



EINDRAPPORT

VERVOERPLAN VERVOERREGIO WESTHOEK

Gewenste openbaar vervoerstructuur en vervoer op maat
DEPARTEMENT MOW



TRAJECT mmv

 **Movares** en **TRACTEBEL**

COLOFON

Titel: Vervoerplan vervoerregio Westhoek
Opdrachtgever: Departement MOW

Contactpersonen opdrachtgever: Lieven Van Eenoo, Eric Sempels

Datum: 07/03/2018
Versie: 3.0
Projectleider deelnota: Kristof Devriendt
Contactgegevens: kdv@traject.be
Auteurs: Kristof Devriendt (Traject); Sander Vonck (Traject); Chris Verweijen (Movares);
Yves Meyssen (Tractebel); Dirk Vande Gucht (Tractebel)



TRAJECT

TRAJECT

Charles de Kerchovelaan 17
9000 Gent
+32 9 312 34 33

btw/tva: BE 0448 394 475

www.traject.be

TRAJECT

Theresianenstraat/Rue Thérésienne 7
1000 Brussel/Bruxelles
+32 2 505 40 46



INHOUDSTAFEL

1	INLEIDING EN PLANPROCES.....	5
1.1	Inleiding proefproject basisbereikbaarheid	5
1.2	Overlegstructuur	6
1.2.1	Team MOW / kernteam	6
1.2.2	De vervoerregioraad	6
1.2.3	Klankbordgroep	6
1.3	Planproces	7
2	BELANGRIJKSTE VASTSTELLINGEN INVENTARISATIE	9
2.1	Bestaand aanbod: Geregeld openbaar vervoer	9
2.1.1	Kaarten bestaande situatie	10
2.2	Bestaand aanbod: Geregeld vraagafhankelijk openbaar vervoer	15
2.3	Bestaand aanbod: Vraagafhankelijk doelgroepenvervoer	18
2.3.1	MAV en DAV's	18
2.3.2	Vervoer met vrijwilligers	18
2.3.3	Eigen vervoer	19
2.4	Bestaand aanbod: Leerlingenvervoer buitengewoon onderwijs	20
2.5	Attractiepolen: Maatschappelijk relevante locaties	22
2.6	Verplaatsingsstromen	25
3	OPBOUW VAN HET VERVOERPLAN	31
3.1	Principes gelaagd netwerk	31
3.2	De centrale rol van de hub / knoop	31
3.3	Maatschappelijk relevante locaties	32
4	GEWENSTE OV-STRUCTUUR: KERN- EN AANVULLEND NET	34
4.1	Treinnet	34
4.1.1	Principes	34
4.2	Kernnet	34
4.2.1	Principes	34
4.2.2	Gewenst kernnet voor de Westhoek	35
4.3	Aanvullend net	36
4.3.1	Principes	36
4.3.2	Gewenst aanvullend net voor de Westhoek	36
4.4	Kaarten gewenste openbaar vervoerstructuur	38
5	GEWENST CONCEPT VERVOER OP MAAT: WESTFLEX	43
5.1	Doel van het systeem	43
5.1.1	Toelichting doel systeem	43

5.2	Werking / beschrijving van het systeem	44
5.2.1	Hoe is tot de opbouw van dit systeem besloten ?	44
5.2.2	Wat zijn de doelgroepen van het systeem ?	45
5.2.3	Hoe is het systeem opgebouwd ?	45
5.2.4	De rol van de mobiliteitscentrale	47
5.2.5	Hoe komt een reis tot stand, uitwerking van rol mobiliteitscentrale	49
5.2.6	Wat zijn de operationele aspecten van het systeem en wat is het tarief ?	51
5.3	Wat zijn de belangrijkste kwaliteitsaspecten (en hoe ze te borgen) ?	52
5.3.1	Tijdigheid	52
5.3.2	Het optreden van de chauffeur	52
5.3.3	Reservering	53
5.3.4	Veilig vervoer	53
5.3.5	Verwachtingenmanagement / informatievoorziening	54
5.3.6	Klachtenprocedure	54
5.3.7	Kennis van het vervoergebied	54
5.3.8	Informatie bij vertraging / terugbelservice	54
5.4	Welke vervoersstromen zullen moeten worden verplaatst ?	55
5.4.1	De belbus	55
5.4.2	Doelgroepenvervoer MAV en DAV	55
5.4.3	Minder mobiele centrales	55
5.4.4	Eigen vervoer zorginstellingen, ziekenhuizen en scholen	56
5.4.5	Overzicht voor alle vervoervormen samen	56
5.5	Welke financiële middelen zijn noodzakelijk (exploitatiekosten en investeringen) ...	57
5.5.1	Beschrijving van het gehanteerde rekenmodel	57
5.5.2	Kalibratie model en maken referentie: de huidige bediening met belbussen	58
5.5.3	Eerste variant met WestFlex	59
5.5.4	Tweede variant WestFlex	60
5.5.5	Derde variant WestFlex	60
5.5.6	Vierde variant WestFlex	61
5.5.7	Conclusie	62
5.6	Wat zijn de prioritaire te nemen stappen om WestFlex uit te rollen ?	62
5.6.1	Investeringen in het proces	63
5.7	Risicoanalyse van de overgang naar WestFlex	63
6	CONCLUSIE	66
7	BIJLAGEN	67
7.1	Tabel met aantal ritten per lijn en per typedag voor de gewenste OV-structuur	67
7.2	Verslagen van de overlegmomenten	68

1 INLEIDING EN PLANPROCES

De werking van de vervoerregio Westhoek wordt inhoudelijk begeleid door een consortium van drie studiebureaus bestaande uit Traject NV, Tractebel en Movares (NL). Traject neemt het voortouw en is het zichtbaarst in de werking van de vervoerregio.

In deze nota worden de filosofie en het proces dat doorlopen werd om tot de gewenste openbaar vervoerstructuur in de Westhoek te komen uiteengezet.

De hoofdpunten zijn:

1. Belangrijkste vaststellingen uit de inventarisatie en de selectie van maatschappelijk relevante locaties
2. De opbouw van het vervoerplan
3. De gewenste openbaar vervoerstructuur : kernnet en aanvullend net
4. Het gewenste concept vervoer op maat : WestFlex

Op de vervoerregioraad van 28 februari 2018 wordt het voorliggend vervoerplan voor de vervoerregio Westhoek goedgekeurd.

In een vervolgstap zal het vervoerplan met focus op openbaar vervoer en vervoer op maat worden opgeschaald naar een integraal mobiliteitsplan. Tegelijkertijd zal het noodzakelijk zijn om het vervoer op maat verder uit te diepen door een business case op te maken die de marktwerking van het concept Westflex onderzoekt in het licht van een op te maken bestek. Tot slot zijn de nabijgelegen vervoerregio's nog niet opgestart, verdere afstemming met deze regio's zal ook een noodzaak zijn.

1.1 INLEIDING PROEFPROJECT BASISBEREIKBAARHEID

De Vlaamse Regering wil het openbaar vervoer omvormen van basismobiliteit naar basisbereikbaarheid. In functie van deze omschakeling werden er drie proefprojecten opgestart in Aalst, Mechelen en de Westhoek.

Als onderdeel van het proefproject basisbereikbaarheid in de Westhoek werd de vervoerregioraad ondersteund om tot een gewenste openbaar vervoerstructuur voor de regio te komen. Deze gewenste openbaar vervoerstructuur bestaat uit het kern- en aanvullend net en het vervoer op maat. De vervoerregio kan beslissen over het aanvullend net en het vervoer op maat, terwijl zij advies kunnen geven op het kernnet waarover De Lijn beslist.

De gewenste openbaar vervoerstructuur moet **budgetneutraal** uitgevoerd worden (op basis van de budgetten in 2015), waarbij er voor het kernnet €5,3 miljoen per jaar, het aanvullend net €3,4 miljoen per jaar en voor het vervoer op maat €4,7 miljoen per jaar beschikbaar is in de vervoerregio Westhoek.

Het kern- en aanvullend worden in het eerste deel van deze nota besproken. Vervolgens komt het vervoer op maat aan bod (WestFlex). Samen vormen deze hoofdstukken het vervoerplan voor de vervoerregio Westhoek.

1.2 OVERLEGSTRUCTUUR

1.2.1 TEAM MOW / KERNTTEAM

In Team MOW worden het departement Mobiliteit en Openbare Werken (MOW), het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV), De Lijn en de Mobiliteitscentrale Aangepast Vervoer (MAV) vertegenwoordigd. Samen met Traject vormen zij het kernteam voor het proefproject in de Westhoek en wordt er nauw samen gewerkt.

1.2.2 DE VERVOERREGIORAAD

In de vervoerregioraad ontmoeten vertegenwoordigers van de betrokken federale, Vlaamse en lokale overheden elkaar. De Raad bestaat uit de betrokken gemeenten, vertegenwoordigers van het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken en het beleidsdomein Omgeving van de Vlaamse Overheid, vertegenwoordigers van de NMBS, Infrabel en het provinciebestuur. De raad komt in de praktijk op twee niveaus samen:

AMBTELIJKE VERVOERREGIORAAD

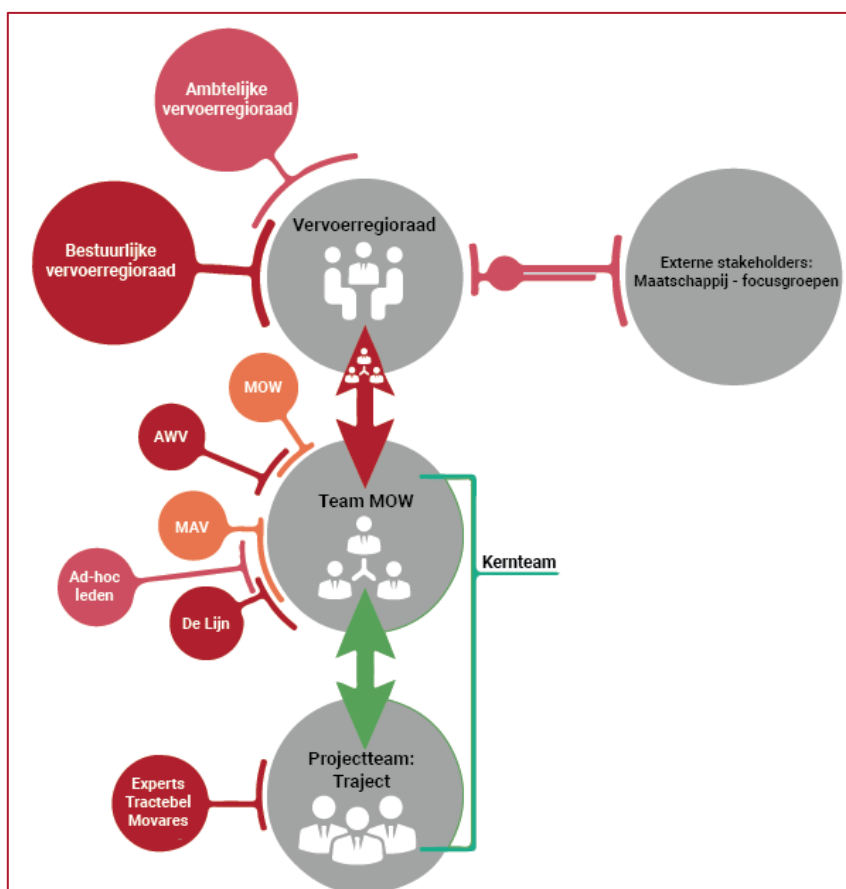
In deze ambtelijke vervoerregioraad worden alle gemeenten vertegenwoordigd door een ambtenaar van elke gemeente, bv. de mobiliteitsambtenaar, schepenen van mobiliteit, etc. Er wordt regelmatig teruggekoppeld met deze groep voor feedback.

BESTUURLIJKE VERVOERREGIORAAD

De bestuurlijke vervoerregioraad bestaat uit de politieke vertegenwoordigers (meestal burgemeesters) van alle gemeenten. Dit is de groep waar uiteindelijk tot een consensus moet gekomen worden over de gewenste openbaar vervoerstructuur.

1.2.3 KLANKBORDGROEP

Op bepaalde momenten in het planproces wordt teruggekoppeld met externe stakeholders in de klankbordgroep, die de maatschappij vertegenwoordigen.



Figuur 1

Overlegstructuur vervoerregio Westhoek

1.3 PLANPROCES

Op de volgende pagina wordt het planproces voor het proefproject in de Westhoek schematisch weergegeven.

In september 2016 werd gestart met de inventarisatie van het huidige openbaar vervoersaanbod en bestaande mobiliteitsinitiatieven, de maatschappelijk relevante locaties, de vervoersstromen, etc. in het proefproject in de Westhoek, waarvan de belangrijkste vaststellingen in het volgende hoofdstuk kort toegelicht zullen worden.

Nadien heeft De Lijn in maart 2017 een eerste voorstel gedaan voor het kernnet en aanvullend net (scenario 1). De gemeentes hebben de mogelijkheid gekregen om hier opmerkingen op te geven, uiteraard rekening houdend met de budgetneutraliteit en het feit dat er op schaal van de regio nagedacht moet worden en niet uitsluitend op gemeenteniveau. Op basis van deze opmerkingen werd een alternatief scenario (scenario 2) opgesteld, echter werden hier te veel middelen gebruikt. Daarom heeft Traject en Team MOW dit scenario aangepast om een budgetneutraal alternatief (volgens de berekeningen van Traject) te bekomen (scenario 3).

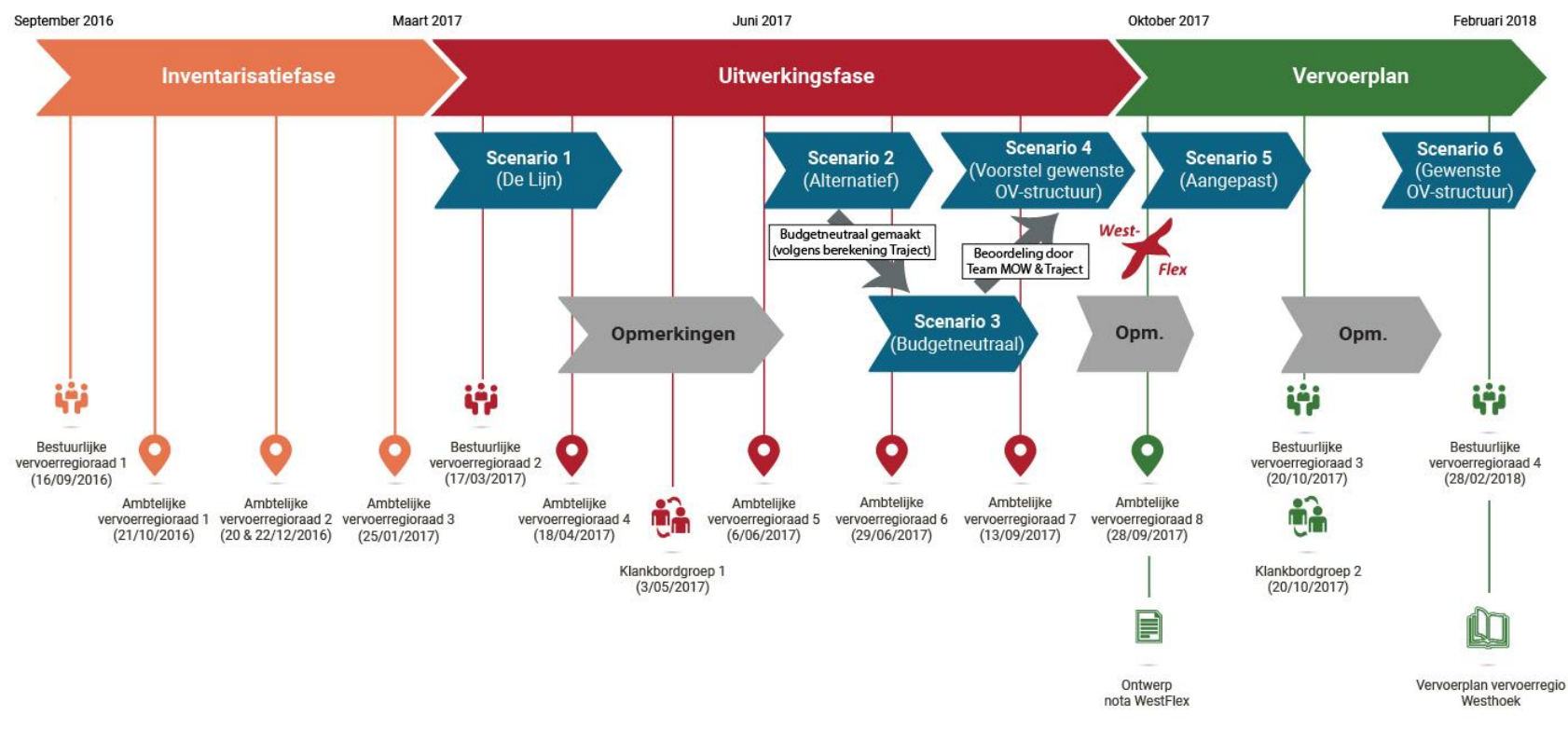
Na de doorrekening van dit scenario heeft Traject en Team MOW dit scenario en het oorspronkelijk voorstel van De Lijn beoordeeld en de beste punten van beide scenario's gecombineerd om een eerste voorstel van gewenste openbaar vervoerstructuur (scenario 4) te maken. Dit werd opnieuw aan de gemeentes voorgesteld, waarna zij nogmaals opmerkingen konden doorgeven. Op basis daarvan werden enkele laatste aanpassingen gedaan om tot een nieuw voorstel van gewenste openbaar vervoerstructuur (scenario 5) te komen. Ook het concept van vervoer op maat (WestFlex) werd tussentijds aan de gemeentes voorgesteld.

Tot slot werden de laatste opmerkingen van de gemeentes verwerkt en werden er ook nog enkele optimalisaties door De Lijn uitgevoerd in functie van de uitwerking van de dienstregeling. Zo kon uiteindelijk de gewenste openbaar vervoerstructuur (scenario 6) voor de vervoerregio Westhoek bekomen worden, dat in deze nota wordt beschreven.

Het planproces geeft ook alle overlegmomenten met de bestuurlijke en ambtelijke vervoerregioraad weer, alsook de 2 bijeenkomsten van de klankbordgroep die in de loop van het overlegproces gehouden werden.

Op 21 oktober 2016 werden de partners geïnformeerd over het opgestarte proces en hun rol daarin. Na een overleg- en studieproces van anderhalf jaar wordt het vervoerplan voor de vervoerregio Westhoek, opgebouwd uit een kernnet, een aanvullend en het concept van vervoer op maat goedgekeurd op de bestuurlijke vervoerregioraad van 28 februari 2018.

PLANPROCES VERVOERREGIO WESTHOEK



Figuur 2

Planproces vervoerregio Westhoek



2 BELANGRIJKSTE VASTSTELLINGEN INVENTARISATIE

Als eerste onderdeel van de studieopdracht werd een inventarisatie uitgevoerd van de bestaande mobiliteitsstructuur in de Westhoek. Er werd overleg gepleegd met allerlei actoren om een beeld te krijgen van de knelpunten, het aanbod aan vervoer, de noden van de verschillende doelgroepen, etc. De afstemming tussen vraag en aanbod is een kernpunt van een goede mobiliteitsstructuur, waarbij de vraag in belangrijke mate gelinkt is aan de ruimtelijke structuur en de ligging/spreiding van de maatschappelijk relevante locaties.

De uitgevoerde inventarisatie mikt hoofdzakelijk op volgende elementen:

- Bestaand aanbod
 - Geregeld openbaar vervoer
 - Vraagafhankelijk openbaar vervoer
 - Doelgroepen vervoer (vraagafhankelijk)
 - Leerlingenvervoer buitengewoon onderwijs
- Attractiepolen : Maatschappelijk relevante locaties
- Verplaatsingsstromen

De belangrijkste vaststellingen rond het huidig functioneren worden hierna samengevat.

2.1 BESTAAND AANBOD: GEREGLD OPENBAAR VERVOER

De eerste laag van ons vervoernetwerk bestaat uit het treinaanbod dat georganiseerd wordt door de NMBS. De Westhoek beschikt over 8 treinstations, verspreid over twee lijnen (gegevens van februari 2017):

- Lijn Poperinge – Kortrijk, die als reguliere lijn doorrijdt richting Antwerpen ;
- Lijn De Panne – Landen via Lichtervelde, Gent, Aalst en Brussel.

Beide lijnen rijden op een uurfrequentie, aangevuld met piekurentreinen, waaronder rechtstreekse verbindingen naar Schaarbeek. Qua aantal opstappers is leper het belangrijkste station met 1.200 reizigers per werkdag. De andere stations schommelen tussen 500 en 600 opstappers, op Koksijde na dat net geen 300 reizigers haalt. Door zijn specifieke ligging bedient deze halteplaats ook reizigers die anders zouden opgevangen worden door het station van Veurne.

Opvallend is dat zowat alle stations een zondagpiek kennen. Deze is het sterkst in De Panne, waar zelfs al op zaterdag een lichte stijging te zien is ten opzichte van de werkdagen. De toeristische aantrekkingskracht van deze gemeente met het pretpark Plopsaland op wandelafstand van het station, speelt hier zeker mee. Voor de andere gemeenten is de zondagpiek zeker ook mee bepaald door de studenten die op zondagavond afreizen naar de studentensteden. Het Westhoekoverleg heeft onlangs nog een uitdrukkelijke vraag gesteld aan de (nieuwe) NMBS-topvrouw om deze doelgroep een kwalitatieve bediening aan te bieden, indien mogelijk met dubbeldekstreinen. De specifieke inzet van spoomaterieel op de lijnen naar de Westhoek vormt regelmatig reden tot klachten, ook op werkdagen.

De Westhoek bevindt zich aan het eindpunt van lange spoorlijnen die zowat het hele land doorkruisen en zijn daardoor gevoelig voor gebeurtenissen op het spoor netwerk. Daarnaast wordt de bediening van de regio specifiek bemoeilijkt door een aantal infrastructurele knelpunten.

Daarvan zijn er een aantal specifiek te benoemen:

- Enkelspoor nabij de eindpunten van beide lijnen ;
- Het ontbreken van een spoorlus tussen De Panne en Kortrijk ;
- Het ontbreken van een link naar de Franse kustregio via Adinkerke.

Bekijken we het reguliere bus- en tramnetwerk in de vervoersregio Westhoek op kaart (zie volgend hoofdstuk), dan blijkt dat dit landelijk gebied met ongeveer 200.000 inwoners op het eerste zicht behoorlijk afgedekt wordt door het reguliere bus- en tramnetwerk. De cartografische weergave van de lijnen verhult echter enkele belangrijke aspecten die deze dekking relativeren:

- Er is een groot aanbod aan “functionele” lijnen, dus buslijnen die enkel ritten uitvoeren in functie van het piekgebruik van bepaalde attractiepolen (meestal scholen), zowel tijdens de spits- als de daluren.
- Heel wat functionele lijnen halen een frequentie van minder dan 5 ritten per dag. Dit beeld is zeer dominant ten westen van de as Menen – Ieper – Veurne.
- De lijnen met een uurfrequentie (qua frequentie de ondergrens voor het kernnet) rijden vooral op de rand van de Westhoek (de Westkust en ten oosten van de lijn Diksmuide – Ieper) en doen dit meestal in functie van een stedelijk gebied buiten de regio (bv. Roeselare, Oostende, Torhout en Menen).
- Het grensoverschrijdend aanbod richting Frankrijk is quasi onbestaande.
- De functionele ritten focussen sterk op het woon-schoolverkeer. Vanuit de klankbordgroep kwamen dan ook meerdere vragen die verband houden met de bediening van niet-schoolgebonden bestemmingen zoals bedrijventerreinen, zorgcentra en bezoekerscentra van natuurgebieden.

Het grote aandeel functionele lijnen zorgt er ook voor dat de lijnkaarten op zaterdag en zondag zeer opvallende blinde vlekken gaan vertonen. Tijdens het weekend trekt het geregeld vervoer zich terug op een beperkt aantal hoofdassen. Op zaterdag en zondag is in de vervoersregio Westhoek met uitzondering van de centrumbus in Ieper en lijn 69 tussen Veurne en Oostende, geen enkele buslijn meer te vinden die nog op uurfrequentie rijdt. Aan de toeristische Westkust wordt het beeld wat getemperd door de Kusttram en de buslijn naar Duinkerke die uitgebaat wordt door DK-Bus (Fr). Maar ook daar moet de relatie tussen bijvoorbeeld Veurne en de toeristische badplaatsen het doen met een 2-uursfrequentie.

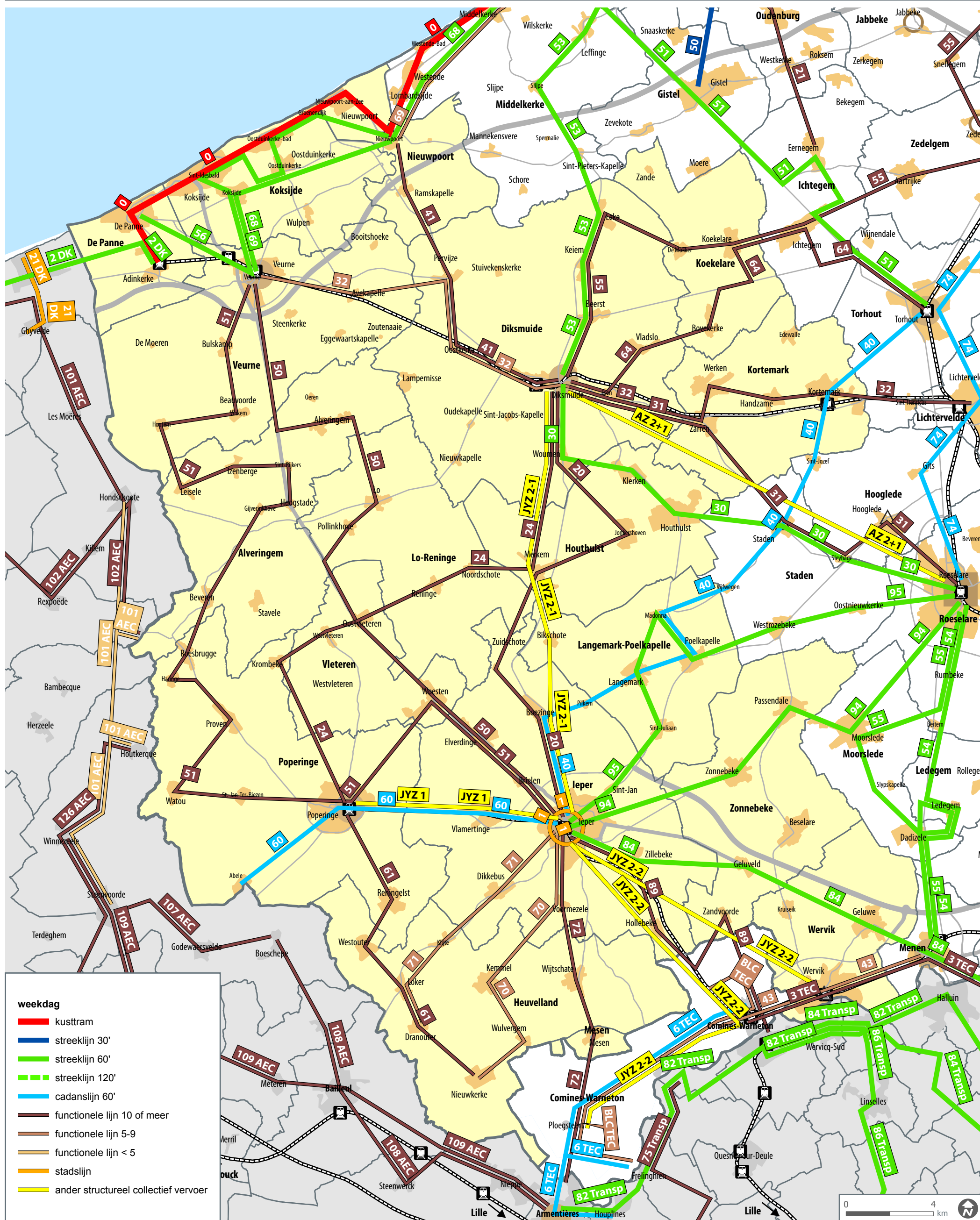
Door verschillende partijen werd de toegankelijkheid van het openbaar vervoer voor minder mobiele, rolstoelgebruikers, etc. in vraag gesteld. Enkele bezorgdheden worden hieronder opgelijst:

- Vanuit gebruikersorganisaties werd geopperd dat er geen info beschikbaar is over de toegankelijkheid van de haltes van De Lijn, echter is dit wel het geval maar vereist een wijziging van de instellingen op de website van De Lijn ;
- Op (bel)bussen is er maar 1 plaats voor een rolstoel ;
- Een elektrische scooter mag niet mee op de (bel)bus.

2.1.1 KAARTEN BESTAANDE SITUATIE

Op de volgende pagina's worden de kaarten van het openbaar vervoer in de bestaande situatie weergegeven voor:

- Een weekdag ;
- Een weekdag in de vakantie ;
- Een zaterdag ;
- Een zondag.



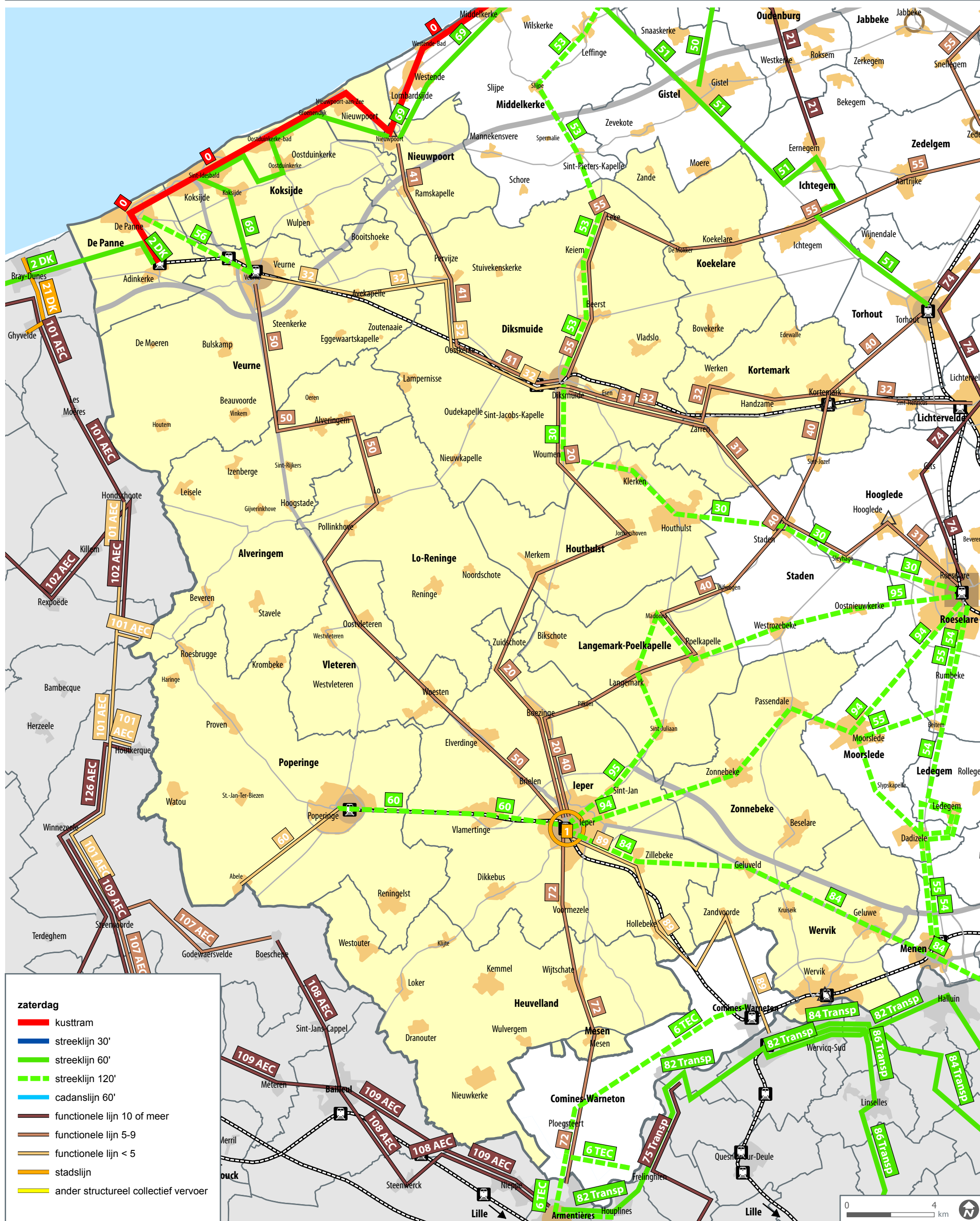
PROEFPROJECT BASISBEREIKBAARHEID WESTHOEK

Collectief vervoersaanbod - weekdag



PROEFPROJECT BASISBEREIKBAARHEID WESTHOEK

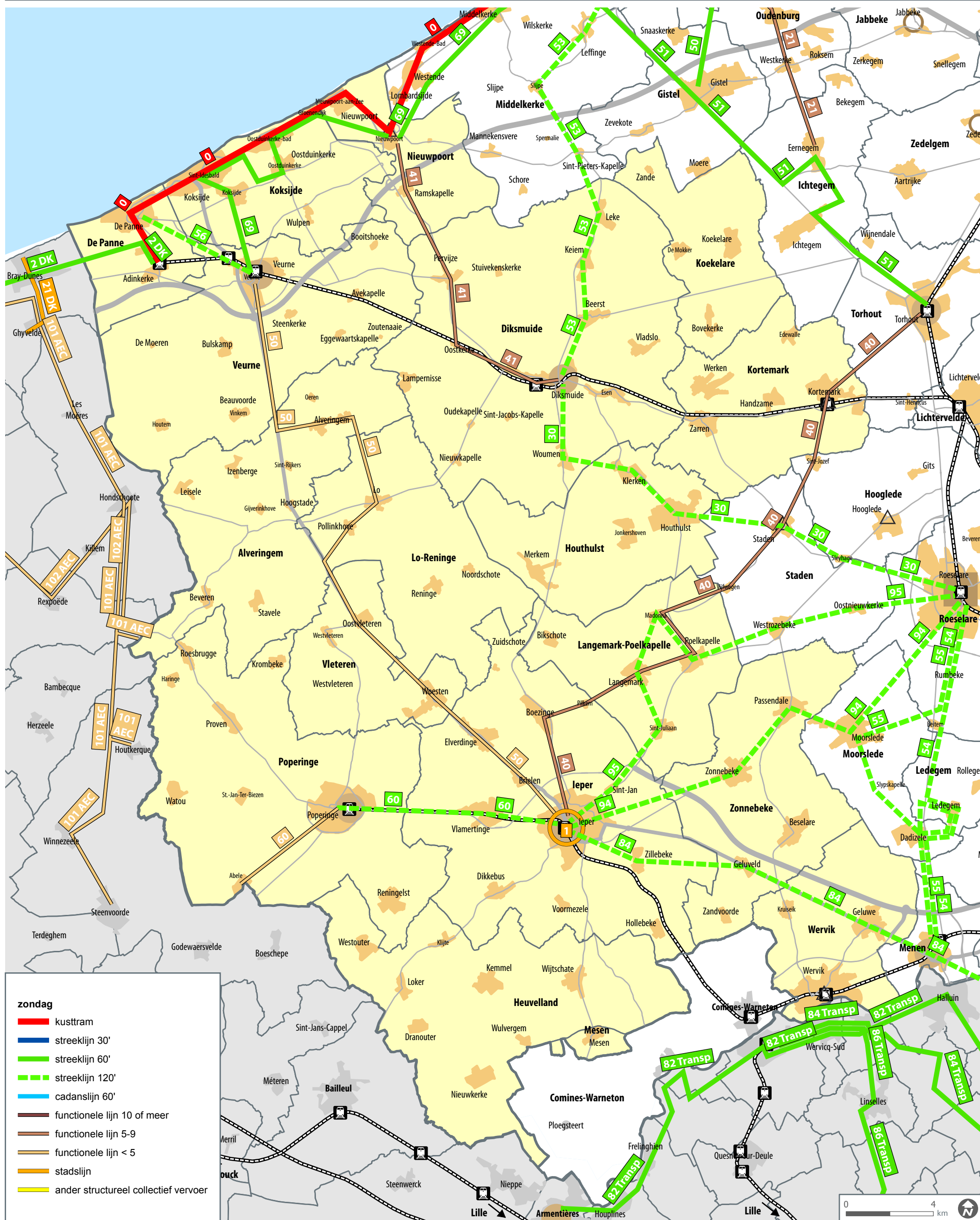
Collectief vervoersaanbod - weekdag vakantie



PROEFPROJECT BASISBEREIKBAARHEID WESTHOEK

Collectief vervoersaanbod - zaterdag





PROEFPROJECT BASISBEREIKBAARHEID WESTHOEK

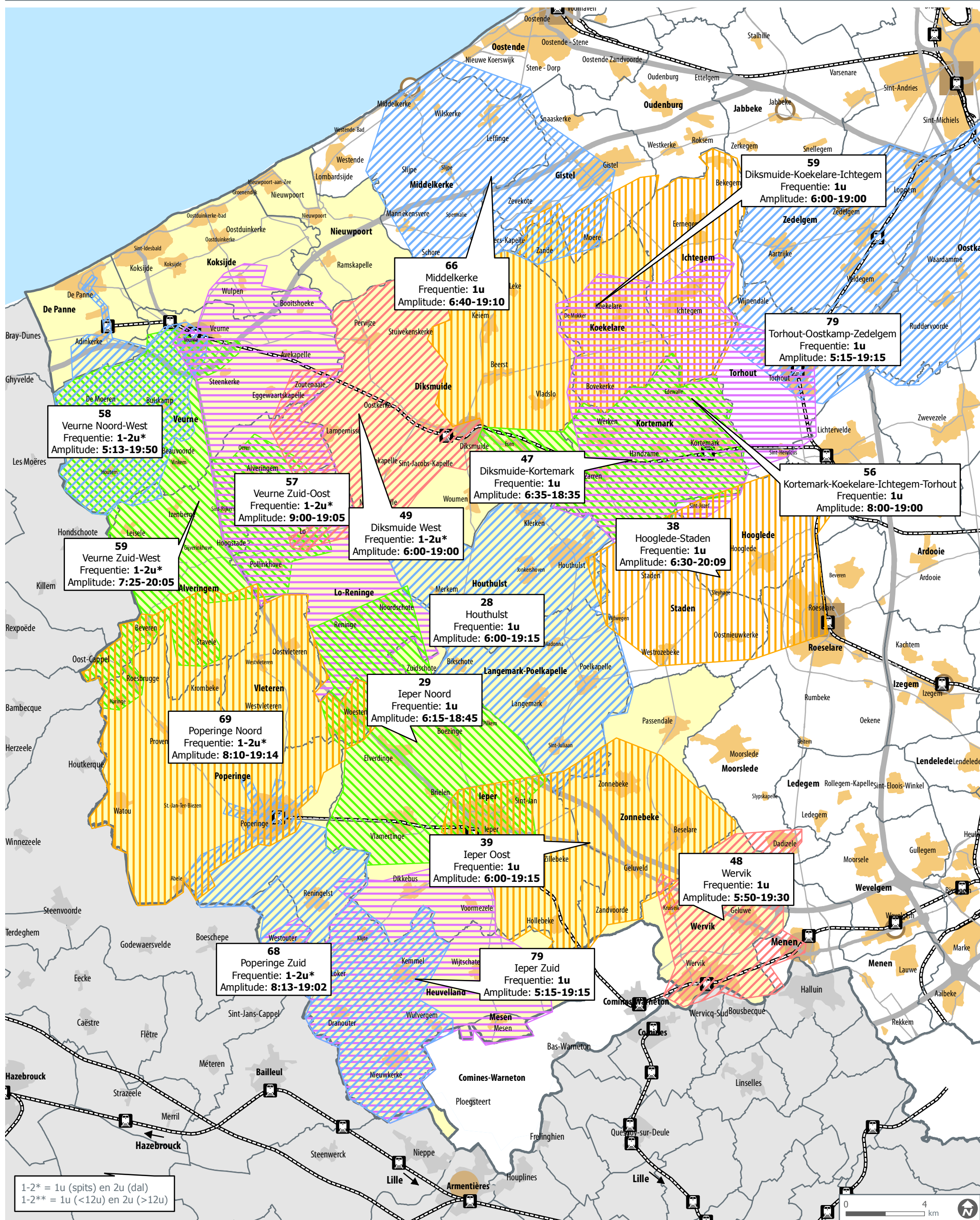
Collectief vervoersaanbod - zondag

2.2 BESTAAND AANBOD: GEREGLD VRAAGAFHANKELIJK OPENBAAR VERVOER

Bij de invoering van basismobiliteit is in de Westhoek gekozen voor een uitbreiding van het al eerder ingevoerde concept van belbussen. De relatief zwakke bediening door vaste lijnen wordt dan ook gecompenseerd door het vraagafhankelijk vervoer. Gelet op de zeer verspreide vraag is een gebiedsgericht vraagafhankelijk systeem ook een logisch vervoersconcept. De belbusbediening in de Westhoek gebeurt via 17 specifieke belbusgebieden.

De inventarisatie van het gebruik in 2015 levert interessante inzichten op:

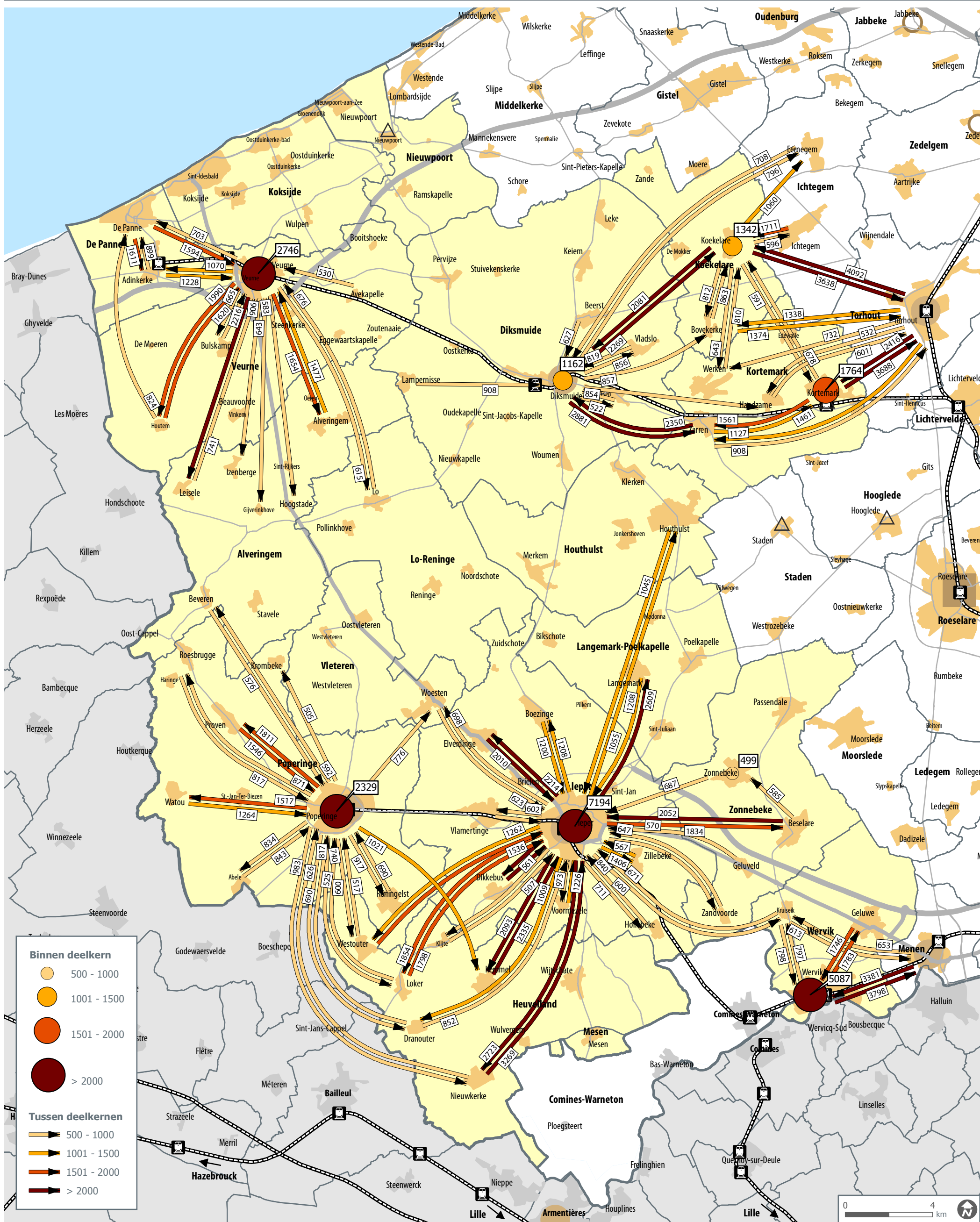
- De amplitude verschilt sterk van zone tot zone. In de meeste gebieden start de bediening tussen 6u en 7u 's morgens. Uitschieters zijn de belbusgebieden Veurne NW en Ieper Zuid die al starten rond 5u15, terwijl Veurne ZO pas vanaf 9u een bediening aanbiedt.
- De frequentie van de belbus is op weekdays zowat overal minstens 1 rit per uur. De regio Kortemark – Koekelare – Torhout rijdt zelfs op een halfuurfrequentie. Op zaterdag en zondag wordt de frequentie in de meeste belbusgebieden gehalveerd.
- De belbus is succesvol waar het reguliere net gaten laat vallen : Alveringem, Heuvelland, Wervik, Koekelare en Kortemark hangen in ruime mate af van deze vervoersvorm. Aan deze statistiek moeten we ook de steden Veurne, Diksmuide, Ieper en Poperinge toevoegen : omwille van hun stedelijke functies zijn zij belangrijke aantrekkingspolen en dus ook belangrijke afstap/opstappunten van de belbus.
- De meeste belbusverplaatsingen passen binnen een radiaal patroon rond de 4 stedelijke gebieden Veurne, Diksmuide, Ieper en Poperinge. Dit zijn de belangrijkste bestemmingskernen. Opvallend is dat de belbus binnen de zogenaamde herkomstgemeenten niet (vaak) gebruikt wordt voor verplaatsingen binnen de gemeente. De meeste verplaatsingen gaan van de kern naar stedelijk gebied en soms ook naar hoofddorp/centrum van gemeente.
- De regio Kortemark / Koekelare vertoont op dit punt een afwijkend beeld. Door de combinatie van overlappende belbusgebieden en ondanks de aanwezigheid van ander regulier openbaar vervoer ontstaat hier een complexere interactie tussen Diksmuide, Koekelare, Kortemark en Torhout (buiten de vervoersregio).
- De belbus wordt aangestuurd via de belbuscentrale bij De Lijn West-Vlaanderen. Deze is elke dag bereikbaar : op werkdagen van 6u tot 19u30 en op zaterdag, zon- en feestdagen van 7u30 tot 15u.



