op basis van gegevens van aanbieders.
Verwachte cashback per wagen per jaar	1.800 €	Sommige aanbieders geven een 'cashback' wanneer mensen de deelwagen gebruiken. Op basis van het ingeschatte gebruik zou dit 1.800 € per voertuig per jaar zijn. Dit betekent ook dat een conventionele deelwagen 'gratis' wordt voor de regio vanaf het moment dat hij 20.000 km per jaar rijdt.

Deelwagensystemen – Voorstel binnen VOM

De exacte kostenraming per locatie hangt af van de gekozen vloot.

Maximale kost per deelwagenlocatie per jaar



De kost voor deelwagens varieert naargelang de aangeboden vloot.

Er wordt voorgesteld om een **gemengde vloot** te voorzien (1 conventionele wagen, 1 elektrische wagen per locatie). Het belangrijkste voordeel van een gemengde vloot, is dat het een lagere drempel vormt voor de gebruiker dan een volledige elektrische vloot.

Er dient opgemerkt te worden dat de gemeente de parkeerplaats en eventuele laadpaal dient te voorzien. Het voorzien van een laadpaal kan eventueel ook in de aanbesteding opgenomen worden. Mogelijks ligt de kostprijs dan hoger.

Deelwagensystemen – Voorstel binnen VOM

Aanbieders van deelwagens betalen vaak (een deel van) de inkomsten terug aan de instantie die de jaarlijkse kost betaalt.

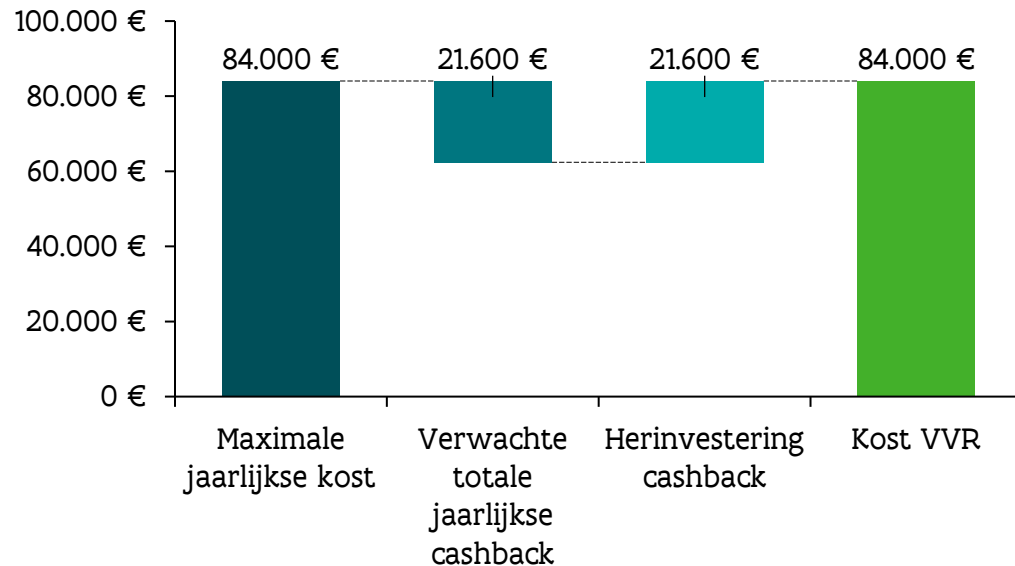
De geconsulteerde aanbieders van deelwagens geven aan te werken met een cashback formule, waarbij de inkomsten van de deelwagen worden terugbetaald tot de deelwagen zelf-bedruipend wordt. Eens de wagen zelf-bedruipend is, wordt deze kosteloos voor de gemeente. Er moet opgemerkt worden dat de cash-back nooit hoger zal zijn dan de jaarlijkse investeringskost.

Er wordt voorgesteld om de cashback te herinvesteren om het deelwagennetwerk in de vervoerregio te doen groeien.

Voorstel – Herinvestering cashback

Aantal nieuwe deelwagenlocaties: 7

Samenstelling vloot: 1 conventionele, 1 elektrische wagen



Vervoer op maat

Havenbus

Havenbus – Huidig aanbod

De havenbus rijdt op aanvraag via een vast traject.

De havenbus rijdt via **drie mogelijke lijnen** met een **vaste dienstregeling** – zij het **enkel op vraag** – en spitst zich toe op werknemers in de haven. De werknemer kan de rit **via de website of app reserveren**. Vervolgens worden de ritten centraal ingepland. De havenbus biedt een alternatief voor de fiets, aangezien fietsen in de haven soms gevaarlijk is.

De werknemer wordt opgehaald aan een halte aan de thuishant en wordt tot aan de deur van het bedrijf in kwestie gebracht. De drie mogelijke lijnen zijn:

- Oostende – Haven: ca. 60% van de verplaatsingen verlopen via deze as.
- Brugge – Dudzele – Haven: ca. 40% van de verplaatsingen verlopen via deze as.
- Knokke – Haven: in de praktijk wordt dit traject niet gereden, gezien de beperkte vraag en bekendheid.

De kostprijs van een rit is afhankelijk van het traject. De prijs varieert tussen 2,5€ voor een enkele rit van Dudzele naar de haven en 5 € voor een rit van Oostende tot aan de haven.

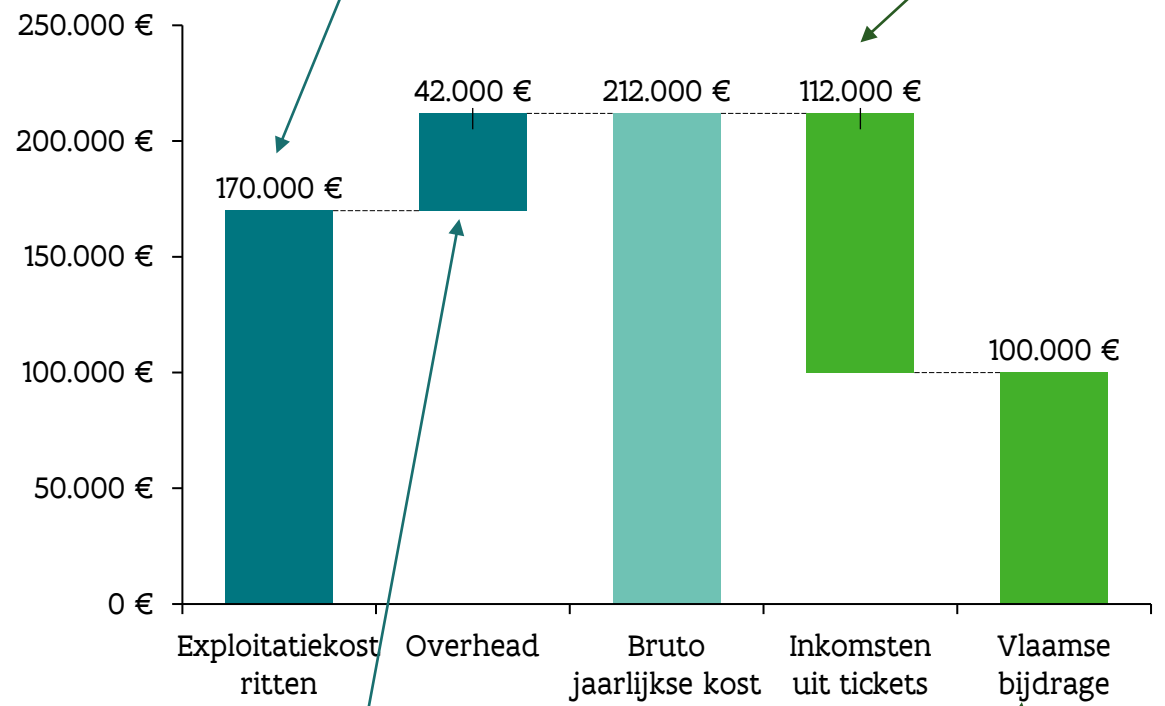
vertrek	Dudzele Zeebrugge	Blankenberge Brugge	Wenduine De Haan	Bredene	Oostende	Knokke-Heist
Individuele reservatie	€ 2,5	€ 3,5	€ 5	€ 5	€ 5	x
Extra bus	€ 35	€ 35	€ 55	€ 60	€ 75	€ 35

Deze prijzen zijn excl. 6% BTW

Het verschil tussen de jaarlijkse kost en de inkomsten uit de tickets wordt opgevangen door een bijdrage vanuit Vlaanderen, zoals weergegeven in de grafiek.