PROEFPROJECT BASISBEREIKBAARHEID WESTHOEK

Afbakening belbusgebieden - weekdag





PROEFPROJECT BASISBEREIKBAARHEID WESTHOEK

Belbusrelaties (>500) tussen deeltoren met aantal verplaatsingen op jaarbasis (2015)

2.3 BESTAAND AANBOD: VRAAGAFHANKELIJK DOELGROEPENVERVOER

Voor het doelgroepenvervoer komt vanuit de inventarisatie een versnipperd aanbod in de Westhoek naar voren, waardoor er eigenlijk nergens de gewenste kwaliteit gehaald wordt, mede ook omdat de middelen ontoereikend zijn voor de vervoersvraag die zich aandient.

Het aanbod kan onderverdeeld worden in drie groepen:

- MAV en DAV's
- Vervoer met vrijwilligers
- Eigen vervoer

2.3.1 MAV EN DAV'S

Vanuit de Vlaamse Overheid wordt er een **Mobiliteitscentrale Aangepast Vervoer (MAV)** in elke provincie aanbesteed, in West-Vlaanderen is dit MobiWest (Heilig Hart) die zich situeert in Kortrijk. Zij zijn het aanspreekpunt voor minder mobiele die vervoer nodig hebben, waarna de MAV hen dan doorverwijst naar een erkende vervoerder die rijdt aan bepaalde tarieven. Deze erkende vervoerders zijn de **Diensten Aangepast Vervoer (DAV's)**, waarvan er in de Westhoek 4 actief zijn, met name de CM in Oostende, MOBAR vzw in Roeselare, Heilig Hart in Kortrijk, Seniorenteam Ieper in Ieper. Niet elke regio heeft dus een DAV (Brugge, Diksmuide, Veurne en Menen), waardoor het moeilijk is om vervoer voor minder mobiele te garanderen in deze gebieden en er veel lege kilometers worden gereden doordat vervoerders uit andere gebieden dit moeten opvangen.

Een groot probleem in dit systeem is het feit dat er slechts 1 DAV wordt aanbesteed per regio. Terwijl bijvoorbeeld in de provincie Limburg er ook een MAV is en een 20tal DAV's verspreid over de hele regio, die evenwel centraal beheerd worden in Hasselt onder de koepel van de MAV. Daar krijgt de MAV alle vragen binnen en verdeelt deze over de DAV's naargelang de afstand die afgelegd moet worden.

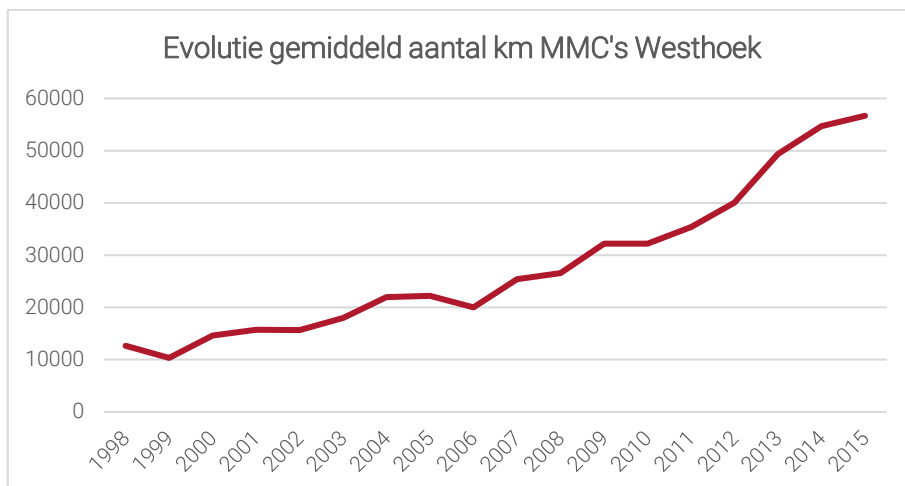
In West-Vlaanderen komen een deel van de vragen rechtstreeks bij de DAV's terecht en de rest bij de MAV. De DAV's kunnen ook niet verplicht worden om te rijden, waardoor er dus geen garantie op vervoer is voor de klanten. Daarnaast worden er geen kwaliteitseisen (bv. minimale dienstverlening) opgelegd aan dit aangepast vervoer bij de aanbesteding, waardoor er problemen ontstaan in de dienstverlening. Soms wordt slechts een beperkt cliënteel bereikt, wordt te laag ingeschreven waardoor de dienstverlening vroegtijdig wordt stopgezet edm.

DAV's kunnen niet voldoen aan alle vragen, aangezien de vraag groter is dan het aanbod. Dit in combinatie met de gebreken van het systeem heeft ertoe geleid dat er ook andere initiatieven zijn ontstaan, zoals het vervoer met vrijwilligers en het eigen vervoer door scholen, zorginstellingen en ziekenhuizen. Er is dus een grote nood aan een beter gestructureerd vervoer in de onderste lagen van het vervoersysteem in de Westhoek. Het bundelen van de middelen en de vragen op een centraal platform zou een zeer grote kwaliteitssprong voor de regio betekenen.

2.3.2 VERVOER MET VRIJWILLIGERS

Twee van de systemen in deze onderste laag werken met vrijwilligers: de **minder mobiliteitscentrales (MMC)** en **Nestor**. Beide zijn ontstaan doordat veel minder mobiele in de kou bleven staan wat vervoer betreft. De systemen vullen elkaar op het terrein geografisch aan: gemeenten waar een minder mobiliteitscentrale actief is, zitten niet bij Nestor en omgekeerd.

Voor de minder mobiliteitscentrales is een overzicht beschikbaar van het aantal gereden kilometers in 2015. De stad Ieper spant hier de kroon met meer dan 130.000 km. De gemeenten Koksijde, Nieuwpoort, Diksmuide en Wervik schommelen rond de 60.000km, terwijl de centrale in Veurne, Koekelare, Houthulst en De Panne tussen de 22.000km en 45.000km realiseerde. Globaal is het gemiddeld aantal gereden kilometers in de laatste 10 jaar bijna verdrievoudigd. Eenzelfde evolutie werd vastgesteld in het aantal ritten en (iets minder sterk) in het aantal aangesloten leden.



Figuur 3

Evolutie gemiddeld aantal kilometer van alle MMC's in de Westhoek

Nestor, een initiatief dat de OCMW's van de andere gemeenten van het Westhoekoverleg (Alveringem, Heuvelland, Lo-Reninge, Mesen, Poperinge, Vleteren) samen uitwerkten, kent een gelijkaardig succes met een groei van 86.000 km in 2015 naar 103.500km in 2016.

Beide systemen werken met vrijwilligers en hebben dus te kampen met de bijhorende problemen: aantal vrijwilligers groeit niet mee, waardoor zij overbevraagd zijn en bijgevolg niet meer aan alle vragen kunnen voldoen.

2.3.3 EIGEN VERVOER

Daarnaast hebben de **scholen, zorginstellingen en ziekenhuizen** in de Westhoek ook nog eigen vervoer dat ingezet wordt exclusief voor hun leerlingen, zorgbehoevende ouderen en patiënten. Dit vervoer is dus niet toegankelijk voor de open gebruiker.

Het leerlingenvervoer rijdt alleen aan het begin en einde van de schooluren om de leerlingen op te pikken en nadien weer af te zetten. Dit wil zeggen dat in de tussentijd deze voertuigen en chauffeur beschikbaar zijn. Vervoerders zullen voor deze 'dode' tijd deels ook gecompenseerd worden. Dit wil zeggen dat dit rollend materieel en de chauffeur reeds voor een deel betaald zijn en zij allicht voor een beperkte meerkost in die tussentijd ook nog ander vervoer zouden kunnen verzorgen. Sommige scholen gebruiken dit vervoer nu reeds voor het vervoer naar het zwembad, bibliotheek of andere activiteiten. Dit ondergebruik geldt ook voor het buitengewoon onderwijs dat verder in een aparte paragraaf wordt besproken. Deze kinderen kunnen evenwel moeilijker gecombineerd worden met andere doelgroepen.

Bijna elke zorginstellingen heeft wel één of meerdere busjes met chauffeur, waarmee zij hun zorgbehoevende ouderen van/naar het dagcentrum of andere locaties brengen. Hier zijn echter ook momenten en dagen dat er geen vervoer voorzien wordt.

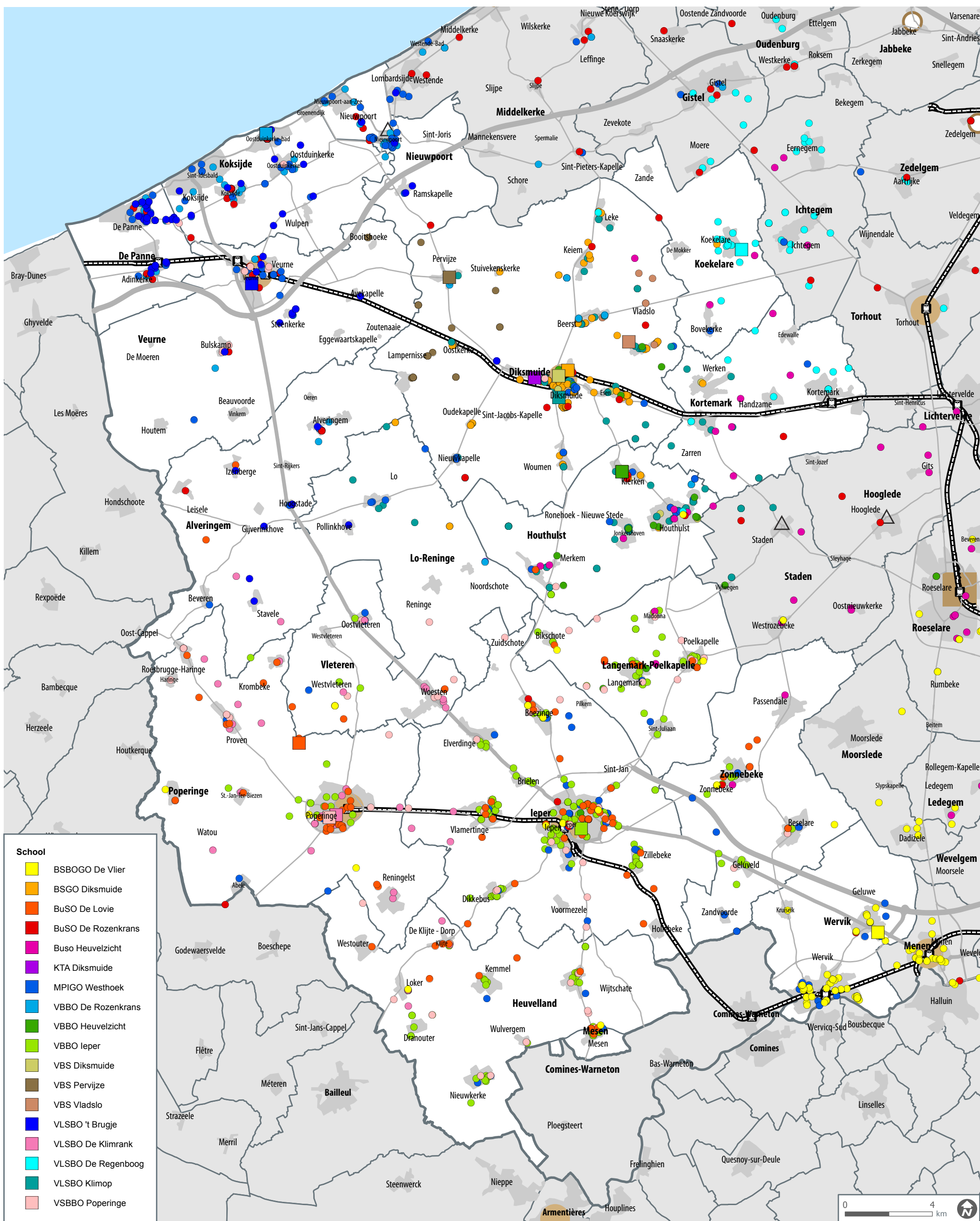
Gezien de grote hoeveelheid zorginstellingen en scholen en de spreiding waarmee deze verdeeld zijn over de Westhoek zijn dit grote aantallen rollend materieel en personeel, die momenteel niet onderling gecoördineerd zijn. Er zijn dus allicht genoeg voertuigen en chauffeurs beschikbaar in de Westhoek om aan alle vragen te voldoen. Het aanbod kan alleen veel efficiënter worden ingezet en de vervoersnoden worden momenteel zeer versnipperd gecapteerd.

Daarnaast hebben het Jan Ypermanziekenhuis en AZ Delta ook nog enkele ziekenhuisbusjes, die op weekdays bepaalde routes rijden en op bepaalde plaatsen rijden om patiënten naar hun ziekenhuis te brengen. Er is echter geen controle op deze voertuigen, dus ook een open gebruiker kan hier in principe gebruik van maken, indien hij/zij in de buurt van een van de weinige haltes moet zijn. Ook dit vervoer zou geïntegreerd kunnen worden in het geheel van vervoer op maat.

2.4 BESTAAND AANBOD: LEERLINGENVERVOER BUITENGEWOON ONDERWIJS

Een specifieke vorm van doelgroepenvervoer wordt door De Lijn georganiseerd voor het buitengewoon onderwijs. Bij de inventarisatie van de bestaande toestand keken we naar het aantal bussen en de verplaatsingen die deze maken. Op onderstaande kaart worden alle scholen voor het bijzonder onderwijs in de Westhoek weergegeven met de bijhorende locaties waar leerlingen worden opgepikt. Hieruit blijken volgende vaststellingen:

- 1.249 leerlingen uit de 18 Westhoekgemeenten maken gebruik van dit vervoer voor verplaatsingen naar scholen binnen de Westhoek.
- Hiervoor worden 64 bussen ingezet, waarvan er 58 dagelijks rijden.
- Daarnaast maken nog eens 1.121 leerlingen uit de 18 Westhoekgemeenten gebruik van dit vervoer voor bestemmingen buiten de Westhoek. Hiervoor worden nog eens 54 bussen ingezet.
- Samen zijn dat dus 118 voertuigen die dagelijks in of vanuit de Westhoek vertrekken met een beperkte, zij het maatschappelijk zeer relevante opdracht.
- De actieradius van elk van deze bussen is zeer uitgestrekt. Bij het doorkruisen van de Westhoek hebben zij echter enkel een functie voor deze specifieke doelgroep.



BEREIKBAARHEID WESTHOEK

Leerlingenvervoer



2.5 ATTRACTIEPOLEN: MAATSCHAPPELIJK RELEVANTE LOCATIES

In samenspraak met de vervoerregioraad en specifiek met de werkgroep werd een inventarisatie opgezet van de maatschappelijk relevante locaties in de Westhoek (en de belangrijkste in de rand). Vervolgens werden deze maatschappelijk relevante locaties onderverdeeld in categorieën: bedrijventerreinen, woonkernen, scholen (onderscheid lager / middelbaar), toeristische trekpleisters en recreatiepolen, zorginstellingen, belangrijke winkelconcentraties, militaire basissen, ... Dit levert een kaart op die in het verdere traject zal gebruikt worden bij de aftoetsing van het nieuw uit te tekenen vervoersnetwerk.

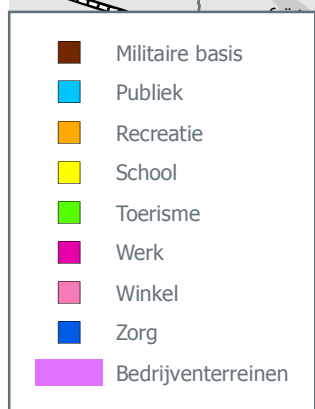
Nadien werden de maatschappelijk relevante locaties specifiek voor het openbaar vervoer geselecteerd. Een aantal locaties leverde specifieke discussie op binnen de ambtelijke werkgroep. Specifiek te vermelden zijn de militaire begraafplaatsen die in de regio ruim aanwezig zijn. De grotere zoals Tyne Cot Cemetery kunnen terecht als toeristische trekpleister met hoge bezoekersaantallen omschreven worden, maar de aard van de bezoeken aan deze site is dusdanig specifiek dat er niet eenvoudig geregeld vervoer voor georganiseerd kan worden. Voor de vele kleinere sites die in de hele Westhoek ruim aanwezig zijn, is dit zo goed als onmogelijk en ook als niet noodzakelijk beoordeeld tijdens het overlegproces.

Over deze inventarisatie werd ook teruggekoppeld op de klankbordgroep, waar specifiek vragen gesteld werden vanuit ondermeer de zorgsector, beschutte werkplaatsen en de Vlaamse bezoekerscentra De Blankaart en De Nachtegaal (ANB).

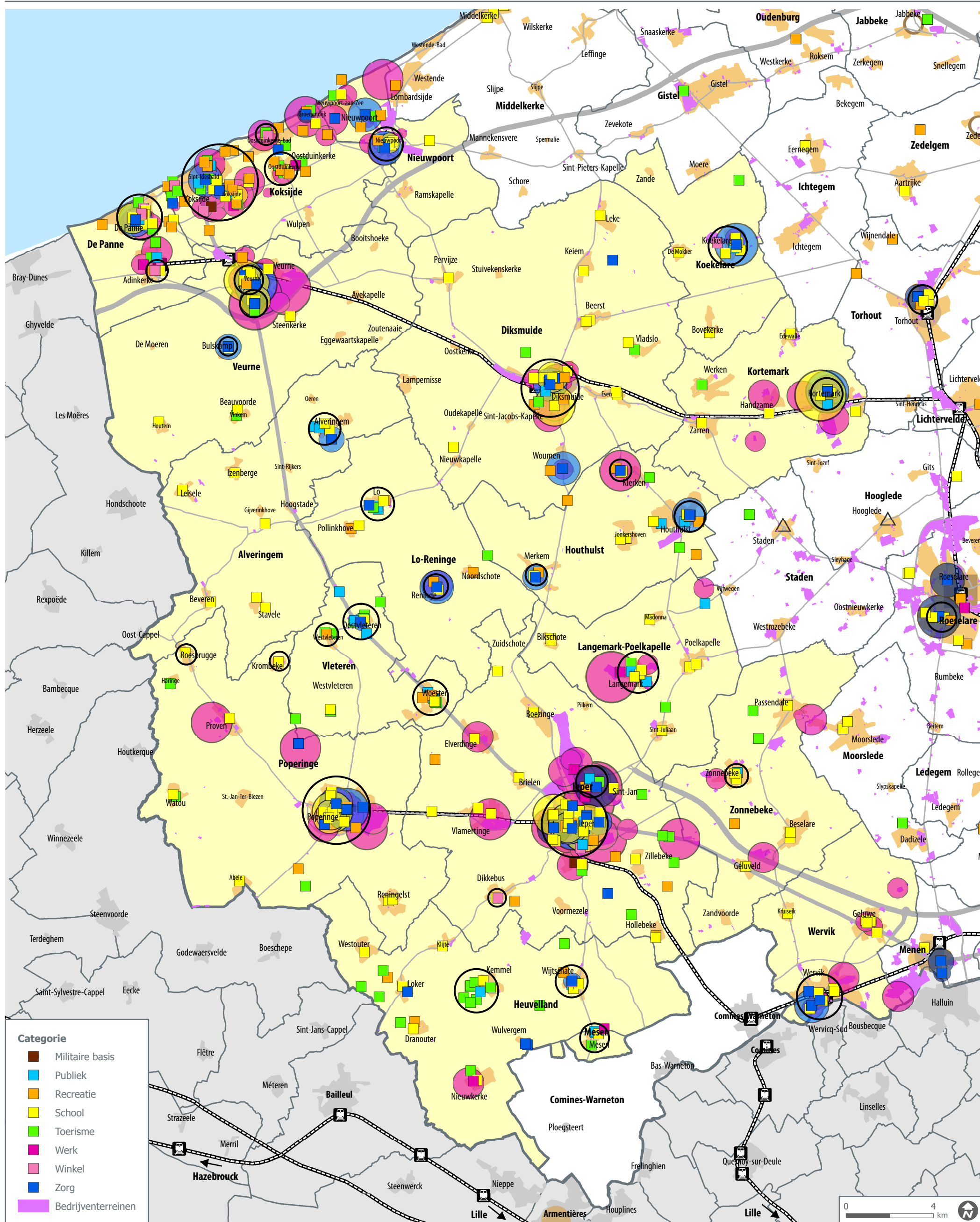
Naar aanleiding van de voorstelling van de inventarisatie op de vergadering van Resoc Westhoek gaf Voka West-Vlaanderen ook aan groot belang te hechten aan de bediening van de bedrijventerreinen in de regio. Daarbij werd gewezen op het ruimtelijk concept dat Voka eerder al naar voren schoof om de verdere ontwikkeling van bedrijventerreinen in de regio te koppelen aan de twee internationaal gerichte assen die vandaag al aanwezig zijn in de Westhoek, met name de as E40 (A18) in het noorden en A19/N38 in het zuiden. Deze visie is consistent aan de ruimtelijke visie die opgebouwd is in het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen en waarbij o.a. de wegcategorisering duidelijk in die richting opgebouwd is.

Tot slot werden er op basis van het aantal werknemers in een bedrijf of bedrijventerrein, het aantal bedden in een zorginstelling en het aantal leerlingen in een school gewichten toegekend aan deze locaties. Voor publieke functies, winkels en recreatieve functies was het niet mogelijk om gewichten aan de verschillende locaties toe te kennen op basis van de informatie die beschikbaar was. Dit zijn echter in de meeste gevallen ook belangrijke locaties in kader van de bereikbaarheid met het openbaar vervoer.

Hiermee kan nagegaan worden in welke mate het nieuwe openbaar vervoernetwerken de maatschappelijk relevante locaties bediend. Dit wordt in hoofdstuk 3.3 besproken voor het finale voorstel van de gewenste openbaar vervoerstructuur.



Maatschappelijk relevante locaties



PROEFPROJECT BASISBEREIKBAARHEID WESTHOEK

Maatschappelijk relevante locaties

2.6 VERPLAATSINGSSTROMEN

Naast een inventarisatie van het bestaande openbaar en doelgroepenvervoer werd tenslotte ook een beeld geschetst van de algemene verplaatsingsstromen in de Westhoek, waarbij alle verplaatsingen in beschouwing genomen worden. Hiervoor is vertrokken van het provinciaal verkeersmodel West-Vlaanderen (versie 3.6.1) dat informatie geeft over alle modi en alle verplaatsingsmotieven. Op de volgende pagina's worden de verplaatsingsstromen tijdens een daluur, ochtend- en avondspitsuur weergegeven voor zowel de interne verplaatsingen binnen de Westhoek, de verplaatsingen van de Westhoek naar de rest van West-Vlaanderen en van West-Vlaanderen naar de Westhoek.

Uit de analyses van de verplaatsingsstromen blijkt dat de centrumsteden in het gebied duidelijk als attractiepool functioneren:

- Veurne / Westkust
- Diksmuide
- Ieper / Poperinge

Elk van deze knopen heeft duidelijk zijn eigen afgebakende invloedssfeer. De onderlinge interactie tussen de drie 'kernen' is slechts in beperkte mate aanwezig, met uitzondering van de relatie Ieper - Poperinge. Qua bestemmingen buiten de Westhoek zijn vooral de omliggende gemeenten en grotere steden in de provincie belangrijk: Middelkerke, Torhout, Menen, Oostende, Brugge, Roeselare en Kortrijk. Tijdens de daluren valt het aantal verplaatsingen gevoelig terug, het 'stedelijk netwerk kust' vormt hierop een uitzondering.

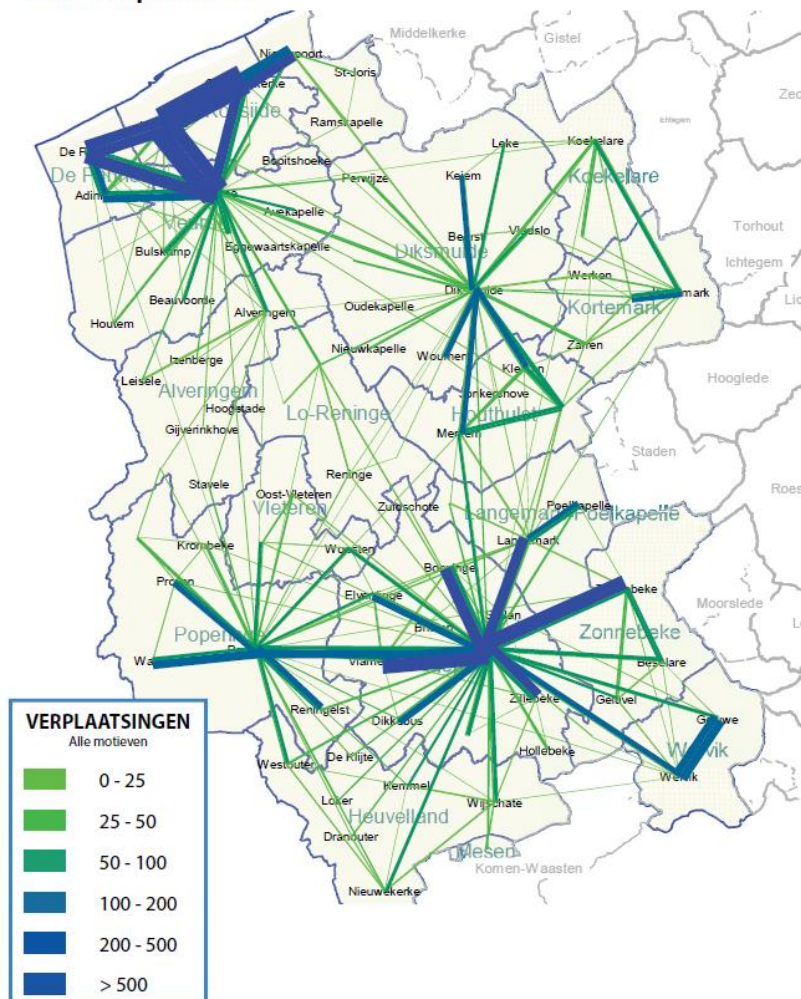
Daarnaast werd op basis van deze verplaatsingsstromen een analyse gemaakt van het Bovenlokaal Functioneel Fietsrouten netwerk (BFF) en het fietspotentieel op de segmenten die nog niet conform het Vademecum Fietsvoorzieningen zijn uitgevoerd. Hiervoor werden alle verplaatsingen van 5 tot 20km (= fietspotentieel) toegedeeld op het BFF netwerk en gekeken waar het hoogste fietspotentieel zich bevond op segmenten die nog niet conform zijn. De 6 segmenten die naar voren kwamen met het meeste fietspotentieel waren:

- Dadizele (Papestraat, Dadizelestraat, Ledegemstraat en Plaats) ;
- Oostduinkerke (N396 – niet conform vanaf grens Nieuwpoort / Oostduinkerke tot centrum Koksijde) ;
- Veurne (centrum – vooral tussen station Koksijde, station Veurne en Bulskampstraat) ;
- Kortemark (centrum – vooral tussen station en Koekelarestraat) ;
- Poperinge (centrum – vooral verbindingen tussen fietssnelweg en diverse radialen : Watouseweg, Deken De Bolaan, Casselstraat en Veurnestraat) ;
- Ieper – Kruiseke – Wervik (tussen de Menenpoort in Ieper en het rondpunt in Wervik is een grote potentie voor fietsers, maar zijn nog enkele gaten in de conformiteit).

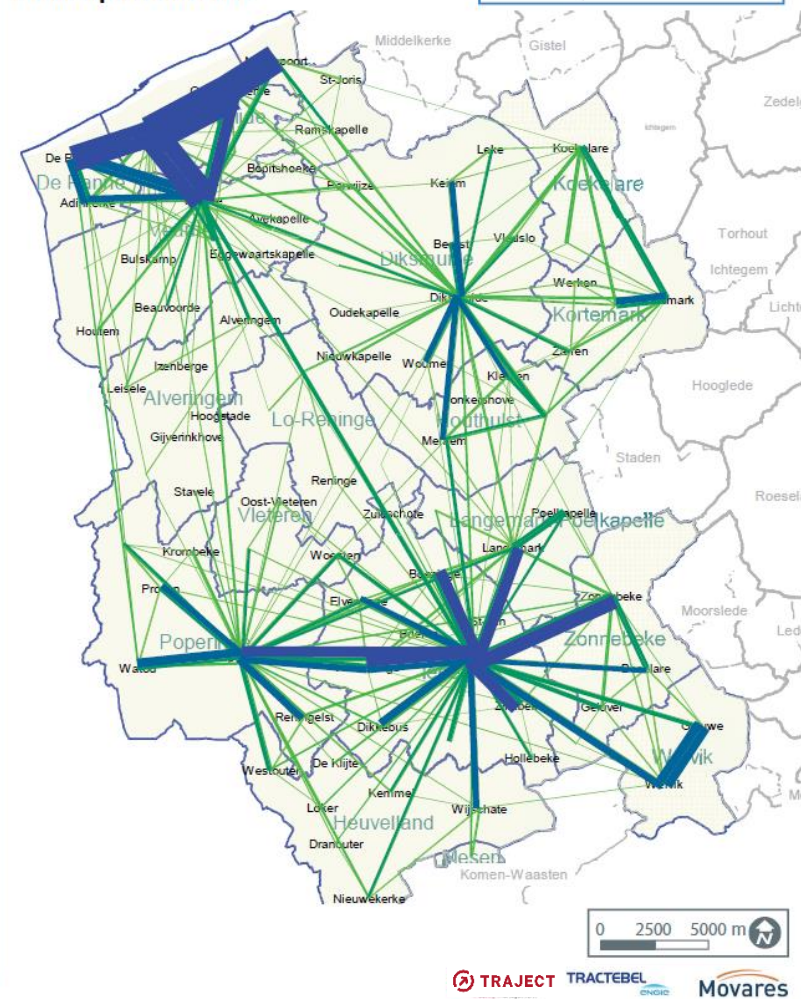
In functie van het vervoerplan wordt voornamelijk verder gefocust op het openbaar vervoer en het vervoer op maat. Bij de opmaak van het Mobiliteitsplan kunnen deze inzichten verder worden geïntegreerd.

INTERN WESTHOEK

Ochtendspits: 8u - 9u



Avondspits: 16u - 17u

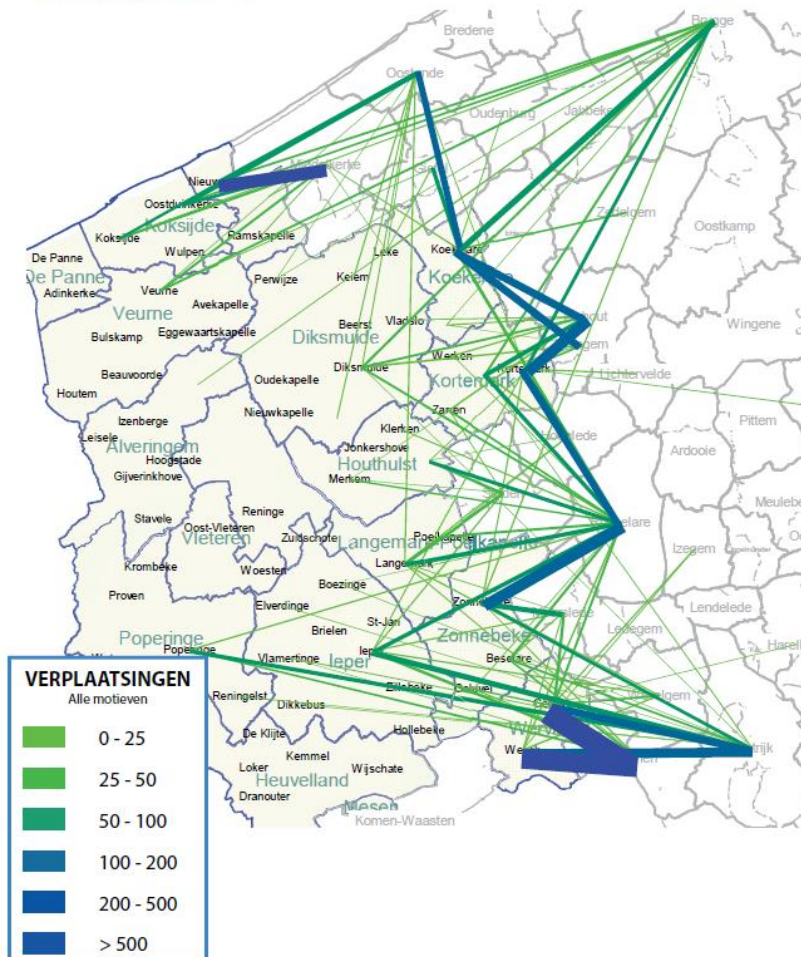


Vlaanderen
is mobiliteit & openbare werken

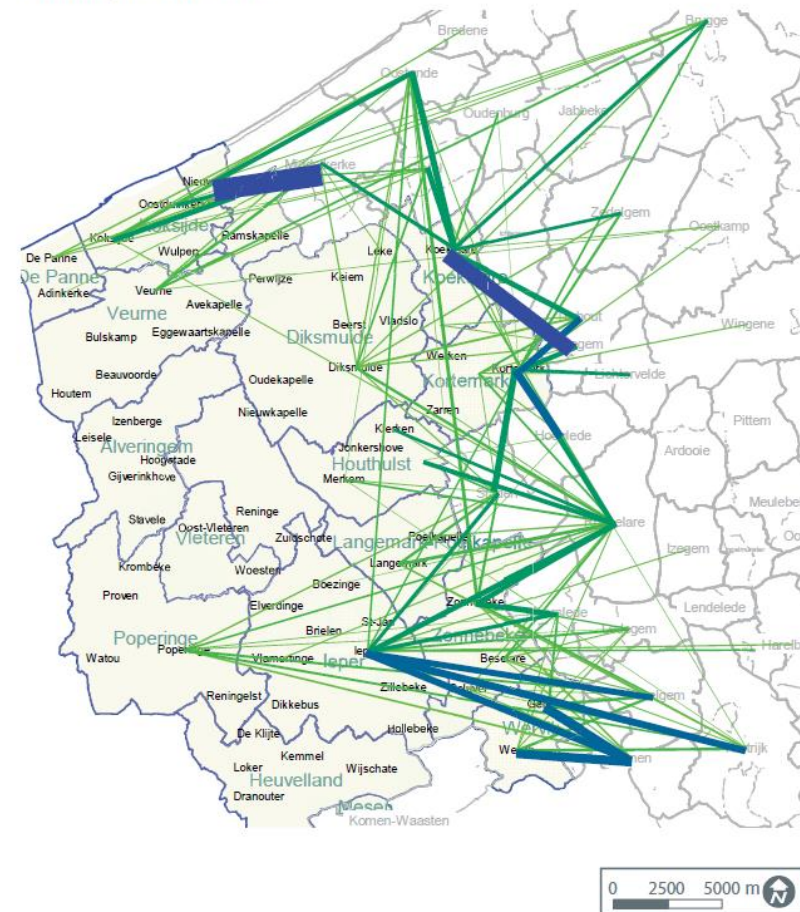


WESTHOEK naar WEST-VLAANDEREN

Ochtendspits: 8u - 9u

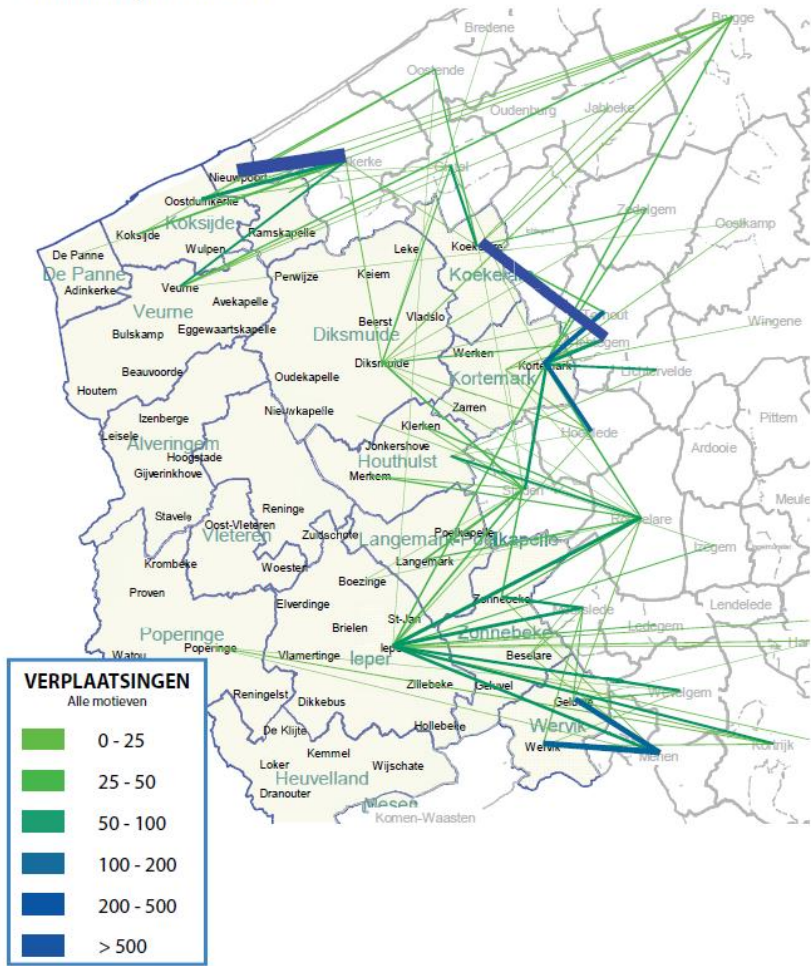


Avondspits: 16u - 17u

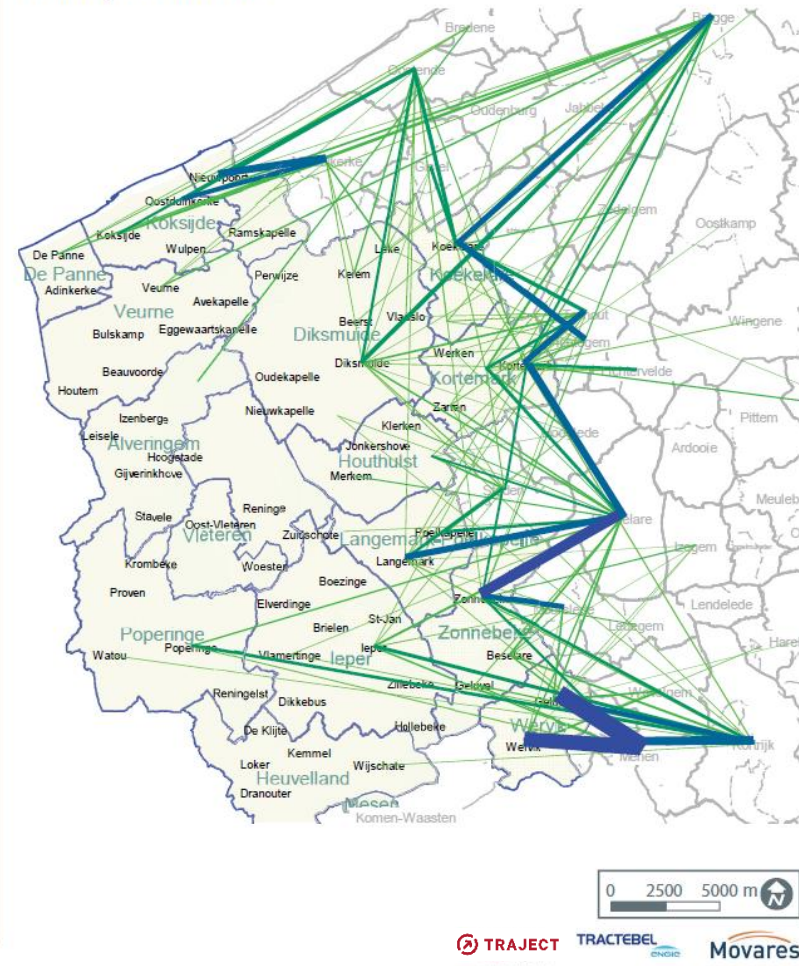


WEST-VLAANDEREN naar WESTHOEK

Ochtendspits: 8u - 9u

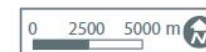
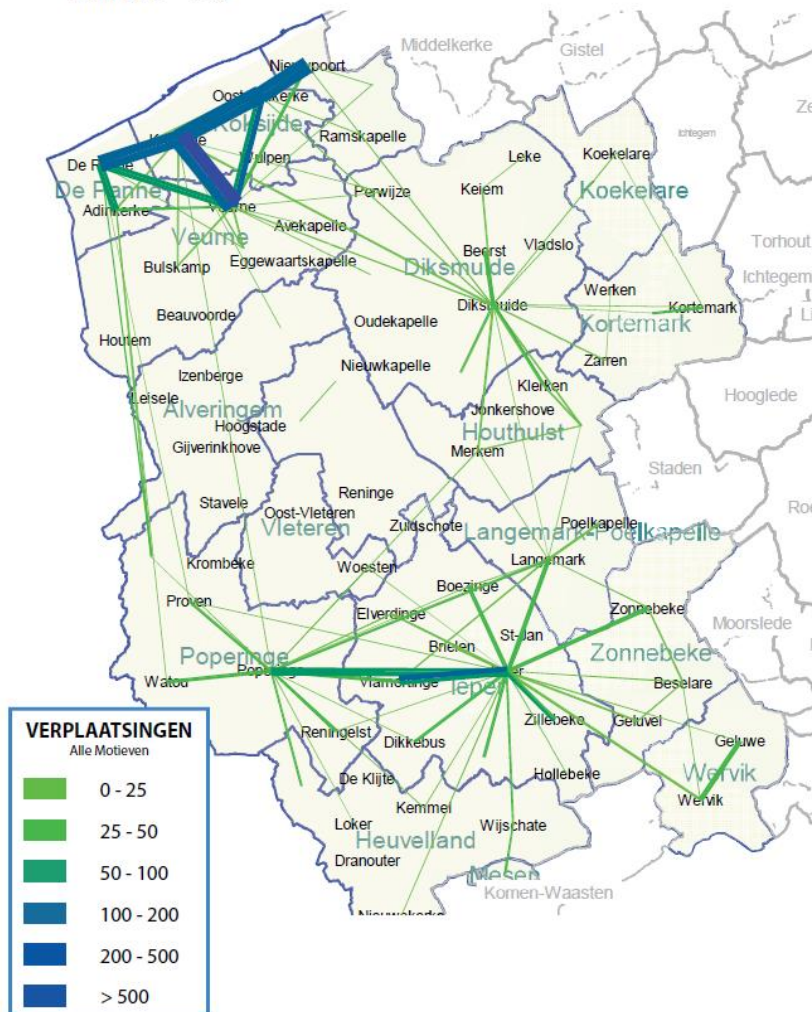


Avondspits: 16u - 17u



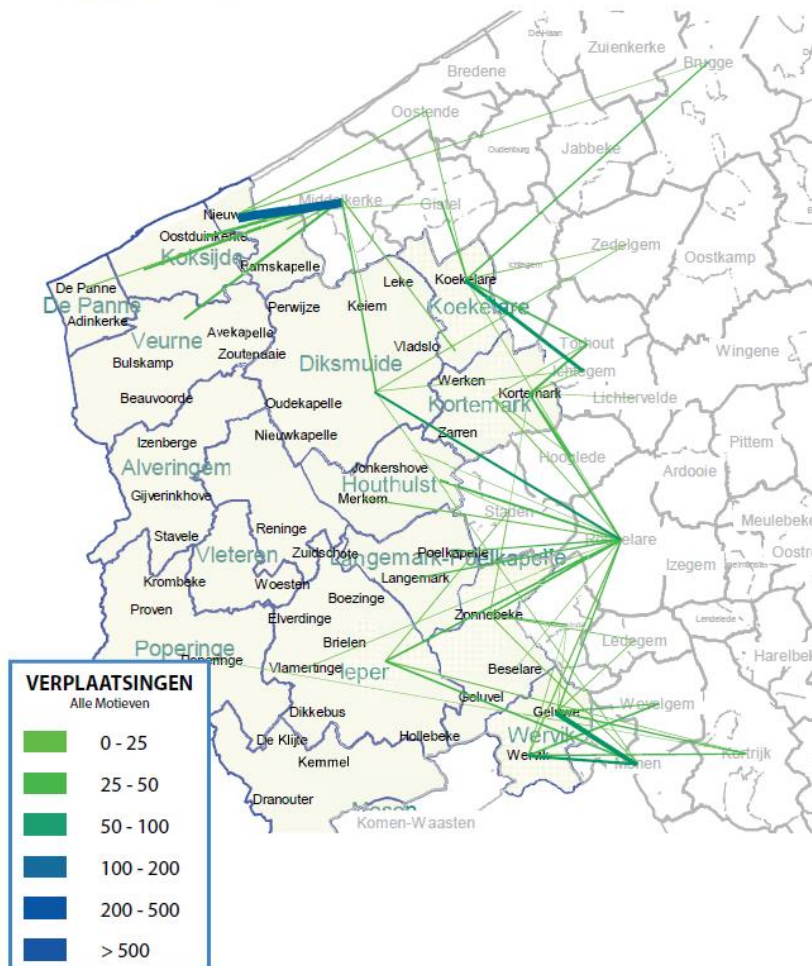
INTERN WESTHOEK

Dal: 12u - 13u



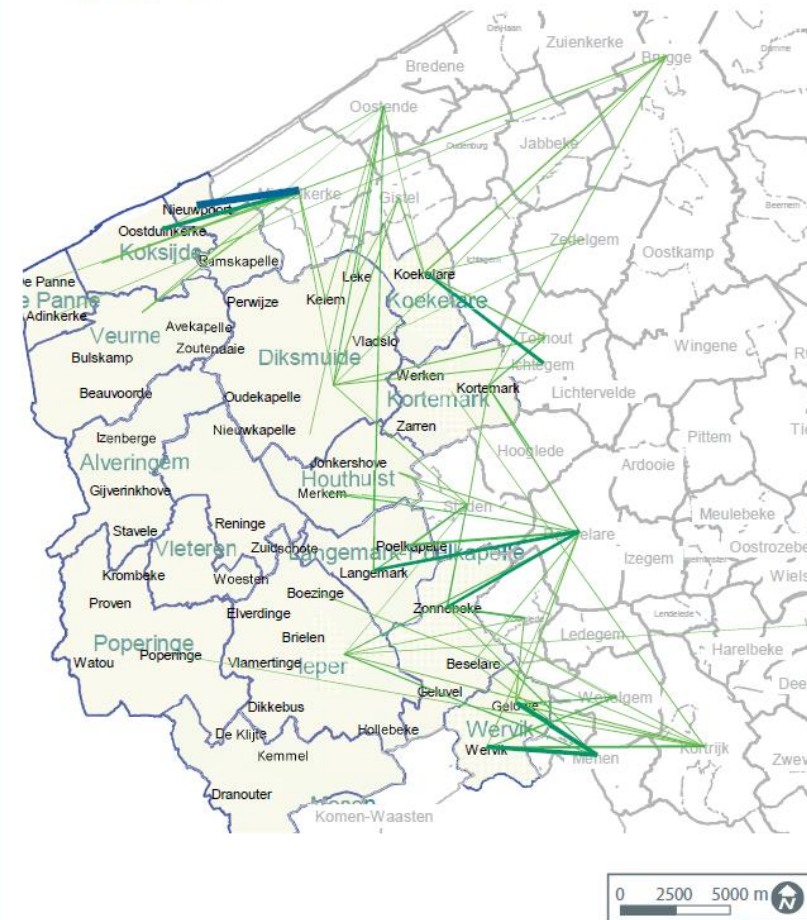
WESTHOEK naar WEST-VLAANDEREN

Dal: 12u - 13u



WEST-VLAANDEREN naar WESTHOEK

Dal: 12u - 13u



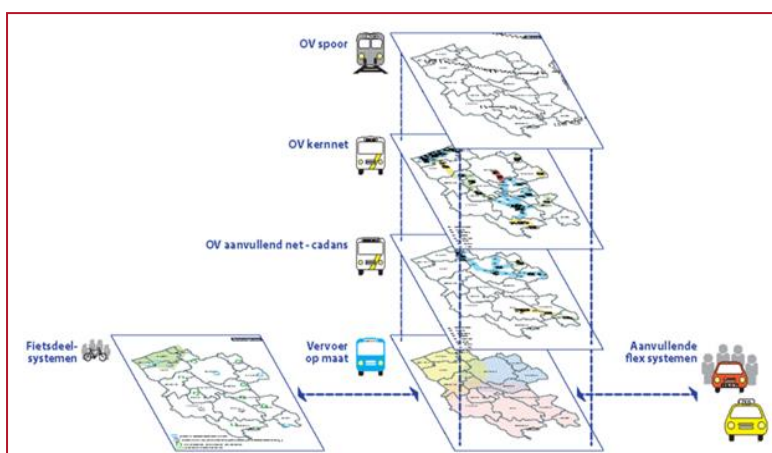
3 OPBOUW VAN HET VERVOERPLAN

3.1 PRINCIPES GELAAGD NETWERK

Het trein-, kern- en aanvullend net verzorgen de basisstructuur van het openbaar vervoernetwerk dat in combinatie met het vervoer op maat een integrale basisbereikbaarheid aan de reiziger biedt. Elke laag moet een bepaalde kwaliteit hebben en er moet tussen de lagen eenvoudig overgestapt kunnen worden, aangezien een gelaagd netwerk gepaard gaat met een overstapmodel. Overstappunten of hubs spelen hierbij een belangrijke rol, ook om de combimobiliteit te versterken en worden hieronder kort toegelicht. Daarnaast moeten de belangrijkste maatschappelijk relevante locaties bediend worden met het vervoersaanbod, hier wordt in een apart hoofdstuk ook iets dieper op ingegaan.