De ritten worden uitgevoerd met minibussen waar 8 passagiers in kunnen. De gemiddelde bezettingsgraad is 6 personen. Jaarlijks worden dus 4.240 ritten uitgevoerd, goed voor een kost van ca. 170.000 €

Jaarlijks zijn er ca. 26.000 reservaties met een gemiddelde ticketprijs van 4,2 €. Dit brengt de totale inkomsten op 112.000€.



De ritten worden momenteel centraal georganiseerd door een mobiliteitscentrale, waar een jaarlijkse kost van ca 50.000 € tegenover staat. In de toekomst zal deze taak worden uitgevoerd door de mobiliteitscentrale. Deze kost zal dus vervallen.

De Vlaamse jaarlijkse bijdrage is opgenomen in het budget VOM.

Havenbus – Voorstel binnen Vervoer op maat

HAVENBUS

WAT?

De ontsluiting en bediening van de haven van Zeebrugge wordt bestendig en uitgebreid in functie van de vraag. Andere bedrijven kunnen ook ontsloten worden en de lijn naar Knokke-Heist kan versterkt worden door gerichte communicatie. Eventuele andere uitbreidingen zijn ook mogelijk indien het potentieel kan worden aangetoond, zoals bv. naar de Pathoekeweg in Brugge.

De effectieve inkanteling in het vervoer op maat is echter nog niet voorzien in 2022.

BEDIENING

De bediening is vraagafhankelijk, reservatie gebeurt via de mobiliteitscentrale.
Mobipunt – deur vervoer

BUDGET

Begroting: Gezien de kost voor de mobiliteitscentrale naar Vlaanderen verschuift wordt voorgesteld om de cofinanciering van **100.000 € per jaar** te behouden.

GEBRUIKERS

Aantal gebruikers: mogelijke doorgroei naar 36.000 reizigers per jaar, dit is een toename van 40% in vergelijking met het huidige gebruik.

Tarief: huidig tariefbeleid wordt gehandhaafd (zie vorige slide)

Doelgroep: Werknemers in de haven van Zeebrugge

TRAJECT EN LOCATIE



Havenbus – Voorstel binnen VOM

Het budget en de mogelijke groei voor de havenbus werd ingeschat op basis van de huidige kostprijs

Volgende assumpties werden gemaakt voor het berekenen van de kostprijs:

Onderdeel	Assumptie	Verklaring van de assumptie
Aantal ritten (2018)	4.240	Op basis van het huidige gebruik.
Aantal reizigers per rit (2018)	6	Op basis van het huidige gebruik.
Bruto kostprijs per rit (excl. Overhead) (2018)	42 €	Op basis van het huidige gebruik.
Bruto kostprijs per reiziger (excl. Overhead) (2018)	7 €	Op basis van het huidige gebruik.
Inkomsten per reiziger (2018)	4,2 €	Op basis van het huidige gebruik.
Totale jaarlijkse overhead (2018)	50.000 €	Op basis van het huidige gebruik. Deze kost verdwijnt wanneer de havenbus door de mobiliteitscentrale georganiseerd wordt.
Overhead per reiziger (2018)	1,8 €	Op basis van het huidige gebruik.
Netto kost per reiziger (excl. Overhead-kosten) (2018)	2,8 €	Op basis van het huidige gebruik. Dit komt overeen met de verwachte netto kost per reiziger in 2021.
Netto kost per reiziger (incl. Overhead-kosten) (2018)	4,6 €	Op basis van het huidige gebruik.

Havenbus – Voorstel binnen VOM

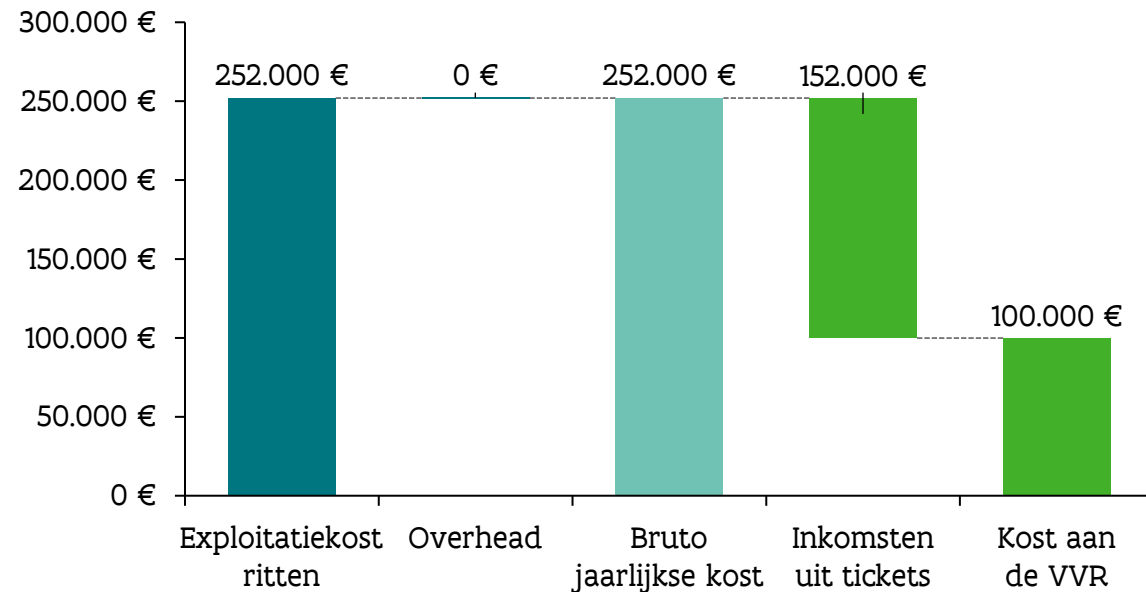
Door het verdwijnen van de overhead daalt de netto kost per reiziger van 4,6 € naar 2,8 €, een verschil van 40%.

Wanneer de havenbus door de mobiliteitscentrale georganiseerd wordt, zal de overhead kost verdwijnen en wordt de Vlaamse bijdrage aan het budget VOM toegevoegd. Voor dezelfde kost van 100.000 € kunnen dus **40% extra vervoersvragen** beantwoord worden. Dit is onder voorwaarde dat de huidige werking en tarifiering behouden worden. Er zou dus groei kunnen aangeboden worden op de huidige lijnen, en het gebruik op de lijn naar Knokke-Heist kan gestimuleerd worden.

Op lange termijn kan het budget verhoogd worden, afhankelijk van de vraag.

Voorstel

Maximaal aantal beantwoorde vragen: 36.000



Vervoer op maat

Flexvervoer naar Het Zwin

Flexvervoer naar Het Zwin – Voorstel binnen VOM

WAT?

Het Zwin wordt gedurende de zomermaanden druk bezocht. Gezien het bezoekersaantal sterk afhankelijk is van de periode, is een permanente bediening niet aangewezen. Een vraagafhankelijk collectieve taxi van het station van Knokke-Heist tot aan het bezoekerscentrum van het Zwin kan deze vervoersvraag capteren.

BEDIENING

De ritten worden uitgevoerd door een collectieve taxi met 8 plaatsen en zijn op aanvraag via het flexvervoer. Deze dienst zou beschikbaar zijn op alle dagen van het jaar, Opstart met een flexsysteem, bij succes is doorgroei naar een vaste lijnvoering mogelijk. De gemeente werkt parallel aan een aanbesteding met elektrische bussen in het centrum. Verdere afstemming en samenwerking in de aanbesteding is mogelijk (nader te bespreken)

BUDGET

Begroting: max. 40.000 € per jaar (incl. inkomsten)

Cofinanciering af te stemmen met provincie West-Vlaanderen, stad Knokke-Heist en Het Zwin.

GEBRUIKERS

Aantal gebruikers: 3.600 bezoekers op jaarbasis, komt overeen met 3% van de jaarlijkse bezoekers.

Tarief: 2 € per rit

Doelgroep: bezoekers Zwin

TRAJECT EN LOCATIE



Flexvervoer naar Het Zwin – Voorstel binnen VOM

Het budget voor de Zwin bus werd bepaald onder de veronderstelling dat deze vraagafhankelijk beschikbaar is op alle dagen van het jaar.