3.2 DE CENTRALE ROL VAN DE HUB / KNOOP

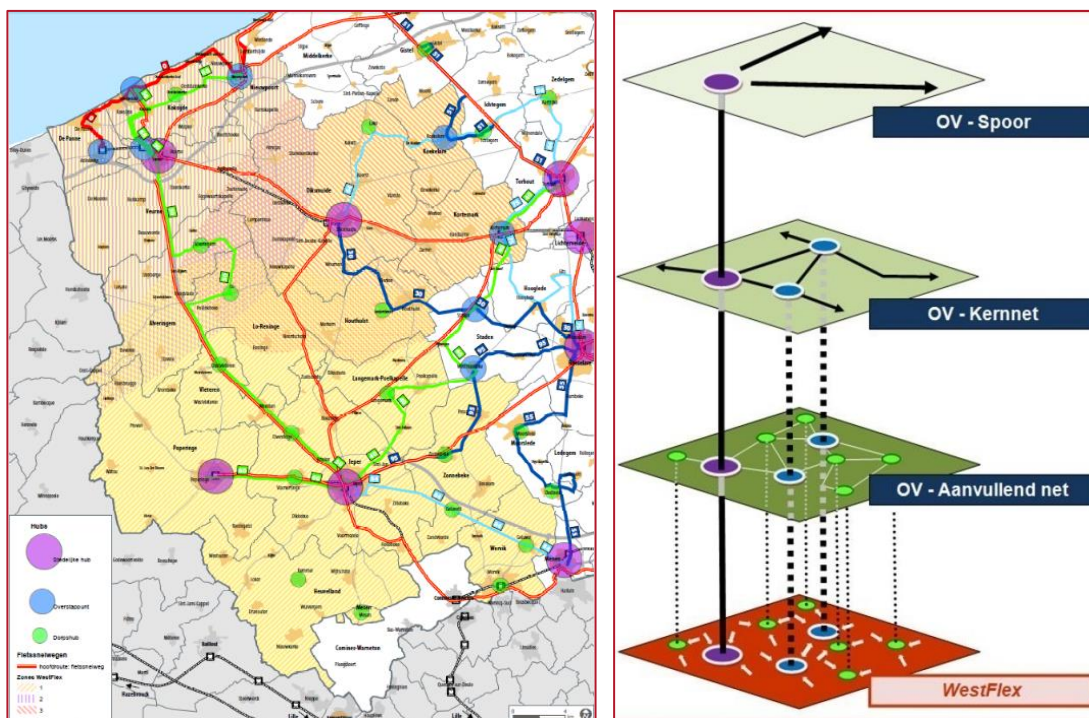
Het gewenste vervoerssysteem voor de Westhoek is opgebouwd uit assen die met relatief hoge frequentie worden bediend: dan wel door spoor- of tramdiensten, dan wel door de kernlijnen van het verbindende net of sterke assen in het aanvullende net. Deze assen zijn op elkaar geschakeld rondom de knooppunten (hubs) in de dorpen en steden. Deze knopen nemen een centrale plaats in in het systeem en vormen de "breinaald" doorheen de verschillende schaalniveaus in het vervoerplan.



Figuur 4

Gelaagdheid van het openbaar vervoernetwerk

WestFlex, het concept voor vervoer op maat in de Westhoek, sluit op de bovenliggende netwerken aan door kwaliteitsvolle connecties te voorzien ter hoogte van deze hubs. Deze zijn er in verschillende categorieën: de **Hoofdknopen/hubs** met o.a. een overstap op het spoor, de **Kernnet/overstapknopen** die overstap bieden tussen kernnet, aanvullend net en WestFlex en de **Dorpshubs** die vooral dienen als aanhaakpunt voor WestFlex. Dorpshubs zouden voorzien moeten worden van enkele basisvoorzieningen, die wel onderling kunnen verschillen, waarbij vooral gedacht wordt aan fietsenstallingen, wachtvoorzieningen (bv. wachthuisje, bankje, ...), enkele autoparkeerplaatsen (eventueel met elektrisch laadpunt), informatieborden, etc. Overstapknopen zijn ook voorzien van deze basisvoorzieningen, maar worden aanvullend nog uitgerust met deelfietsen. Hoofdknopen zijn het best uitgerust en kunnen bijkomend op de deelfietsen ook voorzien worden van (een) deelauto('s).



Figuur 5

Knooppunten / hubs in de vervoerregio Westhoek in relatie tot de sterke assen

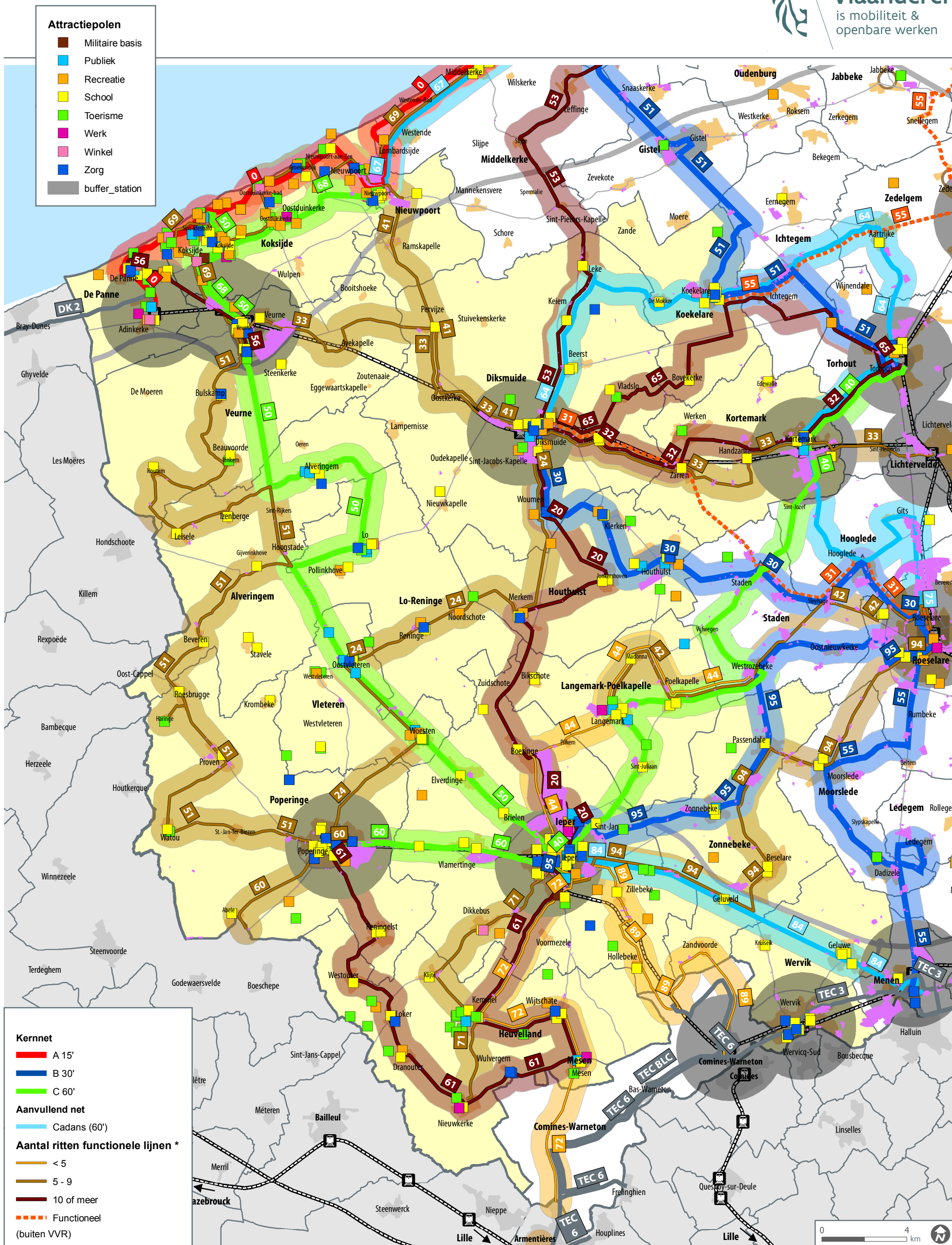
Uiteraard zal er in voorzien worden dat de grens van de gebieden zal aansluiten op de voorzieningen in het naastgelegen gebied. De grens van de vervoerregio mag immers geen barrière vormen voor het systeem/

3.3 MAATSCHAPPELIJK RELEVANTE LOCATIES

Met behulp van de gemeenten werden alle maatschappelijk relevante locaties geïnventariseerd en gecategoriseerd (zie hoofdstuk 2.5). Bij de uitwerking van de gewenste openbaar vervoerstructuur werd er steeds mee rekening gehouden dat belangrijke maatschappelijk relevante locaties bediend werden door het spoor-, kern- of aanvullend net. Hierbij werd rekening gehouden met een 'buffer' van 2,5km rond de stations van het spoornet en 750m rond het kern- en aanvullend net om deze bediening van een maatschappelijk relevante locatie te garanderen.

Voor de meeste open gebruikers is deze 750m eenvoudig te voet te overbruggen. Met de fiets kan deze afstand nog groter zijn tot 2 – 2,5km, al is dit aan de bestemmingszijde minder van toepassing aangezien reizigers hier vaak geen fiets hebben. Terwijl als ze van thuis vertrekken en naar een halte van het kern- of aanvullend net willen gaan ze wel met de fiets kunnen gaan en hun fiets daar stallen. Stations hebben een groter invloedsgebied, daarom is hier meteen met 2,5km (fietsafstand) gewerkt.

Onderstaande figuur geeft de gewenste openbaar vervoerstructuur weer met de invloedsgebieden van de stations, het kern- en aanvullend net. Hierbij moet opgemerkt worden dat niet alle varianten van de functionele lijnen op deze kaart staan weergegeven. Desondanks zijn er nog veel 'witte vlekken', waar zich voornamelijk kleine kernen of enkele attractiepolen in het hinterland in bevinden. Daarnaast kan gezien worden dat er veel functionele lijnen met een beperkt aantal ritten grote delen van het gebied dekken, dit zijn dus geen sterke assen waarop aangetakt kan worden. **Dit toont nogmaals het belang van het vervoer op maat in de vervoerregio Westhoek aan.** De structuur van het kern- en aanvullend net wordt in het volgende hoofdstuk verder toegelicht.



PROEFPROJECT BASISBEREIKBAARHEID WESTHOEK

Invloedsgebied gewenste openbaar vervoerstructuur (750 m) en stations (2,5 km) in functie van maatschappelijk relevante locaties

4 GEWENSTE OV-STRUCTUUR: KERN- EN AANVULLEND NET

Het hiërarchisch netwerk dat wordt opgebouwd in het concept basisbereikbaarheid bestaat uit vier lagen, die als volgt worden gedefinieerd:

1. Treinnet
2. Kernnet
3. Aanvullend net
4. Vervoer op maat

Voor elk van deze lagen wordt hieronder kort de belangrijkste principes en een concreet voorstel voor de lijnvoering vanuit de vervoerregio Westhoek geformuleerd.

4.1 TREINNET

4.1.1 PRINCIPES

Het treinnet vormt de ruggengraat in het gelaagde netwerk en verzorgt de internationale, intergewestelijke en interregionale verbindingen. De NMBS is verantwoordelijk voor deze laag van het netwerk, maar de vervoerregioraad kan wel advies geven aan de NMBS. In het proefproject basisbereikbaarheid stond het treinnet niet open voor discussie, maar er kon wel advies geformuleerd worden aan de NMBS.

De NMBS heeft voor de invoering van hun nieuwe vervoersplan, dat vanaf 10 december 2017 van kracht wordt, verschillende projecten bestudeerd (o.a. op basis van insteken vanuit de ambtelijke werkgroepen, waar de NMBS ook op de meeste aanwezig was) om het treinaanbod voor de reizigers uit de Westhoek te verbeteren:

- De IC-trein van De Panne via Gent rijdt vanaf 10 december 2017 op werkdagen naar Antwerpen in plaats van naar Landen. Daardoor krijgen onder meer reizigers uit De Panne en Lichtervelde een rechtstreekse verbinding met belangrijke bestemmingen zoals Gent, Lokeren, Sint-Niklaas en Antwerpen-Centraal. Wie naar Wetteren, Aalst of Brussels Airport-Zaventem wil, kan dat via een snelle overstap in Gent-Sint-Pieters.
- Een studie om na te gaan of een 3de piekurtrein op lijn 73 De Panne – Lichtervelde – Gent tot Brussel en Schaarbeek verlengd kon worden, wees uit dat dit om strategische, technische en financiële redenen niet kon.
- Ook de vraag om de IC-trein De Panne – Landen via de directe lijn 50C tussen Gent en Brussel te laten rijden is grondig bestudeerd. Ook dit was niet mogelijk om strategische, technische en financiële redenen.
- Op zondagavonden wordt vanaf 10 december 2017 naast de bestaande studententrein Poperinge – Gent – Mechelen – Leuven een bijkomende studententrein ingelegd die alle stations tussen De Panne en Gent rechtstreeks met Gent, Brussel en Leuven verbindt. NMBS vraagt of hiermee aan de wens van de vervoerregioraad voldaan is voor een versterking van de zondagavondbediening voor het opvangen van de woon-schoolpendel vanuit de regio naar de studentensteden.

4.2 KERNNET

4.2.1 PRINCIPES

Het kernnet bestaat uit de sterke, hoog frequente assen die een verbindende functie hebben en de grote vervoersstromen zullen opvangen, hierin wordt een onderscheid gemaakt tussen drie categorieën:

- **A-lijnen** : 15min frequentie
- **B-lijnen** : 30min frequentie
- **C-lijnen** : 60min frequentie

Dit netwerk van kernnet lijnen zou complementair moeten rijden aan het spoornet en zou de hoge vervoersvraag op de grote assen moeten opvangen. Het aanvullend net en vervoer op maat zou op de sterke assen die in dit netwerk worden gecreëerd moeten aantakken. Het kernnet heeft als functie het verbinden van (grote) kernen met elkaar, het bedient de belangrijke centraal gelegen attractiepolen en voorziet een performant aanbod voor de voorstedelijke en de interstedelijke structurele verplaatsingsnaden. De Lijn is interne operator en beslist over dit kernnet, terwijl de vervoerregioraad advies kan geven aan De Lijn i.v.m. de lijnen in dit kernnet.

4.2.2 GEWENST KERNNET VOOR DE WESTHOEK

Voor de opmaak van het kernnet voor de Westhoek is vertrokken van het voorstel van kernnet en aanvullend dat door De Lijn is opgemaakt. Na verschillende iteraties, overlegmomenten, modelanalyses en bilaterale gesprekken, is er consensus tussen de verschillende gemeenten in de Westhoek rond het concept van lijnvoering. Uiteraard zal nog verdere afstemming met de nabijgelegen vervoersregio's moeten gebeuren. Voor lijnen die binnen de Westhoek rijden maar aan een andere vervoerregio zijn toegekend, wordt vanuit de Westhoek een voorstel gedaan. Verdere afstemming tijdens de mobiliteitsplannen voor alle vervoerregio's zal noodzakelijk zijn. Mogelijkerwijs leidt dit nog tot een aanpassing van het vervoerplan voor de Westhoek.

Het kernnet bestaat uit onderstaande lijnen, een verdere detaillering van het aantal ritten per typedag en de routes kan op de kaarten in hoofdstuk 4.4 en tabel in bijlage gevonden worden.

Sommige lijnen behoren toe aan een aangrenzende vervoerregio (Oostende, Brugge en Roeselare). Vanuit de vervoerregio Westhoek worden op deze lijnen suggesties gemaakt naar de andere vervoerregio toe. Verder overleg zal hiervoor noodzakelijk zijn en de finale beslissing komt de andere vervoerregio toe. Waar lijnen tot een andere vervoerregio behoren wordt in onderstaande opsomming en op de kaarten duidelijk vermeld.

- **A-lijnen** : 15min frequentie
 - Kusttram (Lijn 0 – **vervoerregio Oostende**)
- **B-lijnen** : 30min frequentie
 - Diksmuide – Houthulst – Hoogdele – Roeselare (Lijn 30 – **vervoerregio Roeselare**)
 - Oostende – Koekelare – Torhout (Lijn 51 – **vervoerregio Oostende**)
 - Ieper – Passendale – Roeselare (Lijn 95)
- **C-lijnen** : 60min frequentie
 - Ieper – Kortemark – Torhout (Lijn 40)
 - Ieper – Veurne – Koksijde (Lijn 50)
 - Ieper – Poperinge (Lijn 60)
 - Nieuwpoort – Koksijde – Veurne (Lijn 68)

Met deze lijnen worden enkele sterke assen gecreëerd tussen de grote steden in en buiten de Westhoek. Zo wordt o.a. de relatie Ieper – Veurne, die al lange tijd door de gemeentes wordt gevraagd, opgenomen in het kernnet. Deze verbinding loopt door tot in Koksijde-Bad, waar er een grotere vervoerspanning waargenomen wordt dan richting De Panne. Tussen Ieper en Roeselare waren er in de huidige situatie 2 verbindingen die parallel aan elkaar liepen, dit is echter niet meer mogelijk in het concept basisbereikbaarheid en specifiek in het kernnet. Daarom wordt er ingezet op de as met het grootste potentieel, nl. via Passendale. Vanuit Diksmuide is er ook een sterke as gecreëerd naar Roeselare. Deze lijn is echter een onderdeel van de vervoerregio Roeselare en zal voorwerp zijn van verdere dialoog bij de opmaak van het vervoerplan Roeselare.

De kusttram verbindt alle badplaatsen met elkaar, maar tussen Nieuwpoort en Veurne wordt er ook nog een bijkomende verbinding ingelegd om de achterliggende dorpen met deze steden te verbinden. Vanuit Ieper zijn er ook nog sterke verbindingen naar Torhout en Poperinge, deze laatste loopt parallel met het spoor, maar bedient een belangrijke deukern Vlamertinge en wordt specifiek op vraag van de betrokken steden opgenomen. Dit was mogelijk doordat er slechts een beperkte meerkost voor nodig is door het opsplitsen van deze lijn en het segment Poperinge – Abele te downgraden naar een functionele lijn met een beperkt aantal ritten per dag. Tot slot wordt voorgesteld om de verbinding Oostende – Torhout (die een onderdeel is van de vervoerregio Oostende en daar beslist wordt) langs Koekelare te leiden.

4.3 AANVULLEND NET

4.3.1 PRINCIPES

Het aanvullend net heeft een meer ontsluitende functie, waarbij er een opdeling wordt gemaakt in **cadanslijnen**, deze ontsluitende lijnen hebben ook een uurfrequentie, en **functionele lijnen**, die uitsluitend rijden op momenten dat er vraag is. Het betreft voornamelijk woon-werk en woon-schoolvervoer, m.a.w. meestal louter spitsuurritten naar de scholen en tewerkstellingsconcentraties in Vlaanderen, die zich buiten de invloedssfeer van de stedelijke zones bevinden. Sommige verbindingen zijn functioneel voorzien, omdat er binnen het beschikbare budget keuzes gemaakt moeten worden.

Het aanvullend net heeft een aanvullende rol op het kern- en spoornet, biedt ondersteuning aan en heeft ook een feederfunctie naar de hogerliggende netwerken. Deze lijnen kunnen, in tegenstelling tot de kernnetlijnen, wel parallel lopen aan trein- of kernnetverbindingen. De vervoerregioraad kan beslissen over de lijnvoering, dienstregeling, etc. van het aanvullend net, terwijl De Lijn interne operator met een transitiebeheersovereenkomst is. Uiteraard moeten wijzigingen binnen het beschikbare budget gebeuren en moet de reiziger steeds op de eerste plaats komen.

4.3.2 GEWENST AANVULLEND NET VOOR DE WESTHOEK

Het aanvullend net bestaat uit onderstaande lijnen, een verdere detaillering van het aantal ritten per typedag en de routes kan op de kaarten in hoofdstuk 4.4 en tabel in bijlage gevonden worden.

Sommige lijnen behoren toe aan een aangrenzende vervoerregio (Oostende, Brugge en Roeselare). Vanuit de vervoerregio Westhoek worden op deze lijnen suggesties gemaakt naar de andere vervoerregio toe. Verder overleg zal hiervoor noodzakelijk zijn en de finale beslissing komt de andere vervoerregio toe. Waar lijnen tot een andere vervoerregio behoren wordt in onderstaande opsomming en op de kaarten duidelijk vermeld.

- **Cadanslijnen** : 60min frequentie
 - Diksmuide – Aartrijke – Torhout (Lijn 64)
 - Nieuwpoort – Oostende (Lijn 67 – **vervoerregio Oostende**)
 - Torhout – Kortemark – Hooglede – Roeselare (Lijn 75 – **vervoerregio Roeselare**)
 - Ieper – Geluwe – Menen (Lijn 84)
- **Functionele lijnen** : variabele bediening
 - Diksmuide – Ieper (Lijn 20)
 - Diksmuide – Oostvleteren – Poperinge (Lijn 24)
 - Roeselare – Hooglede – Diksmuide (Lijn 31 – **vervoerregio Roeselare**)
 - Diksmuide – Kortemark – Torhout (Lijn 32)
 - Veurne – Diksmuide – Lichtervelde (Lijn 33)
 - Diksmuide – Nieuwpoort (Lijn 41)
 - Langemark – Roeselare (Lijn 42)
 - Westrozebeke – Langemark – Ieper (Lijn 44)
 - Torhout – Houthulst (Lijn 45)
 - Poperinge – Roesbrugge – Veurne (Lijn 51)
 - Diksmuide – Leke – Oostende (Lijn 53 – **vervoerregio Oostende**)
 - Koekelare – Brugge (Lijn 55 – **vervoerregio Brugge**)
 - Veurne – De Panne (Lijn 56)
 - Poperinge – Abele (Lijn 60)
 - Ieper – Kemmel – Mesen – Westouter – Poperinge (Lijn 61)
 - Torhout – Koekelare – Diksmuide (Lijn 65)

- Veurne – Koksijde – Nieuwpoort – Oostende (Lijn 69)
- Ieper – Dikkebus – Kemmel – Nieuwkerke (Lijn 71)
- Ieper – Kemmel – Mesen – Le Bizet (Lijn 72)
- Ieper – Komen (Lijn 89)
- Ieper – Moorslede – Beselare – Roeselare (Lijn 94)

De cadanslijnen hebben een ontsluitende functie en kunnen dus minder rechtlijnig dan de kernnetlijnen lopen. Er behoren 2 cadanslijnen tot de vervoerregio Westhoek, nl. de verbinding Diksmuide – Torhout via Aartrijke en Ieper – Menen via Geluwe. De andere 2 cadanslijnen, die ook op het grondgebied van de vervoerregio Westhoek komen behoren tot andere vervoerregio's. Alle andere lijnen zijn functionele lijnen die 1 – 16 ritten per dag hebben en voornamelijk tijdens de spitsmomenten rijden.

Elke functionele rit werd beoordeeld en afgewogen aan de hand van de tellingen van De Lijn, de waargenomen vervoersstromen, vragen vanuit de regio, de ligging van maatschappelijk relevante locaties, etc. Op deze manier werden er verschillende functionele ritten die niet of te weinig (minder dan 8 reizigers per rit) reizigers telden geschrapt, zodat deze middelen op een andere plaats ingezet konden worden. Zo werd bv. lijn 43 (Komen – Menen) volledig geschrapt, aangezien deze amper gebruikt werd en de TEC parallel aan deze lijn ook met een buslijn rijdt. Deze stopt op dit moment echter slechts beperkt op het grondgebied van Vlaanderen (Menen Station en Rekem De Schaper), maar in overleg met de TEC kan er gekeken worden om extra te halteren aan de haltes van De Lijn. Niet alle afwegingen zullen in deze nota besproken worden, maar enkel de veel besproken zaken.

Tussen Diksmuide en Ieper was er de vraag om ook continu te rijden. Deze verbinding zou een structurerende as doorheen de vervoerregio en tussen 2 stedelijke gebieden vormen. Echter was er onvoldoende potentieel om een opwaardering van deze as te verantwoorden. Doordat in het kernnet tussen Ieper en Roeselare uitsluitend wordt ingezet op de sterkste as via Passendale ontstond er een onderaanbod tussen Langemark-Poelkapelle en Roeselare. Daarom werden het aantal ritten op de verbinding Langemark-Poelkapelle – Roeselare verhoogd. De verbinding tussen Langemark-Poelkapelle en Ieper wordt reeds gegarandeerd door de C-lijn 40 (Ieper – Torhout). Desalniettemin is er een belangrijke functionele verbinding (Lijn 20) met 17 ritten per dag tussen Diksmuide en Ieper voorzien in het plan.

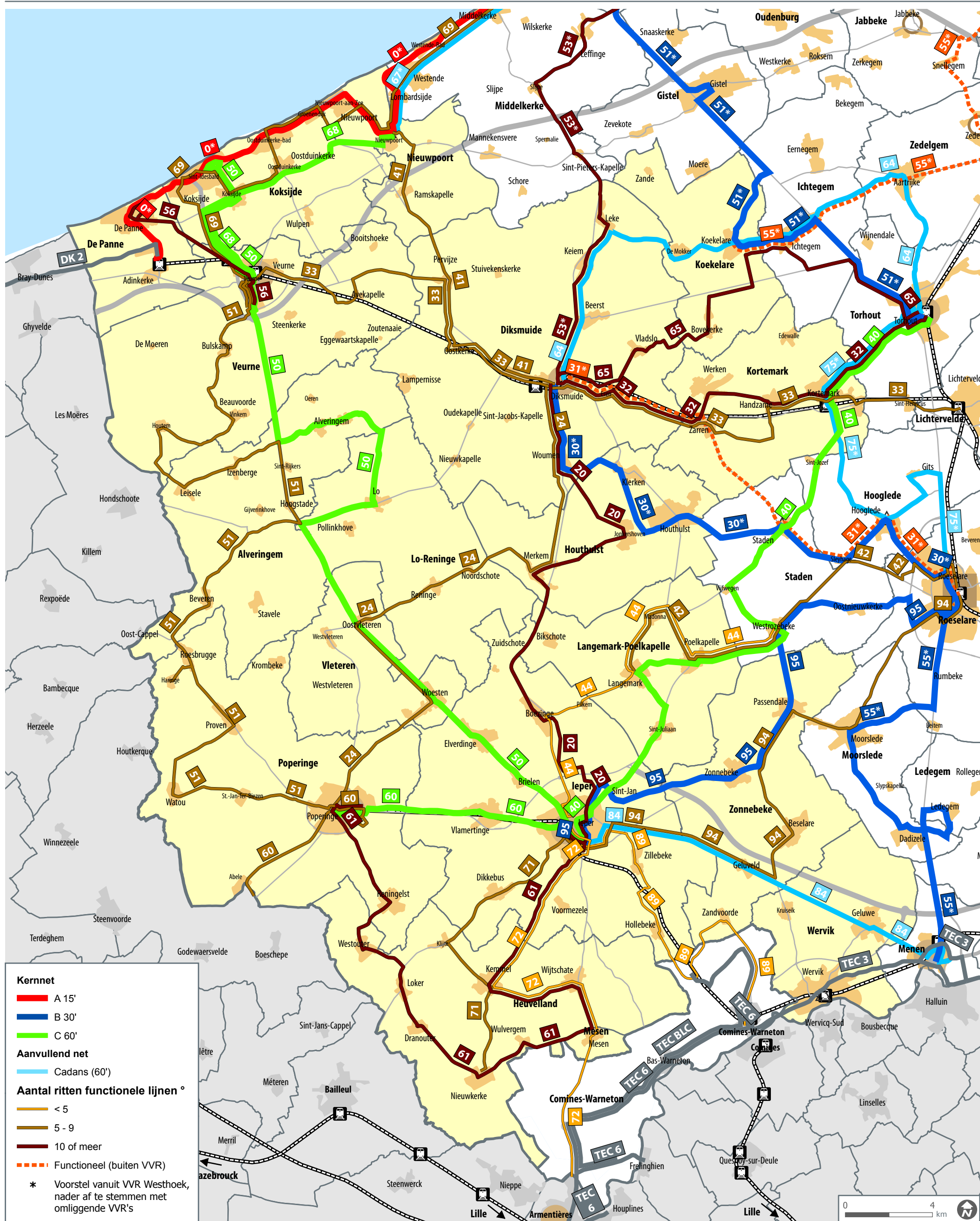
Tussen Diksmuide en Torhout reden er oorspronkelijk 2 cadanslijnen met een andere route, hier werd er gekozen om de verbinding met het minste potentieel (via Kortemark, aangezien hier ook een treinverbinding is) te downgraden naar een functionele lijn. Bijgevolg werd de reisweg van de andere cadanslijn (via Koekelare en Aartrijke) aangepast om ook de kernen Beerst, Keiem, Leke en De Mokker mee te nemen. Hierdoor was er een overaanbod op het segment Diksmuide – Leke, waardoor werd gekozen om de verbinding Diksmuide – Oostende ook te downgraden naar een functionele lijn en de verbinding Diksmuide – Leke – Koekelare – Brugge in te korten tot in Koekelare.

De meest besproken verbinding is grensoverschrijdende relatie tussen Ieper en Armentières waar de vervoerregio ook een sterke as op kernnetniveau wou uitbouwen. Echter is hiervoor enige onderbouwing nodig vanuit de Westhoek aangezien er geen betrouwbare gegevens beschikbaar zijn in de vervoersmodellen, tellingen en andere gegevens. Deze onderbouwing kon niet aangeleverd worden tijdens het proefproject door de vervoerregio, waardoor er naar alternatieven gezocht werd. De bestaande verbinding Ieper – Mesen – Le Bizet kent thans slechts een beperkt gebruik, daarom werd ervoor gekozen om deze verbinding af te bouwen (aangezien er in deze fase toch niet naar Armentières gereden kan worden) en een ontsluitende buslijn te voorzien tussen Ieper en Poperinge die de meeste dealkernen in Heuvelland en Mesen met elkaar verbindt. Binnen het studietraject Transmobil zal de onderbouwing van de lijn naar Armentières verder onderzocht worden. Daarenboven merkt de vervoerregio ook op dat het billijker lijkt om de financiële consequenties van deze grensoverschrijdende buslijn ook te delen tussen de regio's die voordelen halen uit het vervoersaanbod.

4.4 KAARTEN GEWENSTE OPENBAAR VERVOERSTRUCTUUR

Op de volgende pagina's worden de kaarten van de gewenste openbaar vervoerstructuur weergegeven voor:

- Een weekday ;
- Een weekday in de vakantie ;
- Een zaterdag ;
- Een zondag.

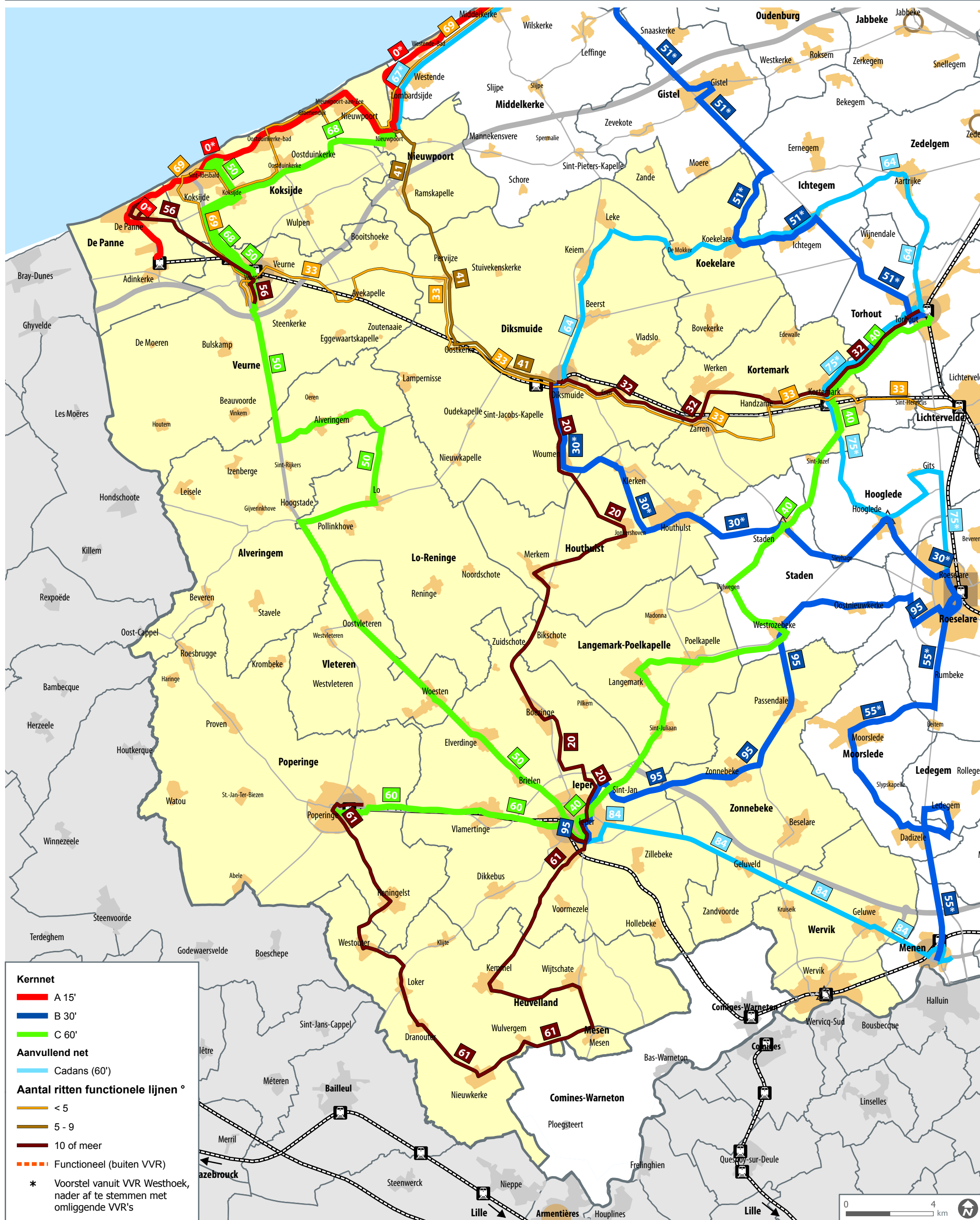


PROEFPROJECT BASISBEREIKBAARHEID WESTHOEK

Gewenste openbaar vervoerstructuur - weekdag

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



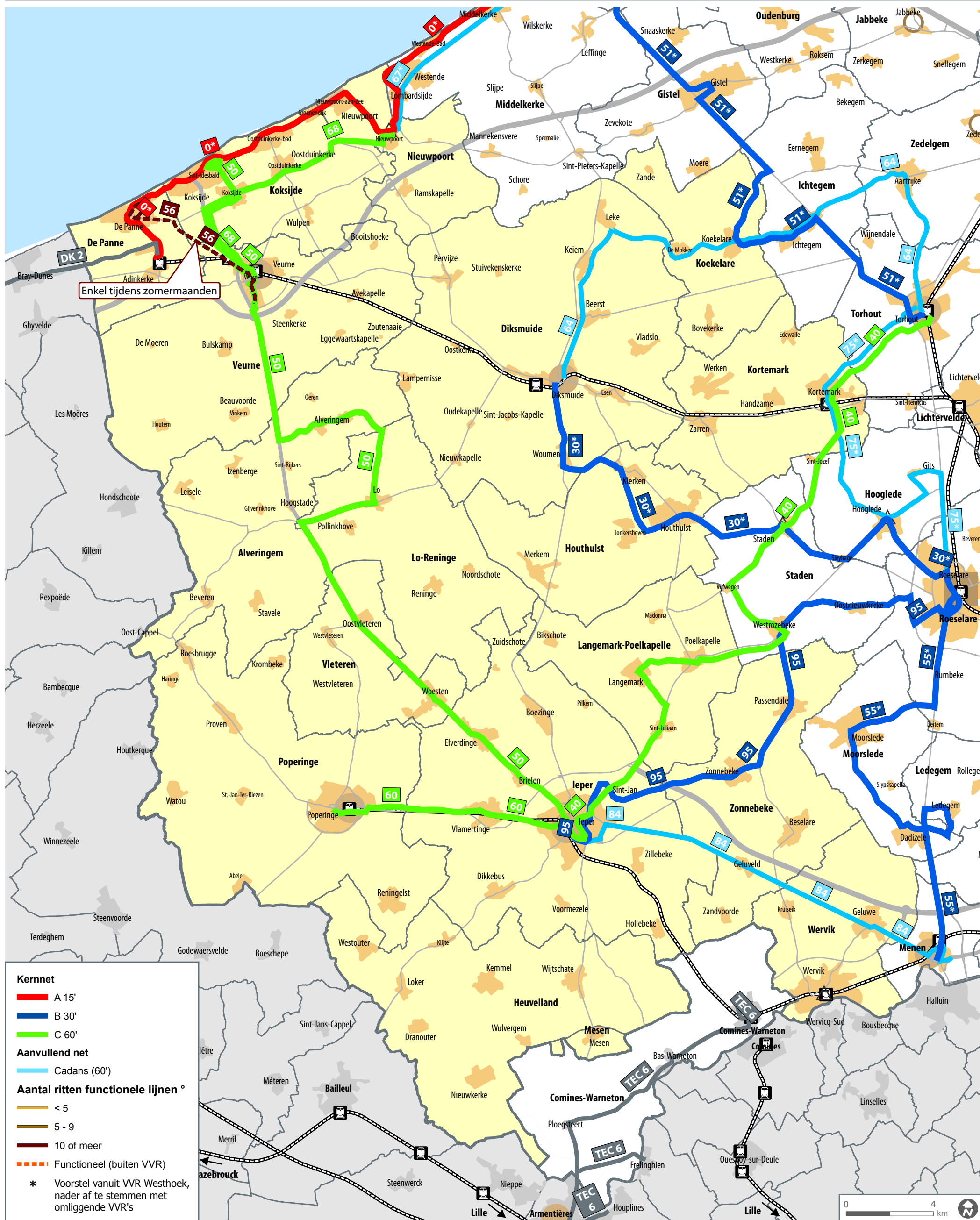


PROEFPROJECT BASISBEREIKBAARHEID WESTHOEK

Gewenste openbaar vervoerstructuur - weekday vakantie

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



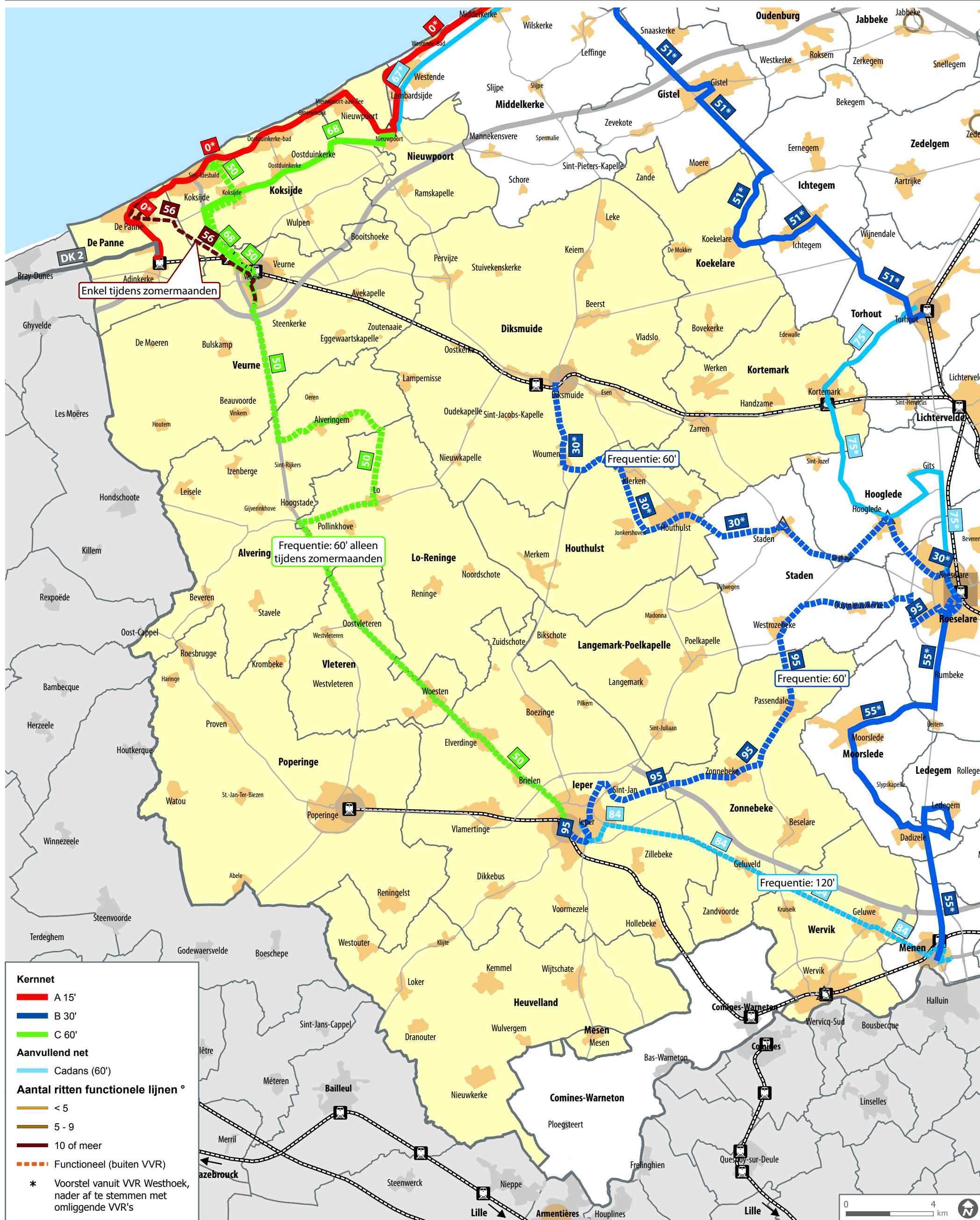


PROEFPROJECT BASISBEREIKBAARHEID WESTHOEK

Gewenste openbaar vervoerstructuur - zaterdag

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





PROEFPROJECT BASISBEREIKBAARHEID WESTHOEK

Gewenste openbaar vervoerstructuur - zondag

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



5 GEWENST CONCEPT VERVOER OP MAAT: WESTFLEX

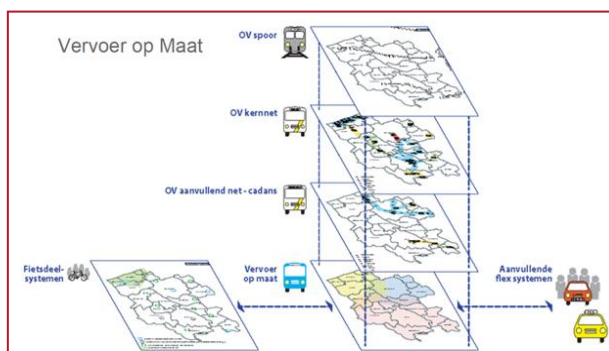
In dit hoofdstuk wordt de filosofie en de belangrijkste eigenschappen van het nieuwe vervoersysteem WestFlex voor de Westhoek uiteengezet.

De hoofdpunten zijn:

1. Wat is het doel van het systeem ?
2. Hoe werkt het systeem ?
3. Wat zijn de belangrijkste kwaliteitsaspecten en hoe worden deze geborgd ?
4. Welke vervoersstromen zullen moeten worden verplaatst ?
5. Welke investeringen en financiële middelen (exploitatiekosten) zijn noodzakelijk ?
6. Wat zijn de prioritaire te nemen stappen om WestFlex uit te rollen ?
7. Risicoanalyse van de invoering van WestFlex

5.1 DOEL VAN HET SYSTEEM

Het bieden van een integrale basisbereikbaarheid voor het gehele gebied van de Westhoek dat naadloos aansluit op, aanlevert aan en complementair is met het kern- en aanvullend net. Dit systeem is opgebouwd uit een flexibel en oproepbaar bussysteem, alsmede deelauto's en -ritten en -fietsen. Dit met als achterliggend doel dat het OV systeem efficiënter gaat functioneren en attractiever wordt waardoor het meer reizigers zal trekken. Naast het garanderen van de basisbereikbaarheid en het tegengaan van vervoersarmoede wordt zeker daarbij ook gemikt op de reizigers die nu nog hun gehele reis met de auto afleggen.



Figuur 6

Gelaagdheid openbaar vervoernetwerk

5.1.1 TOELICHTING DOEL SYSTEEM

De nieuwe vraaggerichte benadering van het openbaar vervoer vergt een integrale bereikbaarheid van het studiegebied. Het nieuwe OV netwerk wordt gelaagd opgebouwd, waarbij op knooppunten kan worden overgestapt van het ene op het andere netwerk. De hoofdstructuur wordt geleverd door het spoornetwerk en het OV kernnet, waarbij het kernnet aansluit op het spoorsysteem (en uiteraard ook onderling). De laag daaronder wordt ingevuld door het OV aanvullend netwerk, dat op onderliggend niveau op gewenste momenten van de dag verbindingen verzorgt. WestFlex vormt de onderliggende basis waarmee elke plek in de Westhoek per OV bereikbaar is. WestFlex is in eerste instantie bedoeld om aan te leveren aan de bovenliggende systemen. Daarnaast kunnen echter ook directe herkomst-bestemmingsrelaties worden verzorgd voor die tijden dat het bovenliggend net geen verbinding biedt. WestFlex is opgebouwd uit een flexibel busvervoersysteem, aangevuld met deelauto's, -ritten en -fietsen. WestFlex biedt een dienstensysteem dat zich niet alleen richt op de open gebruiker maar meerdere doelgroepen zal kunnen gaan bedienen.

5.2 WERKING / BESCHRIJVING VAN HET SYSTEEM

Om duidelijk te maken hoe het systeem functioneert worden de bepalende elementen ervan besproken. Dit zijn de volgende:

- Hoe is tot de opbouw van dit systeem besloten ?
- Wat zijn de doelgroepen van het systeem ?
- Hoe is het systeem opgebouwd ?
- Wat is de functie van de mobiliteitscentrale en hoe kan deze worden ingericht ?
- Hoe komt een reis tot stand : hoe om te gaan met diverse soorten verplaatsingen ?
- Wat zijn de operationele aspecten van het systeem ? Welke vervoerwijzen en -middelen kent het systeem, hoe hangen ze samen ?
- Hoe ziet het tarief voor de reiziger er uit ?
- Hoe is de integratie met andere systemen ?

Deze punten worden stapsgewijs overlopen.

5.2.1 HOE IS TOT DE OPBOUW VAN DIT SYSTEEM BESLOTEN ?

In de beschrijving van Timenco is al een aantal voorzetten gedaan voor een systeem dat aanvullend kan werken op het kern- en aanvullend netwerk. Hierop is verder gebouwd. Gekeken is ondermeer naar de structuur van het gebied en de bewonersdichtheid. Daarnaast was direct de insteek dat het systeem zowel voor de open gebruiker als voor doelgroepen geschikt zou moeten zijn. Daaruit is het volgende overzicht tot stand gekomen van mogelijke vervoerssystemen ¹ :

Tabel 1

Overzicht mogelijke vervoerssystemen

Vorm	Beschrijving	met/zonder aanmelding	dienstregeling	gebiedsgrootte	inwoner- dichtheid	ruimtelijke structuur	Van – naar
	Lijndienst Regulier OV of (soms als buurtbus)	zonder	ja	groot	hoog (lijnbus) laag (buurtb.)	radiaal / gebundeld	Halte – halte
	Lijndienst die alleen op verzoek rijdt / Oproeplijnbus/taxi	altijd	ja	groot	laag	radiaal / gebundeld	Halte – halte
	Lijndienst met extra halten op verzoek Oproepcorridorbus/taxi	aanmelding voor enkele haltes	ja (maar met variabelen)	bus: groot taxi: klein	hoog: halte-halte hoog: halte-deur	corridor met bebouwing naast hoofdstructuur	Halte – halte; soms halte – deur
	Gebiedsbediening van/naar halte op afroep Vlaamse Belbus/taxi	altijd	Nee	groot	hoog en laag	verspreide bebouwing	Halte – halte
	Gebiedsbediening deur-deur of deur/halte op afroep Oproepgebiedsbus/taxi	altijd	Nee	groot	hoog en laag	verspreide bebouwing	Deur – deur (en hoofdhalt)

Legenda: ● vaste halte ○ halte op afroep ● voordeur

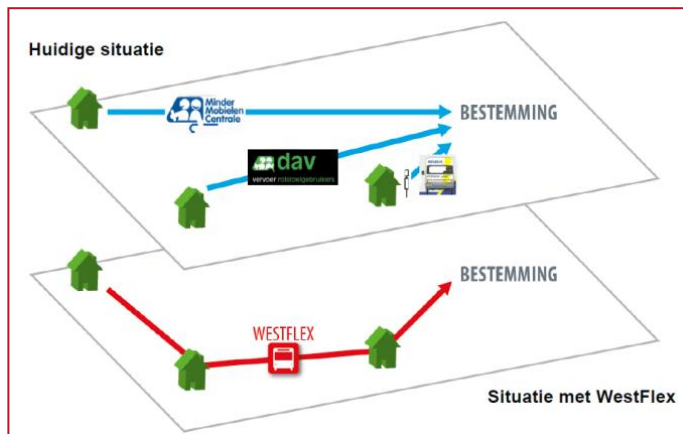
Uit deze analyse kwam naar voren dat een systeem dat zowel geschikt is voor deur/halte vervoer als deur/deur vervoer het meest in aanmerking kwam, mede omdat dit het meest laagdrempelige systeem oplevert. Dit heeft geleid tot de systeembeschrijving zoals opgenomen in dit rapport.

¹ Zie ondermeer: Handbuch zur Planung flexibler Bedienungsformen im ÖPNV; uitgave: Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (Duitsland).

5.2.2 WAT ZIJN DE DOELGROEPEN VAN HET SYSTEEM ?

Allereerst is het systeem bedoeld voor de reguliere reiziger die van A naar B wil in het studiegebied: de "open gebruiker". Dat betekent dat het systeem naadloos zal aansluiten op de andere vervoerssystemen en daarmee onlosmakelijk moet zijn verbonden. Hierbij richt het systeem zich natuurlijk op het voorkomen van vervoersarmoede, maar tevens zou het zodanig wervend kunnen zijn dat ook bijvoorbeeld de reguliere woon-werkgebruiker er baat bij heeft. Daarnaast zal het systeem ook minder mobiele en rolstoelgebruikers kunnen vervoeren. Ook leerlingenvervoer kan tot het systeem gerekend worden. Overigens is het hierbij aangewezen om stapsgewijs het systeem vanuit de "open gebruiker" met deze doelgroepen uit te breiden.

WestFlex biedt zo een totaalconcept waarin de huidige belbus voor het reguliere vervoer en de verschillende deelsystemen voor anders mobiele worden samengevoegd. Daar waar er grote stromen zijn van een bepaalde doelgroep kan het overigens nog steeds voordelen bieden die als één groep te blijven vervoeren. Daar waar er heel weinig vervoer is kan samenvoegen juist zeer gewenst zijn.



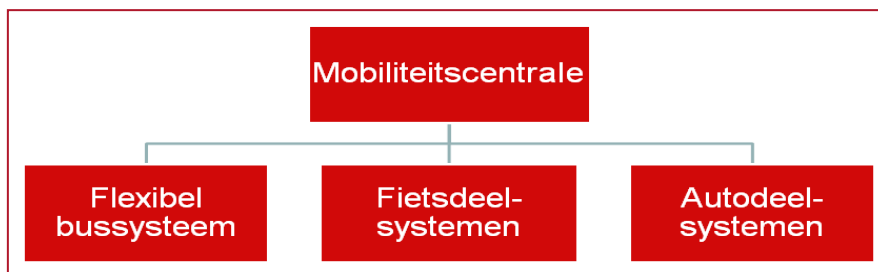
Figuur 7

Vergelijking huidige situatie (versnipperd aanbod) en situatie met WestFlex

Hierbij valt te overwegen of alles in één keer moet worden opgestart of dat het aangewezen is juist stap voor stap de verschillende groepen in het vervoer te betrekken. Punt van aandacht zijn de van elkaar verschillende noden van de doelgroepen en het daarop instellen van de te leveren diensten. Een voorbeeld: een reguliere reiziger zal doorgaans meer gebonden zijn aan tijd (gewenste aankomsttijd) dan sommige vormen van vervoer van minder mobiele. Bijvoorbeeld het combineren van een rit van iemand met een rolstoel (en de daarbij horende langere in- en uitstaptijden) met iemand die haast heeft om een trein te halen zal soms tot minder gewenste situaties kunnen leiden. Hier zal in het Programma van Eisen (PvE) sterk op moeten worden ingezet.

5.2.3 HOE IS HET SYSTEEM OPGEBOUWD ?

De essentie van het systeem is zijn flexibiliteit: het volgt perfect en on demand de vraag naar mobiliteit. Het is daarmee een vraaggestuurd systeem en geeft zo invulling aan het begrip basisbereikbaarheid. Het kan zowel verbindingen deur-deur als deur-halte (en omgekeerd) aanbieden voor de boven omschreven doelgroepen. Het systeem zal uiteindelijk worden opgebouwd uit een flexibel bussysteem, deelfietsystemen en autodeelsystemen, die goed op elkaar zullen worden aangesloten. De centrale zal hierin uiteindelijk de verbindende schakel zijn.

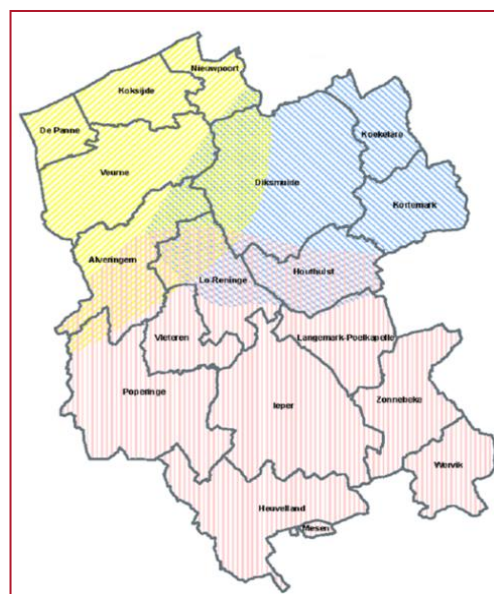


Figuur 8

Opbouw systeem met mobiliteitscentrale

5.2.3.1 HET FLEXIBEL BUSSYSTEEM

Om het hele gebied zo goed mogelijk te bedienen is een opdeling naar deelgebieden aangewezen. Daarbij is gekeken naar de belangrijkste attractiepolen en hun directe invloedsgebied. Dit leidt tot drie elkaar overlappende inzetgebieden (zie kaart). Zo kunnen de reizen die gericht zijn op de kernen het beste worden bediend. Per gebied zijn standaard een aantal 8-persoonsbussen, rolstoelbussen en taxi's beschikbaar, waarvan het aantal is afgestemd op het verwachte gebruik ². Waar mogelijk kunnen uiteraard altijd voertuigen van het ene naar het andere gebied overgaan als dat qua capaciteit ineens gewenst is. De samenstelling van de vloot is daarbij eveneens afhankelijk van het te verwachten vervoer. Deze voertuigen zullen op centrale punten in elk deelgebied gestationeerd zijn als ze niet onderweg zijn. Echter: de inzet van de voertuigen zal zodanig plaatsvinden dat de voertuigen steeds zoveel mogelijk in beweging zijn, zodat weinig inzetbare uren worden verspild. Doordat meerdere doelgroepen worden bediend en de reizen nu niet meer gebonden zijn aan vaste vertrektijden kunnen zodanige gebruikscombinaties worden gemaakt dat een optimaal gebruik van de voertuigen mogelijk is.



Figuur 9

Opdeling vervoerregio Westhoek in deelgebieden

5.2.3.2 FIETS- EN AUTODEEFSYSTEEM

Belangrijk voor het toekomstige mobiliteitssysteem wordt het gebruik van auto-, autorit- en fietsdeelsystemen. Deze systemen komen steeds meer in gebruik, mede als gevolg van de mogelijkheden die internet biedt.

De systemen zijn op te delen in een aantal groepen (vrijwel allemaal al bestaand voor fiets én auto ³):

- Voertuig te lenen op een plek en weer terug te brengen naar diezelfde plek;
- Voertuig te lenen op een plek en terug te brengen op een volledig andere plek;
- Voertuig als eigendom van een aantal mensen die samen een gebruiksrooster hebben;
- Voertuig als eigendom van een persoon die het via een organisatie voor lenen ter beschikking stelt;
- Rittendelen: men kan inschrijven op het meerijden voor een traject.



In eerste instantie is het belangrijk een klimaat te scheppen waarin dit soort initiatieven mogelijk worden in dit gebied. In tweede instantie zullen deze systemen mee worden opgenomen in het realiseren van verbindingen in de Westhoek. Bij de start van WestFlex is het aangewezen om in ieder geval de fietsdeelsystemen reeds mee te kunnen aanbieden. De beschikbaarheid van een rit per deelfiets kan dan door de centrale worden aangeboden aan de klant bij het aanvragen van een verbinding. Belangrijk is wel dat door de centrale wordt nagevraagd of de reiziger gebruik kan maken van een fiets. Daarnaast valt het te overwegen om, wellicht ook als voorloper op een autodeelsysteem, een (eventueel al bestaand en middels het PvE te selecteren) rittendeelsysteem in het aanbod op te nemen. Ook vanuit het oogpunt van het bevorderen van solidariteit en sociale cohesie kan dit interessant zijn.

5.2.3.3 DE CENTRALE ROL VAN DE HUB / KNOOP

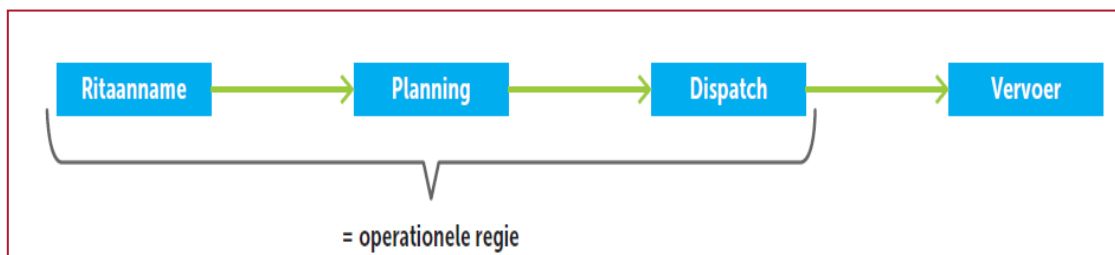
Dit onderdeel werd reeds in hoofdstuk 3.2 besproken.

² Wellicht zal het ook nodig zijn grotere bussen op afroep beschikbaar te hebben. Dit zal de praktijk moeten uitwijzen. De centrale zal in dat geval bussen oproepen van een busvervoerder en deze inzetten.

³ Voor een overzicht van deelsystemen in België zie: <https://www.bewustverbruiken.be/artikel/gedeelde-mobiliteit-een-overzicht>.

5.2.4 DE ROL VAN DE MOBILITEITSCENTRALE

De inzet van de voertuigen wordt aangestuurd door een **mobilitateitscentrale**. Het voorstel is om dit uit te voeren in de vorm van een regiecentrale. Een regiecentrale is een zelfstandig opererend orgaan dat vervoeraanvragen voor ritten verzamelt, efficiënt plant en vervolgens uitzet bij één of meerdere vervoerders (zie beeld, bron CROW).



Figuur 10

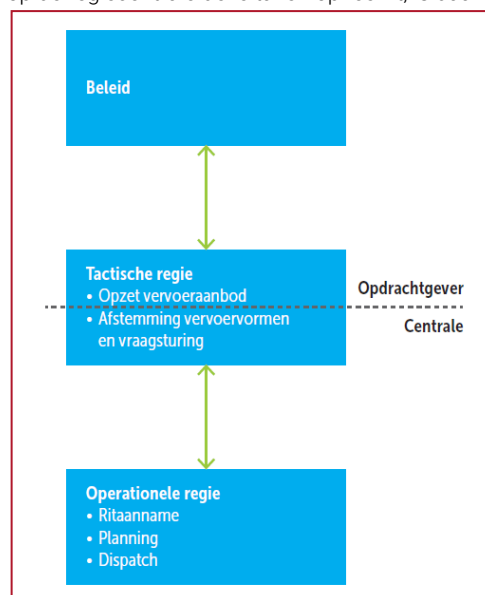
Taken mobiliteitscentrale (operationele regie)

Naast deze operationele regiefunctie vervult de centrale een rol in de tactische regie. Dit betreft bijvoorbeeld de afstemming tussen verschillende vervoervormen, de wijze waarop vervoerstromen slim aan elkaar gekoppeld kunnen worden, afstemming over begin- en eindtijden van activiteiten en de terugkoppeling vanuit de centrale richting beleidsafdelingen van de opdrachtgever. De wijze waarop de regiecentrale deze taken opneemt, is daarbij natuurlijk sterk afhankelijk van de wensen van de opdrachtgever. Er is namelijk ook voor de opdrachtgever een grote rol weggelegd bij deze tactische regie, omdat deze raakt aan beleidskeuzes die zij maken (zie beeld, bron CROW).

Vervoerders beperken zich in het regiemodel tot het rijden van ritten; zij maken niet meer de planning daarvan maar leveren op aanvraag. Er is niet langer één partij die exclusief vervoert; **meerdere vervoerders kunnen in de uitvoering een rol spelen**. Een regiecentrale sluit zo contracten af met diverse vervoerders die bijvoorbeeld kleine busjes, busjes voor minder mobiele of juist taxivervoer kunnen leveren ⁴. Op deze manier kan door het aanbod van de verschillende vervoerders real-time te ontsluiten en met behulp van slimme automatisering efficiënt te benutten (ook in de zin van te verrijden kilometers en bv. uitstoot van broeikasgassen) kan er een optimale mix ontstaan.

De regiecentrale kan een publiek orgaan zijn of door een marktpartij worden uitgevoerd. Beide hebben zo hun voor- en nadelen op het moment dat het systeem draait. De keuze voor een privaat of publieke centrale zal door de overheid genomen moeten worden.

De aspecten van de verschillende vormen van het orgaan zijn in de hierna volgende tabel weergegeven (bron: Forseti):



Figuur 11

Verdeling taken opdrachtgever en centrale

⁴ Omdat de vervoerder niet meer de planning uitvoert kan dit bij de vervoerder leiden tot een grotere inefficiëntie. De vervoerder zal dit zeker doorrekenen in zijn kostprijs. Hierop moet bij het aanbesteden van zowel de regiecentrale als in de contracteringsperiode daarna door de regiecentrale goed worden gelet.

Tabel 2

Overzicht voor- en nadelen publieke en private regiecentrale (Forseti)

Publieke centrale	
Voordeel	Nadeel
• Kan direct sturen op kwaliteit van de uitvoering	• Financiële prikkels voor optimale efficiency ontbreken
• Continuïteit en kennis kunnen worden geborgd	• Risico dat centrale speelbal wordt van politiek
• Allianties mogelijk met andere diensten (bijvoorbeeld SW bedrijf)	
Private centrale	
Voordeel	Nadeel
• Zoekt door financiële prikkels altijd naar optimalisaties	• Continuïteit en kennisopbouw kwetsbaar door aanbesteding
• Heeft als marktpartij schaalvoordelen en kan beter innoveren	• Risico belangenverstrengeling centrale en vervoerder(s)
	• Aanbesteding, controle en borging kwaliteit centrale kosten geld en capaciteit

Voor de opbouw van een centrale en het systeem als geheel is daarnaast veel kennis en ervaring nodig. Deze kennis en ervaring (denk ook aan het ICT-systeem) ontbreekt op dit moment nog volledig in de Westhoek. Dit is een belangrijk extra aspect naast de hierboven aangegeven verschillen: bij de private centrale wordt deze kennis mee in huis verkregen, terwijl bij de publieke centrale deze zelf zal moeten worden ontwikkeld. Hoe dat ook gekozen zal worden in dit vraagstuk, lijkt het dat het betrekken van een ervaren partij bij het opzetten van de centrale zeer aangewezen is.

Als gekozen wordt voor een publieke centrale zal een prikkel om zo efficiënt mogelijk te werken in het systeem moeten worden ingebouwd om tegemoet te komen aan dit nadeel. Ook de regels in de richting van het bestuur moeten dan goed worden vastgelegd. Als gekozen wordt voor de private centrale dan is een apart inkooptraject voor de regiefunctie noodzakelijk. Dan is het aangewezen eerst de regiefunctie te contracteren en vervolgens pas daarna het vervoer. Zo kan de regiecentrale direct een rol spelen bij de inkoop van vervoer. Het is daarbij belangrijk dat de regiecentrale een onafhankelijke partij is, die geen zakelijke belangen heeft bij het vervoer. Het doel van de regiecentrale (een efficiënt vervoersysteem) is namelijk een andere dan dat van de vervoerder (het rijden van ritten).

De Kerncompetenties van een regiecentrale zijn:

1. Uitvoering van de regiefunctie: het aannemen en verwerken van inkomend telefonisch en digitale communicatieverkeer. Het bieden van reisalternatieven aan de klant met het bijbehorende tarief. Het operationeel plannen en aansturen van persoonsvervoerdiensten. Het bepalen van capaciteitsbehoefte. Het leveren van management- en beleidsinformatie en het bijhouden van leveranciers- en klanteninformatie.
2. Opzetten klantcontactcentrum: beheer en uitvoering.
3. Opzetten goede procedure klacht- en incidentenafhandeling.
4. Kennis hebben van c.q. beschikken over een adequate ICT-applicatie, inclusief alle techniek die nodig is voor een goed contact met de klant. Hierbij is het aangewezen dat ook over goede tariefkennis wordt beschikt om in te bouwen in de applicatie.

Voor de Westhoek zou deze centrale in enkele stappen kunnen worden ontwikkeld:

- Eerst zou een regiecentrale kunnen worden gevormd (en aanbesteed indien gekozen wordt voor het laten uitvoeren door een marktpartij) die de **OV vervoerstromen** die nu door de Belbus worden afgewikkeld kan verwerken en vertalen in een dagelijkse planning van ritten in (taxi-)bussen en taxi's. Zo kan ervaring worden opgedaan over het efficiënt(er) plannen van deze vervoerstromen en de voordelen die dat biedt. Daarnaast kan een fietsdeelsysteem worden opgezet dat gelijk in de ritplanning kan worden meegenomen. Ook dient een autodeelsysteem te worden ontwikkeld dat in een latere fase mee kan worden ingevoerd in de ritplanning. Het lijkt aangewezen daarbij eerst met een proefgebied te beginnen en dat ook in de aanbesteding voor de regiecentrale mee te nemen als criterium.
- Een vervolgstap is het (mogelijk ook stapsgewijs) incorporeren van de diverse **vormen van vraagafhankelijk vervoer** die nu bestaan. Steeds kan dan worden bekeken hoe deze het best in het geheel kunnen worden opgenomen en hoe er zo effectief en efficiënt mogelijk kan worden gewerkt.
- Een laatste stap kan zijn om deze centrale op termijn een rol te geven als **MaaS centrale**. MaaS staat voor "Mobility as a Service". In dit geval kan de centrale integraal adviseren aan de klant waarbij ook fiets- en autodelen mee in het advies en de boeking kunnen worden verwerkt. De centrale koopt dan ook deze diensten in of legt zodanige contacten dat deze diensten integraal kunnen worden meegenomen in de planning / rittoewijzing / reisorganisatie.



Figuur 12

Stapsgewijze uitbouw mobiliteitscentrale

De uitvoering van de toewijzing van ritten komt hierna verder aan de orde.

5.2.5 HOE KOMT EEN REIS TOT STAND, UITWERKING VAN ROL MOBILITEITSCENTRALE

Het systeem werkt niet met een dienstregeling of vaste route: het is een volledig flexibel systeem. Dat betekent dat de reiziger zelf de input levert voor de wijze waarop het vervoer wordt vormgegeven. De reiziger kan zijn wensen op diverse wijzen kenbaar maken:

- Via een **telefoonverbinding** met de Regiecentrale: de reiziger kan direct bellen (live) met een medewerker van de centrale om een reis te regelen. Geen lange getrapte keuzeboom aan de telefoon.
- Via een **app of andere internettoepassing** kan de reiziger zijn reiswensen eenvoudig doorgeven (voor of tijdens de rit).
- Op een aantal aan te wijzen centrale OV knopen (bv. aan de hubs) staan bussen gereed. De reiziger kan zich **melden bij de chauffeur** die vervolgens in overleg met de centrale een rit kan inplannen (of een ander reisadvies kan geven).
- Te overwegen is op een aantal minder belangrijke OV knopen of vaak gefrequenteerde haltes een plaatselijke toegang tot het systeem te maken met een **oproepaal**, touchscreen of andere toepassing.

De reiziger dient zijn reisaanvraag op tijd in te dienen. De ontwikkeling op ICT gebied gaat op dit moment heel snel, en er kan vrijwel al direct een rit/reis⁵ worden ingepland. Echter: als de klant belt of appt zal er soms, maar zeker niet altijd direct een bus bij hem op de stoep staan. Dus een tijdige melding is aangewezen. Hiervoor zullen in het PvE eisen moeten worden gesteld waarbinnen de centrale vervoer kan regelen. Te denken valt aan een periode van 30 minuten in het buitengebied. Besloten kan worden dat er in de directe omgeving van een buslocatie kortere tijden kunnen worden gehanteerd (bijvoorbeeld 15 minuten). Bij te laat aanmelden is een reis niet gegarandeerd.

De reiziger moet dan bij zijn reisaanvraag ook aangeven wat zijn voorkeur heeft dan wel noden zijn (rolstoel, bagage, enz.). Als de reisaanvraag binnenkomt bij de centrale wordt via de ICT-toepassing beoordeeld hoe de reis van de klant het beste kan worden vormgegeven. Er zijn een aantal verschillende basisopties voor planning:

- **Verplaatsing naar een niet met OV bediende attractiepool**

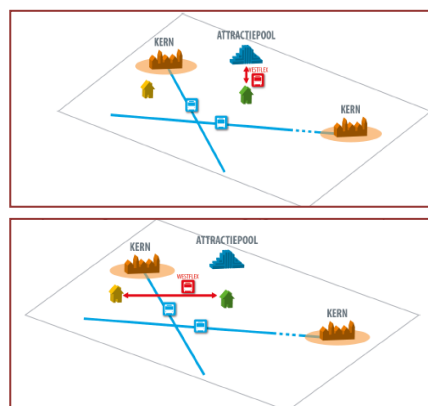
De attractiepool (bijvoorbeeld een zorginstelling) kan niet met regulier OV worden bereikt en ligt binnen de range van het VOM systeem (zie de kaartindeling).

In dit geval wordt een directe WestFlexreis geboekt.

- **Verplaatsing naar een reisdoel zonder OV bereikbaarheid**

Het reisdoel (bijvoorbeeld een relatie op een woonadres) kan niet met regulier OV worden bereikt en ligt binnen de range van het VOM systeem (zie de kaartindeling).

In dit geval wordt een directe WestFlexreis geboekt.

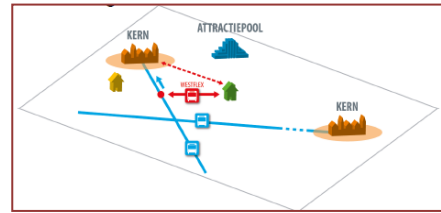


⁵ Een rit is een beweging tussen het moment van in- en uitstappen; een reis kan bestaan uit meerdere ritten.

- **Verplaatsing naar Kern**

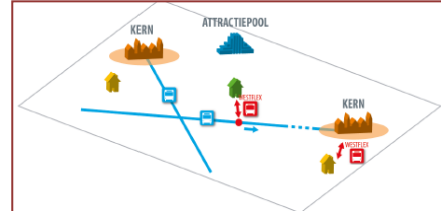
Hierbij zijn er twee opties: de kern wordt op het gevraagde moment bediend met regulier OV en het is sneller voor de reiziger om een WestFlexreis te krijgen naar een halte van het reguliere OV om vanaf daar de kern te bereiken.

Alternatief is de directe bediening van de kern als de reis met regulier OV tot een lage reiskwaliteit leidt.



- **Verplaatsing naar een verder weg gelegen bestemming**

Indien de reis langer wordt kan het zowel qua kosten, planning als reistijd voor de reiziger zinvol zijn de reis op te bouwen door eerst een verbinding te bieden naar een halte van het reguliere OV, waarna de reiziger vervolgens voor het laatste deel van het traject weer een WestFlexreis krijgt.



Nog ter toelichting bij het bovenstaande:

In een aantal van de bovenstaande gevallen wordt gesproken over de bereikbaarheid per regulier OV. In principe is het zo dat WestFlex niet de bestaande OV lijnen kan en mag kannibaliseren. In de voorwaarden zal dus de bereikbaarheid per regulier OV goed moeten worden gespecificeerd. Wanneer noem je een locatie wel of niet bereikbaar? Welke wachttijd op regulier OV is daarbij acceptabel? Over deze en andere vragen zal het bestuur een uitspraak moeten doen.

Op voorhand: als een bepaalde locatie bereikbaar is per regulier OV maar slechts bijvoorbeeld 1 maal per drie uur dan kan het mogelijk zijn in de tussentijd hier een WestFlexreis aan te vragen. Bij een interval van 60 minuten of korter zal dat zeker niet het geval mogen zijn.

Daarnaast kunnen ook verschillende soorten diensten als WestFlexreis worden aangeboden; bij het gesprek met de Regiecentrale kunnen soms diverse mogelijkheden worden aangeboden waarbij er meer zal moeten worden betaald als er meer service wordt geboden:

- **Doorgaande rit met busje of taxi (deur – deur)**

Dit zijn reizen met 1 voertuig waarbij de reiziger voor de deur wordt opgehaald en ook wordt afgezet. Vaak zal dit een reis betreffen die vroeger met het aangepast vervoer werd uitgevoerd. Ook de open gebruiker kan dit vragen, maar hij/zij zal er meer voor moeten betalen dan een geïndiceerde reiziger voor het deur-deur vervoer.

- **Doorgaande rit met busje of taxi (deur – halte)**

Hiervoor geldt ongeveer hetzelfde als voor de hiervoor beschreven optie.

- **Doorgaande rit met busje of taxi (halte – halte)**

Dit is feitelijk een rit zoals die nu kan worden gemaakt met de belbus. Wellicht dat in het WestFlexsysteem wel het aantal mogelijke halteplaatsen wat zal worden opgevoerd. Dit is voor de reiziger een goedkopere optie dan de hiervoor genoemden.

- **Reis met busje/taxi en deelfiets/auto**

In een aantal gevallen zal het ook mogelijk zijn (een deel van) de WestFlexreis te boeken als rit per deelfiets of deelauto. Het kan zo zijn dat een reis bestaat uit een rit per deelfiets of deelauto die aansluit bij een rit per (taxi)busje. Een reis met overstap zal daarbij naar verwachting weer goedkoper zijn dan een directe rit.

- **Doorgaande rit per deelfiets/deelauto**

Tenslotte zal het soms mogelijk zijn om een doorgaande rit te boeken in een deelauto (meerijden of als chauffeur) of deelfiets. Ook hiervoor zal gelden dat de kosten hiervan wat lager zullen uitpakken dan per bus.

Belangrijk is dat bij het gesprek met de regiecentrale de reiziger duidelijk maakt wat zijn of haar mogelijkheden zijn en/of zij geïndiceerd zijn voor speciaal deur/deur vervoer. Op grond hiervan kan de centrale dan een aantal voorstellen aan de klant bieden met gedifferentieerde kostenplaatjes.

De wenselijkheid en mogelijkheden van een WestFlexrit worden bepaald door de mogelijkheden die beschikbaar zijn. Deze uitgangspositie wordt bepaald op grond van de te verwachten vraag aan ritten en te bedienen relaties. Een uitgebreide monitoring is dan ook noodzakelijk om het datasysteem van de toewijzing stapsgewijs te vullen. In het begin kan dat dus tot mismatches en langere reistijden leiden omdat het systeem nog moet “leren”. Er kan bij geringe vraag een directe taxi worden ingezet, of er kan door combinaties van ritten van verschillende personen, in voorkomende gevallen zelfs real-time dan wel tijdens de rit, een klein busje worden gedeeld. Als zoals geadviseerd stapsgewijs naar een volledige regiecentrale wordt toegewerkt zullen in de vervolgfase ook de anders mobiele in dit systeem gaan participeren. Dit leidt ook tot de inzet van andere voertuigen omdat dan ook rolstoelvervoer mogelijk moet zijn. Juist in het zo goed mogelijk combineren van ritten en gewenste reisdoelen ligt de grote kracht van een goed functionerende centrale. Hier moeten harde eisen voor worden geformuleerd in het PvE. De kennis van de mogelijkheden van een toegepaste ICT-techniek voor het toewijzingssysteem zijn daarbij dan ook zeer belangrijk.

In het reisadvies zullen bij de uitbouw tot een MaaS-centrale ook deelfietsen en deelauto's (of meerijdsystemen) worden betrokken. In dat geval zal ook een reis per fiets deel kunnen uitmaken van het reisadvies of de te leveren dienst. De wenselijkheid daarvan zal per klant of per reis moeten worden aangegeven.

5.2.6 WAT ZIJN DE OPERATIONELE ASPECTEN VAN HET SYSTEEM EN WAT IS HET TARIEF ?

Als gekeken wordt naar de in te zetten **voertuigen** zal in de dagelijkse praktijk de dienst vooral worden uitgevoerd met taxibusjes voor circa 8 personen; zo mogelijk met lage instap die ook een rolstoel kunnen vervoeren (beeld: Civitas). Deze worden door diverse fabrikanten geleverd. Daarnaast zullen taxi's worden gebruikt voor die ritten die weinig vervoer hebben en grotere busjes voor de ritten waar meer dan 8 personen vervoerd moeten worden. Waar nodig zullen ook bussen voor alleen rolstoelen worden ingezet als dit qua planning realistisch is. De bussen en taxi's zullen van bestaande (taxi-) ondernemingen worden gehuurd door de regiecentrale zoals besproken.



WestFlex zal grotendeels dezelfde **amplitude** in tijd hebben als het bovenliggende OV netwerk om zo een naadloos samenhangend systeem te kunnen realiseren, waarbij het zo kan zijn dat vooral delen van het aanvullend net op delen van de dag ook door WestFlex kunnen worden ingevuld als de vraag naar een dergelijke lijn te gering is. In de overige uren zou de regiecentrale eventueel wel taxidiensten tegen taxitarief kunnen aanbieden.

Van groot belang voor het goed functioneren is een **velekkeloos werkend informatie- en boekingssysteem**. De reiziger / klant moet het systeem eenvoudig kunnen vinden. Dat betekent ondermeer het volgende:

- Zichtbare aanwezigheid van het systeem op straat: duidelijk herkenbare logo's / halteplaatsen bij de kernhaltes, zichtbare oproeppalen, herkenbare voertuigen.
- Zichtbare aanwezigheid van WestFlex in de aansluitende / bovenliggende systemen. Hier moet steeds duidelijk zijn waar welke connectie met het systeem eenvoudig mogelijk is (bv. logo op routestrip), maar ook hoe elders een WestFlex rit geregeld / geboekt kan worden. Mogelijk dat hier ook de chauffeur van het bovenliggende systeem een rol kan spelen. Daarnaast uiteraard zichtbare aanwezigheid bovenliggend regulier aanbod bij WestFlex.
- Een goede informatievoorziening. Zowel permanent zichtbaar in verschillende media als gepropageerd door beleidsinstanties. Ook een duidelijke relatie met verschillende attracties, o.a. in de kuststreek, is hierbij belangrijk.
- Een goed functionerende website / app die de reiziger eenvoudig de gelegenheid biedt een reis te boeken maar tegelijk ook de reis onderweg volgt en zo de reiziger informeert over hoe zijn reis vordert. Wijzigingen in de reis terwijl deze al is aangevangen zullen slechts beperkt mogelijk zijn. Hier zal de chauffeur in dringende aangelegenheden contact moeten leggen met de centrale.
- De mogelijkheid om binnen deze website /app een eigen domein te hebben ("mijn WestFlex") waarop eigen informatie over gereserveerde of afgelegde ritten is terug te vinden, inzicht bestaat in de gebruikte kaartsoorten of nog ter beschikking staand saldo.
- Het regelen van een goede klachtenprocedure.

Een laatste belangrijk punt in het gebruik van het systeem is het **tarief**. Voorgesteld wordt om een volmaakte aansluiting te zoeken bij het al bestaande tariefsysteem van het bovenliggende netwerk zodat een naadloze reis mogelijk is. Daarbinnen zal dan nog de discussie moeten worden gevoerd over de hoogte van het tarief. De dekkingsgraad is nu bijzonder laag. In ieder geval zal de komst van het nieuwe systeem niet tot een directe kostenverhoging van het gebruik moeten leiden. Wellicht biedt daarbij het werken met spits- en daltarieven een mogelijkheid. Ook kunnen (zoals eerder besproken) meer opties worden aangeboden, zodat de reiziger kan kiezen wat voor hem of haar het meest voor de hand ligt. Voor het vervoer van groepen mensen die vanuit een beperking gebruik maken van aangepast vervoer zal er voor hun qua kosten geen verschil mogen optreden. Te denken valt daarbij aan een systeem waarbij bij de toewijzing van de reis ook direct wordt aangegeven uit welke geldstroom subsidie in de reis wordt verschaft. Zo kunnen alle budgetten overeind blijven en per reis worden gebruikt.

Afgeraden wordt om nu grote tariefverhogingen door te voeren. Dit leidt al direct tot een negatieve reactie bij de gebruikers. In Nederland heeft dat tot dit soort reacties geleid bij de introductie van een vergelijkbaar systeem (Texelhopper).

5.3 WAT ZIJN DE BELANGRIJKSTE KWALITEITSASPECTEN (EN HOE ZE TE BORGEN) ?

In de vorige paragrafen zijn al een aantal kwaliteitsaspecten genoemd. In deze paragraaf worden de belangrijkste kwaliteitsaspecten kort besproken als een insteek voor het te formuleren Programma van Eisen. Vooral wordt stilgestaan bij de kwaliteitsaspecten voor de dienstuitvoering zoals ze door de klant zullen worden beleefd. Bij deze aspecten zoals hieronder benoemd is per punt een definitie nodig binnen welke marges iets als **goed** wordt beoordeeld. In het PvE moet per aspect een bonus/malusregeling zijn; waarbij het ICT-systeem waarden moet genereren die meting mogelijk maken.

Een aantal van deze hier geformuleerde aspecten hoort bij de regiecentrale zelf, de rest bij het vervoer dat door de centrale moet worden aanbesteed (maar als eis aan de centrale wordt meegegeven).

5.3.1 TIJDIGHEID

Tijdigheid is een van de belangrijkste aspecten voor de klant: worden afspraken nagekomen en hoe lang zijn de tijden waar hij rekening mee moet houden. Belangrijk zijn daarbij:

- Het op tijd vertrekken en op tijd aankomen (voorstel : 10 minuten rond de afgesproken tijd) ;
- Garanderen van aansluitingen op bovenliggend net (voorstel : uiterlijk 5 minuten vóór aansluitende dienst, afhankelijk van de ingewikkeldheid van de overstap, wellicht op hoofdstations 10 minuten), omgekeerd: in de rijtuigen van het reguliere net zal moeten worden aangegeven waar en hoe kan worden overgestapt op WestFlex; de chauffeur of conducteur van het bovenliggend net kan via de regiecentrale een rit regelen en een overstaptijd afspreken ;
- Er zal een regeling moeten worden opgesteld die protocollen bevat voor vaak optredende vertragingen in het reguliere net of bij WestFlex ;
- De toegestane omrijdmarge (voorstel : + 10-15% boven op de meest directe tijd) ;
- De wachttijd van de bus bij het vertrekadres (voorstel : uiterlijk 5 minuten, wel afhankelijk maken van het soort vervoer).

NB: hierbij is het belangrijk te weten dat er een **grote relatie ligt tussen de gevraagde kwaliteit en de te betalen prijs** daarvoor. Hoe ruimer de marges, des te meer kan de vervoerder schuiven voor een optimaal resultaat en des te lager zullen zijn kosten zijn. Tegelijk neemt de kwaliteit voor de reiziger af.

5.3.2 HET OPTREDEN VAN DE CHAUFFEUR

De chauffeur is het belangrijkste visitekaartje van WestFlex. Ook hier dienen goede eisen te worden gesteld. Ook moet duidelijk zijn dat chauffeurs de goede opleiding krijgen om dit werk te kunnen doen. Meting is hier meer voorbehouden aan bijvoorbeeld "mystery guests": niet herkenbare kwaliteitsmeting door reizigers of ambtenaren

van de overheden. Daarnaast kan wel aan zowel de klant als de chauffeur de mogelijkheid gegeven worden om na de rit een evaluatie in te vullen. Deze kan bijvoorbeeld gebruikt worden om de chauffeur bij te sturen of lastige klanten na bv. 3 negatieve beoordelingen uit te sluiten.