Volgende assumpties werden gemaakt voor het berekenen van de kostprijs:

Onderdeel	Assumptie	Verklaring van de assumptie
Kostprijs per kilometer	2,5 €/km	Uitgaande van courante taxi-tarieven in VVR Brugge. Indien er twee reizigers in het voertuig zitten, wordt er vanuit gegaan dat de beladen kilometers slechts éénmaal vergoed worden.
Instapvergoeding aan vervoerder	2,5 €/passagier	De courante instapvergoeding bedraagt 2,5 €/rit.
Afstand van het traject	8,5 km	
Capaciteit van busje	8	Er van uitgaand dat de rit gereden wordt door een minibusje.
Bezettingsgraad per rit	2	Er van uitgaand dat bezoekers aan het Zwin zelden alleen komen. Zo kunnen dagelijks 3% van de bezoekers met de shuttle van het station van Knokke-Heist naar het Zwin gebracht worden en terug.

Flexvervoer naar Het Zwin – Voorstel binnen VOM

Verschillende financieringsstructuren zijn mogelijk. Dit heeft een invloed op de netto kost voor de VVR.

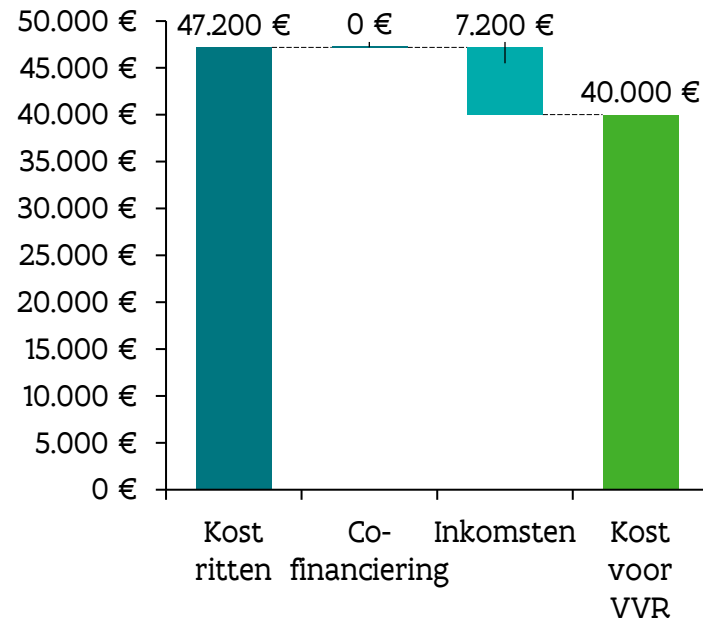
Indien de bediening van Het Zwin vanaf het station Knokke-Heist wordt geïntegreerd binnen het flexvervoer dan zal er geen cofinanciering zijn en zal het tarief van €2 per rit ook voor deze verplaatsing gehanteerd worden.

Voorstel

cofinanciering: 0 €

Kostprijs ticket: 2 €/rit

Aantal reizigers per jaar: 3 600



Optie: Zwin bus – Bij volledige cofinanciering

WAT?

Het Zwin wordt gedurende de zomermaanden druk bezocht. Gezien het bezoekersaantal sterk afhankelijk is van de periode, is een permanente bediening niet aangewezen. Een shuttle van het station van Knokke-Heist tot aan het bezoekerscentrum van het Zwin kan deze vervoersvraag capteren.

BEDIENING

De ritten worden uitgevoerd door een minibus, en zijn op aanvraag met een vaste bediening. De bus zou rijden op **elke zaterdag, zon- en feestdag en tijdens vakantieperiodes**, met 7 ritten per dag, in elke richting. De dienstregeling zou worden afgestemd op de dienstregeling van de treinen.

BUDGET

Begroting: 91.000 € per jaar.
Deze kost is volledig te dragen door cofinanciering, af te stemmen tussen de provincie West-Vlaanderen, de stad Knokke-Heist en het Zwin.

Indien succesvol kan meer budget worden voorzien voor extra ritten of grotere bussen.

GEBRUIKERS

Aantal gebruikers: ca 3.600 bezoekers op jaarbasis, komt overeen met 3% van de jaarlijkse bezoekers.

Tarief: Voorstel: 2 €; te bepalen door cofinancierders.

Doelgroep: bezoekers Het Zwin

TRAJECT EN LOCATIE



Optie: Zwin bus – Bij volledige cofinanciering

Het budget voor de Zwin bus werd bepaald onder de veronderstelling dat deze op elke vakantiedag, zaterdag, zon- en feestdag 7 keer in elke richting zou rijden.

Volgende assumpties werden gemaakt voor het berekenen van de kostprijs:

Onderdeel	Assumptie	Verklaring van de assumptie
Aantal vakantiedagen per jaar	70	
Aantal zaterdagen per jaar	52	
Aantal zon- en feestdagen per jaar	62	
Kostprijs per kilometer	3 €/km	Op basis van de huidige kost van een bus van De Lijn.
Afstand van het traject	8,5 km	
Verhogingsfactor voor kost op zaterdag	1,15	Op zaterdagen zal de kostprijs iets hoger liggen. Er wordt uitgegaan van een factor 1,15, op basis van de kost van De Lijn.
Verhogingsfactor voor kost op zondag	2	Op zondagen zal de kostprijs iets hoger liggen. Er wordt uitgegaan van een factor 2, op basis van de kost van De Lijn.
Capaciteit van busje	8	Er van uitgaand dat de rit gereden wordt door een minibusje.
Bezettingsgraad per rit	2	Er van uitgaand dat bezoekers aan het Zwin zelden alleen komen. Zo kunnen dagelijks 3% van de bezoekers met de shuttle van het station van Knokke-Heist naar het Zwin gebracht worden en terug.

Optie: Zwin bus – Bij volledige cofinanciering

Verschillende financieringsstructuren zijn mogelijk. Dit heeft een invloed op de kost voor de cofinanciering.

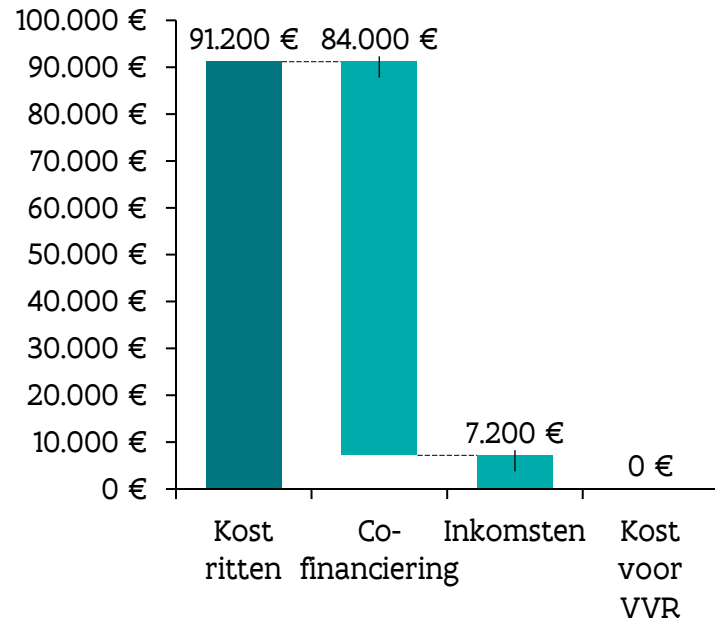
In het geval van cofinanciering kan het busje ook worden ingericht als 'thema-bus'. Er kan gekozen worden tussen het voorzien van een ticketprijs van € 2 per rit, zodat de kostprijs voor de cofinancierders daalt. Indien Het Zwin de prijs van een toegangsticket doet stijgen met €0,5 dan kan deze Zwin bus reeds gefinancierd worden.

Voorstel met cofinanciering

cofinanciering: 84.000 € (ca. 0,5 € per jaarlijkse bezoeker aan het Zwin)

Kostprijs ticket: 2 € (te bepalen door cofinancierders)

Aantal reizigers per jaar: 3600



Vervoer op maat

Toeristische bus Damme

Flexvervoer station Brugge - centrum Damme – Voorstel binnen VOM

WAT?

Om toeristische-recreatieve verplaatsingen tussen Damme en Brugge te faciliteren, kan tijdens het weekend en in vakantieperiodes een vraagafhankelijke collectieve taxi worden ingelegd tussen de twee steden binnen het flexvervoer.

BEDIENING

Op zaterdag, zon- en feestdagen en tijdens vakantieperiodes
Opstart met een flexsysteem, bij succes is doorgroei naar een vaste (vraagafhankelijke) lijnvoering mogelijk.

De bediening zal vraagafhankelijk worden gereden met een 7 tal ritten per dag.

BUDGET

Begroting: 28.500 € per jaar (incl. inkomsten).

Indien succesvol kan meer budget worden voorzien.

Geen cofinanciering.

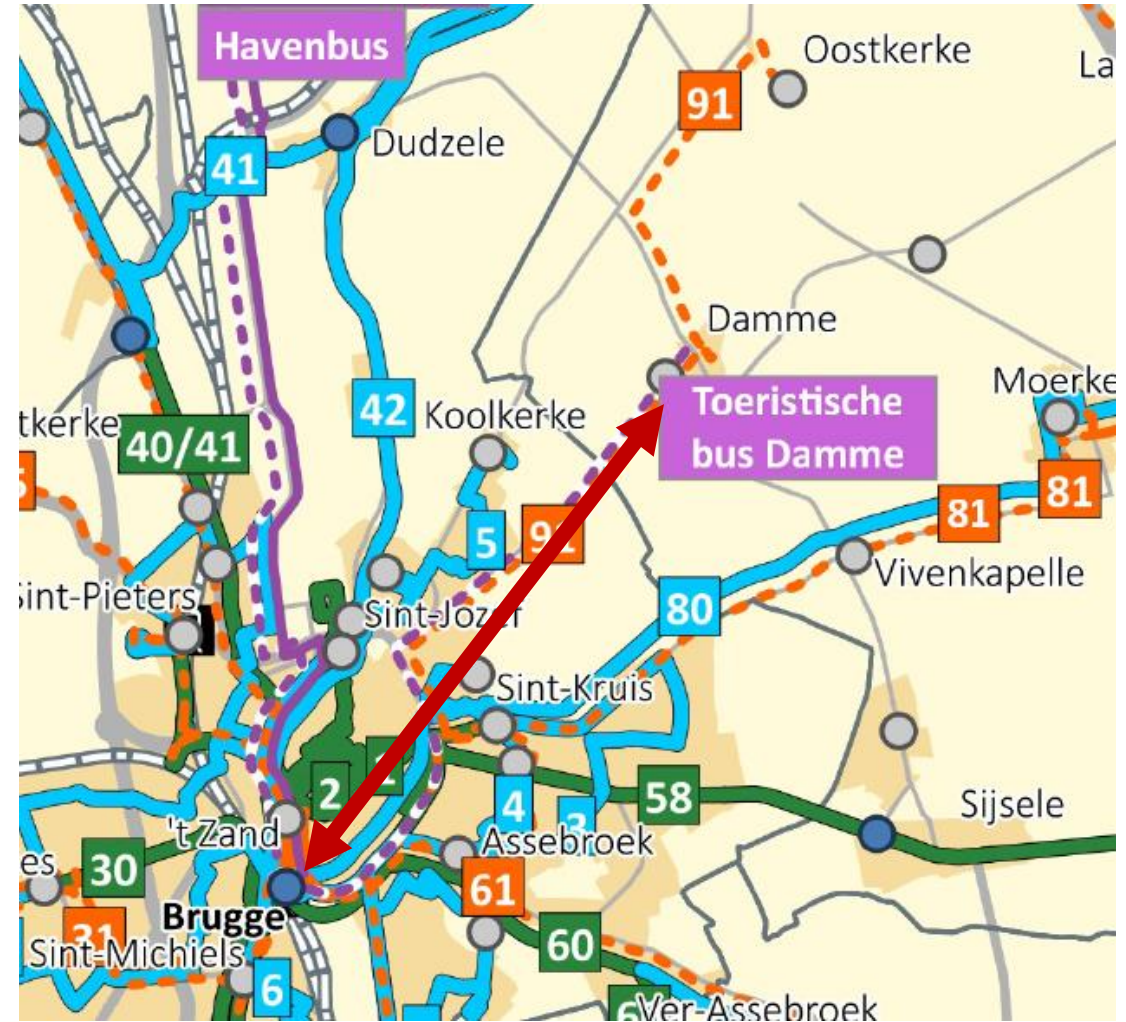
GEBRUIKERS

Aantal gebruikers: Er wordt verondersteld dat 5% van de dagbezoekers in een zomervakantie van het flexsysteem gebruik zou kunnen maken wat ca **5.500 reizigers** zou betekenen

Tarief: 4 € en abonnementsreizigers van KN/AN reizen gratis

Doelgroep: Toeristen, inwoners

TRAJECT EN LOCATIE



Flexvervoer station Brugge - centrum Damme – Voorstel binnen VOM

Het budget voor de Damme bus werd bepaald onder de veronderstelling dat deze op elke vakantiedag, zaterdag, zon- en feestdag vraagafhankelijk beschikbaar is.

Volgende assumpties werden gemaakt voor het berekenen van de kostprijs:

Onderdeel	Assumptie	Verklaring van de assumptie
Aantal bediende vakantiedagen per jaar	70	
Aantal bediende zaterdagen per jaar	52	
Aantal bediende zon- en feestdagen per jaar	62	
Kostprijs per kilometer	2,5 €/km	Uitgaande van courante taxi-tarieven in VVR Brugge. Indien er twee reizigers in het voertuig zitten, wordt er vanuit gegaan dat de beladen kilometers slechts éénmaal vergoed worden.
Instapvergoeding aan vervoerder	2,5 €/passagier	De courante instapvergoeding bedraagt 2,5 €/rit.
Afstand van het traject	9 km	
Capaciteit van busje	8	Er van uitgaand dat de rit gereden wordt door een minibus.
Verwachte bezettingsgraad per rit	4	Er wordt verwacht dat toeristische stromen kunnen worden gebundeld in heen en terugritten

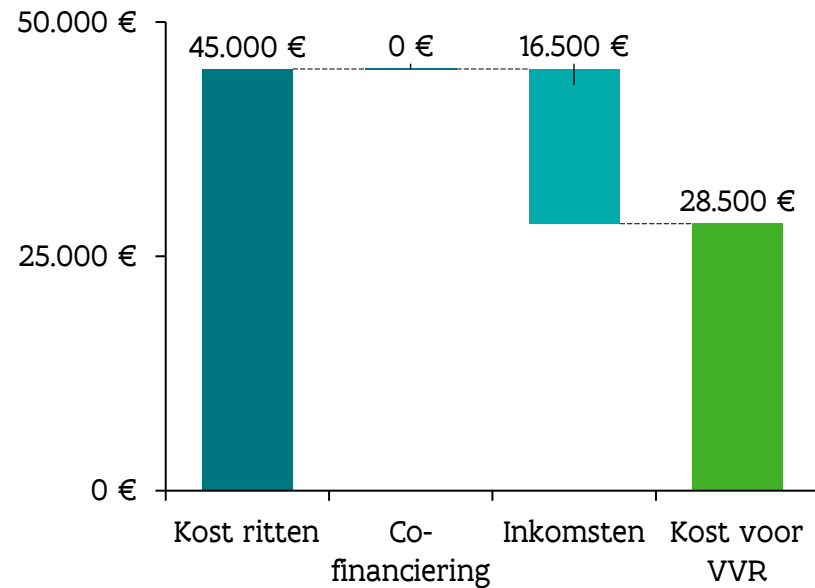
Flexvervoer station Brugge - centrum Damme - Voorstel binnen VOM

Voorstel

cofinanciering: 0 €

Kostprijs ticket: 4 € en abonnementsreizigers
van KN/AN reizen gratis

Aantal reizigers per jaar: 5.500



Optie: Toeristische bus Damme – Bij volledige cofinanciering

WAT?

Om toeristische-recreatieve verplaatsingen tussen Damme en Brugge te faciliteren, kan tijdens het weekend en in vakantieperiodes een bus worden ingelegd tussen de twee steden.

BEDIENING

De ritten worden uitgevoerd door een minibus, en zijn op aanvraag met een vaste bediening. De bus zou rijden op **elke zaterdag, zon- en feestdag en tijdens vakantieperiodes**, met 7 ritten per dag, in elke richting.

BUDGET

Begroting: 96.000 € per jaar in geval van vaste lijnvoering (7 ritten per dag). Deze kost is volledig te dragen door cofinanciering en eventuele ticketprijzen, dit is echter nog verder te onderzoeken.

Indien succesvol kan meer budget worden voorzien voor extra ritten of grotere bussen.