- Eisen in relatie tot algemene sociale vaardigheden, zoals klantvriendelijkheid, servicegerichtheid en omgangsvormen, ook de mogelijkheid biedend om tot evaluatie te komen hiervan ;
- Eisen in relatie tot de te verlenen diensten (denk aan wel of niet ophalen aan de deur, hulp bij instappen, etc.) ;
- Eisen in relatie tot het relevante arbeidsverleden, beschikken over recente Verklaring Omtrent Gedrag (VOG, ook gedurende de looptijd van het contract) ;
- Eisen in relatie tot rijgedrag en rijvaardigheid (voorstel : neem eis op over aantal jaren rijervaring en boeteregistratie, schaderegistratie aan voertuigen die zijn gereden) ;
- Het kunnen gebruiken van liften en vastzetsystemen ;
- Eisen in relatie tot het herkennen van specifieke ziekte- of gedragskenmerken of beperking/handicap.

5.3.3 RESERVERING

De reservering van de rit is ook een belangrijke factor in het welbevinden van de klant. Hier moeten goede kwaliteitseisen worden gesteld aan de toegankelijkheid van het systeem / de regiecentrale. De eisen hangen samen met de verschillende mogelijkheden die worden geboden om een rit te reserveren of aan te vangen. Als bijvoorbeeld ook vertrokken kan worden van de hubs voor het vervoer op maat met een daar gereedstaande bus zullen daarvoor specifieke eisen moeten worden gesteld.

De ICT-toepassing moet op alle punten data generen om de kwaliteit zichtbaar te maken.

In het algemeen gaat het om de volgende eisen:

- Eisen aan de amplitude van de openingstijden van de regiecentrale : wanneer kan worden geboekt ?
- Eisen aan de reserveringsmogelijkheden : welke opties zijn er en hoe zijn ze te gebruiken ;
- Eisen aan de telefonische bereikbaarheid (specificeer de maximale wachttijd) ;
- Eisen aan de bereikbaarheid via app / internetdienst (specificeer de toegangs- of reactietijd) ;
- Eisen aan het up-to-date zijn van alle informatie aangaande verstoringen op de weg (denk aan wegenwerken, wegomleggingen en files) ;
- Eisen aan de deskundigheid van het personeel (kennis van het gebied, personeel moet in de centrale steeds toegang hebben tot voertuiglocaties en gedetailleerde kaartbeelden) ;
- Eisen aan het opslaan van de data van de reserveringen.

5.3.4 VEILIG VERVOER

Het spreekt voor zich dat het vervoer veilig moet geschieden. Toch is het aangewezen ook hier eisen te stellen waar de vervoerder aan moet voldoen. De belangrijkste zijn:

- Specifieke eisen aan het voertuig (zoals het gebruik van winterbanden) ;
- Eisen aan materialen ter voorkoming van gebrekkige middelen om de rolstoel en de passagier goed vast te zetten ;
- Eisen aan de uitvoering (voorbeeld : conform Code VVR ⁶) ;
- Eisen aan comfortabel rijgedrag ;
- Opleidings- en of ervaringseisen ter voorkoming van onvoldoende vaardigheden bij de chauffeur.

⁶ Code veilig vervoer rolstoelen Nederland; zie ook <https://www.sociaalfondstaxi.nl/sociaalfondstaxi/download/code-vvr/code-vvr-2015-2016.pdf>

5.3.5 VERWACHTINGENMANAGEMENT / INFORMATIEVOORZIENING

De reiziger moet in het centrum staan van de aandacht van zowel de regiecentrale als de vervoerder. Dat betekent dat die reiziger uitstekend moet worden geïnformeerd over de spelregels, mogelijkheden en onmogelijkheden die het vervoer biedt. De reiziger moet voor het gebruik van het vervoer weten wat hij/zij kan en mag verwachten (spelregels) en andersom ook wat van hem of haar wordt verwacht. Dit leidt tot een aantal eisen en wensen:

- Eisen ten aanzien van de informatie op een website, ondermeer eisen ten aanzien van de boeking en boekingsmogelijkheden van een rit ;
- Eisen ten aanzien van real-time informatie (halte / app) ;
- Eisen ten aanzien van de wijze en frequentie van de informatievoorziening ;
- Eisen ten aanzien van de wijze van instemming over de inhoud van de informatie (bijvoorbeeld via een klankbordgroep).

5.3.6 KLACHTENPROCEDURE

Bij het verwachtingenmanagement hoort ook een goede klachtenprocedure. Hiervoor zijn een aantal belangrijke eisen en regelingen noodzakelijk,

- Eisen rond de rol en taakverdeling tussen regiecentrale en vervoerder (noot : de reiziger zal bij voorkeur niet bij de vervoerder een klacht indienen) ;
- Eisen voor de reactietermijn van de vervoerder ;
- De wijze waarop de vervoerder de klacht registreert en rapporteert ;
- Instelling en organisatie van een Geschillencommissie ;
- De wijze van afstemming en (periodiek) overleg naar aanleiding van klachten.

5.3.7 KENNIS VAN HET VERVOERGEBIED

De reiziger mag verwachten dat zowel de regiecentrale als de vervoerders het vervoergebied uitstekend kennen. Dat betekent eveneens een aantal eisen op dit gebied:

- De chauffeur moet beschikken over uitstekende kennis van het vervoergebied ;
- De voertuigen moeten voorzien zijn van navigatieapparatuur en chauffeurs moeten hiermee om kunnen gaan ;
- De telefonist moet beschikken over kennis van het vervoergebied ;
- De centrale software moet populaire en veelvoorkomende bestemmingen herkennen (zoals de kerk, station, zwembad, winkel), zonder dat de reiziger bij reservering de gedetailleerde adresgegevens van deze locatie hoeft op te geven ;
- De adresgegevens moeten de chauffeur goed bereiken.

5.3.8 INFORMATIE BIJ VERTRAGING / TERUGBELSERVICE

Bij het vervoerproces hoort ook dat de reiziger steeds weet wat er met zijn vraag om een rit gebeurt en hoe deze wordt verwerkt. Ook hiervoor moeten eisen en gedragsregels worden gesteld:

- De centrale dient de reiziger door middel van een goedwerkende terugbelservice te waarschuwen dat het voertuig bijna arriveert ;
- De centrale belt de reiziger bij voorkeur op het mobiele telefoonnummer (het thuisnummer geeft geen gehoor bij een retourrit) ;
- De terugbelservice dient bij voorkeur door de chauffeur zelf (en niet automatisch) geactiveerd te worden, zodat er direct telefonisch contact is tussen chauffeur en reiziger. Het is dan nog mogelijk om het ophaalmoment of de ophaallocatie nader af te stemmen ter voorkoming van een no show ;

- De reiziger kan tijdens het contact nog bijzonderheden melden die bijdragen tot het een succesvol ophaalmoment ;
- De vervoerder registreert in het ritbestand of de reiziger gebruik wenst te maken van de terugbelservice en of dit goed is uitgevoerd ;
- De centrale informeert de reiziger indien het voertuig buiten de toegestane marge arriveert (taxi-te-laatservice) ;
- Alle informatie over het contact met de klant wordt (onpersoonlijk!) gemonitord zodat hier steeds lessen uit kunnen worden geleerd. Ook kan dit onderdeel worden van een bonus/malus regeling.

5.4 WELKE VERVOERSSTROMEN ZULLEN MOETEN WORDEN VERPLAATST ?

Op basis van gebruiksgegevens van alle mobiliteitsvormen van vraagafhankelijk vervoer in de huidige situatie werd een inschatting gemaakt van welke vervoersstromen met de WestFlex verplaatst zullen moeten worden. Het gaat hier over de belbus, de minder mobiele centrales (MMC's), de MAV West-Vlaanderen, de DAV's, NESTOR, het schoolvervoer (exclusief het buitengewoon onderwijs), het eigen vervoer van zorginstellingen en de shuttlebusjes van de ziekenhuizen.

Gezien de grote versnippering van bestaande initiatieven en het niet systematisch beschikbaar zijn van gebruiksgegevens van al deze mobiliteitsvormen werden er gegevens verzameld via verschillende kanalen voor het jaar 2015 om een inschatting te maken van de huidige vervoersbehoefte. Hieronder wordt kort voor elke mobiliteitsvorm besproken welke gegevens we ter beschikking hebben gekregen.

5.4.1 DE BELBUS

De Lijn heeft voor de belbus reizigersgegevens ter beschikking gesteld voor alle belbusgebieden in de Westhoek en zijn rand. Op jaarbasis werden in deze regio 247.446 reizigers met de belbus vervoerd. Aan de hand van een gemiddelde bezettingsgraad van 3,50 reizigers/rit (gegevens De Lijn) en een gemiddelde afstand van 24 km per rit van het voertuig (inschatting o.b.v. eerdere studies en gegevens De Lijn) het aantal gereden ritten (ca. 71.000) en gereden kilometers (ca. 1.700.000) ingeschat. Deze waarde is gebruikt bij de berekening van de exploitatiekosten en – opbrengsten.

5.4.2 DOELGROEPENVERVOER MAV EN DAV

Voor de MAV West-Vlaanderen en de DAV's in de Westhoek en aan de rand – waarvan verondersteld werd dat 30% van de ritten en reizigers in de Westhoek plaats zullen vinden – werden door het departement MOW gebruiksgegevens beschikbaar gesteld. Voor de MAV bedraagt het totaal aantal uitgevoerde ritten 969 ritten met 13.566 gereden kilometers. In totaal zijn er voor alle DAV's in de Westhoek en een deel van de rand 31.186 ritten en 168.752 km afgelegd.

Om het aantal vervoerde reizigers (MAV: ca. 900 en DAV's: ca. 30.000) te bepalen werd er uitgegaan van een bezettingsgraad van ca. 1,05 reizigers/rit, aangezien door verschillende aanbieders werd aangegeven dat er zelden ritten gecombineerd worden.

5.4.3 MINDER MOBIELE CENTRALES

Taxistop heeft voor alle MMC's de gebruiksgegevens ter beschikking gesteld, ook hier konden voor alle MMC's in de Westhoek en deze aan de rand het aantal ritten (25.199) en het aantal gereden kilometer (726.663) worden afgeleid. Net als voor de MAV en DAV's werd er uitgegaan van een bezettingsgraad van ca. 1,05 reizigers/rit om het aantal reizigers van 25.000 te ramen.

Naast de MMC's rijdt ook NESTOR rond in de Westhoek, zij stelden hun evaluatierapport ter beschikking waar het aantal gereden kilometers (86.732) en ritten (3.117) uit kon worden afgeleid. Ook hier werd een bezettingsgraad van ca. 1,05 reizigers/rit gehanteerd om een inschatting te maken van het aantal reizigers (3.000).



5.4.4 EIGEN VERVOER ZORGINSTELLINGEN, ZIEKENHUIZEN EN SCHOLEN

Om een idee te krijgen van het eigen vervoer dat zorginstellingen en scholen in de Westhoek verzorgen werd er een enquête enerzijds bij de gemeentes (die werd ingevuld door 15 van de 18 gemeentes) en anderzijds bij de zorginstellingen (die werd ingevuld door 12 van de 42 aangeschreven zorginstellingen) afgenomen. Hierbij kon voor beide het gemiddeld aantal ritten en reizigers per dag worden ingeschat. Dit werd vervolgens geëxtrapoleerd naar een volledig (school)jaar en naar alle scholen en zorginstellingen. In totaal werden voor de 42 zorginstellingen ca. 220.000 reizigers en ca. 82.000 ritten en voor de 34 scholen ca. 140.000 reizigers en ca. 12.000 ritten geraamd. Voor de raming van het aantal gereden kilometer werd vertrokken van een gemiddelde afstand per rit van ca. 27km wat leidt tot ca. 2.210.000 km voor de zorginstellingen en ca. 320.000 km voor de scholen.

Tot slot werd op basis van de dienstregeling en de route van de ziekenhuisbusjes van het Jan Ypermanziekenhuis en AZ Delta het aantal ritten (ca. 12.500) en het aantal kilometer (ca. 285.000) op jaarbasis bepaald. Hier werd er uitgegaan van een bezettingsgraad van 3 reizigers per rit, wat leidt tot ca. 37.000 reizigers.

Hierbij moet wel de bedenking gemaakt worden dat er allicht een verdoken/latente vraag aanwezig is, die niet in het huidige gebruik is waar te nemen. Maar die – indien de WestFlex succesvol zou zijn – ertoe zou kunnen leiden dat er meer reizigers verplaatst zouden moeten worden dan geraamd op basis van de huidige behoefte. Daarom wordt in de hypothesen steeds naar boven afgerond en wordt er een groei van 10% in rekening gebracht om o.a. deze verdoken vraag op te vangen.

5.4.5 OVERZICHT VOOR ALLE VERVOERVORMEN SAMEN

Op basis van alle verzamelde gegevens en hypothesen veronderstellen we dat er in totaal op jaarbasis (berekend voor 2015) ca. 265.000 ritten uitgevoerd zullen moeten worden, waarbij ca. 780.000 reizigers worden vervoerd en er bijna 6,1 miljoen kilometer wordt afgelegd. Deze cijfers zijn berekend op basis van de huidige dienstuitvoering; mogelijk dat de wijzigingen in het bovenliggend netwerk en optimalisaties in het systeem hier nog wat in zullen doen verschuiven (een aantal mogelijke uitkomsten die daarmee rekenen staan verderop in dit deelrapport).

De gemiddelde gereden afstand per rit bedraagt ca. 26,8 km (beladen + lege kilometers). Per zone bekomen we op basis van een verdeling van het aantal inwoners in iedere zone onderstaande aantallen.

Tabel 3

Overzicht aantal ritten, reizigers en gereden kilometer per deelzone van de WestFlex

ZONE WESTFLEX	AANTAL RITTEN (CIRCA)	AANTAL REIZIGERS (CIRCA)	AANTAL GEREDEN KM (CIRCA)
Ieper en Poperinge	135.000	405.000	3.150.000
Veurne	55.000	160.000	1.250.000
Diksmuide	75.000	215.000	1.700.000
TOTAAL	265.000	780.000	6.100.000

Deze gegevens zijn mede gebruikt bij de berekeningen van het systeem. Het aantal gereden kilometers is daarbij alleen een richtwaarde. Dit aantal hangt sterk samen met de te bereiken efficiëntiewinst. Dit is – zoals gezegd – een ruwe inschatting op basis van het huidig gebruik van de vraagafhankelijke vervoersvormen. De concrete nood zal voor een deel ook bepaald worden door variabelen die in deze nota zijn beschreven en die nog nader bepaald moeten worden, zoals prijszetting, aangeboden amplitude, gebruikscomfort, etc. van de WestFlex. Daarom zal het ook noodzakelijk zijn om het systeem continu te monitoren en eventueel bij te sturen om in te spelen op deze potentiële groei.

5.5 WELKE FINANCIËLE MIDDELEN ZIJN NOODZAKELIJK (EXPLOITATIEKOSTEN EN INVESTERINGEN)

In deze paragraaf beschrijven we de kosten die met het systeem zijn gemoeid. Het gaat hierbij om de exploitatiekosten (de kosten van het dagelijks rijden van de voertuigen) en over de investeringskosten hiervoor. Deze laatste kosten zijn voor een belangrijk deel verwerkt in de exploitatiekosten. Hierop wordt in de tekst teruggekomen.

5.5.1 BESCHRIJVING VAN HET GEHANTEERDE REKENMODEL

Om zicht te krijgen op de financiële kant van WestFlex is een rekenmodel ontwikkeld voor de Westhoek. Dit rekenmodel is afgeleid van het rekenmodel dat in Nederland voor flexibel vervoer is ontwikkeld door het kennisinstituut CROW⁷. In veel Nederlandse aanbestedingen wordt hiermee gerekend of is het zelfs voorgeschreven. Hierin wordt op grond van bekende algoritmen zoals gebruikt bij het berekenen van de kosten voor flexibel vervoer een eerste schatting berekend van de exploitatiekosten van het systeem. In dit model is ook de regiecentrale en het gewenste aantal voertuigen opgenomen. Op grond van de exploitatieberekening kan daarmee ook een schatting gemaakt worden van de te nemen investeringen.

Uitgangspunt van de berekeningen is de bekende hieronder opgenomen tabel van Timenco:

Tabel 4

Vergelijking belbus en reguliere lijndiensten (Timenco)

	De Lijn totale bedrijf	Belbus
voertuigen	2519	250
chauffeurs	5646	ca. 560
voertuigkilometers	209.782.975	12.558.576 ^{*)}
reizigers	539.512.672	2.000.000
bedrijfskosten	€ 1.134 mln	€ 42,8mln ^{*)}
inkomsten	€ 148,6 mln	€ 0,55 mln
inkomsten / reiziger	€ 0,28	€ 0,28 (gelijk aan gemiddeld)
kostendekking	13,1%	1,3%
Reizigers / voertuig km	2,57	0,16
kosten / voertuig km	€ 5,41	€ 3,41
kosten / reiziger	€ 2,10	€ 21,43
tekort / voertuig km	- € 4,10	- € 3,37
tekort / reiziger	- € 1,83	- € 21,15

^{*)} volgens opgave De Lijn, inclusief overhead en belbuscentrale.

Het model is in enkele fasen gekalibreerd met gebruikmaking van de uitkomsten van de in de kolom Belbus aangegeven waarden en gegevens van De Lijn (dit proces wordt verder toegelicht bij de referentiesituatie).

Verder zijn voor de invulling van de verschillende rekenwaarden cijfers gebruikt zoals bekend uit het buitenland. Uiteraard kunnen hierdoor onnauwkeurigheden optreden! De resultaten moeten daarom gezien worden als een indicatie van wat kan worden bereikt.

Het model is uit drie stappen opgebouwd:

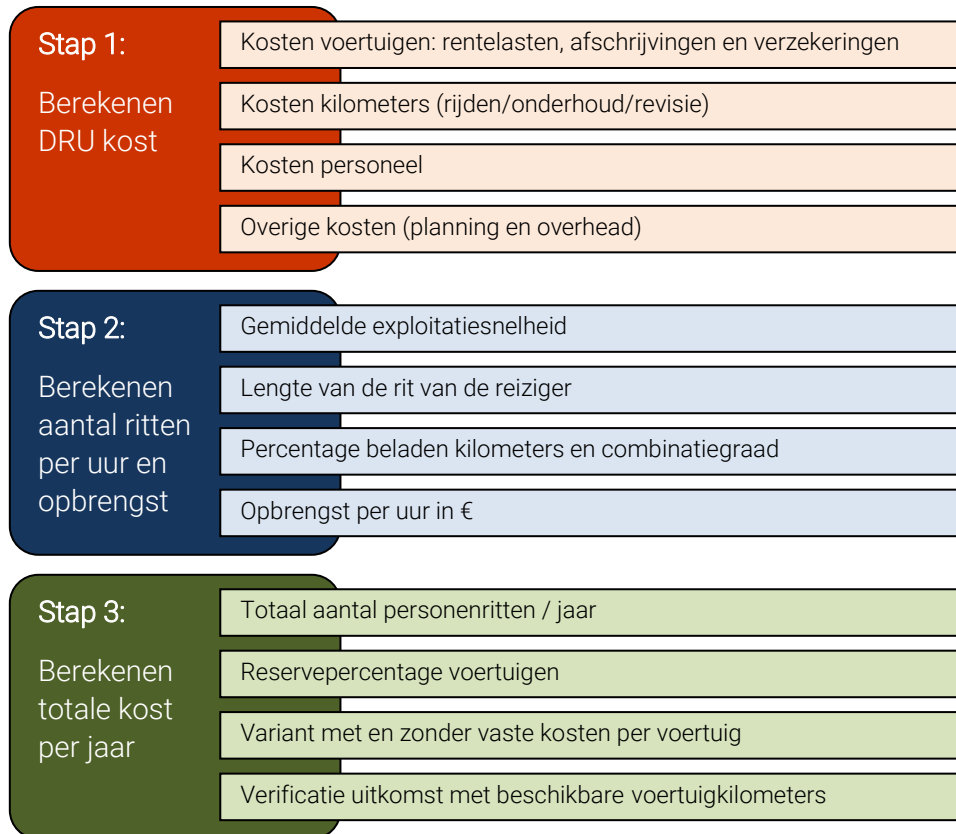
1. Berekening van de kosten van één uur rijden van één busje (kost Dienstregelinguur (DRU)).
2. Berekening van het aantal ritten van reizigers dat met één uur rijden kan worden gerealiseerd.
3. Berekening van de totale kost van de exploitatie door, uitgaande van het totaal aantal te realiseren ritten, te bepalen hoeveel uren exploitatie daarvoor nodig zijn.

⁷ Zie: publicatie KpVV-CROW "Inzicht in de kosten van kleinschalig vraagafhankelijk vervoer". Deze uitgave is gratis te downloaden/bestellen via www.crow.nl/K-D035

Per stap worden diverse tussenstappen berekend.

Op de volgende pagina wordt het model gevisualiseerd in een schema.

In schema kan dit als volgt worden weergegeven, waarbij in de blokken aan de rechterzijde de deelstappen worden aangegeven.



Figuur 13

Opbouw rekenmodel

Op deze wijze kunnen relatief eenvoudig verschillende bedieningsvarianten voor de Westhoek worden doorgerekend. In de navolgende varianten wordt dit model steeds gebruikt.

5.5.2 KALIBRATIE MODEL EN MAKEN REFERENTIE: DE HUIDIGE BEDIENING MET BELBUSSEN

Eerst is het model zoals hiervoor beschreven globaal gekalibreerd. Deze kalibratie heeft in drie stappen plaatsgevonden:

- Allereerst is, op basis van de uitkomsten van de in de kolom Belbus van de Timencotabel aangegeven waarden, een toetsresultaat voor Vlaanderen als geheel berekend voor het jaar **2013**.
- Deze waarden zijn echter natuurlijk al wat gedateerd. Daarom is, omdat er ook beperkt gegevens van 2015 beschikbaar zijn, er ook een herberekening van dit resultaat gemaakt naar **2015**.
- Tenslotte is op basis van gegevens van de Westhoek (aangeleverd door De Lijn) een kalibratie gemaakt voor de Westhoek zelf.

Door deze getrapte kalibratie is allereerst aangesloten bij het Timencorapport, vervolgens aangesloten bij de meer recentere gegevens van De Lijn en zijn deze vervolgens vertaald naar de situatie in de Westhoek, met

gebruikmaking van zo reëel mogelijke gegevens. Wij gaan ervan uit dat we daarmee een stabiele referentiesituatie hebben gebouwd.

Dit leidde tot het hierna gepresenteerde resultaat voor het referentiemodel voor de Westhoek (meest rechter kolom) met links daarnaast de daarvóór afgeleide resultaten voor Vlaanderen als geheel.

Modelresultaten	Belbus de Lijn Vlaanderen '13	Belbus de Lijn Vlaanderen '15	Belbus de Lijn Westhoek '15
gem. bezettingsgraad	2,96	2,89	3,50
kosten netwerk (milj. €/jr)	€ 42,8	€ 43,9	€ 4,7
opbrengsten netwerk (milj. €/jr)	€ 0,55	€ 0,54	€ 0,14
kostendeckingsgraad netwerk	1,3%	1,2%	3,1%
Kosten per voertuigkilometer	€ 3,40	€ 3,40	€ 2,19
kosten per passagiersrit	€ 21,48	€ 22,00	€ 19,03

Legenda: wijzigingen aangebracht:	geen wijzigingen:	geen wijzigingen:	geen wijzigingen:
feit nieuw t.o.v. links staande kolom feit gehandhaafde wijziging NB: zelfde feiten op zelfde regel	basis voor Vlaanderen 2013	basis voor Vlaanderen 2015	basis voor Westhoek 2015

De Westhoek is daarbij behoorlijk gunstiger qua basiskosten (per voertuigkilometer en per rit) en kostendeckingsgraad dan Vlaanderen als geheel. Dit als gevolg van de hogere gemiddelde bezettingsgraad en het hoger aantal gerealiseerde ritten.

De kosten voor de exploitatie als geheel sluit op € 4,7 miljoen voor de Westhoek. Nog moet worden opgemerkt dat hierin de vaste kosten voor de voertuigen *niet* besloten zijn. Worden deze mee in de berekening genomen dan zijn de kosten circa € 4,9 miljoen.

5.5.3 EERSTE VARIANT MET WESTFLEX

Voor alle hierna volgende rekenresultaten wordt nogmaals aangegeven dat dit modeluitkomsten zijn. Voor een werkelijk beeld zou eigenlijk de nieuwe dienstuitvoering met de daarvoor geschikte software moeten worden gesimuleerd om echt zicht te krijgen op de kosten die gaan spelen. Alle voertuigen die worden gebruikt worden geleverd door de gecontacteerde vervoerders. De kosten van de aanschaf van de voertuigen is steeds mee berekend in de exploitatiekosten. In de eerste eenvoudige variant voor de bediening met WestFlex (die kan worden gezien als een aanloopvariant voor bijvoorbeeld een proefgebied) wordt de exploitatie volledig commercieel uitgevoerd.

Modelresultaten	Belbus de Lijn Westhoek '15	WestFlex var 1
gem. bezettingsgraad	3,50	3,50
kosten netwerk (milj. €/jr (excl. voertuigen))	€ 4,7	€ 4,0
kosten netwerk (milj. €/jr (incl. voertuigen))	€ 4,9	€ 4,2
opbrengsten netwerk (milj. €/jr)	€ 0,14	€ 0,14
kostendeckingsgraad netwerk	3,1%	3,6%
Kosten per voertuigkilometer	€ 2,19	€ 1,85
kosten per passagiersrit	€ 19,03	€ 16,04

Legenda: wijzigingen aangebracht:	geen wijzigingen:	chauffeurs kosten
feit nieuw t.o.v. links staande kolom feit gehandhaafde wijziging NB: zelfde feiten op zelfde regel	Basis voor Westhoek 2015	kost planning verlaging overhead

Invulling: lagere kosten per gereden uur, conform tarieven elders in Europa. Hierbij wordt de organisatie vereenvoudigd en gericht op het rijden met de oproepgestuurde bussen; de organisatie wordt zo iets goedkoper. Wel worden de kosten voor de centrale verhoogd omdat hier meer van wordt gevraagd. Al met al leidt dit tot een aanzienlijke besparing in de kosten (ca 0,7 miljoen €). Maar: let op dit zijn de kosten **zonder de vaste lasten van de voertuigen**. Als de vaste kosten van de voertuigen worden meegenomen in de berekening lopen de kosten in plaats van 4,0 miljoen € op naar 4,2 miljoen € en is het gunstig resultaat circa 0,5 miljoen.

Deze kosten worden door de vervoerders in rekening gebracht via de exploitatievergoeding. Dus voor een goede vergelijking moet de € 4,7 miljoen eigenlijk worden vergeleken met de € 4,2 miljoen. De bussen e.d. behoeven in dat geval niet door WestFlex dan wel de opdrachtgevers te worden aangeschaft.

5.5.4 TWEEDE VARIANT WESTFLEX

In de tweede variant van WestFlex wordt een vervolgstap gezet. Dit is het beeld dat kan ontstaan indien de belbus met een nieuwe organisatievorm wordt omgezet naar WestFlex. Hierbij wordt de organisatie zo opgezet dat er geen kosten meer worden gemaakt voor niet gereden ritten. Dit betekent een andere manier van inkopen van diensten door de Centrale. En het kunnen switchen tussen verschillende aanbieders als dat voor het aanbieden van een rit gunstig is. Dus bijvoorbeeld een korte rit waarbij geen bus in de buurt is laten rijden door een taxi. Door de andere opzet van de diensten wordt verwacht dat er een lichte toename komt in het gebruik en een lichte toename in de combinatiegraad inde voertuigen. Dit leidt tot het hieronder staande kostenplaatje:

Modelresultaten gem. bezettingsgraad kosten netwerk (milj. €/jr (excl. voertuigen) kosten netwerk (milj. €/jr (incl. voertuigen) opbrengsten netwerk (milj. €/jr kostendeckingsgraad netwerk Kosten per voertuigkilometer kosten per passagiersrit	Belbus de Lijn Westhoek '15 3,50 € 4,7 € 4,9 € 0,14 3,1% € 2,19 € 19,03	WestFlex var 1 3,50 € 4,0 € 4,2 € 0,14 3,6% € 1,85 € 16,04	WestFlex var 2 3,68 € 2,8 € 3,0 € 0,16 5,7% € 1,30 € 10,74
Legenda: wijzigingen aangebracht: feit nieuw t.o.v. links staande kolom feit gehandhaafde wijziging NB: zelfde feiten op zelfde regel	geen wijzigingen: Basis voor Westhoek 2015	chauffeurs kosten kost planning verlaging overhead	chauffeurs kosten 95% ritten rijden kost planning verlaging overhead 5% combigraad 5% toename Vv.

Hierbij is in de kosten van de chauffeurs rekening gehouden met weekenddiensten. Verder worden nog altijd dezelfde diensten aangeboden als in de basis, waarbij de groei wordt opgevangen binnen de bestaande dienstverlening (niet of nauwelijks extra ritten, wel verhoging van bezettingsgraad). De jaarkosten zijn nu circa € 2,8 miljoen, exclusief vaste lasten. Inclusief de vaste lasten van de voertuigen zijn de kosten ca. € 3,0 miljoen.

Let wel: in aanloop naar dit systeem en door het in eerste instantie niet goed functioneren van de ICT en/of andere kinderziektes kunnen de kosten (heel veel) hoger uitvallen; mogelijk zelfs hoger dan de huidige kosten. Zie ook de risicoanalyse achterin deze beschrijving.

Alleen door kundig sturen zal dit realiseerbaar zijn. Dit is het beeld dat op langere termijn kan gerealiseerd worden.

5.5.5 DERDE VARIANT WESTFLEX

In deze variant kan worden beschouwd als een voorbeeld waarin **een deel** van het vervoer van de andere vervoerscategorieën (bijvoorbeeld de minder mobiele centrales en / of leerlingenvervoer) mee worden vervoerd met WestFlex.

We rekenen als voorbeeld hier met in totaal 484.000 reizigers (verdubbeld ten opzichte van nu). Maar er zijn uiteraard ook vele andere ingroeivarianten denkbaar, dit is slechts één voorbeeld.

Er is in deze berekening uitgegaan van een verdere toename van de combinatiegraad, een lagere gemiddelde snelheid (uitgaande van het ook meenemen van rolstoelen) en duurdere bussen en een wat lagere beladingsgraad (langere onbeladen ritten).

Om rekening te houden met een variatie in de efficiëntie zijn hiervoor twee varianten uitgerekend waarin meer / minder efficiëntiewinst wordt geboekt.

Voor dit voorbeeld ontstaat het volgende plaatje:

Modelresultaten	Belbus de Lijn Westhoek '15	WestFlex var 1	WestFlex var 2	WestFlex var 3A	WestFlex var 3B
gem. bezettingsgraad	3,50	3,50	3,68	3,58	3,74
kosten netwerk (milj. €/jr (excl. voertuigen)	€ 4,7	€ 4,0	€ 2,8	€ 7,1	€ 6,8
kosten netwerk (milj. €/jr (incl. voertuigen)	€ 4,9	€ 4,2	€ 3,0	€ 7,7	€ 7,4
opbrengsten netwerk (milj. €/jr)	€ 0,14	€ 0,14	€ 0,16	€ 0,13	€ 0,13
kostendeckingsgraad netwerk	3,1%	3,6%	5,7%	1,8%	2,0%
Kosten per voertuigkilometer	€ 2,19	€ 1,85	€ 1,30	€ 1,48	€ 1,48
kosten per beladen voertuigkilometer	€ 2,78	€ 2,34	€ 1,64	€ 2,11	€ 2,11
kosten per passagiersrit	€ 19,03	€ 16,04	€ 10,74	€ 14,30	€ 13,68

Legenda: wijzigingen aangebracht:	geen wijzigingen:	chauffeurs kosten	chauffeurs kosten	duurdere bussen	duurdere bussen
feit nieuw t.o.v. links staande kolom	Basis voor Westhoek 2015	kost planning	95% ritten rijden	chauffeurs kosten	chauffeurs kosten
feit gehandhaafde wijziging		verlaging overhead	kost planning	95% ritten rijden	95% ritten rijden
NB: zelfde feiten op zelfde regel			verlaging overhead	kost planning	kost planning
			5% combigraad	verlaging overhead	verlaging overhead
			5% toename Vv.	10% combigraad	15% combigraad
				50% toename Vv.	50% toename Vv.
				Verlaging snelheid	Verlaging snelheid
				lagere belading	lagere belading

Te zien is dat in dit geval de kosten natuurlijk weer gaan stijgen en bij deze keuze hoger dan het huidige niveau zullen uitkomen. De kosten komen nu op circa € 6,8 – 7,1 miljoen bij dit meergebruik. Indien de vaste lasten ook moeten worden betaald zijn de kosten ca. € 7,4 – 7,7 miljoen.

5.5.6 VIERDE VARIANT WESTFLEX

In deze variant worden alle reizigers van alle vervoersorten meegenomen met WestFlex.

Ook hier zal zich de vraag voordoen welke efficiëntie uiteindelijk kan behaald worden. Zo is ook hier gerekend met meer en minder efficiëntiewinst (variant 4A en 4B / andere gem. bezettingsgraad). Daarnaast is er rekening gehouden met iets lagere overheadkosten doordat de gehele organisatie nu in één hand komt te liggen. In dat geval ontstaat het volgende beeld:

Modelresultaten	Belbus de Lijn Westhoek '15	WestFlex var 1	WestFlex var 2	WestFlex var 4A	WestFlex var 4B
gem. bezettingsgraad	3,50	3,50	3,68	3,45	3,60
kosten netwerk (milj. €/jr (excl. voertuigen)	€ 4,7	€ 4,0	€ 2,8	€ 11,1	€ 10,7
kosten netwerk (milj. €/jr (incl. voertuigen)	€ 4,9	€ 4,2	€ 3,0	€ 12,2	€ 11,7
opbrengsten netwerk (milj. €/jr)	€ 0,14	€ 0,14	€ 0,16	€ 0,20	€ 0,20
kostendeckingsgraad netwerk	3,1%	3,6%	5,7%	1,8%	1,9%
Kosten per voertuigkilometer	€ 2,19	€ 1,85	€ 1,30	€ 1,41	€ 1,41
kosten per beladen voertuigkilometer	€ 2,78	€ 2,34	€ 1,64	€ 2,01	€ 2,01
kosten per passagiersrit	€ 19,03	€ 16,04	€ 10,74	€ 14,26	€ 13,67

Legenda: wijzigingen aangebracht:	geen wijzigingen:	chauffeurs kosten	chauffeurs kosten	duurdere bussen	duurdere bussen
feit nieuw t.o.v. links staande kolom	Basis voor Westhoek 2015	kost planning	95% ritten rijden	chauffeurs kosten	chauffeurs kosten
feit gehandhaafde wijziging		verlaging overhead	kost planning	95% ritten rijden	95% ritten rijden
NB: zelfde feiten op zelfde regel			verlaging overhead	kost planning	kost planning
			5% combigraad	2e verlaging overh.	2e verlaging overh.
			5% toename Vv.	15% combigraad	20% combigraad
				ALLE toename Vv.	ALLE toename Vv.
				Verlaging snelheid	Verlaging snelheid
				lagere belading	lagere belading

De kosten belopen nu ca. € 10,7-11,1 miljoen bij een vervoervolume van ruim 780.000 reizigers, waarbij het aantal beladen kilometers zakt. Indien wordt gerekend met de kosten inclusief de voertuigen lopen de kosten op tot € 11,7 - € 12,2 miljoen.

Voor de respectievelijke deelgebieden van WestFlex 4 ziet het kostenbeeld er als volgt uit (uitgaande van variant 4A):

WF4A - Ieper en Poperinge	WF4A - Veurne	WF4A - Diksmuide
3,45	3,45	3,45
€ 5,8	€ 2,3	€ 3,1
€ 6,4	€ 2,5	€ 3,4
€ 0,10	€ 0,04	€ 0,05
1,8%	1,8%	1,8%
€ 1,41	€ 1,41	€ 1,41
€ 2,01	€ 2,01	€ 2,01
€ 14,26	€ 14,26	€ 14,26

Te zien is dat aan Ieper en Poperinge hier het grootste deel van het vervoer, en dus ook de kost, toevalt.

5.5.7 CONCLUSIE

Door het toepassen van het WestFlex principe kunnen kosten worden bespaard. De daadwerkelijke uitvoering alleen kan bewijzen of deze ook worden gehaald. Het goed sturen op de verderop in dit rapport aangegeven risico's bij de invoering is daarbij aangewezen.

In de kostenopbouw is nog géén rekening gehouden met het vervangen van ritten door fietsritten of het gebruik van deelauto's of deelritten. Afhankelijk van de – ook in de loop der tijd – gewenste dan wel mogelijke mate van subsidiëring, kan dit het kostenniveau zeker nog laten zakken. Er is ook nog geen berekening gemaakt van de effecten van een mogelijk, meer MaaS-achtig opgezet systeem. Dit is een volgende stap.

5.6 WAT ZIJN DE PRIORITAIR TE NEMEN STAPPEN OM WESTFLEX UIT TE ROLLEN ?

Om WestFlex op een goede wijze op starten en te realiseren lijkt een fasering als hierna beschreven het meest aangewezen.

1. Beleidsuitwerking en strategie

Nadat de onderhavige studie is afgerond moeten de conclusies daarvan worden vertaald in beleidsvoornemens van de betrokken overheden. Het gaat hierbij om (overeenstemming over) de definitieve beleidskeuzes, de te voeren aanbestedingsstrategie en het voorbereiden van de daadwerkelijke procedure. Belangrijk: keuze voor private of publieke regiecentrale.

2. Opstellen PvE en andere voorwaarden/criteria voor regiecentrale; aanzet deelsystemen

Uitgaande van de beslissing dat gekozen wordt voor een private regiecentrale worden hier op grond van de vorige stap het Programma van Eisen, de selectie- en gunningscriteria en het beoordelingsprotocol opgesteld. Dit levert de uiteindelijke aanbestedingsdocumenten.

In het geval van een publieke centrale zal een PvE eveneens hard nodig zijn, maar zullen er geen aanbestedingsdocumenten nodig zijn. Wel zal een protocol moeten worden opgesteld voor het inhuren van de noodzakelijke kennis om dit goed te kunnen uitvoeren.

3. Daadwerkelijke aanbesteding regiecentrale voor proefgebieden

In deze fase wordt bij de private centrale gekozen via enkele tussenstappen voor een definitieve centrale. Hierbij is te denken aan een procedure waarin eerst een aantal gegadigden wordt geselecteerd waarna nog een gerichte concurrentie gerichte dialoog met deze partijen wordt gevoerd om tot de beste te komen. Deze krijgt de kans om zich te bewijzen in een proefregio.

Alternatief is twee partijen ieder een regio te laten doen.

In het geval van een publieke centrale zal de kennis voor het opzetten en testen geheel moeten worden ingehuurd.

4. Aanbesteding vervoer door regiecentrale

Nadat de regiecentrale is gekozen (privaat) of geïnstalleerd (publiek) zal de centrale zelf, in overleg met het bestuur, overgaan tot het contracteren van het gewone personenvervoer. De al in het PvE opgenomen eisen moeten daarbij door de centrale worden vertaald in een contracteringsproces. Ook moeten zaken worden gedaan met de huidige exploitant.

5. Proef WestFlex in uitvoering in proefgebieden / monitoren systeem

In deze stap wordt WestFlex daadwerkelijk opgestart in een proefgebied (dan wel in twee gebieden indien gekozen is om twee aanbieders van centrales tot in deze fase mee te nemen). Daarna zal het opstarten en de daadwerkelijke uitvoering goed gemonitord moeten worden om lessen te trekken voor de uitrol over het gehele gebied. Als er nog een definitieve keuze gemaakt moet worden voor een regiecentrale zal deze aan het einde van deze periode moeten plaatsvinden.

6. Uitrollen WestFlex over de Westhoek als geheel met kennis proef

Dit is de periode waarin de gehele Westhoek moet worden voorzien van de WestFlex. De lessen die getrokken zijn uit de proef moeten hier worden geïmplementeerd. Ook hier is goede monitoring vereist.

7. Stapsgewijs uitbouwen WestFlex met anders mobielen

Nadat fase 6 op goede wijze is afgerond kunnen stapsgewijs ook de anders mobielen in de rittowijzing worden betrokken. Wederom is goede monitoring aangewezen.

8. Verder uitbouwen rol regiecentrale richting MaaS centrale

De laatste stap: upgrade tot een MaaS centrale.

5.6.1 INVESTERINGEN IN HET PROCES

Het hierboven geschetste proces zal zeker de nodige investeringen vergen. De omvang daarvan is sterk afhankelijk van de uiteindelijk te kiezen strategie.

Als gedachtenlijn hoe hoog dit kan oplopen kan worden verwezen naar de opstartkosten in de Nederlandse provincie Limburg die opliepen tot 1,8 miljoen €.