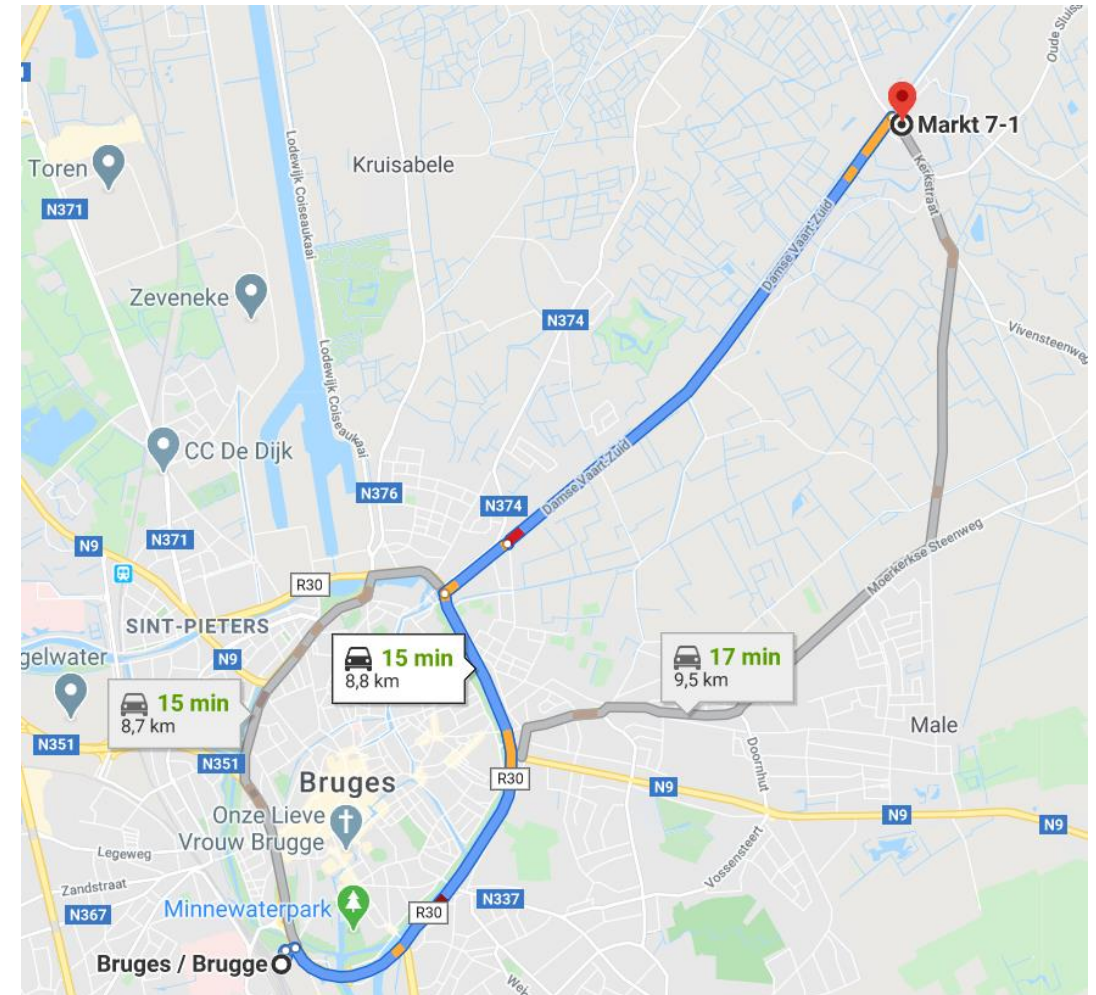
GEbruikers

Aantal gebruikers: Per jaar zouden ca 30.000 bezoekers met een vaste busdienst kunnen worden vervoerd van en naar Damme. De reële vraag lijkt rond de 9.000 reizigers te zitten.

Tarief: Voorstel: 2 €; te bepalen door cofinancierders.

Doelgroep: Toeristen, inwoners

TRAJECT EN LOCATIE



Optie: Toeristische bus Damme – Bij volledige cofinanciering

Het budget voor de Damme bus werd bepaald onder de veronderstelling dat deze op elke vakantiedag, zaterdag en zondag 7 keer in elke richting zou rijden.

Volgende assumpties werden gemaakt voor het berekenen van de kostprijs:

Onderdeel	Assumptie	Verklaring van de assumptie
Aantal bediende vakantiedagen per jaar	70	
Aantal bediende zaterdagen per jaar	52	
Aantal bediende zon- en feestdagen per jaar	62	
Aantal ritten per bediende dag	7	
Kostprijs per kilometer	3 €/km	Op basis van de huidige kost van een bus van De Lijn.
Afstand van het traject	9 km	
Verhogingsfactor voor kost op zaterdag	1,15	Op zaterdagen zal de kostprijs iets hoger liggen. Er wordt uitgegaan van een factor 1,15, op basis van de kost van De Lijn.
Verhogingsfactor voor kost op zondag	2	Op zondagen zal de kostprijs iets hoger liggen. Er wordt uitgegaan van een factor 2, op basis van de kost van De Lijn.
Capaciteit van busje	20	Er van uitgaand dat de rit gereden wordt door een kleine shuttlebus
Verwachte bezettingsgraad per rit	4	Op basis van de huidige tellingen en belbuscijfers.

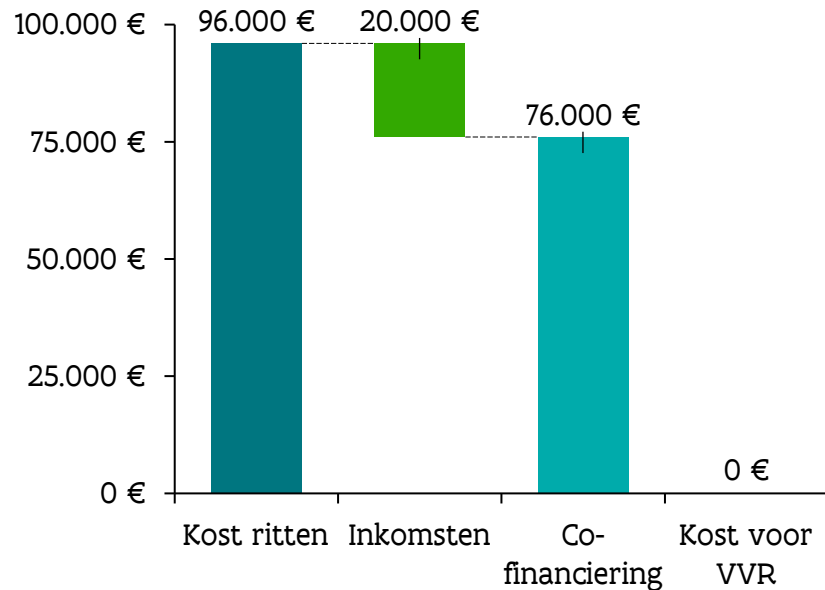
Optie: Toeristische bus Damme – Bij volledige cofinanciering

Verschillende ticketprijzen zijn mogelijk. Voorlopig werd er van uit gegaan dat er geen cofinanciering is.

Voorstel met cofinanciering

Kostprijs ticket: 2 €

Aantal reizigers per jaar: 9500



Vervoer op maat

(Zee)brugge Bus

(Zee)brugge Bus – Voorstel binnen VOM

WAT?

Er bestaat een vraag voor de verbinding van Brugge en Zeebrugge, met bediening van de hiertussen gelegen deelgemeentes.

Deze verbinding zou voorzien worden op alle weekdays. De ritten kunnen worden uitgevoerd met een standaardbus. In Lissewege geldt een lengtebeperking van 8m waar rekening mee gehouden moet worden.

BEDIENING

In eerste instantie wordt er vanuit gegaan dat deze bus rijdt volgens een vaste bediening 6 keer per dag in elke richting, op **alle weekdays**.

BUDGET

Begroting: : 190.000 € (excl. inkomsten)

Cofinanciering vanuit de stad Brugge van 37.500 €.