5.7 RISICOANALYSE VAN DE OVERGANG NAAR WESTFLEX

WestFlex is in potentie een aanzienlijke verbetering van het vervoersysteem in de Westhoek. Echter, steeds zal goed moeten worden opgepast op de risico's die de invoering met zich meebrengt om ervoor te zorgen dat het ook daadwerkelijk een succes wordt. Hieronder zijn een aantal risico's opgesteld. Deze worden hierbij overlopen:

RISICOGEBEURTENIS	EFFECT VAN DE GEBEURTENIS	BEHEERSMAATREGEL	BELANG X-XXXX
De beheertaak van een deel van het OV verschuift van De Lijn naar een andere organisatie.	De organisatie zal enige tijd nodig hebben om zich dit eigen te maken; dit kan leiden tot (tijdelijke) inefficiëntie. Daarnaast kan er een afstand gaan ontstaan tussen de verschillende OV vervoervormen (wegebben samenhang).	Stapsgewijs invoeren, organisatie laten meegroeien en goede deskundigheid in het proces betrekken. Goede evaluatie van de beleving van de reiziger. Monitoren kwaliteit aansluiting gewoon OV.	X
Door de OV beheertaak over te hevelen is er sprake van schaalverkleining.	Dit kan leiden tot hogere kosten omdat kosten minder eenvoudig kunnen worden gespreid.	De beheertaak wordt gecombineerd met andere vormen van vervoer hetgeen op termijn tot een beter resultaat moet leiden.	X
Overschrijding van het beschikbare implementatie- en opstartbudget. (bij opzet PUBLIEKE regiecentrale)	Een vervoercentrale is nieuw voor de samenwerkende gemeenten. Hiervoor bestaat nog geen infrastructuur. Dit moet worden gebouwd. ICT, planningspakketten moeten worden ingekocht en personeel aangenomen. Omdat kennis en ervaring ontbreken kan de implementatie meer inspanningen en geld kosten dan op voorhand ingeschat.	Tijdig deskundigheid uit de markt halen. Open en transparant communiceren over de voortgang en eventuele probleempunten of risico's die ontstaan. Wij willen niet dat reizigers hinder ondervinden van de wijzigingen. De opstartkosten vormen maar een klein percentage van het totale vervoerssysteem. Realiseren dat de kosten voor de baten uitgaan.	XXXX
Overschrijding van het beschikbare implementatie- en opstartbudget. (bij opzet PRIVATE regiecentrale)	Een vervoercentrale is nieuw voor de samenwerkende gemeenten. Omdat kennis en ervaring ontbreken voor het opzetten van een goed PvE kan de implementatie meer inspanningen en geld kosten dan op voorhand ingeschat.	Tijdig deskundigheid uit de markt halen en budget van studie bureau goed in de hand houden. Realiseren dat de kosten voor de baten uitgaan.	X

De organisatie overschrijdt het beschikbare uitvoeringsbudget of de uitgaven blijven gelijk. De beoogde efficiëntie door bundeling van vervoersstromen wordt niet gehaald.	Regiecentrale gaat zelf aan knoppen draaien: bijvoorbeeld: past de spelregels aan (vervoerreglement), versmalt de toegang, zoekt naar meer samenhang met het OV en instroom in het OV. Door het veranderen van spelregels vermindert mogelijk de kwaliteit en kunnen mensen wellicht minder vaak reizen met het vervoer dan nu.	Alle aanpassingen zullen steeds in overleg met de opdrachtgever moeten geschieden. Een goede monitoring – continu maar zeker in de startfase – is essentieel. Ook hiervoor is het proefproject erg belangrijk. In het PvE zouden hier reeds voorwaarden voor moeten worden opgenomen. De opdrachtgever kan op voorhand eventueel reserves inboeken.	XX
Onjuist / onvolledig opstellen PvE regiecentrale	De regiecentrale is het hart van het nieuwe systeem. Er is nog weinig ervaring en het opstellen van een PvE is dus lastig. Een slecht PvE leidt tot een ongewenste dienstuitvoering en mogelijk een slecht functionerend systeem.	Bij het opstellen zal zoveel mogelijk deskundigheid moeten worden gezocht om mislukkingen te voorkomen.	XXX
Vervoerders zijn niet meer betrokken bij product	Door de invoering van een regiecentrale wordt een groot deel van de planning bij de vervoerders weggehaald. Deze kunnen daardoor minder betrokken raken met kwaliteitsverlies als gevolg.	Ook hiervoor zullen strenge waarborgen moeten worden ingevoerd in het PvE. Tegelijk kan mogelijk de regiecentrale deels functioneren met inspraak van de vervoerders.	XX
Het koppelen van diverse vervoerstromen en soorten vervoer leidt niet tot de gewenste efficiëntie	Er is nu een beeld dat het koppelen van vervoerstromen kan leiden tot winst. In de praktijk zou dit tegen kunnen vallen of zelfs uitblijven.	De invoering van het koppelen van het OV aan andere vervoerstromen dient stapsgewijs en met veel deskundigheid te gebeuren. Ook het PvE is hierbij zeer belangrijk.	XX
Slechte informatie aan de reiziger	De reiziger krijgt te maken met een grote omslag. Dit moet goed worden begeleid anders ontstaan tegenbewegingen zoals buitenlandse voorbeelden aangeven.	Reizigersgroepen betrekken bij de opzet van het systeem. Continue goede informatie over het systeem maar ook voor en tijdens de reis. Dit dient deel uit te maken van het PvE.	XXX
Hogere kosten voor de reiziger en/of slecht aansluitende betaalsystemen	De tariefkosten van het systeem en het gebruiksgemak van het tarief zijn altijd een belangrijk punt in de acceptatie. Dit kan maken of breken van het systeem betekenen.	Hier zal maximaal op moeten worden ingezet. Zowel in de opzet (PvE) als in de begeleiding zal dit steeds gemonitord moeten worden. Ook bespreken met klantengroepen.	XXX
Het ontbreekt aan rollend materieel of vervoerders om het concept uit te rollen	Er zijn geen of te weinig vervoerders te vinden die willen participeren in de organisatie zodat deze niet van de grond komt. Of er is te weinig materieel.	In de opzet van de uitvraag zal al direct een concurrentie gerichte dialoog moeten worden gestart met mogelijke vervoerders om het beeld zo helder mogelijk te krijgen	XX
De eisen die worden gesteld leiden tot een hogere kost in vergelijking met de huidige situatie	Bij invoering blijkt dat deze wijze van exploitatie voor de Westhoek toch minder efficiënt is dan de huidige vorm van exploitatie met de belbus.	Voor de invoering door inhuur van deskundigheid het systeem simuleren waardoor helder wordt hoe het zal kunnen gaan functioneren.	XX

Het systeem gaat veel reizigers genereren waardoor de exploitatiekosten toenemen.	Het systeem wordt als zodanig succesvol gezien door de gebruiker dat het gebruik enorm toeneemt. Hierdoor kunnen de kosten enorm gaan toenemen.	Enerzijds is dan een uitbreiding van budgetten nodig (mogelijk door verschuiving van budget van regulier OV naar VOM), anderzijds kan het aanleiding zijn op sommige trajecten juist meer regulier OV te gaan inzetten of sneller mensen te laten overstappen van WestFlex op regulier OV. In dat geval zou een verschuiving van budget van VOM naar regulier mogelijk moeten zijn.	XX
Plannen van te korte doorlooptijden voor implementatie en te krappe budgetten hiervoor	Te snel werk kan leiden tot half werk en is een risico voor het succes van het concept WestFlex.	De implementatie zal tijd, middelen en expertise vragen. Gedegen planning maken met realistisch kostenoverzicht.	XXX
Noodscenario: Stroomuitval, brand, telefoonstoring.	Vervoercentrale onbereikbaar, (plan)software werkt niet, geen vervoer.	Back-up plan waarin ook minder aannemelijke risico's worden uitgewerkt. Afspraken maken over de minimale tijd waarin de centrale weer operationeel moet zijn.	XX
Ondernemers proberen via rechtszaken wijzigingen in gunning of contracten te bewerkstellingen	In de vervoersbranche is het voeren van rechtszittingen heel gewoon. De conflicten die ten grondslag liggen aan de rechtszittingen en de rechtszittingen op zich kunnen een gevaar vormen voor de continuïteit van het vervoer. Ook kunnen er flinke kosten mee gemoeid zijn. Vanwege de belangen zijn rechtszaken soms niet te voorkomen.	Het vervoer zodanig inkopen dat de kans op rechtszittingen zo gering mogelijk is. Meerdere vervoerders een kans op vervoer gunnen. Een bekostigingssystematiek toepassen waarvoor de vervoerder ook in geval het wat tegenzit, het vervoer kan continueren.	XX
Bij private regiecentrale wordt gelaagdheid van het netwerk niet bewaakt (of is er veel minder neiging om dit te bewaken)	Effect van de gebeurtenis: concurrentie tussen het kernnet/aanvullend net en VOM (Westflex) wat strijdig is met het doel van het systeem.	Bewaking gelaagdheid door neutrale persoon of personen in te zetten in de mobiliteitscentrale.	X

6 CONCLUSIE

Het voorliggend rapport beschrijft de gewenste openbaar vervoerstructuur voor de vervoerregio Westhoek dat tot stand is gekomen na een studie- en overlegproces van anderhalf jaar. Deze gewenste openbaar vervoerstructuur bestaat uit het kernnet, aanvullend net en het vervoer op maat. Voor de uitwerking van dit netwerk is er vertrokken van het treinnet, dat de ruggengraat van het gehele openbaar vervoernetwerk vormt.

Voor het kernnet en het aanvullend net wordt een voorstel voor de lijnvoering en het aantal ritten per lijn opgemaakt dat de belangrijkste kernen en maatschappelijk relevante locaties in de Westhoek bediend. Het aanvullend net omvat ook de functionele lijnen die voornamelijk de (piek)bediening van scholen op zich nemen en dus niet aan een bepaalde frequentie rijden.

Op het onderste niveau in het gelaagd model van basisbereikbaarheid wordt in dit vervoerplan voor het vervoer op maat het concept van de WestFlex uitgewerkt. De WestFlex zal op dit laagste niveau zorgen voor de gebiedsdekking van de Westhoek. Het is duidelijk dat door het anders organiseren van het systeem van de belbus er reeds enkele efficiëntiewinsten kunnen gemaakt worden. Daarnaast kwam ook naar voren dat wanneer de WestFlex alle vervoersnoden die aanwezig zijn in de Westhoek wil bedienen het beschikbare budget ontoereikend zal zijn.

Op de vervoerregioraad van 28 februari 2018 wordt het voorliggend vervoerplan voor de vervoerregio Westhoek goedgekeurd, waarin deze gewenste openbaar vervoerstructuur wordt beschreven. Er zijn echter nog enkele belangrijke stappen die in het vervolgproces genomen zullen moeten worden.

Voor het vervoer op maat werd in dit vervoerplan het concept WestFlex voor het vervoer op maat uitgeschreven, dat werd goedgekeurd door de vervoerregioraad. Dit concept zal nog verder uitgewerkt moeten worden in een business case vooraleer dit in de markt gezet kan worden en het op het terrein kan ingevoerd worden.

In dit vervoerplan lag de focus op het openbaar vervoer, uiteraard spelen ook de andere modi in de vervoerregio Westhoek een belangrijke rol. Daarom is het noodzakelijk om een volwaardig integraal mobiliteitsplan op te maken voor de regio, waarin alle vervoersmodi aan bod komen.

Tot slot was de vervoerregio Westhoek een proefregio, de omliggende vervoerregio's zijn nog niet opgestart. Maar er zijn verscheidene grensoverschrijdende lijnen waar ofwel een andere vervoerregio over beslist, maar die ook een (groot) deel in de Westhoek lopen, en anders lijnen waar de vervoerregio Westhoek over beslist en waar nu dus uitspraken over zijn gedaan, maar zonder overleg met de andere vervoerregio. Het zal dus noodzakelijk zijn om in dit vervolgproces op een actieve manier verdere afstemming met de andere vervoerregio's te realiseren.

7 BIJLAGEN

7.1 TABEL MET AANTAL RITTEN PER LIJN EN PER TYPEDAG VOOR DE GEWENSTE OV-STRUCTUUR

Lijnnr	Traject	Type lijn	VVR Westhoek	Aantal ritten						
				Schooldagen	Versterking m-d-d-v	Versterking w	Vakantiedagen	Zaterdag	Zondag	
0	Kusttram		Oostende							
30	Diksmuide - Houthulst - Hooglede - Roeselare		Roeselare							
51	Oostende - Gistel - Eernegem - Torhout		Oostende							
95	Ieper - Passendale - Roeselare	B	x	56	3	2	56	56	28	
40	Ieper - Kortemark - Torhout	C	x	28	7	8	28	28	0	
50	Ieper - Veurne - Koksijde	C	x	28	2	2	28	28	28	Rijdt zondag alleen tijdens de zomermaanden
60	Ieper - Poperinge	C	x	28	0	0	28	28	0	
68	Nieuwpoort - Koksijde - Veurne	C	x	47	3	3	47	28	28	
53	Diksmuide - Leke - Oostende		Oostende							
64	Diksmuide - Aartrijke - Torhout	AN	x	28	1	1	28	28	0	
67	Nieuwpoort - Oostende		Oostende							
75	Torhout - Kortemark - Hooglede - Roeselare		Roeselare							
84	Ieper - Geluwe - Menen	AN	x	28	5	3	28	28	13	
20	Diksmuide - Ieper	FN	x	17	0	0	17	0	0	
24	Diksmuide - Oostvleteren - Poperinge	FN	x	9	0	0	0	0	0	
31	Roeselare - Hooglede - Diksmuide		Roeselare							
32	Diksmuide - Kortemark - Torhout	FN	x	16	4	3	12	0	0	
33	Veurne - Diksmuide - Lichtervelde	FN	x	4	4	4	4	0	0	
41	Diksmuide - Nieuwpoort	FN	x	5	0	1	5	0	0	
42	Ieper - Langemark - Roeselare	FN	x	8	1	0	0	0	0	
43	Komen - Menen	FN	x	0	0	0	0	0	0	
44	Poelkapelle - Langemark - Ieper	FN	x	1	1	1	0	0	0	
45	Torhout - Houthulst	FN	x	2	0	0	0	0	0	
51	Poperinge - Roesbrugge - Veurne	FN	x	5	0	0	0	0	0	
55	Roeselare - Moorslede		Roeselare							
55	Koekelare - Brugge		Brugge							
56	Veurne - De Panne	FN	x	16	0	0	16	16	16	zaterdag / zondag alleen in de zomer
60	Poperinge - Abele	FN	x	10	0	0	0	0	0	
61	Ieper - Kemmel - Mesen - Westouter - Poperinge	FN	x	12	0	0	12	0	0	
65	Torhout - Koekelare - Diksmuide	FN	x	10	0	0	0	0	0	
69	Veurne - Koksijde - Nieuwpoort - Oostende	FN	x	4	4	5	4	0	0	
70	Ieper - Kemmel - Nieuwkerke	FN	x	0	0	0	0	0	0	
71	Ieper - Dikkebus - Kemmel - Nieuwkerke	FN	x	2	3	2	0	0	0	
72	Ieper - Kemmel - Mesen - Le Bizet	FN	x	2	0	0	0	0	0	
89	Ieper - Komen	FN	x	2	0	0	0	0	0	
94	Ieper - Moorslede - Beselare - Roeselare	FN	x	8	0	0	0	0	0	
1	Ieper - Ieper	Lokaal	x							



7.2 VERSLAGEN VAN DE OVERLEGMOMENTEN

Op de volgende pagina's worden alle verslagen van de klankbordgroep, bestuurlijke en ambtelijke vervoerregioraad weergegeven. Echter, bij opmaak van dit vervoerplan waren nog niet alle verslagen beschikbaar.

Het gaat over onderstaande overlegmomenten :

- Bestuurlijke vervoerregioraad 1 (16/09/2016)
- Ambtelijke vervoerregioraad 1 (21/10/2016)
- Ambtelijke vervoerregioraad 2
 - Noordelijke gemeenten (20/12/2016)
 - Zuidelijke gemeenten (22/12/2016)
- Ambtelijke vervoerregioraad 3
 - Noordelijke gemeenten (25/01/2017)
 - Zuidelijke gemeenten (25/01/2017)
- Bestuurlijke vervoerregioraad 2 (17/03/2017)
- Ambtelijke vervoerregioraad 4 (18/04/2017)
- Klankbordgroep 1 (03/05/2017)
- Ambtelijke vervoerregioraad 5 (06/06/2017)
- Ambtelijke vervoerregioraad 6 (29/06/2017)
- Ambtelijke vervoerregioraad 7 (13/09/2017)
- Ambtelijke vervoerregioraad 8 (28/09/2017) – verslag was nog niet beschikbaar
- Bestuurlijke vervoerregioraad 3 (20/10/2017) – verslag was nog niet beschikbaar
- Klankbordgroep 2 (20/10/2017)
- Bestuurlijke vervoerregioraad 4 (28/02/2018) – verslag was nog niet beschikbaar

VERSLAG

////////////////////////////////////

aanwezig:

Beleidsdomein MOW:

- Ruimte Vlaanderen: Leen Vandevelde.

Provincie: Koen Vanneste en Sofie Vanhooren

afwezig met kennisgeving:

Shana Debrock (Ruimte Vlaanderen), Gerard Liefoghe (burg. Alveringem), Ann Vanheste (burg. De Panne), Patrick Lansens (burg. Koekelare), Lode Morlion (burg. Lo-Reninge), Stephan Mourisse (burg. Vleteren).

afwezig zonder kennisgeving:

Marc Vanden Bussche (burg. Koksijde), Geert Vanden Broucke (burg. Nieuwpoort)

voorzitter: Lieven Van Eenoo

verslaggever: Lieven Van Eenoo

onderwerp: Vervoersregioraad Westhoek – 1^{ste} bijeenkomst Algemene Vergadering

intergemeentelijke GBC, geen formele regels gelden of afspraken gemaakt zijn. In deze speelt de gemeentelijke autonomie en kan elk bestuur voor zichzelf beslissen dit voor te leggen.

Margo swerts (wvi) ziet De Lijn als belangrijk(st)e partner in het vervoerregio-verhaal en vraagt zich af waarom zij niet als aparte partner benoemd worden. De voorzitter verduidelijkt dat dit volgens afspraak in de beleidsstuurgroep niet gebeurt. Het beleidsdomein MOW is vertegenwoordigd in de Vervoerregioraad. Deze omschrijving overkoepelt het Departement én de aparte agentschappen waaronder De Lijn. De agentschappen worden daardoor an sich niet opgenoemd in het huishoudelijk reglement.

3. Huishoudelijk reglement

Het ontwerp van huishoudelijk reglement wordt overlopen. Daarbij komen volgende aspecten aan bod:

- Samenstelling van de raad
- Verantwoordelijkheid van de raad
- Voorzitterschap (zie hoger) / secretariaat / verslaggeving / communicatie
- Beraadslaging en consensus

Verschillende leden hebben vragen bij de procedure bij “niet-consensus”. De voorzitter verduidelijkt dat de consensusregel de Raad voor een specifieke uitdaging stelt: een mobiliteitsplan voor de regio opstellen waarbij alle neuzen in de zelfde richting staan. Lukt dit niet, dan wordt het dossier via het Departement MOW geëscaleerd naar het beleidsniveau, dus de minister.

Vanuit de gemeenten worden vragen gesteld of een consensus een werkbare formule is. Afsproken wordt dat de gemeenten gerust een eigen meerderheidsregel mogen afspreken, zolang er uiteindelijk maar een consensus tussen gemeenten en Vlaamse Overheid kan vastgesteld worden.

De burgemeester van Ieper stelt voor een procedure af te spreken om digitaal te beslissen, teneinde onnodige verplaatsingen te vermijden.

- Vergaderkalender
Aandachtspunt: bij lange agenda's is het niet praktisch de vervoerregioraad te koppelen aan het burgemeestersoverleg. Diverse aanwezigen worden om 10u op het politiecollege in Ieper verwacht.
- Werkgroepen:
Er wordt alvast een (ambtelijke) technische werkgroep opgericht om de opmaak van het mobiliteitsplan te begeleiden.
Aan deze werkgroep neemt een delegatie van de Westhoekgemeenten deel. Het ontwerp reglement doet hierbij een vrijblijvende voorzet (Diksmuide, Ieper, Koksijde, Kortemark, Poperinge, Veurne, Vleteren en Zonnebeke). De gemeenten zijn hier niet tegen en zullen dit afspreken dit op hun volgende AV Westhoekoverleg.
- Klankbordgroep
De organisatie hiervan is een taak van het studie bureau.

4. Voorstelling opzet studie mobiliteitsplan

Het Departement MOW heeft in de loop van de zomer een studie aanbesteed voor de ondersteuning van de vervoerregio en opmaak van het mobiliteitsplan. Voor de regio Westhoek werd deze studie gegund aan een combinatie o.l.v. Traject NV uit Gent, samen met Technum en Movares.

Aangezien het kort dag was tussen mededeling van de gunning en deze eerste vergadering, kon het studiebureau niet aanwezig zijn op de vergadering. De voorzitter overloopt kort wat precies verwacht wordt van dit bureau:

- Organisatie Vervoerregiowerking
 - o Begeleiding participatie
 - o Begeleiding communicatie
- Opmaak mobiliteitsplan
- Bijkomend studiewerk

De studieopdracht loopt over 12 maanden, met 6 maanden nazorg.

Op 22 september heeft de voorzitter een eerste overleg met het bureau om praktische afspraken te maken.

5. Bedoeling van het decreet regelluw kader en Besluit Vlaamse Regering

Op 8 juli 2016 keurde het Vlaams Parlement een voorstel van decreet goed dat voor de proefprojecten een aantal geldende decretale regels buiten werking zet. Het betreft een aantal specifieke regels i.v.m. de organisatie van het personenvervoer, tarieven,... Ook wordt het op te stellen mobiliteitsplan voor de vervoerregio uitgesloten van de specifieke procedure die in het mobiliteitsdecreet voorzien is.

Op dit ogenblik wordt nog gewerkt aan een Besluit Vlaamse Regering dat uitvoering zal geven aan dit decreet.

Het decreet heeft een beperkte geldigheid en vervalt automatisch op 30 maart 2018. Bedoeling is dat er tegen dan nieuwe regelgeving opgesteld is, rekening houdend met de ervaringen in de proefprojecten.

Dieter Hoet stelt in dit verband de vraag of dit betekent dat het gratis busje van het ziekenhuis AZ Yperman in Ieper – dat vandaag rijdt met een vaste route, vaste haltes, maar gratis – nu ook tickets mag verkopen. Paul Van Heesvelde beantwoordt deze vraag positief.

6. Werkafspraken en varia

Er zijn geen varia, zodat de voorzitter de vergadering kan besluiten.

*

Beleid

VERSLAG

////////////////////////////////////

aanwezig:

Studiebureau: Kristof Devriendt (Traject), Chris Verweijen (Movares)

Beleidsdomein MOW:

- Ruimte Vlaanderen: Shana Debrock.

Provincie: Christophe Boval

afwezig met kennisgeving:

Gemeenten: Patrick Blancke (Zonnebeke), Kris Vercooren (Houthulst),

NMBS: Geert Dierckx

Infrabel: Charlotte Verbeke

Ruimte Vlaanderen: Leen Vandevelde

Provincie: Sofie Vanhooren

onderwerp: Vervoersregioraad Westhoek – 1^{ste} bijeenkomst werkgroep mobiliteitsplan

De agenda van de vergadering is als volgt:

- i. Introductie basisbereikbaarheid / vervoersregio (MOW)
- ii. Voorstel planproces (Traject)
- iii. Inbreng en verwachtingen van lokale partners (Traject)
- iv. Ruimte voor vragen

Aanvulling Peter Roose: de burgemeesters van het Westhoekoverleg spraken deze morgen af om een raadsbesluit te treffen zodat de deelname / vertegenwoordiging van de gemeenten duidelijk geregeld is.

- Er is een studie op komst die dit uitklaart. De resultaten hiervan worden tegen eind dit jaar verwacht.

- Ook hier is een studie besteld die momenteel op Vlaams niveau loopt.
- Vanuit De Lijn wordt aangegeven dat het kernnet en aanvullend net in exploitatie aan hen toegewezen zijn. Voor de vierde laag kunnen andere exploitanten optreden. De gekende belbus zou hierin kunnen passen, maar er zijn ook al andere initiatieven in de regio die zich meestal op specifieke doelgroepen richten.
- Er wordt vanuit de vergadering aangegeven dat de inhoud van het kernnet een belangrijk uitgangspunt is voor het pilootproject in de Westhoek. Er wordt verwacht dat het kernnet eind 2016 gekend zal zijn.
- Het buurtbusconcept wordt kort als mogelijk aanvullend vervoersconcept geopperd bij wijze van voorbeeld. Hierbij komt de bedenking vanuit de vergadering dat we ons openbaar vervoer systeem niet laten afhangen van vrijwilligers. Dit is ook niet toepasbaar voor alle doelgroepen. Er worden eveneens vragen gesteld rond de beschikbaarheid van vrijwilligers in deze regio.

3. Inbreng en verwachtingen van lokale partners (Traject)

Het mobiliteitsplan van de Westhoek wordt geschreven op basis van input vanuit de gemeentebesturen. Om het bestaande alternatieve vervoeraanbod in de vierde laag goed in beeld te krijgen wordt een vragenlijst voorbereid die ter invulling aan de gemeentebesturen zal worden bezorgd. Tevens zal worden gepeild naar bestaande knelpunten, de ligging van attractiepolen, interesse in alternatieve vervoersconcepten edm.

Bij de vragenlijst:

- De Lijn suggereert ook aan te geven wat eventueel niet meer bediend moet worden. Deze vraag wordt toegevoegd.
- Er wordt in functie van de duidelijkheid naar de gemeentebesturen toe gevraagd om waar mogelijk voorbeelden toe te voegen. De vragenlijst wordt in die zin maximaal aangevuld. Traject is uiteraard ook steeds beschikbaar voor nadere telefonische toelichting waar nodig en wenselijk.
- Wat met attractiepolen buiten de regio? De Lijn heeft in elk geval vanuit netmanagement een behoorlijk zicht op deze informatie. Ook in het kader van de Mobiliteitsvisie 2020 werden alle attractiepolen op provinciaal niveau in beeld gebracht.
- Het is uiteraard niet de bedoeling dat het reguliere openbaar vervoer door de gemeenten wordt beschreven, deze informatie is reeds algemeen beschikbaar. Ook gegevens rond verplaatsingsstromen zullen via centrale databases worden inzichtelijk gemaakt. De focus met betrekking tot het te inventariseren vervoeraanbod ligt op bestaande aanvullende diensten zoals schoolbussen, georganiseerd bedrijfsvervoer, OCMW-initiatieven edm.

De vragenlijst zal worden aangepast aan de bemerkingen en wordt in de week van 24 oktober verstuurd. Aan de gemeentebesturen wordt gevraagd om hun input aan Traject te bezorgen tegen maandag 21 november 2016.

De inhoudelijke bespreking van de input van de gemeenten zal gebeuren in kleinere workshops. Deze vergaderingen zullen plaatsvinden op:

- 20/12/16 in de voormiddag te Veurne
- 22/12/16 in de voormiddag te Ieper

De gemeenten kunnen aansluiten bij één of beide werkvergaderingen. Het is evenwel aangewezen dat de noordelijke gemeenten eerder aansluiten bij Veurne en de zuidelijke gemeente dit doen bij Ieper. Op de agenda van deze werkvergaderingen staat:

1. Toelichting bij de reeds verzamelde en verwerkte input
2. Knelpunten, kansen en visie elementen vanuit de gemeentebesturen
3. Discussie over de toepasbaarheid van vervoersconcepten

4. Ruimte voor vragen

Er zijn geen varia, zodat de voorzitter de vergadering kan besluiten.

*

Beleid

VERSLAG

////////////////////////////////////



Vlaanderen
is mobiliteit &
openbare werken

De agenda van de vergadering is als volgt:

- Het studiebureau heeft elk van deze punten voorbereid op slide en op A0-kaarten op basis van gesprekken, eigen gegevensverzameling, de input van de gemeenten (resultaten van de enquêtes),...

Huidig aanbod:

- Opmerkingen vanuit de vergadering

- pagina 2 van 5

- o De Lijn: is het niet zinvol lijnen op de rand van de Westhoek aan te duiden? Kan aansluitingsmogelijkheden verduidelijken. Idem voor Frankrijk.
- o Jan Vanseveren : ook graag opstappers NMBS meegeven >> deze gegevens zijn reeds gekend en beschikbaar, dit wordt verder aangevuld.
- Vraagafhankelijk vervoer: belbussen
 - o Kaart 1: Op/afstappers per gemeente voor 1 jaar gekend en op kaart weergegeven. Steden kennen grootste gebruik, maar zou interessant zijn om cijfer te bekijken relatief aan bevolkingsdichtheid. Cijfers geven ook duidelijk aan waar (geen) vaste lijnen rijden.
 - o Dieter Hoet: belbussen in Zuiden van Westhoek zijn in 2014 op uurfrequentie gebleven en hebben ook hoge uitvoeringsgraad.
 - o Kaart 2: haltes met +1.000 op/afstappers per halte.
 - Bjorn Legein: zijn deze gegevens ook gekend voor reguliere lijnen? >> Vincent Huart (De Lijn): alle lijnen zijn geteld, maar als momentopname.
 - Vincent: drukste belbushaltes in Ieper, Diksmuide en Veurne zijn kruisingen / overstappunten
 - o Kaart 3: patronen in relaties met belbussen: binnen gemeente en intergemeentelijke. Opvallende relaties: Ieper – Heuvelland, Kortemark – Diksmuide, Veurne – Alveringem.
 - Kortemark: kaart geeft geen beeld van huidige hiaten.
 - Margo Swerts: vanuit verkeersmodel is er toch zicht op algemene verplaatsingsstromen. >> inderdaad, de verplaatsingsstromen zullen nog via afzonderlijke analyse in beeld worden gebracht.
 - Vraag DL: verdere analyse is mogelijk door bv. onderscheid spits / dal.
 - De Lijn zal bijkomende informatie aanleveren over belbusgebruik in aanpalende gebieden en niet-gebruikte belbushaltes.
 - Vraag naar bijkomende kaart met op/afstappers tussen 500 en 1.000
- Leerlingenvervoer
 - o Gesubsidieerd aanbod georganiseerd door De Lijn met kredieten van het departement Onderwijs.
 - o Verpachte lijnen. Actueel 64 bussen. Altijd met begeleider van de school.
 - o +1.250 leerlingen
 - o Aanvullingen:
 - Gemeentelijke schoolbussen (Koksijde) en GO! ontbreken nog.
 - Ritten op kosten van scholen (bv. Koksijde – hotelschool) ontbreken nog.
 - Deze ritten worden dagelijks gereden.
 - o Kaart geeft beeld van relaties. Wegens koppeling aan specifieke scholen levert dit grote invloedssferen en voertuigkilometers op.
 - o Diverse aanwezigen geven aan dat het zinvol is te kijken naar synergie met het geregeld openbaar vervoer.
- Diverse specifieke vervoersvormen
 - o Mobiliteitscentrale Aangepast Vervoer en Diensten Aangepast Vervoer.

- Vergelijking met situatie in Limburg is moeilijk gezien de DAV en MAV daar samenvallen. Het is wel een goed voorbeeld van hoe het aangepast vervoer kan georganiseerd worden.
 - Binnen studiegebied is momenteel enkel de DAV OCMW leper actief.
 - Sofie Vanhooren: steunpunt sociaal beleid voert momenteel onderzoek naar de noden voor aangepast vervoer, cijfers beschikbaar tegen begin 2017.
 - Jan Vanseveren: wie heeft recht op dit vervoer? >> Jo Bossuyt: dit is moeilijk generiek te bepalen. Rol van de dispatcher is hier cruciaal. Voor gebruiker die wat afstand aflegt is dit geen goedkoop systeem.
 - Dieter Hoet: kostendekkingsgraad van MAV Limburg is 17%.
- o MMC (minder mobielencentrale):
- Deur/deurvervoer
 - Vrijwilligerssysteem met werkmiddelen vanuit sociaal beleid.
 - Stijgend gebruik; opvallend grote afstanden!
 - 13 initiatieven
 - Jo Bossuyt: zwakte zit in vrijwilligerssysteem: meer en meer moeilijkheden om chauffeurs te vinden. >> dit lijkt niet helemaal overeen te stemmen met de schaal waarop Nestor actief is, er zijn 250 vrijwilligers actief.

2. Maatschappelijke relevante locaties

De maatschappelijk relevante locaties vloeien voort uit het besluit van de Vlaamse Regering. Stap 1 bestaat erin dat we de verschillende locaties in beeld brengen. Vervolgens zal moeten worden beslist hoe we deze locaties bereikbaar wensen te maken. De enquête bij de gemeentebesturen heeft heel veel informatie opgeleverd, ingedeeld in diverse categorieën.

Vragen/Opmmerkingen:

- o Kaarten dekken enkel wat door gemeenten aangeleverd is.
- o Provincie: worden individuele bedrijven aangegeven? Bv. Wienerberger in Kortemark. >> Bedrijventerreinen op aparte kaart opnemen.
- o Wouter Deruwe: de enquête was vrij open. Is er nog ruimte om bijkomende info te leveren? >> uiteraard, de presentatie en het kaartmateriaal wordt meegestuurd met het verslag, aanvullingen kunnen aan Traject worden bezorgd.
- o Frederik Gunst: graag kaarten doormailen. >> alle informatie zal samen met het verslag worden doorgestuurd.
- o Voorgestelde aanpassingen
 - Grote bedrijven (vanaf X aantal werknemers) en bedrijventerreinen toevoegen
 - Attractiepolen buiten Westhoek (ook over Franse grens) toevoegen
- o Dieter Hoet: hoewel onvolledig, geven kaarten duidelijk de aantrekkingskracht van de vier grote steden en de kust aan.
- o Niet alle attractiepolen moeten met openbaar vervoer bereikbaar gemaakt worden. Welke vervoersvraag is hierbij relevant om te trancheren? >> De Lijn verwijst naar decreet netmanagement waar onderscheid gemaakt wordt tussen lokale en bovenlokale

attractiepolen. Andere criteria: aantrekkingskracht (regionaal, lokaal), potentieel (vanuit verkeersmodel), mobiliteitsprofiel, tijdstip, al dan niet in stedelijk gebied,....

- o Autobestemmingen uit maatschappelijk relevante locaties filteren? Neen, er kan wel onderscheid in gemaakt worden op basis van 'OV-potentieel', maar alle locaties moeten meegenomen worden geziende bereikbaarheid in de tijd kan evolueren.
- o Vanuit mobiliteitsstudie Westhoekoverleg / Resoc is ook het hub-concept relevant. Dieter Hoet verduidelijkt dat het concept vertrekt vanuit doelgroepen: de globale Westhoekbewoner heeft een wagen, maar specifieke doelgroepen zijn aangewezen op alternatieven: senioren, mensen met mobiliteitsbeperking, early adopters, scholieren.
- o Maatschappelijke relevantie van de attractiepolen, insteek vanuit de vergadering:
 - Hoog: asielcentrum, gerechtsgebouw, gemeente/OCMW-gebouwen, secundaire scholen en Buso's, pretparken (maar welk niveau?),
 - Midden: bioscopen, musea,
 - Laag: containerpark
- o Militaire begraafplaatsen (de grotere, geselecteerd als toeristische attractie) – onderscheid maken met burgerbegravingen

3. Knelpunten die gemeenten ervaren

Belangrijkste resultaten vanuit enquête:

- o Bereikbaarheid van deelheden.
- o Avond/weekendbediening en frequentie
- o Lange reistijd
- o Overstap en aansluiting bus/trein.
- o Informatie over (alternatieve) mogelijkheden.

Aanvullende vragen vanuit gemeenten:

- o Veurne: vraag van Vleteren naar snelle verbinding naar Ieper is ook voor Veurne interessant.
- o Jan Vanseveren: is het grensoverschrijdend vervoer (of beter het ontbreken ervan) geen knelpunt of zijn er op dit vlak geen verwachtingen ?

4. Mogelijke vervoersconcepten

Dit onderdeel wordt niet meer aangesneden door tijdsgebrek. Voorstel om in januari opnieuw samen te komen om dit te bespreken.

5. Varia

Er zijn geen varia, zodat de voorzitter de vergadering kan besluiten.

*

VERSLAG

////////////////////////////////////

aanwezig:

Ann Vansteenkiste (Houthulst), Wout Cornette (schepen; Lo-Reninge),

Studiebureau: Kristof Devriendt (Traject), Sander Vonck

Beleidsdomein MOW:

- Departement MOW: Lieven Van Eenoo, Jan De Wel
- De Lijn: Sven Hoverbeke, Vincent Huart
- MAV: Jo Bossuyt

Provincie: Christophe Boval

afwezig met kennisgeving:

Gemeenten: Dieter Hoet, Kris Vercooren (Houthulst), Margo Swerts (wvi), Patrick Blancke (Zonnebeke),

AWV: Evelyne Weyers

NMBS: Geert Dierckx

Infrabel: Charlotte Verbeke

Ruimte Vlaanderen: Shana Debrock, Leen Vandevelde.

voorzitter: Lieven Van Eenoo

verslaggever: Lieven Van Eenoo / Kristof Devriendt

////////////////////////////////////

De agenda van de vergadering is als volgt:

- Het studiebureau heeft elk van deze punten voorbereid op slide en op A0-kaarten op basis van gesprekken, eigen gegevensverzameling, de input van de gemeenten (resultaten van de enquêtes)...

Inleiding door Kristof Devriendt: op basis van informatie van diverse stakeholders werd een “foto” gemaakt van het huidige vervoersaanbod, met aandacht voor openbaar vervoer, leerlingenvervoer en vraagafhankelijk vervoer.

Regulier openbaar vervoer: overzicht huidige lijnvoering en reguliere haltes: behoorlijke dekking t.o.v. de kernen. Probleem zit meestal in frequentie. Streeklijnen zijn bepaald t.e.m. 2-uurfrequentie, minder is functionele rit.

- pagina 2 van 6

- o Heuvelland: is er geen wijziging op komst bij boeking van belbus? >> De Lijn verduidelijkt dat de nieuwe software die op komst is inderdaad ook zal doorverwijzen naar reguliere lijnen. Heuvelland vraagt zich af waar de winst zit van deze nieuwe aanpak. De Lijn geeft een korte toelichting over het nieuwe systeem. Het voordeel zit in de flexibelere inzet van materieel, maar er zijn ook nadelen aan o.a. extra overstappen van belbus naar vaste lijn. Voor bepaalde regio's en/of doelgroepen kan ook de fiets een deel van het probleem oplossen.
 - o Ieper: kan de oefening gedaan worden per deelgemeente? >> Verplaatsingen tussen deelgemeenten zullen op basis van de algemene verplaatsingsstromen inzichtelijk gemaakt worden.
 - o Kaart 2: haltes met +1.000 op/afstappers per halte.
 - o Kaart 3: patronen in relaties met belbussen: binnen gemeente en intergemeentelijke. Opvallende relaties: Ieper – Heuvelland, Kortemark – Diksmuide, Veurne – Alveringem. Er is een opvallende verplaatsing tussen Diksmuide en Heuvelland >> Deze relatie blijkt een lapsus, het betreft de relatie tussen Heuvelland en Mesen. De kaart wordt aangepast.
 - o Heuvelland: duidelijke correlatie tussen kaarten: hoe minder frequent de vaste lijnen, hoe drukker de belbussen.
 - o Ieper: zijn er ook gebruikscijfers van reguliere lijnen? >> ja, maar niet als H/B en slechts op één dag geteld, dus niet over het hele jaar.
- Leerlingenvervoer
- o Gesubsidieerd aanbod georganiseerd door De Lijn met kredieten dep. Onderwijs.
 - o Verpachte lijnen. Actueel 64 bussen. Altijd met begeleider van de school.
 - o +1.250 leerlingen
 - o Aanvullingen:
 - Lien Devos: bepaalde scholen rijden met eigen bussen. >> staan er niet op. Ook specifieke ritten naar zwembad bv. die de scholen zelf bij De Lijn boeken zitten hier niet in. >> Beschikbare gegevens over ander schoolvervoer zal nog worden inzichtelijk gemaakt.
 - Diverse scholen hebben telkens meerdere lijnen.
 - Jo Bossuyt: proefproject in Roeselare om dit systeem wat meer te stroomlijnen (nu: lange reistijd), ritten op elkaar af te stemmen,... Open stellen voor andere reizigers is niet evident door specifieke problematieken van de kinderen. Begeleiding (= vrijwilligers die vergoeding krijgen) is ook vaak een probleem, doordat zij moeten kunnen omgaan met specifieke problemen van die kinderen die meerijden. Ook het M-decreet zal hier een impact hebben.
 - Alle scholen op deze lijst bieden specifieke onderwijsvormen aan die daardoor in aanmerking komen voor gesubsidieerd vervoer.
 - Ook gemeenschapsonderwijs heeft eigen netwerk van leerlingenvervoer (GO! Westhoek – contact Jan Schepens).
 - Lo-Reninge: dit zijn vaak gesloten systemen die toch niet open staan voor klanten buiten het eigen netwerk. >> Lieven Van Eenoo: basisbereikbaarheid vertrekt vanuit vaststelling dat er veel door overheid gesubsidieerd / georganiseerd vervoer is, maar dat de efficiëntie daarvan mogelijks beter kan door andere organisatie, samenwerking,... >> de informatie over bestaande initiatieven is in elk geval nuttig en mee te nemen.

- Via verdere contactname zullen de leemtes in kennis op vlak van schoolvervoer nog verder worden ingevuld.
- Diverse specifieke vervoersvormen
 - o Vraagafhankelijk doelgroepenvervoer
 - o Mobiliteitscentrale Aangepast Vervoer en Diensten Aangepast Vervoer.
 - DAV enkel actief in (regio) Ieper via OCMW, op dit ogenblik niet in Diksmuide en Menen (LyRIS is overgenomen door vervoerder in Ingelmunster, maar kan erkenning als DAV niet mee overnemen)
 - Limburgse aanpak als voorbeeld
 - Lien Devos: wijzigende financiering vanuit sociale sector zal ook een impact hebben: budget wordt persoonsvolgend i.p.v. toegewezen aan instellingen, waardoor deze hun eigen vervoer zullen afstoten.
 - o MMC
 - Diverse actief, maar vooral in rand van de Westhoek. Lo-Reninge merkt op dat hun MMC geïntegreerd is in *Nestor* (Alveringem, Vleteren, Lo-Reninge, Poperinge en Heuvelland). *Nestor* verklaart ook de blinde vlek van MMC's.
 - Projectgebonden steun via Leader, anders subsidie via OCMW.
 - Voorbeeld van Ieper. Ondersteuning vanuit Taxistop o.a. iets professioneler reservatiesysteem en verzekering chauffeurs.
 - *Nestor* werkt met gelijkaardig systeem, maar uitgebreider vrijwilligersnetwerk.
 - Bundeling van basisgegevens op niveau Westhoek interessant.
 - o Vanuit Westhoekoverleg wordt gevraagd naar andere initiatieven zoals autodelen? Ook diverse zorginstellingen (bv. Pelgrim) hebben nog eigen vervoer (bv. sociale werkplaatsen in Veurne en Diksmuide). Vanuit mutualiteiten (bv. Solidariteit voor het gezin) is er ook nog vervoer.

2. Maatschappelijke relevante locaties

De maatschappelijk relevante locaties vloeien voort uit het besluit van de Vlaamse Regering. Stap 1 bestaat erin dat we de verschillende locaties in beeld brengen. Vervolgens zal moeten worden beslist hoe we deze locaties bereikbaar wensen te maken. De enquête bij de gemeentebesturen heeft heel veel informatie opgeleverd, ingedeeld in diverse categorieën.

Bespreking:

- o Eerste oplijsting vanuit de enquête en gerichte consultatie van beschikbare databases.
- o Vanuit overleg in Veurne waren al een aantal elementen aangegeven. Kaarten moeten nog aangepast worden. O.a. onderscheid secundaire / lagere scholen, bedrijventerreinen toe te voegen.
- o Heuvelland: op diverse punten is er onderscheid in schaalniveau: ontmoetingscentrum in Kemmel is niet hetzelfde als cultureel centrum in Ieper.
- o Toerisme / recreatie:

- Niet alle attractiepolen moeten met openbaar vervoer bereikbaar gemaakt worden. In Langemark-Poelkapelle hebben veel attracties wel potentieel (bv. Duitse militaire begraafplaats trekt 300.000 bezoekers), maar ze zijn niet dagvullend. Gemiddelde verblijfsduur is belangrijk! (minstens halve dag verblijven om relevant te zijn voor OV) Provinciaal domein Palingbeek of Kemmelberg zijn dan weer wel relevant.
- De Lijn verwijst in dit verband naar eerder proefproject met de zgn. “poppybus” die intussen afgevoerd is.
- Ruimtelijke ordening en ligging attractiepolen (bv. in dorpscentrum of excentrisch) is ook belangrijk. Een pool in het centrum zal ook belangrijker zijn dan eenzelfde pool (bv. een kerk) buiten het centrum.
- Vleteren: bereikbaarheid van Sint-Sixtusabdij en Zonnegloed zijn twee zeer excentrisch gelegen polen, die wel belangrijke attractiepolen vormen.
- Recreatieve bestemmingen zijn wel vaak net in het weekend/vakantie te ontsluiten.
- Attractiepolen net buiten de Westhoek kunnen ook relevant zijn: ziekenhuizen in Roeselare en Torhout, secundaire scholen,...

3. Knelpunten die gemeenten ervaren

Belangrijkste resultaten vanuit enquête:

- o Bereikbaarheid deeltkernen.
 - Lieven Van Eenoo: klopt dit vanuit gebruiksgegevens belbus? >> bedieningsgebied belbus is vaak een beperkende factor of leidt tot overstappen.
 - Ieper: bereikbaarheid van bv. nieuwe gemeentesite is problematisch op zaterdag.
 - Heuvelland: gradatie tussen kernen is hier wel bepalend (interne verplaatsingen). In Heuvelland zijn de basisvoorzieningen per dorp vrij gelijklopend.
 - Er is een tendens waarbij voorzieningen verschuiven naar buiten centrum, dit maakt het niet eenvoudiger om een vervoersconcept hiermee te laten aansluiten.
- o Frequentie / amplitude / aanbod buiten schooldagen.
- o Ontbrekende fietspaden / ontoereikende fietsinfrastructuur.
- o Vergrijzende bevolking zorgt voor druk.
- Verwachtingen van gemeenten:
 - o Snelbus Ieper – Veurne belangrijk voor Vleteren. Is vooral ook vraag naar hogere frequentie.
 - o Schooldirecties vragen ook aandacht voor as Poperinge – Reninge – Diksmuide (ook voor dagelijkse voorzieningen). Nu is dat met overstap (hierdoor te lange reistijd).
 - o Vleteren: vraag naar overlapping van belbusgebieden. >> De Lijn: logistiek niet steeds haalbaar. >> als belbus straks feeder wordt naar kernnet / aanvullend net dan is een grotere zone wel mogelijk?
 - o De Lijn: grensoverschrijdende aspect duikt niet direct op in vragen. >> gemeenten geven aan dat hun primaire zorg vooral intern binnen de Westhoek is. Er is een Interegprojectaanvraag rond grensoverschrijdend vervoer (provincie) in opmaak. Samenwerking met Franse operatoren kan wel belangrijk zijn.

4. Mogelijke vervoersconcepten

Dit onderdeel wordt niet meer aangesneden door tijdsgebrek. Er wordt afgesproken om op 25 januari opnieuw samen te komen om dit te bespreken, opnieuw in 2 delen (zuid: 9u30 / noord 13u30). De bijeenkomst gaat door in het Esenkasteel in Diksmuide. Uitnodiging volgt.

5. Varia

Er zijn geen varia, zodat de voorzitter de vergadering kan besluiten.

*

**DEPARTEMENT
MOBILITEIT &
OPENBARE
WERKEN**

Beleid

Koning Albert I-laan 1, bus 81
8200 BRUGGE
T 050 24 80 40
mow.vlaanderen.be

VERSLAG

////////////////////////////////////

datum: woensdag 25 januari 2017

aanwezig:

Westhoekgemeenten: Stijn Ramboer (Koekelare), Wouter Deruwe (De Panne), Tine Roels (Diksmuide), Thomas Goethals (Veurne), Erwin Cloet (Nieuwpoort), Johan Albrecht (Alveringem).

Studiebureau: Kristof Devriendt (Traject), Sander Vonck

Beleidsdomein MOW:

- Departement MOW: Lieven Van Eenoo, Jan De Wel
- De Lijn: Bart De Vylder, Sven Hoverbeke, Vincent Huart

Provincie: Christophe Boval

afwezig met kennisgeving:

Gemeenten: Leen Maenhout (Vleteren), Stephan Terryn (Kortemark), Alain Wyffels (Langemark-Poelkapelle), Griet Maenhout (Koksijde), Toon Vancoillie (Kortemark), Marie Debucquoy.

AWV: Eveline Weyers

MAV: Jo Bossuyt

Infrabel: Charlotte Verbeke

Ruimte Vlaanderen: Leen Vandeveldde en Shana Debrock.

voorzitter: Lieven Van Eenoo

verslaggever: Lieven Van Eenoo / Kristof Devriendt

onderwerp: Vervoersregioraad Westhoek – 2^{de} bijeenkomst werkgroep mobiliteitsplan

////////////////////////////////////

De voorzitter opent de vergadering en verwelkomt de aanwezigen. Bedoeling van dit overleg is de agenda van de vorige keer af te werken.

De agenda van de vergadering is als volgt:

- i. Verslag vorige vergadering
- ii. Aangepaste figuren en inzichten
- iii. Vervoersconcepten voor flexibel vervoer
- iv. Ruimte voor vragen

1. Verslag vorige vergadering

Het verslag is rondgestuurd met de uitnodiging voor deze vergadering. Er zijn geen opmerkingen.