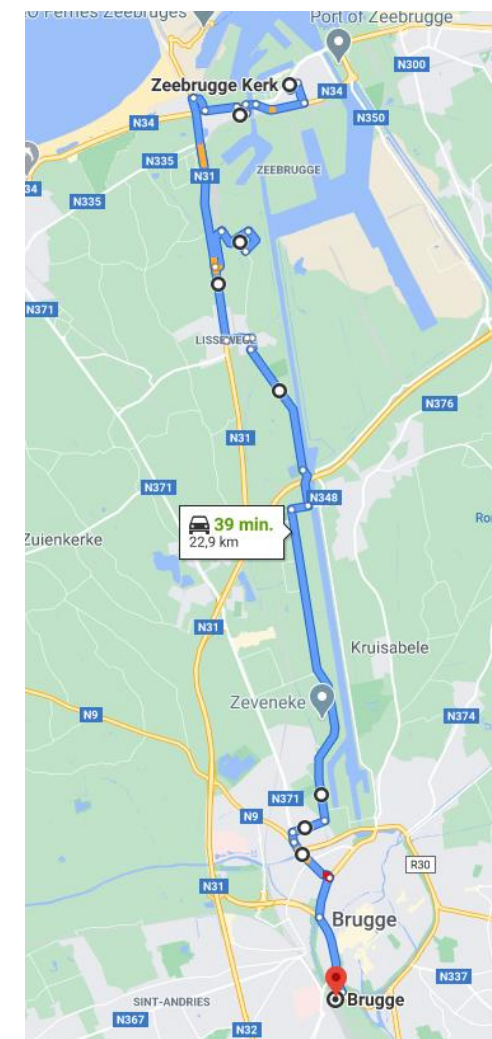
GEBRUIKERS

Aantal gebruikers: 22.500 reizigers per jaar, op basis van tellingen en huidige belbuscijfers.

Tarief: Zelfde prijs als ticket KN/AN, een overstap op KN/AN wordt gratis aangeboden.

Doelgroep: inwoners en scholieren

TRAJECT EN LOCATIE



(Zee)brugge Bus – Voorstel dienstregeling

Ontwerp dienstregeling

	1	2	3	4	5	6
Zeebrugge	6:15	7:15	12:15	15:15	16:15	17:15
Zwankendamme	6:27	7:27	12:27	15:27	16:27	17:27
Lissewege	6:34	7:34	12:34	15:34	16:34	17:34
Brugge Pathoekeweg	6:45	7:45	12:45	15:45	16:45	17:45
Brugge Station	7:00	8:00	13:00	16:00	17:00	18:00

	1	2	3	4	5	6
Brugge Station	7:15	8:15	12:15	16:15	17:15	18:15
Brugge Pathoekeweg	7:30	8:30	12:30	16:30	17:30	18:30
Lissewege	7:41	8:41	12:41	16:41	17:41	18:41
Zwankendamme	7:48	8:48	12:48	16:48	17:48	18:48
Zeebrugge	8:00	9:00	13:00	17:00	18:00	19:00

(Zee)Brugge Bus – Voorstel binnen VOM

Het budget voor de (Zee)Brugge bus werd bepaald a.d.h.v. volgende assumpties.

Volgende assumpties werden gemaakt voor het berekenen van de kostprijs:

Onderdeel	Assumptie	Verklaring van de assumptie
Aantal bediende weekdays per jaar	251	
Aantal bediende zaterdagdagen per jaar	0	In eerste instantie werd uitgegaan van enkel bediening op weekdays.
Aantal bediende zondagdagen per jaar	0	In eerste instantie werd uitgegaan van enkel bediening op weekdays.
Aantal ritten per bediende dag	6	In eerste instantie werd uitgegaan van 6 ritten per dag
Kostprijs per kilometer	3 €/km	Op basis van de huidige kost van een bus van De Lijn.
Afstand van het traject	23 km	
Capaciteit van busje	20	Er van uitgaand dat de rit gereden wordt door een bus type belbus.
Verwachte bezettingsgraad per rit, weekdays	10	Hypothese op basis van de huidige tellingen en belbuscijfers, waarbij uren.

(Zee)Brugge Bus – Voorstel binnen VOM

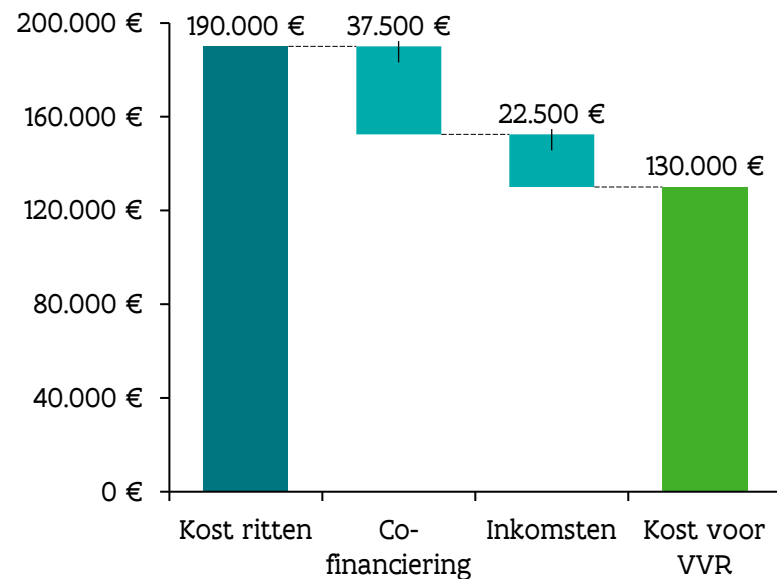
De totale kost voor de VVR hangt af van de inkomsten. Hiervoor kan gekeken worden naar cofinanciering en tickets.

Voorstel met cofinanciering

Cofinanciering: 37.500 €

Kostprijs ticket: Zelfde ticketprijs als KN/AN,
maar overstap wordt gratis aangeboden

Aantal reizigers per jaar: 22.500



Vervoer op maat

Tangentlijn

Tangentlijn Zuidelijke Rand – Voorstel binnen VOM

WAT?

Deze lijn kan voorzien worden om een aantal belangrijke belbusverplaatsingen op te vangen, en kan dienen als proefproject voor tangentlijnen in de regio.

Met een busje van type belbus kunnen deze ritten 7 keer per dag worden uitgevoerd in elke richting op weekdays.

BEDIENING

Vast traject, vaste bediening, 7 keer per dag op **alle weekdays** in elke richting.

BUDGET

Begroting: 210.000 € per jaar (incl. inkomsten).

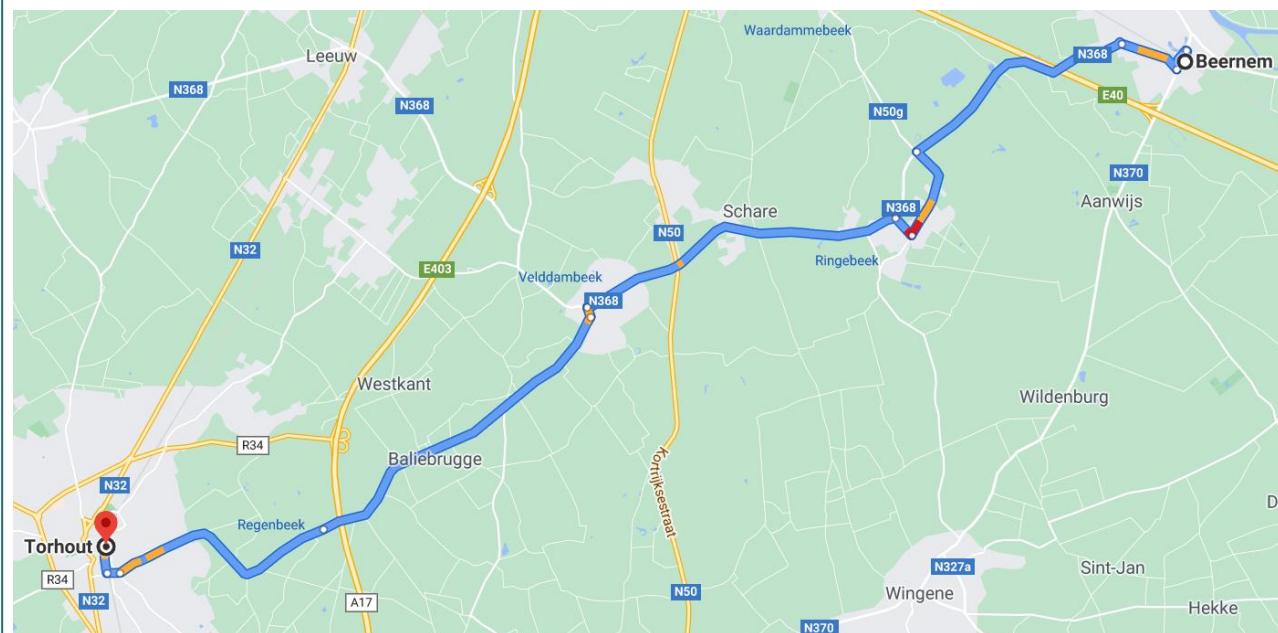
GEBRUIKERS

Hypothese aantal gebruikers: 12.000 per jaar

Tarief: Zelfde prijs als ticket KN/AN, een overstap op KN/AN wordt gratis aangeboden.