Korte aanvulling i.v.m. studie kernnet / aanvullend net: deze studie loopt nog altijd. Er zijn eerste resultaten beschikbaar, maar dat gaat nog steeds om concepten die politiek nog niet afgeklopt zijn.

2. Aangepaste figuren

Voorstelling door Kristof op basis van presentatie Traject.

Aangevulde kaarten met bediening, inclusief grensoverschrijdend vervoer.

Treinverkeer: opstappers in stations.

- Koksijde (eigendom gemeente Koksijde op grondgebied Veurne) en Veurne zijn door hun beperkte onderlinge afstand qua impact samen te bekijken.
- Tine Roels: is er een trend in gebruik bv. t.g.v. langere reisduur naar Brussel? >> zinvol te bekijken.
- Ook recente klachten vanuit Resoc / regio te integreren.
 - o Capaciteit zondagavond te laag
 - o 1 spoor tussen Wervik en Ieper

Belbusvervoer – aangepaste kaart met afbakening belbuszones:

- Veel zones omwille van operationele werking (1 belbus moet in principe in 1u zijn volledige zone kunnen bedienen)
- Verschillen qua frequentie en amplitude
- Aantal reizigers per 100 inwoners. Graag ook inzicht per deelgemeente. >> zal aangeleverd worden
- Aantal klanten per halte, inclusief haltes zonder opstappers.
- Belbusrelaties binnen de Westhoek
 - o Aangepaste kaart: belangrijke relaties met deelheden
 - o Belbus werkt duidelijk als radiale aanvoer naar de 4 stedelijke kernen.
 - o Alveringem: deelheden Beveren en Stavele zijn duidelijk op zuiden gericht, historisch al van voor de fusies.
- Piekgebruik belbus? Gespreide ochtendspits, maar duidelijke avondpiek tussen 16u en 17u.

Leerlingenvervoer:

- Info aangevuld met verplaatsingen naar scholen in WVL vanuit de Westhoek (ritten naar scholen buiten Westhoek, die op grondgebied van de Westhoek komen).
 - o 1.121 leerlingen (niet noodzakelijk allemaal uit de Westhoek, maar steeds minstens 1 leerling/rit uit de Westhoek)
- Extra input vanuit gemeenten
- Eigen vervoer van netten:
 - o Dit bestaat ook in de Westhoek, maar het betreft vertrouwelijke info...

MMC's:

- Extra info via Taxistop
- Duidelijke trend – wordt nog steeds opgevangen

Aanvullende vervoersvormen aangeleverd door gemeenten, werknemersvervoer en taxidiensten

Fietsnetwerk >> graag info aanleveren rond kwaliteit van het netwerk.

Kaart maatschappelijk relevante locaties

- Aangevulde kaart, o.a. na insteken gemeenten
- Aanvullingen nog steeds welkom, maar beeld is al vrij ruim.
 - o Scholen: zeer ruim verspreid. Onderscheid lager / secundair en buitengewoon.
 - o Diksmuide: voor ziekenhuizen zijn ook de relaties buiten het gebied belangrijk. Bv. Oostende, Roeselare (nieuw ziekenhuis).

Specifieke wensen en inzichten van gemeenten:

- De Panne vraagt naar een shuttlebus Adinkerke – De Panne: dit kan een alternatief zijn voor de bestaande belbus. De tram verbindt vandaag wel de kern Adinkerke met De Panne, maar de zone aan de zuidkant van het kanaal geniet hier niet van. Een specifieke fuifbus voor de westkust staat op een laag pitje.

3. Vervoersconcepten voor flexibel vervoer

Diverse vormen beschikbaar op basis van specifieke kenmerken van vervoerssysteem: collectief vs individueel, openbaar vs besloten.

Bij elk van de vormen worden diverse voorbeelden aangegeven.

Bij FlexDanmark:

- Systeem biedt mobiliteitsgarantie: is er geen flexbusrit beschikbaar dan wordt de verplaatsing uitgevoerd met een taxi.
- Systeem is aanvullend bij het bestaand regulier net: is er een reguliere rit beschikbaar, dan komt de flexbus niet en wordt er doorverwezen.

Samobiel: samenrijden met eigen voertuigen.

- Proefproject in Meseu met elektrische voertuigen, i.s.m. *Solidariteit voor het Gezin*. Ritten naar bv. colruyt of markt die door vrijwilliger of iemand uit organisatie worden gereden.

Mobiliteitscentrale

- Voorbeelden zijn in eigen land de belbuscentrales van De Lijn en de Mobiliteitscentrales Aangepast Vervoer (MAV) en ook Rotterdamse centrale. Dit wordt vermoedelijk ook noodzakelijk voor de uitrol van basisbereikbaarheid en voor de 4^{de} laag van het vervoersmodel en dus zeker noodzakelijk voor de Westhoek. De organisatie hiervan zou op Vlaams niveau moeten gebeuren.

Huiswerk voor gemeenten: welke relaties zijn prioritair belangrijk binnen gemeente en bovengemeentelijk en welke vervoersvorm zien we hier liefst (of net niet)? Graag de top 5 per gemeente tegen half februari.

Gemeente Koekelare vraagt of de kostprijs van het hele model door de Vlaamse Overheid zal gedragen worden. Het antwoord daarop kan niet zomaar gegeven worden. Op dit ogenblik loopt een studie i.v.m. de verdeling van de financiële middelen over de drie lagen en de diverse vervoerregio's. Daarnaast is het afhankelijk van de vraag welke bediening de regio wil organiseren.

Veurne: komt er ook een concreet voorstel van model? >> ja. Eens een aantal parameters duidelijk zijn, kan een voorstel uitgewerkt worden in overleg met opdrachtgever en De Lijn. In principe wordt het kernnet opgesteld op Vlaams niveau (door De Lijn) maar geadviseerd vanuit de vervoerregio.

Uniforme invulling van het concept in de vervoerregio? Want het kan niet de bedoeling zijn om dat iedere gemeente zijn eigen ding gaat doen. >> Ja, er zal een bepaalde hiërarchie binnen de regio uitgewerkt moeten worden.

4. Ruimte voor vragen

Er zijn geen varia, zodat de voorzitter de vergadering kan besluiten.

*

onderwerp: Vervoersregioraad Westhoek – 2^{de} bijeenkomst werkgroep mobiliteitsplan

Belbusvervoer – aangepaste kaarten:

- Afbakening belbuszones: veel zones
 - o De Lijn: operationeel bepaald: elke zone moet in theorie binnen 1u bediend kunnen worden.
 - o Ieper: zone-overschrijdende verplaatsingen mogelijk? >> ja, mits overstap.
- Verschillen qua frequentie en amplitude
- Aantal reizigers per 100 inwoners. Graag ook inzicht per deelgemeente. >> zal aangeleverd worden
- Aantal klanten per halte, inclusief haltes zonder opstappers. Heuvelland wijst er op dat het gebruik wel jaar na jaar kan veranderen op basis van bebouwing, profiel gebruikers,... >> nuanceren
- In huidig boekingssysteem bepalen alle haltes samen de theoretische reistijd en dus de grootte van het gebied. In het nieuwe boekingssysteem (in test regio Tielt) wordt gewerkt met real-time reistijden tussen aangevraagde haltes. Vandaag kan het voorkomen dat een rit niet binnen het uur kan afgewerkt worden.
 - o Vraag vanuit vergadering of er terugkoppeling voorzien is naar de reiziger die geboekt heeft. >> neen, maar de reiziger krijgt een reistijd mét duidelijke tijds marge.
 - o Waarom wordt er een nieuw systeem ingevoerd? >> De Lijn: dit is voorafname op basisbereikbaarheid. Het nieuwe systeem houdt daarom ook rekening met vaste lijnen en verwijzen door indien vaste lijn een alternatief is.
- Belbusrelaties binnen de Westhoek
 - o Aangepaste kaart: belangrijke relaties met dekkernen
 - o Belbus werkt duidelijk als radiale aanvoer naar de 4 stedelijke kernen.
 - o Enkele opvallende relaties verdwenen hierdoor van de kaart aangezien die blijkbaar diffuser zijn dan aanvankelijk gedacht. Vb.: de relatie Diksmuide – Veurne blijkt op deelgemeenteniveau niet meer zomaar toe te wijzen aan één belangrijk vertrekpunt of bestemming.
- Piekgebruik belbus? Gespreide ochtendspits, maar duidelijke avondpiek tussen 16u en 17u.

Leerlingenvervoer:

- Info aangevuld met verplaatsingen naar scholen in WVL vanuit de Westhoek (ritten naar scholen buiten Westhoek, die op grondgebied van de Westhoek komen).
 - o 1.121 leerlingen (niet noodzakelijk allemaal uit de Westhoek, maar steeds minstens 1 leerling/rit uit de Westhoek)
- Extra input vanuit gemeenten
- Eigen vervoer van netten:
 - o Dit vervoer bestaat, maar dat is vertrouwelijke info en kan niet in functie van deze studieopdracht worden gebruikt.

MMC's:

- Extra info via Taxistop
- Duidelijk stijgende trend – de vraag wordt nog steeds opgevangen, dus er zijn voorlopig voldoende vrijwilligers.

Aanvullende vervoersvormen aangeleverd door gemeenten, werknemersvervoer en taxidiensten.

Fietsnetwerk >> graag info aanleveren rond kwaliteit van het netwerk.

Kaart maatschappelijk relevante locaties

- Aangevulde kaart, o.a. na insteken gemeenten
- Aanvullingen nog steeds welkom, maar beeld is al vrij ruim.
 - o Provincie: kunnen de locaties gewogen worden?
 - Bezoekersaantallen kunnen relevant zijn, maar niet steeds. Er zal wel een soort categorisering, weging, onderscheid naar relevantie nodig zijn.
 - o Scholen: onderscheid lager / secundair en buitengewoon

3. Vervoersconcepten voor flexibel vervoer

Diverse vormen beschikbaar op basis van specifieke kenmerken van vervoerssysteem: collectief vs individueel, openbaar vs besloten.

Bij elk van de vormen worden diverse voorbeelden aangegeven en besproken.

Bij FlexDanmark:

- Systeem biedt mobiliteitsgarantie: is er geen flexbusrit beschikbaar dan wordt de verplaatsing uitgevoerd met een taxi.
 - o Is dit haalbaar? Zijn er voldoende taxibedrijven?
 - o Kostprijs per reiziger? >> TML-studie: 60 euro/uur, met gemiddeld 3 reizigers.
- Systeem is aanvullend bij het bestaand regulier net: is er een reguliere rit beschikbaar, dan komt de flexbus niet en wordt er doorverwezen.

Samobiel: samenrijden met eigen voertuigen.

- Proefproject in Mesein met elektrische voertuigen, i.s.m. *Solidariteit voor het Gezin*. Ritten naar bv. colruyt of markt die door vrijwilliger of iemand uit organisatie worden gereden.

Blue Bike (enkel in Ieper):

- Kosten: €30.000/station + fietsen
- stad betaalt bijdrage

Margo: Cambio wil niet naar Westhoek komen (met uitzondering van Ieper, wegens te duur en te weinig potentieel) >> Kristof geeft aan dat dit met Cambio te zullen opnemen. Indien er een gegarandeerd gebruik van 625€ per maand is, zou Cambio in principe bereid zijn om een wagen te plaatsen.

Mobiliteitscentrale

- Margo: komt dit van Vlaanderen? >> is nog een openstaande vraag hoe en op welk niveau dit georganiseerd zal worden (organisatie op Vlaams niveau is aanbevolen). Zal zeker nodig zijn voor de 4^{de} laag van het vervoersmodel en dus zeker noodzakelijk voor de Westhoek.

Eerste reacties:

- Langemark-Poelkapelle: moeilijk kiezen zonder zicht op de kosten.
- Ieper: zal sowieso een mix zijn van maatregelen afhankelijk van doelgroep. Bv. voor scholieren kan ingezet worden op fiets, voor ouderen is dat misschien minder evident.

Het studiebureau geeft tenslotte nog wat huiswerk mee aan de gemeenten en vraagt op te lijsten welke relaties prioritair belangrijk zijn, zowel binnen de gemeente als bovengemeentelijk en welke vervoersvorm we hiervoor liefst zien (of net niet)? Graag de top 5 per gemeente tegen half februari.

4. Ruimte voor vragen

Er zijn geen varia, zodat de voorzitter de vergadering kan besluiten.

*

Beleid

VERSLAG

datum: vrijdag 17 maart 2017

aanwezig:

Westhoekgemeenten: Gerard Liefoghe (burgemeester Alveringem), Ann Vanheste (burgemeester De Panne), Lies Laridon (burgemeester Diksmuide), Jan Durnez (burgemeester Ieper), Patrick Lansens (burgemeester Koekelare), Toon Vancoillie (burgemeester Kortemark), A. Wyffels (burgemeester Langemark-Poelkapelle), Lode Morlion (burgemeester Lo-Reninge), Geert Vanden Broucke (burgemeester Nieuwpoort), Christophe Dejaegher (burgemeester Poperinge), Peter Roose (burgemeester Veurne),

Dieter Hoet (coördinator Westhoekoverleg), Margo Swerts (West-Vlaamse Intercommunale)

Beleidsdomein MOW:

- Departement MOW: Lieven Van Eenoo, Jan De Wel en Paul Van Heesvelde
- De Lijn: Bart De Vylder
- MAV: Jo Bossuyt
- SB Traject NV: Kristof Devriendt

Ruimte Vlaanderen: Shana Debrock.

Provincie: Christophe Boval

afwezig met kennisgeving:

A. Vansteenkiste (burg. Houthulst), Stephan Mourisse (burg. Vleteren), Marc Vanden Bussche (burg. Koksijde), Sandy Evrard (burg. Mesen), Youro Casier (burg. Wervik), D. Sioen (burg. Zonnebeke), M. Lewyllie (burg. Heuvelland),
Leen Vandevelde (Ruimte Vlaanderen).

Suzy Costers (De Lijn)

AWV: Koen Surdiacourt

afwezig zonder kennisgeving:

Met akkoord van de beleidsstuurgroep basisbereikbaarheid stelt Bart De Vylder (De Lijn) dus vandaag het kernnet versie 3.7 voor aan de vervoersregioraad. Daarbij wordt ook ingegaan op de gehanteerde methodiek voor opbouw van dit net.

Het voorstel van kernnet is budgetneutraal op niveau Westhoek, exclusief het budget dat thans aan belbussen en leerlingenvervoer besteed wordt.

Binnen het kernnet wordt gedifferentieerd volgens het aantal ritten per uur:

- A-lijn: cadans van 4x per uur (kusttram)
- B-lijn: cadans van 2x per uur (vb. Diksmuide – Roeselare; Ieper – Plassendale – Roeselare; Oostende – Torhout met afslag naar Koekelare)
- C-lijn: cadans van 1x per uur

De Lijn werkte daarnaast ook een onderliggend voorstel voor aanvullend net uit, onderverdeeld in lijnen met uurfrequentie (zgn. cadanslijnen) en functionele ritten.

Dieter Hoet vraagt aandacht voor de aantrekkingspolen over de grens zoals Duinkerke en Armentières... Daarnaast is hij ook benieuwd naar het financieel plaatje dat aan dit netwerk hangt. De Lijn antwoordt dat het plan in principe budgetneutraal is maar kan nog geen detail per lijn geven.

De burgemeester van Poperinge geeft aan dat hij in elk geval op dit ogenblik niet akkoord kan gaan met wat vandaag voorligt.

De burgemeester van Langemark-Poelkapelle geeft aan dat in zijn opinie de verbinding Ieper – Diksmuide meer potentieel heeft dan Ieper – Veurne en zeker als die onderweg Langemark-Poelkapelle aandoet.

3. Afspraken vervolg studie

Aan de vergadering wordt vandaag in elk geval geen akkoord gevraagd over het voorstel van kernnet / aanvullend net. Bedoeling van de studie is minstens 2 modellen uit te werken, waarbij het gepresenteerde model een eerste optie kan zijn. Daarnaast moet ook het vervoer op maat uitgewerkt worden.

In eerste instantie is het aan de werkgroep van de vervoerregio om zich te buigen over hetgeen vandaag voorligt en dit verder uit te werken tot een omvattend vervoerplan.

4. Varia

Er zijn geen varia, zodat de voorzitter de vergadering kan besluiten.

*

VERSLAG

onderwerp: Vervoersregioraad Westhoek – 3^{de} bijeenkomst werkgroep mobiliteitsplan

De voorzitter opent de vergadering en verwelkomt de aanwezigen. Bedoeling van dit overleg is om het voorstel van kernnet / aanvullend net dat op de vervoerregioraad gepresenteerd werd toe te lichten en eerste vragen hieromtrent te beantwoorden.

- i. Verslag vorige vergadering
- ii. Voorstel kernnet / aanvullend net
- iii. Afspraken verder verloop

Het verslag werd doorgestuurd. Er werden geen opmerkingen ontvangen.

Op de laatste vervoerregioraad van vrijdag 17 maart 2017 werd door De Lijn het voorstel van kernnet en 1^{ste} voorstel van aanvullend net voorgesteld. Er werden door de raad geen beslissingen genomen. Deze voorstelling wordt overgedaan ten behoeve van de leden van de werkgroep. Bart De Vylder van De Lijn licht dit ontwerp toe.

- Margo Swerts: de selectie van de lijnen in kernnet / aanvullend net is gebaseerd op het zgn. “intrinsiek potentieel”. Is dit een nieuw concept? >> Bart De Vylder antwoordt positief. De gebruikte basisgegevens komen uit het gekende verkeersmodel, maar het intrinsiek potentieel is als kader specifiek voor basisbereikbaarheid ontwikkeld.
- Lien De Vos: past dit voorstel van De Lijn in het huidige budget? Het antwoord is positief. De oefening is budgetneutraal op basis van het huidig (lees 2015) budget voor regulier vervoer. Het budget voor belbus en leerlingenvervoer is niet meegenomen.
- Heuvelland en Langemark-Poelkapelle merken op dat het platteland uit de boot valt met dit voorstel van kernnet/aanvullend net en hebben vragen bij de huidige functionele lijnen die voor deze gemeenten belangrijk zijn. De concrete vraag is of er geschoven kan worden tussen functionele lijnen en aanvullend net? De Lijn geeft in dit verband aan dat aanvullend en functioneel soms wel dicht bij elkaar ligt. Functionele lijnen rijden in de praktijk ook nog eens met varianten. Maar de centen voor het alternatief voor een functionele lijn zullen niet uit kernnet komen.
- Langemark-Poelkapelle: 30% van de scholieren uit de gemeente gaat naar Roeselare maar er is geen verbinding voorzien. >> De Lijn wijst er op dat het wel de bedoeling is de verbinding te behouden als variant van een functionele lijn.
- Margo Swerts: kan er geschoven worden met budget van bv. vervoer op maat om het aanvullend net te versterken? >> Bart De Vylder: volgens de laatste info uit de beleidsstuurgroep zou dit niet mogelijk zijn. De verdeling tussen kernnet – aanvullend net zou vastgelegd zijn op een verhouding 66/34, los van de middelen voor het vervoer op maat. De voorzitter geeft aan dat hier nog wel wat mist rond hangt en dat we dit in elk geval uitgeklaard moeten krijgen.

In uitbreiding op de presentatie die eerder op de Vervoerregioraad beschikbaar gesteld werd, heeft De Lijn intussen per lijn een fiche opgesteld waarin heel wat praktische informatie opgenomen is zoals de huidige lijnvoering, de nieuw voorgestelde lijnvoering, ritlengte, al dan niet opname in de vervoerregio Westhoek, voor- en nadelen van de nieuwe lijnvoering,... Dit informatiebundel wordt ter zitting verdeeld.

Bij wijze van voorbeeld overlopen we fiche lijn 30 Diksmuide – Roeselare.

- Langemark-Poelkapelle: is een opwaardering van deze lijn zo belangrijk in vergelijking met bv. de relatie naar Ieper? Daarnaast lopen diverse lijnen parallel aan bestaande spoorverbindingen, terwijl dat toch niet de bedoeling was van het nieuwe concept (bv. Ieper – Menen). Kristof Devriendt geeft aan dat de voorgestelde B-lijnen wel degelijk goed afgestemd op de bestaande verplaatsingsstromen in de Westhoek zoals we die vandaag o.a. modelmatig kennen.
- Kortemark heeft een aantal concrete vragen bij diverse varianten maar zal die overmaken.
- Heuvelland: in welke mate is er afgestemd op toeristische attractiepolen? Vincent Huart verduidelijkt dat er zeker gekeken is naar het bestaand gebruik, terwijl het toekomstig potentieel voor weekdagen afgeleid uit het verkeersmodel. Deze werkwijze is zo afgesproken.
- Koekelare vraagt of de afweging om de reisweg Oostende – Torhout om te leiden gebeurt in de VVRR Westhoek? Het klopt inderdaad dat deze lijn toegewezen is aan de vervoerregio Oostende en dus in principe daar beslist zal worden. Er zijn nog geen afspraken i.v.m. dit soort “grensoverschrijdende” aspecten, maar in dit geval is het een voordeel dat het om een kernnetlijn gaat waardoor de beslissing bij De Lijn ligt, met advies van de betrokken Vervoerregio(’s).
- Diksmuide vraagt om de belangrijkste wijzigingen in algemene zin te duiden?
 - o Sven Hoverbeke wijst op een eerste principe om de vervoersstromen tussen 2 steden te bundelen in 1 verbinding. Dit heeft een impact op bv. de bestaande relatie Ieper – Roeselare.
 - o Kristof Devriendt wijst in dit verband ook op de keuze om de verbinding Ieper – Veurne – De Panne op te waarderen tot kernnet vanuit het ruimtelijk structurerend karakter van die as.
 - o Lieven Van Eenoo vraagt of dit dan klopt met het nieuwe beeld van de verbinding Ieper – Diksmuide? Vincent Huart verduidelijkt dat dit inderdaad ‘slechts’ een functionele lijn is (vandaag ook), maar dat er wel ritten toegevoegd worden tot een cadans van 16 per dag.
 - o Kristof Devriendt vraagt verduidelijking of er ook aanvullende lijnen opgenomen zijn met een intrinsiek potentieel lager dan 2.500 reizigers. De Lijn geeft aan dat de voorgestelde cadanslijnen in principe een IP hebben die hen in kernnet zou doen vallen.
 - o Griet Maenhout vraagt naar de bediening Sint-Idesbald – Veurne in het weekend, vooral vanuit de bereikbaarheid van Veurne.
 - o Ieper merkt op dat nota aan geeft dat de bediening van het AZ Jan Yperman zeer beperkt is. Het is dan wel vreemd dat de kliniek toch massaal zelf lijnen organiseert.
 - o Poperinge: de verbinding Ieper – Poperinge – Abeele wordt zwaar gedegradeerd in het nieuwe net. Vincent Huart verduidelijkt dat dit grotendeels komt vanuit een principiële keuze vanuit de Vlaamse Regering om buslijnen parallel aan spoorlijnen niet in het kernnet op te nemen. Daarnaast zijn er ook de tellingen die aangeven dat er weinig gebruik is buiten de spitsuren. Ondanks de aanduiding als “functionele lijn” blijft de bediening in de praktijk wel vrij hoog met 16 ritten per dag.
 - o Het grensoverschrijdend vervoer is beperkt tot de verbinding Ieper – Armentières. Een aantal aanwezigen vraagt zich af of dit de enige grensoverschrijdende relatie is vanuit de hele regio. De Lijn wijst erop dat het Franse DKBUS in De Panne aansluiting geeft op de kusttram en trein in Adinkerke. Ook de lijnen die door TEC gereden worden staan nu niet op de kaart.
 - o Kristof Devriendt informeert naar de verwachte impact van het nieuwe net op het aantal reizigers. Sven Hoverbeke geeft aan dat er – in theorie – een flinke reizigerswinst geboekt wordt, net door gericht in te zetten op de (relatief) grotere reizigersstromen.
 - o Margo Swerts: de nieuwe kernlijn Ieper – Veurne laat men wel omrijden via Lo en Alveringem. Doet dit geen afbreuk aan het karakter van deze lijn. Zowel De Lijn als Kristof Devriendt geven aan dat de echt verbindende vervoersstroom tussen Ieper en Veurne veeleer beperkt is en dat het omwille van het potentieel interessant is even om te rijden en deze twee grotere kernen aan te doen.

- Poperinge voelt zich achtergesteld want heeft geen enkele lijn in het kernnet of cadanslijn in het aanvullend net. Zij stellen de vraag of bv. leper – Veurne niet omgeleid kan worden? De Lijn verduidelijkt dat we ook dan nog we probleem hebben met de parallelle spoorlijn en dat de omrijfactor van dergelijke lijn wel groot wordt. Vergeet ook niet dat een belangrijk potentieel op veurne – leper net uit de dorpen tussen leper en Vleteren komt.
- NMBS verduidelijkt dat de spoorlijn leper – Poperinge beperkt is in capaciteit door het enkelspoor. In de spits rijdt er nu nog wel een lokale spitstrein, maar dit kan slechts in 1 richting. Enkelspoor speelt de dienstregeling nog parten op andere plaatsen in de Westhoek. Infrabel heeft bij hun weten geen plannen om dit op korte termijn aan te passen.
- Kurt Van Lerberghe vraagt naar het vervoer op maat nu het voorstel van kernnet / aanvullend net er ligt. Hij wijst er op dat de kennis over VOM al bij al beperkt is en vraagt zich af wie hier de voorzet zal doen. De Lijn geeft aan dat zij dit niet zullen doen. De voorzitter verduidelijkt dat dit een taak is voor het studiebureau dat hier al diverse concepten voor aanbracht.

3. Afspraken verder verloop:

- Adviezen via colleges op 4 weken (half mei)
 - In eerste instantie op kernnet
 - Ook op aanvullend net
- Voorstel vervoer op maat uitwerken
- Volgende vergadering werkgroep op dinsdag 6 juni om 13u30.
 - Bedoeling is hier een 1^{ste} voorzet van een globaal verhaal met 4 lagen beschikbaar te hebben.

Wat leveren wij aan:

- Kaart met huidige lijnvoering
- Kaart met kernnet e.a.
- Aantal verplaatsingen tussen gemeenten

*

**DEPARTEMENT
MOBILITEIT &
OPENBARE
WERKEN**

VERSLAG

Lieven Vermeulen (AZ West), Chantal Denolf (MMC Houthulst), Patrick Masson (vzw Westhoek Vrijetijd Anders), Kathleen Bevenage (vzw Westhoek Vrijetijd Anders), Chantal Vanzieleghem (Zorg in de Binnentuin), Carine Bergers (FBAA), Luc Jullet (Vlaamse Raad van Autobusondernemers), Johan Van Iseghem (Solidariteit voor het Gezin), Astrid Nijs (Okra 55+), Micheline Claeys (Okra 55+ Regio Oostende – Veurne – Diksmuide), Caroline Strybol (Okra 55+), An Vuylsteke (vzw Het Havenhuis), Julie Devloo (DVC Reninge en WZC Hof ten Ijzer), Marlies Vandaele (KVG West-Vlaanderen), Anja Desaeveer (vzw Havenzate), Jan Vanseveren (TreinTramBus), Henk Himpe (TreinTramBus), Emanuel Demey (Provincie West-Vlaanderen, BO Blankaart Diksmuide en BC De Nachtegaal De Panne), Xavier Dirix (Natuurpunt Ijzervallei), Jonas Plouvier (Voka), Petra Breyne (Unizo West-Vlaanderen), Jeroen Pollet (ACV West-Vlaanderen), Dominiek Puype (ABVV West-Vlaanderen), Friedel Verhaeghe (OCMW Poperinge – NESTOR), Isabelle Bolle (OCMW Diksmuide – WZC Yserheem), Tijs Demyttenaere (vzw De Groene Kans), Leen Nys (WZC Cassiers Houthulst), Christof Dejaegher (Stad Poperinge en RESOC Westhoek), Joke Tanghe (Samana), Maarten Stuer (Boerenbond), Peter Debaenst (ACV West-Vlaanderen), Karolien Louf (WZC Sint-Anna vzw Bulskamp), Mark D'Eigens (FBAA/VRA), Jan Deman (BAAV), Michiel Van Robaeys (Unizo), Erik Eloy (Fietzersbond en Toerisme Westhoek), Gert Maertens (Fietzersbond), Dirk Adam (Interwest vzw), Ann Mouton (OCMW De Panne), Nathalie Rotsaert (vzw Vondels), Ignace De Ro (Westlandia vzw), Karolien Nuytten (OCMW Heuveland), Els Baart (ACV – OD), Johan Vanhaverbeke (Fietzersbond Ieper), Piet Van de Walle (Duin en Polder Diksmuide), Kristof Van Keirsbilck (De Lovie), Emily Muhr (Taxistop / MMC)Studiebureau: Kristof Devriendt (Traject),

Algemene inleiding en overzicht van de bedoeling van het proefproject aan de hand van een powerpointpresentatie (ter beschikking gesteld van de genodigden).

2. Stand van zaken door Kristof Devriendt:

Overzicht van de resultaten van de inventarisatie en onderzoek in de proefregio aan de hand van powerpointpresentatie (ter beschikking gesteld van de genodigden).

3. Vragen vanuit de klankbordgroep

1. Els Baart (ACV – OD)

▪ **Is de timing voor de 4 proefregio's hetzelfde?**

Ja, alleen niet voor de nieuwe proefregio Antwerpen die pas recent werd opgestart.

▪ **Is er al meer duidelijkheid over de financiering?**

Er is hierover een studie door Deloitte uitgevoerd, waarbij een 30-tal scenario's werden vergeleken en die op Vlaams niveau voor elke laag het budget bepaalt. Over de verdeling tussen de verschillende vervoerregio's en de lagen binnen deze regio's is nog geen concrete informatie beschikbaar.

2. Lieven Vermeulen (AZ West)

▪ **Voor de regio Veurne en Diksmuide is Oostende/Brugge een belangrijke locatie voor allerlei activiteiten, deze relatie mis ik in het plan. Is het niet mogelijk om een rechtstreekse trein of bus in te leggen op deze relatie?**

Als vervoerregio kunnen we wel advies geven op het trein- en kernnet, maar zeker op de trein is de impact eerder beperkt doordat dit federaal wordt georganiseerd. Als er een potentieel is voor een (reguliere) bus op deze relatie dan wordt ze mee in overweging genomen.

▪ **Indien er geen bus is, kunnen mensen ze ook niet nemen...**

Als er aangetoond kan worden dat er een zekere behoefte is en deze groot genoeg is, dan kan dit zeker meegenomen worden in het mobiliteitsplan en de adviezen aan De Lijn en NMBS. De onderbouwing komt in eerste instantie uit het provinciaal verkeersmodel, maar ook andere gegevens kunnen nuttig zijn.

3. Johan Vanhaverbeke (Fietzersbond Ieper)

▪ **Er werd wel gezegd dat de fiets een belangrijk onderdeel is voor de voor- en natrajecten, maar ik mis de fiets toch wel een beetje in dit hele verhaal... De lagen in dit model moeten misschien uitgebreid worden met een vijfde laag waar alle fietsroutes inzitten? Het is misschien ook een idee om de fiets mee op de bus te nemen (niet alleen plooifietsen),**

zodat dit eenvoudig gebruikt kan worden voor het voor- en natransport. Daarnaast wil ik ook nog meegeven dat stallingen aan bushaltes ook zeer belangrijk zijn.

Terechte opmerkingen en we zullen dit zeker meenemen.

4. Gert Maertens (Fietzersbond Diksmuide)

- Ik sluit mij aan bij mijn collega en wil ook nog eens benadrukken dat het fietsnetwerk moet aansluiten op haltes en stations van het openbaar vervoer. Momenteel ontbreekt dit fietsnetwerk in jullie verhaal, hier zijn ook investeringen nodig om de missing links op te vullen en de kwaliteit van het netwerk te verbeteren. De stromen op dit fietsnetwerk ontbreken ook.

Dit wordt meegenomen: we beschikken over informatie over de uitbouw van het fietsnetwerk, waar de laatste jaren in de regio toch ook behoorlijk in geïnvesteerd werd.

5. Jan Vaseveren (TreinTramBus)

- Er wordt over budgetneutraliteit gesproken, maar ik zie dat het voorstel voor kern- en aanvullend net op veel plaatsen toch een verbetering is ten opzichte van de huidige situatie. Waar komt het budget voor deze verbetering dan vandaan?

Met het concept basisbereikbaarheid wordt er inderdaad ingezet op de assen/relaties waar de grote vervoersstromen zich bevinden om hier een bepaalde kwaliteit (basisnet) aan te bieden. Aan de andere kant worden er inderdaad enkele lijnen (die momenteel al een laag gebruik kennen) geschrapt of afgebouwd en er wordt ook minder tijdens het weekend gereden (o.a. doordat een gereden kilometer tijdens het weekend veel duurder is dan tijdens de week doordat de chauffeur meer betaald wordt tijdens het weekend). Dit is een afweging die De Lijn in haar voorstel heeft gemaakt.

- Hoe zit het dan met het budget van de belbus en de andere budgetten van Vervoer op Maat?

Het budget van de belbus wordt gevrijwaard uit bovenstaande berekening en wordt integraal opzij gezet voor het Vervoer op Maat. Dit gaat over 32 miljoen euro voor Vlaanderen. Daarnaast worden vanuit Vlaanderen ook andere budgetten ingezet, bv. voor rolstoelvervoer, leerlingenvervoer,... Vanuit een geïntegreerde benadering is het de bedoeling ook deze vervoersstromen te integreren. De minister heeft onlangs aangegeven dat dit budget voor Vlaanderen uitgebouwd kan worden tot 112 miljoen euro op termijn.

6. Peter Debaenst (ACV West-Vlaanderen)

- Het is al gebleken dat de Westhoek geen prioriteit is bij de NMBS. Daarom is het zeer belangrijk om de bus goed te laten aansluiten op de weinige treinen die er rijden in de Westhoek.

Dit is een terechte opmerking en is zeker een aandachtspunt gezien de lage frequenties.

- In de modellen komt de relatie Veurne – Ieper niet echt naar voren, maar als ik op de N8 rijdt dan is dat toch altijd druk. In de modellen is deze wel te zien in de avondspits, maar niet in de ochtendspits, waar komen die mensen dan vandaan?

De N8 wordt inderdaad druk gebruikt, maar dit is eerder voor schakels (kortere afstanden) tussen Veurne en Ieper, zoals bv. Vleteren – Alveringem of Alveringem – Veurne of ook een deel doorgaand verkeer. Maar er is een beperkte vraagspanning op de gehele verbinding tussen Ieper en Veurne. Dit komt ook naar voren in de modellen, die de verplaatsingen met alle modi en voor alle motieven weergeven. Wat betreft het verschil tussen de avond- en ochtendspits geeft de figuur ook maar 1 uur weer, de rest van de verplaatsingen valt buiten het spitsuur. Maar De Lijn heeft deze verplaatsingen ook op dagbasis bekeken en ook daar zijn de aantallen eerder beperkt. Er zijn inderdaad wel mensen die van Ieper naar Veurne rijden en omgekeerd, maar deze aantallen zijn eerder beperkt.

7. Luc Jullet (Vlaamse Raad van Autobusondernemers)

- **Is er al nagedacht over de tarieven voor de verschillende lagen (kern-, aanvullend net en Vervoer op Maat)? Integratie en of differentiatie van deze tarieven? Daarnaast is het wel belangrijk dat voor de gebruiker de kost min of meer hetzelfde moet blijven (qua prijs en gemak).**

De tarieven hangen samen met de subsidiëring van de Vlaamse Overheid en wat we juist willen doen. Wij hebben hier wel ideeën over, die we ook in het mobiliteitsplan kunnen opnemen, maar uiteindelijk is het de overheid die beslist hoe ze dit willen aanpakken. Maar het is wel de bedoeling dat er een geïntegreerd tariefsysteem over alle vervoerslagen komt, zodat het voor de gebruiker een duidelijk systeem is.

- **De voertuigen van het leerlingenvervoer rijden maar 180 dagen en ook op de dagen dat ze rijden staan ze een paar uur per dag stil. Dit geldt trouwens ook voor de bussen van De Lijn. Kunnen we reizigers niet motiveren (bv. aan de hand van tariefdifferentiatie naar tijd) om verplaatsingen niet tijdens de spits te maken?**

Terechte opmerking, het is zeker de bedoeling om het bestaande aanbod efficiënter te gebruiken.

8. Carine Bergers (Federatie Autobus en Autocar)

- **De vervoerregio is toch bevoegd om beslissingen te nemen over het aanvullend net en Vervoer op Maat, dus zij kunnen wel beslissen over de tarieven en om deze te integreren met het hoger net. Alleen de lokale initiatieven blijven dan nog over, waar misschien nog aparte tarieven zullen gelden.**

Correct, de vervoerregio zou dit inderdaad kunnen beslissen.

9. Piet Van de Walle (Duin en Polder Diksmuide)

- **Momenteel gaat er ook een deel van het budget naar de zorginstellingen, waarmee zij allemaal hun eigen vervoer organiseren. Dit is echter aan het veranderen met het persoonsvolgend budget. In Zeeland hebben wij een goed voorbeeld gezien waar het vervoer gecentraliseerd georganiseerd werd en alle zorginstellingen (maar ook anderen) hier gebruik van kunnen maken. Dus misschien moet er eens over de grens gekeken worden, want daar doen ze het al.**

Traject werkt samen met een Nederlands studie bureau om o.a. dit soort informatie en expertise van hen te krijgen.

- **Het eigen vervoer van de zorginstellingen staat veel te veel stil. Een eerste stap is volgens mij om overleg tussen alle zorginstellingen (en eventueel ook andere instanties) op te starten om deze problematiek aan te pakken. Deze samenwerking kan op termijn dan ook uitgebreid worden naar iedereen. Vroeger is dit al eens geprobeerd, maar toen waren er allerlei problemen met verzekeringen en dergelijke. Het is dus belangrijk dat de regelgeving hier rekening mee houdt.**

Terechte opmerking, het lijkt ons zeer zinvol om een overleg met zorginstellingen in te plannen, want momenteel is het eigen vervoer van zorginstellingen (en scholen) nog iets waar we niet veel informatie over hebben. We hebben wel recent een enquête rond gestuurd naar allerlei zorginstellingen om hier een beeld van te krijgen, dus het zou ook zinvol zijn als jullie ons gegevens van kostprijs, aantal gereden km/ritten, aantal gebruikers, etc. van jullie busjes kunnen bezorgen.

- **Dat moet geen probleem zijn, want zorginstellingen moeten dit allemaal bijhouden voor hun subsidies. Nog een laatste zaak is de kost voor de gebruiker, momenteel is deze kost eerder beperkt door de subsidies. Maar als gebruikers bv. per km moeten betalen, dan gaat dit voor sommige mensen heel duur worden.**

10. Kristof Van Keirsbilck (De Lovie)

- **Die betaalbaarheid voor de gebruiker wil ik ook nog eens benadrukken. Nu betalen mensen €2-3/dag bij ons (met subsidie) en anders is het iets van €30/dag. Daarnaast is de continuïteit van het vervoer zeer belangrijk. Want als zorginstellingen hun eigen vervoer gaan afbouwen, dan moet hun vervoer wel gegarandeerd blijven. Op dit moment is hiervoor geen vertrouwen met vervoerders die failliet gaan en er dan opeens 3-4 maanden niks meer van vervoer beschikbaar is. Momenteel is er ook een project (VIVIS – MOBIS) waarbij verschillende zorginstellingen een systeem opzetten om automatisch het traject te berekenen als er een vraag binnen komt. Dit zal in de toekomst ook een must zijn om te hebben.**

Terechte opmerkingen.

11. Emily Muhr (Taxistop)

- **De groei van de Minder Mobielen Centrales werd aangehaald in de presentatie, dit is zeker het geval. Het is daarom misschien ook een idee om als overheid meer ondersteuning te bieden bij de oprichting hiervan, want zeker in de Westhoek zijn deze MMC's niet overal aanwezig. Daarnaast kan er ook ondersteuning geboden worden bij de zoektocht naar vrijwilligers.**
- **Steden en gemeenten zouden ook aangemoedigd moeten worden om hun eigen auto's te delen.**

Terechte opmerkingen.

12. Karolien Louf (WZC Sint-Anna vzw Bulskamp)

- **Onze verplaatsingen bestaan voornamelijk uit bezoekers, personeel en ouderen, maar sinds kort ook leerlingen en leerkrachten. Het probleem is dat er geen bus naar Bulskamp rijdt en dat de belbus pas na 9u rijdt. Daarnaast is het fietspad dat er ligt onveilig (geen verlichting, geen sociale controle, ...). Hierdoor is het dus zeer moeilijk tot bijna onmogelijk voor leerlingen om tot in Bulskamp te geraken.**

13. Emanuel Demey (Provincie West-Vlaanderen / Blanckaart / De Nachtegaal)

- **De belbus is in plaatsen beperkt en heeft ook een te beperkte amplitude. Op uitstap gaan met de school/klas gaat dus niet. Scholen mogen ook niet tijdens de spits reizen, maar pas vanaf 9u, dit is echter te laat om een uitstap naar bv. een natuurgebied of een culturele voorziening te beginnen. Zij zijn dan genoodzaakt om een bus te huren (€350), dit is echter te duur voor veel scholen/ouders. Vaak worden (groot)ouders dan opgetrommeld om met verschillende wagens alle kinderen dan te rijden, maar dit is ook niet altijd veilig. Scholen geraken met de (bel)bus dus niet op locatie bij een uitstap.**

14. Jeroen Pollet (ACV West-Vlaanderen & RESOC Westhoek)

- **In het streekpact van 2014 staat dat er ingezet wordt op de interne ontsluiting van de Westhoek met o.a. de relatie Ieper – Veurne en ik ben blij om die terug te zien in de plannen. Maar ik mis de relatie Poperinge – Diksmuide die ook in dit pact stond.**

De Lijn heeft alle relaties onderzocht en de reden dat deze relatie er niet in zit is dat er te weinig potentieel is. Daarnaast is het budget ook beperkt, De Lijn zou ook liefst nog bijkomende structurele lijnen toevoegen (zoals de as Ieper – Veurne), maar hier is geen budget voor.

15. Christof Dejaegher (Stad Poperinge & RESOC Westhoek)

- **Grensoverschrijdende lijnen?**

Hier zijn weinig cijfergegevens over (ook langs Franse kant), waardoor het zeer moeilijk is om hier onderbouwing voor te leveren. De grens vormt echt een barrière op dat vlak, maar alle hulp is welkom en er zal zeker grensoverschrijdend nog gekeken worden.

- **In gebruik is de lijn Abele – Poperinge – Ieper veel sterker dan de lijn Ieper – Veurne (tellingen), waarom wordt deze lijn dan niet opgenomen in het plan? Er rijdt wel een trein, maar dit is maar om het uur en er liggen ook kernen die hierdoor niet bediend worden. Tijdens de vervoerregioraad is er verzwegen dat er ook lijnen verdwenen zijn...**

De Lijn heeft op de vervoerregioraad in een beperkt tijdsbestek het voorstel van het kern- en aanvullend net uitgelegd, dus er was geen tijd om op alle aspecten diep in te gaan. Maar het is ergens toch logisch dat als er bepaalde lijnen op vooruit gaan er ook andere op achteruit moeten gaan of zelfs moeten verdwijnen. Detailinfo met betrekking tot welke ritten versterkt worden en welke verdwijnen is intussen wel beschikbaar en via de ambtelijke werkgroep verspreid.

16. Patrick Masson (vzw Westhoek Vrijetijd Anders)

- De kusttram is een succes (comfort, efficiënt, ...), dit is er toch ook pas gekomen na een investering... Daarom zou ik een utopisch voorstel willen doen, nl. een 'lustram' die van Veurne – Poperinge – Ieper (– Roeselare) – Diksmuide – Oostende zou lopen. Een tram is namelijk toegankelijk voor alle doelgroepen, de leningen staan momenteel toch aan 0%, etc.

17. Ignace De Ro (Westlandia Ieper)

- Wij hebben ca. 800 werknemers, waarvan ongeveer 200 OV-gebruikers want wij zetten hier wel op in. Maar de bussen zijn afgestemd op de scholen en niet op de werkuren, waardoor de bussen vaak pas om 7 uur of later beginnen rijden. Voor de werkende mens is dit dus een groot probleem, zeker als je om 7.30 of vroeger moet beginnen. De belbus rijdt zo vroeg ook nog niet, dus dit is geen alternatief. Wij hebben al enkele keren onze uurroosters moeten omgooien om deze beter te kunnen afstemmen op de busregeling, maar dit blijft een probleem. Leerlingen worden ook afgezet aan de voordeur, terwijl onze kinderen nu al obeer zijn, het zou dus beter zijn om hen op een kilometer van hun deur af te zetten zodat ze nog wat kunnen wandelen. Onze werknemers zijn vaak kansarm, hebben allerlei problemen, waardoor ze vaak niet met de auto (en soms ook fiets) kunnen rijden, etc. Zij zijn dus echt afhankelijk van het openbaar vervoer... Werknemers die in Watou wonen kunnen nooit met het openbaar vervoer om 7.30 in Ieper zijn. Wij werken ook in shiften, waardoor sommige werknemers bv. om 4 uur moeten beginnen, zij geraken daar dus nooit met de bus. Sommige werknemers moeten een uur fietsen om op hun werk te geraken en zij moeten soms ook om 4-5 uur beginnen. Dus het is niet dat zij niet gemotiveerd zijn. Het gebruik van het openbaar vervoer voor het werk is dus problematisch.