Doelgroep: Mensen die verplaatsingen langs deze lijn op regelmatige basis uitvoeren.

TRAJECT EN LOCATIE



Tangentlijn Zuidelijke Rand – Voorstel dienstregeling

Ontwerp dienstregeling

	1	2	3	4	5	6	7
Torhout Station	6:20	7:55	9:55	11:55	13:55	15:55	16:55
Baliebrugge	6:31	8:06	10:06	12:06	14:06	16:06	17:06
Ruddervoorde	6:41	8:16	10:16	12:16	14:16	16:16	17:16
Hertsberge	6:50	8:25	10:25	12:25	14:25	16:25	17:25
Beernem Station	7:00	8:35	10:35	12:35	14:35	16:35	18:35

	1	2	3	4	5	6	7
Beernem Station	7:20	8:52	10:52	12:52	14:52	16:52	18:52
Hertsberge	7:31	9:03	11:03	13:03	15:03	17:03	19:03
Ruddervoorde	7:39	9:11	11:11	13:11	15:11	17:11	19:11
Baliebrugge	7:45	9:17	11:17	13:17	15:17	17:17	19:17
Torhout Station	7:55	9:27	11:27	13:27	15:27	17:27	19:27

Tangentlijn Zuidelijke Rand – Voorstel binnen VOM

De budgettering gaat er vanuit dat het busje via een vaste dienstregeling rijdt. Er worden 5 ritten per dag per richting voorzien, enkel in de dal.

Volgende assumpties werden gemaakt voor het berekenen van de kostprijs:

Onderdeel	Assumptie	Verklaring van de assumptie
Aantal weekdays per jaar	251	
Aantal ritten per dag per richting	7	
Kostprijs per kilometer	3 €/km	Op basis van de huidige kost van een bus van De Lijn.
Totale afstand van het traject	20 km	
Capaciteit van busje	20	Er van uitgaand dat de rit gereden wordt door een bus type belbus.
Verwacht aantal jaarlijkse gebruikers, in totaal	12.000	Op basis van de belbuscijfers. De eventuele latente vraag is mogelijks onderschat.
Verwachte bezettingsgraad per rit	3,4	Op basis van het verwachte jaarlijkse gebruik.

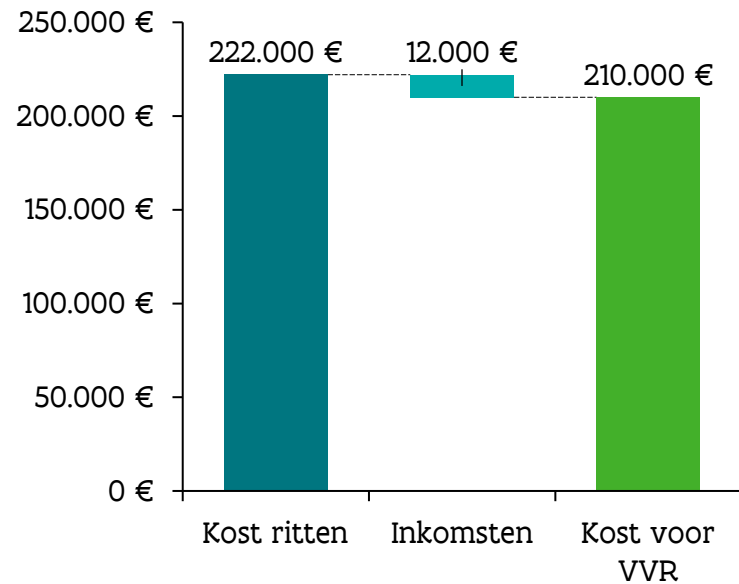
Tangentlijn Zuidelijke Rand – Voorstel binnen VOM

Het tarief van het KN/AN wordt gehanteerd voor deze lijn.

Voorstel

Kostprijs ticket: Zelfde ticketprijs als KN/AN,
maar overstap wordt gratis aangeboden

Aantal reizigers: 12.000 per jaar



Vervoer op maat

Centrumbus Blankenberge

Centrumbus Blankenberge – Voorstel binnen VOM

WAT?

Deze lijn kan voorzien worden om te beantwoorden aan een aantal vervoersvragen in Blankenberge. Centrumlijnen worden niet gefinancierd vanuit de vervoerregio, ze zijn een lokaal aanbod. Desgewenst kan dit aanbod wel mee aanbesteed worden vanuit de vervoerregio.

Er wordt voorgesteld om de bediening van de huidige centrumbus te behouden.

BEDIENING

Vast traject, vaste bediening, rijdt **elke dag** 9 keer in elke richting, tijdens de daluren (cfr. huidige bediening).

BUDGET

Begroting: € 212 000 per jaar (excl. inkomsten). De stad Blankenberge cofinanciert (maximaal) € 104 000 en de inkomsten worden geraamd op € 108 000, dan zou dit **geen kost** mogen betekenen voor de VVR.

GEbruikers

Aantal gebruikers: 54.000 verplaatsingen, op basis van huidige tellingen
Tarief: € 2 per rit
Doelgroep: Inwoners en bezoekers van Blankenberge

TRAJECT EN LOCATIE



Centrumbus Blankenberge – Voorstel binnen VOM

Het budget voor de centrumbus Blankenberge werd bepaald a.d.h.v. volgende assumpties.

Volgende assumpties werden gemaakt voor het berekenen van de kostprijs:

Onderdeel	Assumptie	Verklaring van de assumptie
Aantal bediende weekdays per jaar	251	
Aantal bediende zaterdagen per jaar	52	
Aantal bediende zon- en feestdagen per jaar	62	
Aantal ritten per bediende dag	9	Er wordt uitgegaan van hetzelfde aantal ritten als in de huidige situatie.
Kostprijs per kilometer	3 €/km	Op basis van de huidige kost van een bus van De Lijn.
Afstand van het traject	9 km	
Verhogingsfactor voor kost op zaterdag	1,15	Op zaterdagen zal de kostprijs iets hoger liggen. Er wordt uitgegaan van een factor 1,15, op basis van de kost van De Lijn.
Verhogingsfactor voor kost op zondag	2	Op zondagen zal de kostprijs iets hoger liggen. Er wordt uitgegaan van een factor 2, op basis van de kost van De Lijn.
Capaciteit van busje	20	Er van uitgaand dat de rit gereden wordt door een bus type belbus.
Verwachte bezettingsgraad per rit, weekdays	8	Op basis van de huidige tellingen.
Verwachte bezettingsgraad per rit, weekends	8,5	Op basis van de huidige tellingen.

Centrumbus Blankenberge – Voorstel binnen VOM

De totale kost voor de VVR hangt af van de inkomsten. Hiervoor kan gekeken worden naar cofinanciering en tickets.

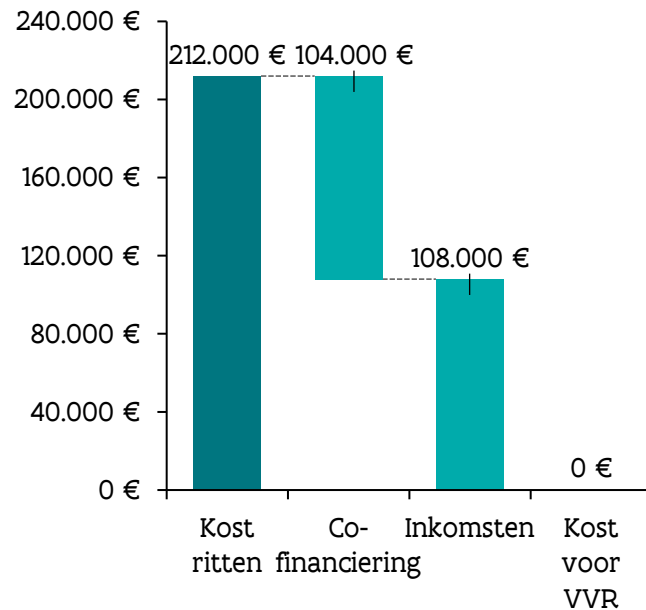
Voor de reiziger is het voorstel om de ticketprijs gelijk te trekken met het KN/AN. De stad Blankenberge zal instaan voor een cofinanciering van (maximaal) 104 000 € voor de centrumbus.

Voorstel

cofinanciering: 104.000 €

Kostprijs ticket: 2 € per rit

Aantal reizigers per jaar: 54.000



Vervoer op maat

Zeno-Ramskapelle bus

Vervoer op maat

ZENO-RAMSKAPELLE BUS

WAT?

De bestaande bus van het AZ Zeno kan versterkt worden en uitgebreid voor de open gebruiker. Ramskapelle krijgt in het nieuwe vervoerplan geen bediening meer met het kern- en aanvullend net. Door het traject van de ZENO – Ramskapellebus via Ramskapelle te laten rijden wordt een win-win gemaakt.

BEDIENING

Vast traject, vaste bediening, 7 keer per dag op **alle weekdays** in elke richting.
Op basis van het gekende gebruik van de bestaande bus en de mogelijke groei van de vraag wordt verwacht dat een minibus (20p) als rollend materieel zal moeten worden ingezet.

BUDGET

Begroting: : 205.000 € (excl. inkomsten)

Cofinanciering vanuit de gemeente Knokke-Heist en AZ Zeno wordt een cofinanciering van in totaal 100 000 € voorzien.

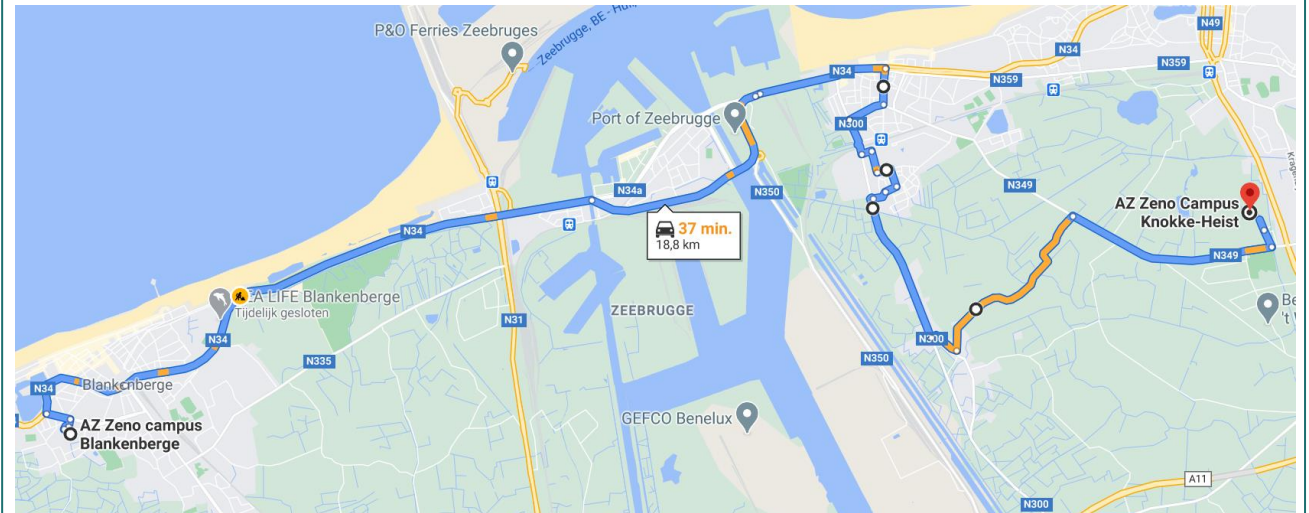
GEbruikers

Aantal gebruikers: 30.000 per jaar

Tarief: Zelfde prijs als ticket KN/AN, een overstap op KN/AN wordt gratis aangeboden.

Doelgroep: inwoners Ramskapelle, bezoekers en patiënten AZ Zeno

TRAJECT EN LOCATIE



Zeno-Ramskappele bus – Voorstel dienstregeling

Ontwerp dienstregeling

	1	2	3	4	5	6	7
AZ Zeno Blankenberge	8:30	9:30	11:30	13:30	15:30	16:30	17:30
Zeebrugge Kerk	8:47	9:47	11:47	13:47	15:47	16:47	17:47
Heist Heldenplein	8:53	9:53	11:53	13:53	15:53	16:53	17:53
Ramskappelle	9:04	10:04	12:04	14:04	16:04	17:04	18:04
AZ Zeno Knokke	9:15	10:15	12:15	14:15	16:15	16:15	18:15

	1	2	3	4	5	6	7
AZ Zeno Knokke	7:30	8:30	10:30	12:30	14:30	16:30	17:30
Ramskappelle	7:41	8:41	10:41	12:41	14:41	16:41	17:41
Heist Heldenplein	7:52	8:52	10:52	12:52	14:52	16:52	17:52
Zeebrugge Kerk	7:58	8:58	10:58	12:58	14:58	16:58	17:58
AZ Zeno Blankenberge	8:15	9:15	11:15	13:15	15:15	17:15	18:15

Zeno-Ramskapelle bus – Voorstel binnen VOM

De budgettering gaat er vanuit dat het busje via een vaste dienstregeling rijdt. Er worden 6 ritten per dag per richting voorzien.

Volgende assumpties werden gemaakt voor het berekenen van de kostprijs

Onderdeel	Assumptie	Verklaring van de assumptie
Aantal bediende weekdays per jaar	251	
Aantal bediende zaterdag per jaar	0	In eerste instantie werd uitgegaan van enkel bediening op weekdays.
Aantal bediende zondagen per jaar	0	In eerste instantie werd uitgegaan van enkel bediening op weekdays.
Aantal ritten per bediende dag	7	In eerste instantie werd uitgegaan van 7 ritten per dag
Kostprijs per kilometer	3 €/km	Op basis van de huidige kost van een bus van De Lijn.
Afstand van het traject	19 km	
Capaciteit van busje	20	Er van uitgaand dat de rit gereden wordt door een bus type belbus.
Verwachte bezettingsgraad per rit, weekdays	10	Hypothese op basis van het huidige gebruik van de bestaande diensten door AZ Zeno georganiseerd

Zeno-Ramskapelle bus – Voorstel binnen VOM

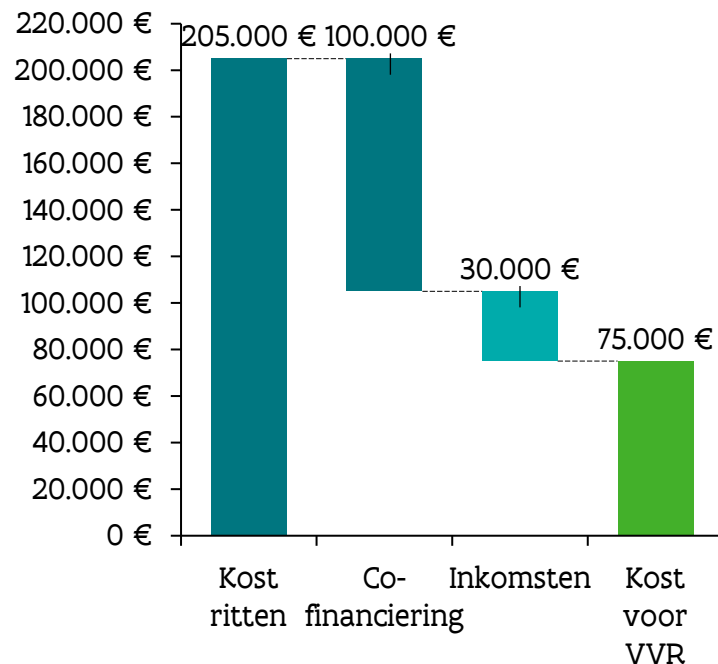
Verschillende financieringsstructuren zijn mogelijk. Dit heeft een invloed op de netto kost voor de VVR.

Voorstel

cofinanciering: 100 000 €

Kostprijs ticket: Zelfde ticketprijs als KN/AN,
maar overstap wordt gratis aangeboden

Aantal reizigers per jaar: 30 000



atelier \ demitro2

atelier \ demitro2 is een samenwerking tussen Deloitte, MNT, Traject en O2 voor de vervoerregio's Aalst, Brugge, Oostende, Roeselare, Vlaamse Ardennen, Waasland en Westhoek. Tractebel is in onderaanneming van MNT.

Deloitte.

MNT
MOBILITEIT IN ZICHT

 **TRAJECT**

TRACTEBEL
ENGIE

O2
DUURZAME COMMUNICATIE