18. Leen Nys (WZC Cassiers Houthulst)

- Het was niet helemaal duidelijk, maar is de relatie Houthulst – Roeselare verdwenen in het nieuwe plan? Zo nee, rijdt deze nog dezelfde route?
Nee, deze bestaat nog steeds en wordt opgewaardeerd naar een 30min frequentie. De route kan wijzigen, maar hier hebben we voorlopig geen zicht op.

19. Joke Tanghe (Samana)

- Minder mobiele vervoeren zal een belangrijke zaak zijn, hiervoor is een samenwerking tussen zorginstellingen en het openbaar vervoer nodig. Het zal daarom belangrijk zijn om zo weinig mogelijk regels aan deze doelgroep(en) op te leggen om deel te kunnen nemen aan de samenleving. Er moet dus nagedacht worden om dit zo normaal mogelijk te organiseren? De bussen en haltes van De Lijn moeten dus toegankelijk zijn voor iedereen en dan is het ook niet/minder nodig om andere vormen van vervoer te zoeken. De reservatietijd is ook belangrijk, er moet vaak 2 dagen op voorhand gereserveerd worden en tijdens weekends zijn er vaak geen chauffeurs voor de MMC's.

Klopt, toegankelijkheid is een belangrijk aspect in dit hele verhaal. Voor de reservatietijd mogen er wel hogere eisen dan 2 dagen gesteld worden en kan er bv. naar 1 uur gestreefd

worden. Er kan wel een prijsdifferentiatie zijn op dit vlak, waarbij lang op voorhand beloond wordt met een goedkoper tarief doordat dan beter/efficiënter gepland kan worden. Aan de andere kant zouden reservaties op kortere termijn (bv. 30 min) misschien ook kunnen, maar hier zal dan ook een prijskaartje aan verbonden zijn.

MMC's werken ook met vrijwilligers die logischerwijs niet/minder beschikbaar zijn tijdens het weekend. Maar in de toekomst zal het toch de bedoeling zijn om voornamelijk met professionele bestuurders te werken. Vrijwilligers zouden bv. wel aanvullend kunnen werken met een permanentie waarbij iedere vrijwilliger een weekenddag om de zoveel maand beschikbaar is om te rijden indien nodig.

20. Jan Deman (Beroepsvereniging van Autobus en Autocarondernemers)

- **Is er bij de kaart van het voorstel van het kern- en aanvullend net ook reeds een zicht op de type bussen, de capaciteit, etc. ?**

Nee.

- **Het blijkt dat er bij ons (de busfederatie) een grote onbekendheid is over de zorgen die de zorginstellingen hebben, maar ook dat de zorginstellingen niet (volledig) op de hoogte zijn van wat onze busondernemers allemaal aanbieden. Hierbij is het misschien ook aangewezen om iets van overleg te starten al dan niet in het kader van het proefproject basisbereikbaarheid om te kijken wat er op dit vlak allemaal speelt en wat de mogelijkheden zijn.**

De vergadering wordt iets na 17u afgesloten met een bedanking aan alle aanwezigen om deze namiddag vrij te maken en voor hun constructieve inbreng.

*

VERSLAG

onderwerp: Vervoersregioraad Westhoek – 4^{de} bijeenkomst werkgroep mobiliteitsplan

pagina 2 van 5

belangrijke lijnen aanwezig moeten zijn, waarbij 's morgens heen en 's avonds terug gereden kan worden.

- Het buitengebied wordt gezien als een belangrijk recreatiegebied (wel met heel diffuse verplaatsingen), hierbij is de weekendbediening dus van belang.

Specifieke opmerkingen:

- Diksmuide: de hoge frequentie tussen Diksmuide en Roeselare wordt door de stad in vraag gesteld. Dit gaat immers ten koste van de relatie Ieper en Nieuwpoort.
- Heuvelland: kan de relatie van Ieper met Armentières niet via Kemmel? Zo is er een extra voordeel.
- De bediening van de diverse ziekenhuizen is ook in het weekend een aandachtspunt.
- De relatie Ieper – Poperinge wordt onderbelicht door het samenspel met de treinbediening.
- Vraag naar goede verbinding Koksijde – Ieper >> die is er maar gaat via Veurne.
- Relatie Langemark – Roeselare >> De lijn voorziet wel behoud als functionele lijn.

De voorzitter verduidelijkt dat het voorstel kernnet / aanvullend net van De Lijn is opgebouwd volgens een aantal spelregels die zij aangereikt kregen. Zo mag er bv. geen doublure zijn van spoorlijnen en ook slechts één verbinding tussen 2 stedelijke gebieden. De vervoersregio kan ervoor kiezen daarvan af te wijken en daar biedt de opbouw van een 2^{de} scenario in het mobiliteitsplan wel een kans toe.

Koekelare merkt op dat de gevraagde aanpassingen van Diksmuide een impact hebben op Koekelare en Kortemark.

Alveringem en Lo-Reninge: de ontsluiting van Pollinkhove komt in het gedrang door de nieuwe reisweg van de lijn Ieper – Veurne. Is hier variatie mogelijk? >> De Lijn: Ieper – Veurne rijdt op een uurfrequentie en volgt dus steeds dezelfde reisweg.

Er wordt geopperd om de spoorlijn Ieper – Poperinge te schrappen. Poperinge stelt zich hier vragen bij. Vanuit de logica van de uitgangspunten voor het kernnet is de oefening niet onlogisch: als we geen kernnet parallel aan het spoor mogen laten rijden, is de afweging in beide richtingen mogelijk en zinvol.

Margo Swerts informeert naar het grensoverschrijdend verhaal binnen basisbereikbaarheid. O.a. vanuit Heuvelland kwam de suggestie rond grensoverschrijdend verkeer, maar met een meerwaarde voor de omliggende dorpen.

Vanuit de gemeenten wordt gevraagd of dit vervoersmodel niet in eerste instantie kiest voor het versterken van de – goedkope – werkdagbediening ten nadele van de duurdere weekendritten. >> De Lijn wijst er op dat de Vlaamse Regering in eerste instantie vraagt aandacht te besteden aan die functionele verbindingen. Er is ook vandaag een duidelijk verschil in gebruik tijdens het weekend. Het studiebureau geeft aan dat je in principe alle cadanslijnen zou kunnen afbouwen en investeren in een netwerk van functionele lijnen die ook tijdens het weekend rijden. De vraag is of daar een voldoende grote vervoersvraag voor bestaat.

[Hierna volgt een uitgebreide discussie over het vervoer op maat dat op korte termijn door departement MOW in de markt zou gezet worden. Vanuit de gemeenten komen kritische reacties n.a.v. de zeer korte termijn waarop dit moet ingevoerd worden.]

3. Eerste voorzet van een globaal verhaal met 4 vervoerslagen

Belangrijk: dit is een verhaal op middellange termijn en niet te verwarren met het VOM dat op korte termijn door departement MOW in de markt zal gezet worden.

Presentatie door Kristof: het voorstel VOM krijgt de werktitel "*Westflex*" met de volgende kenmerken:

- Gebiedsdekkende bediening op afroep.
- Drie deelgebieden rond Veurne/Westkust, Diksmuide en Ieper-Poperinge.
- Voor specifieke doelgroepen én voor open gebruiker. Bepaalde doelgroepen kunnen wel niet gecombineerd worden.
- Deur/deur, zeker voor doelgroepen, maar mogelijks ook voor andere
- Minimale / maximale ritafstand.

Last mile... >> hier is het toch zinvol om ook naar fietsdeelsystemen te kijken. Er is zeker potentieel voor een back to many-systeem aan de Westkust, maar dat is zeer duur qua implementatie. Een back-to-one-systeem is op korte termijn haalbaarder. Er wordt aangegeven dat ook investeren in de (elektrische) fiets noodzakelijk is in dit verhaal en de vraag gesteld waarom er met de fiets niets wordt uitgetest in de proefregio?

In heel het VOM verhaal zal het ook belangrijk zijn om 1 ticket/abonnement te hebben, waarbij alle alternatieven gebruikt kunnen worden.

Inschatting vervoersstromen en kosten/baten Westflex:

- 770.000 reizigers waarvan 250.000 belbus
- De bijkomende stromen naast de huidige belbus zitten vandaag vooral in eigen vervoer zorgsector en ziekenhuizen

Vragen:

- Verandert dit ook onmiddellijk mee op 1/1/18? >> neen.
- Kan het bestek met maatregelen op de korte termijn ook fietsdeelsystemen voorzien?

Eerste doorrekening kostenmodel voor belbusreizigers op basis van cijfers Timenco NV (studie 2013).

4. Afspraken verder verloop

Vanaf 6/6 zien we volgende procesverloop:

- Variante opmaken in de loop van juni
- Nieuwe werkgroep eind juni met voorstel variante
- Doorrekening van de volledige variante door De Lijn in de loop van de zomer
- Nieuwe werkgroep begin september
- (regioraad eind september)

Volgende vergadering op donderdag 29/6 om 9u30.

*

VERSLAG

aanwezig:

Westhoekgemeenten: Pieter Lelong (Wervik), Kurt Vanlerberghe (Diksmuide), Tessa Vandewalle (Houthulst), Leen Maenhout (Vleteren), Kenny Geuens en Pieter Marchand (Poperinge), Hilde Stragier en Ann Van Eeckhoutte (Heuvelland), Magali Decramer en Wout Cornette (Lo-Reninge), Johan Albrecht (Alveringem), Stephan Terryn (Kortemark), Thomas Goethals en Peter Roose (Veurne), Dominiek Vancolen (Langemark-Poelkapelle), Wouter Deruwe (De Panne), Stijn Ramboer (Koekelare), Valentijn Seys (Ieper), Lien Devos en Dieter Hoet (WHO), Margo Swerts (wvi).

Studiebureau: Kristof Devriendt (Traject), Sander Vonck (Traject)

Beleidsdomein MOW:

- Departement MOW: Lieven Van Eenoo, Paul Van Heesvelde
- De Lijn: Sven Hoverbeke, Vincent Huart
- AWW: Koen Surdiacourt
- MAV: Jo Bossuyt

Provincie: Koen Vanneste

afwezig met kennisgeving:

Gemeenten: Tine Roels (Diksmuide), Griet Maenhout (Koksijde), Erwin Cloet (Nieuwpoort), Patrick Blancke en Marie Debucquoy (Zonnebeke), Sanne Vantomme (Wervik).

NMBS: Geert Dierckx

Infrabel: Charlotte Verbeke

Ruijter Vlaanderen: Shana Debrock en Leen Vandeveld

onderwerp: Vervoersregioraad Westhoek – 4^{de} bijeenkomst werkgroep mobiliteitsplan

alternatief en de opmaak van bijhorend kaartmateriaal wat meer tijd in beslag nam dan vooraf ingeschat, werd dit alternatief voorstel pas gisteren aan de leden van de werkgroep en de burgemeesters bezorgd. De variatie wordt vandaag gepresenteerd en toegelicht door Kristof Devriendt (Traject).

Het doel van deze vergadering is om na te kijken of dit alternatief scenario tegemoet komt aan de gemaakte opmerkingen en dit af te kloppen. Tijdens de zomer zal deze variatie door De Lijn doorgerekend worden, zodat de 2 scenario's kwalitatief en kwantitatief ten aanzien van elkaar afgewogen kunnen worden. Zoals ook benadrukt werd in de uitnodiging is het uitdrukkelijk niet de bedoeling vandaag een keuze te maken tussen beide scenario's. Dit komt overigens niet toe aan de werkgroep, maar aan de vervoerregioraad. Bijkomende opmerkingen van gemeenten die we na deze vergadering nog ontvangen kunnen nog steeds meegenomen worden, maar zullen alleen nog kwalitatief mee in overweging worden genomen.

Om een vlottere vergelijking mogelijk te maken tussen beide modellen werden niet enkel kaarten aangeleverd van de variant maar ook de zaterdag- en zondagbediening volgens voorstel De Lijn v3.7.

Kristof Devriendt verduidelijkt dat de variant opgebouwd is op basis van een duidelijke methodiek: voor elke gevalideerde vraag geven we de huidige toestand en het voorstel De Lijn 3.7. Daarna volgt een inschatting van het gekend of geraamd aantal verplaatsingen, waarna de eigenlijke afweging volgt om de aanpassing op te nemen in het alternatief scenario

Slide 3 geeft een beeld van de kostenverhoudingen tussen de drie lagen. De bedragen zijn indicatief en onder voorbehoud van definitieve goedkeuring door beleidsstuurgroep. Budgettair weegt het kernnet ongeveer even zwaar als de belbussen, wat voor sommige aanwezigen verrassend is. Peter Roose geeft aan dat de belbus wel een belangrijk vervoermiddel is, rekening houdend met de karakteristieken van de regio.

De kostprijsramingen die Traject opmaakte voor de onderdelen van de variant zijn indicatief en geven in eerste instantie een beeld van de verhoudingen.

Bij de voorstelling van het budget voor elke laag komt de vraag opnieuw naar voren of er middelen tussen het aanvullend net en het VoM verschoven kunnen worden. Voor beide netten is de vervoerregioraad immers bevoegd. Hier kan momenteel nog geen uitsluitsel over gegeven worden. Nadien wordt bij de kaarten van het huidig aanbod opgemerkt dat de kleuren voor verwarring kunnen zorgen. Hier is het studie bureau zich van bewust en de kleuren van het huidig aanbod zullen aangepast worden naar analogie van de kleuren die voor de 2 scenario's worden gebruikt.

Kristof Devriendt overloopt de concrete opmerkingen van de gemeenten een voor een, waarbij telkens wordt weergegeven:

- Wat rijdt anno 2017 en wat voorziet scenario 1
- Vaststellingen m.b.t. verplaatsingsgedrag en huidig gebruik
- Opportuniteiten en afweging (op het niveau van de vervoerregio)
- Conclusie, voorstel alternatief scenario en budgettaire consequenties

L20: Diksmuide – Ieper

Vandaag is dit een functionele lijn en in het voorstel De Lijn blijft dit ook zo. In scenario 2 is een upgrade voorzien tot cadanslijn (aanvullend net). De nieuwe lijn 20 pikt de kern Merkem op en rijdt vanaf Boezinge via het bedrijventerrein Pilkem naar de site Ter Waarde / Jan Yperman.

L30: Diksmuide – Roeselare

De Lijn merkt op dat de reisweg in scenario 1 niet meer langs Jonkershove rijdt zoals in de huidige situatie. Door de provincie wordt opgemerkt dat het succes van deze lijn voor een groot deel zit in de bediening van het ziekenhuis van Roeselare. Dat zal binnenkort verhuizen naar Rumbeke, waardoor L30 (Diksmuide – Roeselare) het ziekenhuis niet meer zal bedienen. Daarom zal het belangrijk zijn om op een andere manier het ziekenhuis op een kwalitatieve manier te ontsluiten met het openbaar vervoer. De Lijn geeft hierbij aan dat hier reeds over nagedacht werd. Men denkt er in eerste instantie aan het ziekenhuis in Rumbeke te bedienen via het stadsnet. Een kwalitatieve overstap op dat stadsnet zal gecreëerd moeten worden.

Langemark-Poelkapelle vraagt of het niet zinvol zou zijn in te zetten op de radiale verbindingen die rond alle (klein)stedelijke gebieden te zien zijn en de middelen minder in te zetten de zeer lichte verbindingen tussen 2 (klein)stedelijke gebieden (bv. Boezinge – Ieper – Kemmel i.p.v. Meseu – Ieper en Ieper – Veurne). De Lijn geeft hierbij aan dat het vanuit exploitatie vaak efficiënter is om een bus door te laten rijden en met één lijn verschillende voorstedelijke relaties op te laten vangen, zoals de L30, die zowel de relatie Diksmuide – Houthulst als Staden – Roeselare opvangt.

L32 en L64: Diksmuide – Torhout

In dezelfde regio worden aanpassingen gedaan aan L32 (Diksmuide – Kortemark – Torhout) en L64 (Diksmuide – Aartrijke – Torhout). Deze wijzigingen hebben impact op lijnen die niet tot de VVR Westhoek behoren, nl:

- L53 (Diksmuide – Oostende) zal tussen Diksmuide en Leke parallel rijden aan L64 (Diksmuide – Torhout). Voor deze lijn wordt geopteerd om te onderzoeken of deze nog in cadans moet blijven rijden en of het niet efficiënter zou zijn om deze lijn alleen te rijden op momenten dat deze ook effectief gebruikt wordt (functionele lijn). Opnieuw zou (een deel van) de ‘winst’ hiervan in de VVR Westhoek ingezet moeten kunnen worden.
- L55 (Diksmuide – Leke – Brugge) zou door de gewijzigde reisweg van L64 (Diksmuide – Torhout) tussen Diksmuide en Aartrijke volledig parallel rijden. Daarom zou het een opportuniteit kunnen zijn als de functionele L55 ingekort wordt tot in Koekelare (eindpunt / overstap) en de ‘winst’ in de VVR Westhoek ingezet kan worden. Dit zal alvast in de variant verwerkt worden zodat er in de modeldoorrekening geen concurrentie ontstaat tussen beide lijnen.

Op dit moment is het niet duidelijk of het mogelijk is om budgetten te verschuiven tussen vervoerregio's. Lieven Van Eenoo geeft aan dat hij deze vraag zal escaleren naar de beleidsstuurgroep. De gemeenten geven aan dat er op die manier geen enkele stimulans is om de 2 bovenstaande optimalisaties door te voeren. Voor hen zou het beter zijn om die 2 lijnen gewoon te laten rijden zoals gepland en dus een overaanbod op bepaalde segmenten te creëren, want het levert hen en de VVR toch niets op indien ze deze lijnen zouden inkorten/downgraden...

L41 (Diksmuide – Nieuwpoort)

Voor deze lijn stelt het studiebureau dat een bediening op werkdagen te weinig potentieel heeft, maar tijdens de zomermaanden wel verantwoord kan zijn vanuit de relatie trein – Nieuwpoort. Voor een louter toeristische bediening kan de dienstverlening 's morgens ook later beginnen. Toch is ook hier een uurfrequentie moeilijk te verantwoorden. Er wordt afgesproken om de frequentie te halveren naar 120' (12 ritten per dag H/T) en bijgevolg ook de kosten te halveren. De provincie geeft aan dat deze lijn dan wel niet bruikbaar zal zijn voor bv. vakantiejobbers.

L72 (Ieper – Armentières)

Meer dan 40% van deze lijn en dus ook van de kostprijs ligt over de gewestgrens, in Wallonië en Frankrijk. Toch draait de vervoerregio volledig op voor deze kosten. Er wordt positief gereageerd op het voorstel te onderzoeken of deze lijn gefinancierd kan worden met Wallonië en Frankrijk (*Arc-en-ciel*). De vrijgekomen budgetten kunnen dan elders in de VVR ingezet worden. De Lijn geeft aan dat het zinvol zou zijn als de gemeenten zelf ook hiernaar informeren.

Bij de aanpassing om via Kemmel om te rijden wordt door De Lijn nog meegegeven dat er een langere reistijd zal zijn tussen bv. Meseen en Ieper, waardoor het potentieel voor deze verbinding zou kunnen dalen. Door het grensoverschrijdend karakter is de potentieelonderbouwing in elk geval al niet evident. WVI geeft aan dat het interreg-project Transmobil middelen voorziet voor onderzoek van de grensoverschrijdende relaties. De gemeente Heuvelland geeft aan dat de omweg wel een zeer vlotte route is en dat er lokaal zeker ook vraag is voor de relatie met Armentières, wat extra reizigers kan opleveren. De omleiding maakt van Kemmel een lokale hub waar het vervoer op maat kan op aansluiten. Op die manier besparen we kilometers voor het vervoer op maat.

L50 (Ieper – Veurne – De Panne)

De basislijn Ieper – Veurne kent vandaag geen cadansbediening, maar wordt in de spitsuren zeer druk gebruikt. De cadansverbinding is gevraagd vanuit de globale mobiliteitsvisie van het Westhoekoverleg en ook nuttig als lokale ruggengraat voor het vervoer op maat.

De Lijn wijst er op dat tellingen wijzen op een potentieel van Alveringem en Lo naar Veurne. Vandaar is het een goed idee om de nieuwe lijn 50 te laten rondrijden via beide dorpen.

Lo-Reninge geeft aan dat de reisweg van L50 (Ieper – Veurne – De Panne) in scenario 1 niet meer langs Pollinkhove loopt, waar nochtans vandaag behoorlijk wat reizigers opstappen is. Het traject via Pollinkhove is ook korter. De Lijn geeft aan dat de reistijd wel langer zou zijn (o.b.v. google maps) en ook een minder vlotte reisweg opleveren. Lo-Reninge zou willen dat De Lijn dit nader onderzoekt. Daarnaast wordt door andere aanwezigen aangegeven dat de afstand van Pollinkhove naar de dichtstbijzijnde halte maar 800m bedraagt en dat er bijgevolg een kwalitatieve fietsenstalling aan de halte geïnstalleerd moet worden om dit probleem op te vangen. Mensen die niet met de fiets kunnen zullen dan aangewezen zijn op het VoM.

L60 (Ieper – Poperinge – Abele)

De wijzigingen aan L60 (Ieper – Poperinge – Abele) worden positief onthaald. De optie om ook de reisweg licht aan te passen, zodat langs het VTI in Ieper wordt gereden wordt zeker wenselijk bevonden. Er is sprake van een clustering van middelbare scholen rond het VTI, waardoor deze aanpassing zeker wenselijk zal zijn in de toekomst. Poperinge geeft aan dat de reisweg ook aangepast zou moeten worden om de bedrijvenzone in Poperinge te bedienen (dit zou een kleine omweg zijn). Daarnaast wordt er aangehaald dat het goed zou zijn om L60 af te stemmen met de trein, zodat samen een mooie 30' frequentie gehaald kan worden. Tot slot wordt aangehaald dat het Jan Yperman ziekenhuis tussen campus Poperinge en campus Ieper ook nog met een busje rijdt. Er wordt gevraagd of (indien het ziekenhuis dit zou willen) zij hun budget op een of andere manier kunnen integreren in dit verhaal om de ontsluiting van hun vestigingen te garanderen, zodat ze hun eigen busje(s) niet meer nodig hebben. Het studiebureau vraagt of er gebruikscijfers van deze busjes beschikbaar zijn. De stad Ieper zal hiernaar informeren.

L43 (Komen – Menen)

De afschaffing van deze lijn komt niet als een verrassing voor de gemeente Wervik en zij geven aan dat de samenwerking met TEC zeker belangrijk is om hun bussen ook in Vlaanderen te laten halteren.

L40 Ieper – Roeselare en L42 Ieper – Langemark-Poelkapelle – Torhout

L42 via Langemark-Poelkapelle blijft functioneel rijden. De kernnetlijn L40 krijgt tussen Langemark en Ieper een andere route via Sint-Jan. Dit vermijdt concurrentie met L42.

De gemeente geeft aan dat dit voorstel toch al behoorlijk tegemoet komt aan de geuite bezorgdheden.

Algemene discussie

Dieter Hoet merkt op dat de meeste aanpassingen een verhoging van het aanbod en kost opleveren. Hij vraagt zich af waar dit bespaard wordt. Ook De Lijn geeft aan dat het voor een eerlijke vergelijking belangrijk is dat beide voorstellen budgetneutraal is.

Kristof Devriendt bevestigt dat het in eerste instantie de bedoeling was om de diverse voorstellen / vragen te screenen, zodat onderbouwd kan gekozen worden. De informatie i.v.m. ruwe kostprijs is vandaag beschikbaar en daaruit blijkt dat het voorgestelde scenario inderdaad niet budgetneutraal is. Er zullen dus nog bijkomende aanpassingen nodig zijn om deze budgetneutraliteit te bekomen. De vergadering geeft bij deze vertrouwen aan het projectteam (MOW, studiebureau, De Lijn) om in onderling overleg nog een aantal bijstellingen te doen en met een budgetneutraal concept te landen.

Kristof Devriendt geeft ook aan dat het budgettair kader ook binnen de regio kan uitgebreid worden door derdebetalerssystemen, al dan niet via private partners. Zo vallen een aantal relaties in scenario 2 samen met bestaande verbindingen van het Jan Yperman-ziekenhuis. Ook die verbindingen hebben vandaag een kostprijs die geïntegreerd zou kunnen worden in het regiobudget.

Wie bepaalt de tarieven/prijsbeleid? Waar gaan de opbrengsten van VoM en het kernnet/aanvullend net naartoe? Bv. wat gebeurt er met de 'winst' als de VVR beslist om de tarieven te verdubbelen (indien zij hierover kunnen beslissen)?

Vanuit stad Poperinge wordt gevraagd of de mobiliteitscentrale (belbuscentrale) open data gericht zal zijn? Zo kunnen externe bedrijven deze info gebruiken om aan te sluiten op het bestaande openbaar vervoer en nieuwe diensten aanbieden.

Stad Ieper worstelt nog met toekomst van de centrumbus die nu deels door stad gefinancierd wordt (4 haltes die elke 15min bediend worden tussen 9-16u). De centrumbus zit vandaag niet in KN / AN en is daardoor de factor afgeschaft. De Lijn vraagt of de stad hier een helder standpunt over heeft. De stad Ieper zou deze wel graag willen behouden.

Vervoer op Maat “Westflex”

Het concept “Westflex” is vorige keer in grote lijnen voorgesteld, maar moet nog verder geconcretiseerd worden. Het studiebureau wil dit doen tijdens de zomer, maar zij zouden graag feedback van de gemeenten hebben op het voorgestelde concept. Dit geldt ook voor fietsdeelsystemen,...

De stad Ieper geeft aan goede ervaringen te hebben met Bluebike en Cambio. De stad Poperinge geeft aan dat vooral de verplichting om fietsen terug te brengen naar dezelfde plaats een probleem is. Het is in theorie mogelijk om een fiets te ontlenen in Poperinge en deze in Ieper achter te laten, maar dit kost extra. In de praktijk is deze extra prijs zo hoog dat quasi niemand dit overweegt.

Margo Swerts meldt dat er voor de noordelijke westhoek gewerkt wordt aan oprichting van een fietspunt die dit zou kunnen opvangen. De kost voor zo'n fietspunt bedraagt €64.000 per jaar.

Afspraken voor volgende vergadering:

- Werkgroep woensdag 13 september om 9u30
- Regioraad: eind september (nog te bepalen)

*

onderwerp: Vervoersregioraad Westhoek – 6^{de} bijeenkomst werkgroep

////////////////////////////////////

De agenda van de vergadering is als volgt:

- i. Verslag vorige vergadering
- ii. Globaal verhaal met 4 vervoerslagen – afweging en beoordeling alternatief scenario kernnet en aanvullend net
- iii. Afspraken verder verloop

Het verslag werd op 14 juli 2017 doorgestuurd. Er werden geen opmerkingen op dit verslag ontvangen.

Diksmuide geeft aan dat het moeilijk is om uitspraken te doen over het voorgestelde scenario zonder dat het duidelijk is wat er aan onderliggend aanbod van vervoer op maat zal voorgesteld worden. De agenda voor vandaag is al redelijk gevuld, daarom werd ervoor gekozen om het vervoer op maat tijdens een aparte werkgroep te behandelen. Het is vandaag nog niet noodzakelijk om als bestuur al een standpunt in te nemen zonder kennis van het volledige pakket te hebben.

Hierna worden alle wijzigingen overlopen met als doel tot een gedragen gewenste openbaar vervoerstructuur (scenario 4) te komen:

L68 (Veurne – Koksijde – Nieuwpoort): Voorstel om de bijkomende wijziging reisweg uit S3 te weerhouden. Nieuwpoort vraagt zich af of er klachten van reizigers worden gemaakt over de reiswegwijziging die vandaag reeds van kracht is? Daarnaast wordt de bezorgdheid over de opstaphaltes voor kinderen uit de wijken geuit. De Lijn geeft aan dat L69 nog steeds functioneel deze wijken bediend in functie van de schoolkinderen.

L43 (Komen – Menen): Voorstel om te schrappen gezien parallel met spoor en TEC en gering gebruik.

L50 (Ieper – Veurne – Koksijde-bad) en L56 (De Panne – Veurne):

- L50 heeft uitsluitend zondagsbediening tijdens de zomer (1 juli tot 31 augustus). Vraag om middelen beter te spreiden, want er is ook toerisme buiten de zomermaanden: bv. vanaf begin paasvakantie tot eind augustus zondagsbediening voorzien, maar met lagere frequentie.
- De Panne stelt zich ook vragen bij de routekeuze voor hun gemeente. De verwachting was om twee scenario's af te wegen. Traject geeft aan dat dit ook gebeurd is, nl. het voorstel van De Lijn (S1) en het alternatief scenario dat op basis van opmerkingen vanuit de gemeentes is opgesteld (S3). Op basis daarvan wordt in S4 voorgesteld om de reisweg uit S3 te volgen. Daarnaast blijven L50 en L56 in S3 behouden, de frequentie in De Panne zakt dus, maar beide routes blijven behouden met een lager aanbod.
- Voor De Panne is er t.a.v. S1 een vermindering in het aanbod. Dit is ingegeven door opmerkingen vanuit de vervoersregioraad en de verkeersmodellen die aantonen dat er een sterkere relatie tussen Veurne en Koksijde is.
- Opmerking Veurne ivm zaterdagaanbod: het is belangrijk aan te geven hoeveel reizigers er niet meer bediend worden door niet meer te rijden op zaterdag en zondag. **Traject verwijst naar het huidige belbusgebruik in heel de zone van de N8: tijdens het weekend (zaterdag + zondag) zijn er gemiddeld 8 verplaatsingen met de belbus per uur.** Lo-Reninge geeft aan dat de belbus geen goede indicator voor het aantal reizigers is, gezien het verschil in reistijd.
- Tot slot wordt er aangegeven dat de weekendbediening van L50 en L56 gelijk gesteld moet worden, want je kan moeilijk verantwoorden dat er niet meer naar De Panne, maar wel nog naar Koksijde wordt gereden tijdens het weekend.
- Bedenking: routekeuze is een belangrijke factor in de kostprijs. Op vandaag is er bv. rekening gehouden met bussen in twee richtingen in Ieper in de Elverdingestraat. Deze discussie is nog lopende tussen de stad en De Lijn.

L60 (Ieper – Poperinge – Abele): Opwaardering van de verbinding tussen Poperinge en Ieper. In S1 was dit een functionele verbinding. In S3 werd die opgewaardeerd tot cadanslijn met een uurfrequentie, ingegeven op basis van reizigersaantallen en Vlamertinge waar de spoorlijn geen stop heeft, ondanks het relatief laag gebruik tijdens de daluren.

- De Lijn geeft aan dat het initiële voorstel voor L60 ook een kernnetlijn was, maar gezien de concurrentie met de spoorverbinding was een klassieke kernetlijn moeilijk te verantwoorden. Hierbij wordt aangegeven door Ieper dat deze concurrentie relatief is, want het gaat hier over enkelspoor, dus er is geen mogelijkheid om de frequentie te verhogen en daarnaast heeft Vlamertinge geen station. Het uiteindelijke voorstel voor L60 is een kernetlijn tussen Ieper Markt en Poperinge Markt,

die 4 keer per dag functioneel verder rijdt naar Abele. Doordat deze lijn nu tot het kernnet behoort wordt er ook een zaterdagaanbod voorzien op deze lijn.

L72 (Ieper – Armentières): bij scenario 1 kwam de vraag van Heuvelland om via Kemmel te rijden. De omrijfactor is echter te groot om te voldoen aan de eisen voor het kernnet van De Lijn. Daarnaast geeft het model hier ook geen reizigerswinst aan door deze routekeuze, terwijl er wel aanzienlijk meer kosten zijn. Het tegenvoorstel is daarom om de verbinding via Kemmel functioneel te gaan rijden en te beperken tot Le Bizet aangezien op een vorige werkgroep werd aangegeven dat de gemeenten liever de beschikbare middelen in de Westhoek wil inzetten dan dit te spenderen aan een grensoverschrijdende lijn, waarvan het potentieel onzeker en nog aangetoond moet worden.

- Heuvelland stelt zich vragen bij de meerwaarde van dit nieuwe voorstel tav de huidige situatie. Vooral het wegvallen van het in scenario 1 voorziene aanbod op zaterdag en zondag op L72 is problematisch. Bovendien verdwijnt het aanbod in Wulvergem en ook L61 naar Poperinge wordt sterk afgebouwd door het schrappen van functionele ritten. Heuvelland stelt daarom voor om minstens het aantal functionele ritten zoals in de huidige situatie te behouden. De Lijn en Traject geven aan dat voor het schrappen van deze functionele ritten werd gewerkt met een ondergrens van 8 reizigers, dus de geschrapte ritten kennen slechts een gering gebruik en het Vervoer op Maat zal hier een antwoord bieden. Heuvelland (en ook andere gemeentes) zouden graag de tellingen tot hun beschikking hebben. [nvdr: deze werden ondertussen reeds bezorgd aan alle gemeenten.]
- Heuvelland stelt voor om de reismwegen van L72, L71 en L70 zoals in de huidige situatie te behouden, zodat L72 terug recht getrokken wordt, L70 terug zal rijden en L71 opnieuw beperkt zal worden tot in Dranouter. Echter het aantal ritten op elke lijn zal wel lager liggen doordat de ritten met minder dan 8 reizigers werden geschrapt.

L40 (Ieper – Langemark-Poelkapelle – Torhout): scenario 4 voorziet om het ziekenhuis, Ter Waarde en het bedrijventerreinen in het noorden van Ieper te bedienen en een overstappunt in Westrozebeke te creëren om de verbinding Langemark-Poelkapelle – Roeselare te voorzien. Voor deze lijn zorgt dit volgens het model voor een toename in het potentieel, vooral doordat Westrozebeke wordt meegenomen.

- Langemark-Poelkapelle geeft aan dat het asielcentrum veel gebruik maakt van het openbaar vervoer, dit zijn mensen die sowieso op OV zijn aangewezen omdat ze geen alternatieven hebben. Sinds de komst van het asielcentrum is het potentieel toegenomen, maar dit heeft in het nieuwe scenario geen bediening meer. De telling van L40 geeft aan dat er slechts 5 opstappers aan het asielcentrum waren op een weekdag. Langemark-Poelkapelle geeft aan dat het dan een uitzonderlijk rustige dag geweest zal zijn.
- Daarnaast wordt er gevraagd waarom L40 in het kernnet zit en de verbinding Ieper – Langemark-Poelkapelle – Roeselare niet? De Lijn geeft aan dat L40 een aaneenkoppeling is van 2 sterke relaties, nl. Ieper – Langemark en Staden – Torhout. Daarnaast gaven modellen en tellingen aan dat de relatie Ieper – Zonnebeke een groter gebruik kent dan Ieper – Langemark, waardoor L95 langs Zonnebeke is gelegd en niet langs Langemark. Er is wel gekozen voor een koppeling van beide relaties in Westrozebeke.

L20 (Diksmuide – Ieper): Er werden geen argumenten gevonden om deze verbinding te verhogen naar een cadanslijn. De lijn blijft in scenario 4 functioneel. De onderzochte reismwegwijziging langs het bedrijventerrein, het ziekenhuis en Ter Waarde werd wel weerhouden.

- Diksmuide is voorstander van de voorgestelde route. Vraag naar reizigerscijfers op de ritten van het ziekenhuisbusje tussen Ieper en Diksmuide. Ieper deed al navraag, maar reizigersaantallen en budgetten wensen ze niet vrij te geven. Traject zal contact opnemen met het Jan Ypermanziekenhuis voor verder overleg en de mogelijkheid om de ziekenhuisbusjes te integreren.
- Houthulst vraagt zich af of de weerhouden reiswegwijziging ten koste is gegaan van het alternatief om via Jonckershove te rijden met L20, want daar was geen budget voor. Traject geeft aan dat de omweg die nu gemaakt is kleiner, minder kostelijk en een groter potentieel heeft dan de omweg via Jonckershove. Uit de tellingen blijkt ook dat er van Jonckershove naar Ieper 15 opstappers op een hele dag zijn. Vervoer op maat zal hier ingeschakeld moeten worden en zal op de volgende werkgroep toegelicht worden.

L64 en L32 (Diksmuide – Torhout, resp. via Koekelare en Kortemark): Voorstel om L64 via andere route te laten rijden en L32 functioneel ipv cadanslijn.

- Koekelare beaamt dat er nood is aan een vaste lijn over Koekelare gezien het hoge gebruik met de belbus en het groot aantal inwoners. Zij staan dan ook positief tov de voorgestelde wijzigingen. Voor o.a. de kernen Zande wordt gewacht op vervoer op maat.

L41 (Diksmuide – Nieuwpoort): Er werden nieuwe tellingen uitgevoerd tijdens de zomer. Op basis van deze telling werd een cadanslijn tijdens de zomermaanden niet weerhouden. Tijdens de week worden wel dezelfde 5 ritten uitgevoerd tijdens de zomer als tijdens het schooljaar. Dit was eerst niet voorzien.

- Nieuwpoort geeft aan dat er tijdens de telling misschien net niets te doen was en dat dit niet alles zegt.

Door de verschillende aanpassingen aan zowel het kernnet als aanvullend net is er nog wat budget over. Hiervoor wordt er voorgesteld om in het kernnet de lijnen 40, 50, 60, 68 en 95 en in het aanvullend net de lijnen 64 en 84 op te waarderen. Voor het aanvullend net kan de vervoersregio dit zelf beslissen, voor het kernnet kan dit als advies aan De Lijn gegeven worden.

Langemark-Poelkapelle vraagt zich af wat de financiële impact is van de tussenafstand tussen de haltes te vergroten? In het concept basisbereikbaarheid wordt er geen norm opgelegd voor de halte-afstand. Dus als de haltes meer gecentraliseerd worden zodat de commerciële snelheid en doorstroming verbeteren, dan kan dit een besparing opleveren voor de vervoersregio. Men vraagt zich af of dit budget dan elders kan ingezet worden in de gemeente die deze inspanning doet (om haltes te schrappen of doorstromingsmaatregelen te nemen) of dit steeds op het niveau van de vervoersregio bekeken moet worden.

Presentatie De Lijn ivm kostprijsbepaling

De Lijn geeft een korte toelichting rond dit onderwerp. Er is een onderscheid tussen de kostprijs op strategisch versus operationeel niveau. Op operationeel niveau kan De Lijn vandaag budgettair nog geen zekerheid geven. Dat kan pas als de volledige dienstregeling uitgewerkt is. In de doorgerekende modellen heeft het studiebureau in overleg met team MOW gewerkt met de kostprijs op strategisch niveau.

Bijkomende vragen

- Diverse gemeenten informeren of er nieuws is i.v.m. de voortzetting van de belbus vanaf april 2018. Op het terrein circuleren geruchten over een stopzetting.
 - In essentie is de vervoersregioraad aan zet om te beslissen wat er met de belbussen moet gebeuren. Dat kan in de vorm van proefprojecten op het terrein. Als hier aanbestedingen voor moeten gebeuren is het belangrijk om dit tijdig aan MOW te laten weten.
 - Er verdwijnt niets zonder dat er iets in de plaats komt. De communicatie hieromtrent is niet voor alle gebruikers duidelijk. Misschien is het aan de vervoersregio om hieromtrent te communiceren.
 - De communicatie ivm verdwijnen belbus komt ook van bij de chauffeurs van de belbussen. De vertegenwoordigers van De Lijn benadrukken dat dit zeker niet de boodschap is die zij verkondigen.
- Wat met bestek voor aanstelling vervoerders vervoer op maat?
 - Vanuit het departement komt ondersteuning, maar inhoudelijk moet de vervoersregio input geven. Dit geldt ook voor de mobiliteitscentrale
- Mag De Lijn meedingen voor de rol van uitvoerder van vervoer op maat?
 - De Lijn zal wellicht wel kunnen inschrijven, maar de mobiliteitscentrale aansturen en zelf rijden is een combinatie die niet wenselijk is. Er zullen waarschijnlijk ook meerdere vervoerders nodig zijn om het vervoer op maat uit te voeren.
- Het budget van de belbus is onvoldoende om aan alle vragen van het vervoer op maat te voldoen. Zijn andere beleidsdomeinen (bv. Welzijn, Onderwijs,...) op termijn bereid om hun budget mee te integreren?
 - Zoals eerder op basis van de inventarisatie aangegeven is vooral de zorgsector een potentieel belangrijke groeimarkt voor VOM. Die sector verzet nu al meer reizigers dan de belbus. Het is logisch dat een verdubbeling van het vervoer niet kan met het huidige belbusbudget, maar dat mag ook niet verwacht worden: de gebruikers vanuit de zorgsector betalen nu ook voor hun vervoer.

3. Afspraken verder verloop

Volgende vergadering focust integraal op vervoer op maat. Deze vergadering gaat door op donderdag 28/9 om 9u30 in het Blankaartkasteel Diksmuide. Er wordt op voorhand een nota bezorgd ter voorbereiding.

Regioraad: half oktober (nog te bepalen)

*

c. Dirk Laleman (Margareta-Maria-Instituut Kortemark)

c. **Staan alle lijnen op de kaart?**

Nee, niet alle varianten van functionele lijnen staan erop, want dan zou de kaart niet meer leesbaar zijn.

d. Kristof Van Keirsbilck (De Lovie)

d. **U spreekt hier over een gefaseerde invoering van de WestFlex, maar hoe zou dit in de praktijk worden gebracht?**

Zorginstellingen met eigen bussen en chauffeurs kunnen ook mee in het systeem stappen en hun vervoer door de mobiliteitscentrale laten organiseren. In principe kunnen zij ook vervoer aanbieden op vraag van de centrale, maar er zal vooral gekeken worden naar professionele chauffeurs om het vervoer op maat te verzorgen.

e. **Hoe stabiel zal dit gesubsidieerd vervoer zijn? Want voor ons is het belangrijk dat er een garantie op vervoer is, zodat onze klanten niet plots zonder vervoer zitten omdat het geld op is, zoals in het verleden met de DAV's ook reeds gebeurd is.**

WestFlex zou gelijkaardig functioneren als de MAV Limburg, waar alle vervoerders mee in het systeem kunnen stappen en erkend kunnen worden. Hier zal bv. het faillissement van 1 van deze vervoerders geen of beperkte impact hebben op het functioneren van het systeem.

f. **Wat als er geen erkende vervoerder is?**

In het systeem van Limburg is er niet slechts 1 erkende vervoerder voor een regio zoals in West-Vlaanderen, maar zijn er verschillende vervoerders die samen het vervoer verzorgen en aangestuurd worden door de MAV om zo het aantal lege km's te minimaliseren. Het is uiteraard wel noodzakelijk om voldoende budget te voorzien.

e. José Depuydt (Jan Ypermanziekenhuis)

g. **Komt er dan ook een nieuwe prijsstructuur? Want de busjes van het Jan Ypermanziekenhuis zijn nu gratis, moeten onze reizigers dan betalen voor vervoer als wij hierin mee stappen?**

Het tarief is een discussie op Vlaams niveau, daar gaan wij ons niet over buigen, maar het zou wel de bedoeling zijn om de prijzen te integreren en 1 ticket voor de hele verplaatsing aan te bieden.

In het regelluw kader in de Westhoek is het in principe nu ook toegelaten om zaken uit te testen, waardoor er bv. opstapgeld gevraagd mag worden voor de bussen van het ziekenhuis.

f. Astrid Nijs (Okra regio Oostende)

- h. Zijn er minder belbussen sinds juli 2017? Want ritten die ik vroeger kon doen, gaan nu soms niet meer en in de reservatiecentrale weten ze het soms ook niet meer en dan sturen ze u helemaal niet via de kortste weg.**

Er is een nieuwe software (COVER) ingevoerd bij De Lijn, waardoor er is overgeschakeld naar een overstapmodel.

g. Geert De Rous (ACLVB)

- i. Daarop verdergaand is COVER wel een serieuze achteruitgang, ook voor de chauffeurs. De software is ook niet gebruiksvriendelijk voor de telefonisten in de reservatiecentrale. Een voorbeeld van zo'n absurde situatie: een reiziger wordt afgezet om over te stappen en wordt nadien door dezelfde belbus terug opgepikt...**

h. Martin Boudry (Go! Scholengroep Westhoek-scholen)

- j. De scholengemeenschap staat hier zeker positief tegenover. Nu worden er middelen uit de werkingsmiddelen van het onderwijs aan het vervoer van leerlingen besteed (maar die dienen daar eigenlijk niet voor).**

Schoolbussen rijden 's morgens een rit en 's avonds ook nog 1, terwijl deze in principe wel voor een hele dag betaald zijn, want er is geen vervoerder die voor 2 ritten wil rijden en de rest van de dag niet. Deze bussen kunnen in die tussentijd dus bv. ook voor de mobiliteitscentrale ritten verzorgen. Door dit vervoer te bundelen kan er reeds efficiëntiewinst geboekt worden.

- i. Wat is de timing voor de invoering van dit allemaal?**

Dat kan vandaag nog niet met 100% zekerheid gezegd worden. In eerste instantie is het aan de vervoerregioraad om een beslissing te nemen over het netwerk en vervoer op maat. De verdere uitrol ervan is dan te beslissen door de Vlaamse Regering. Het strategisch concept moet daarna geoperationaliseerd worden, dat wil zeggen vertaald in buslijnen, ritten, uurregeling,... Ook voor vervoer op maat is nog wat voorbereidend werk nodig en er moet een geïntegreerde mobiliteitscentrale opgezet worden. Dat laatste is best aan te pakken voor verschillende regio's tegelijk, omwille van de schaalvoordelen.

De vergadering wordt iets na 16u afgesloten met een bedanking aan alle aanwezigen om zich deze namiddag vrij te maken en voor hun constructieve inbreng.

*