



Vervoerregio  
**ANTWERPEN**



# Nota Vervoer op Maat

Gevalideerd dd 03/02/2021

Door de Vervoerregioraad Antwerpen

## COLOFON

**Titel:** Uitwerking Vervoer op Maat  
Vervoerregio Antwerpen

**Versie:** 1.1

**Datum:** 29/01/2021

**Vervoerregio Antwerpen:**

Aartselaar, Antwerpen, Berchem, Berendrecht-Zandvliet-Lillo, Beveren, Boechout, Boom, Borgerhout, Borsbeek, Brasschaat, Brecht, Deurne, Edegem, Ekeren, Essen, Hemiksem, Hoboken, Hove, Kalmthout, Kapellen, Kontich, Lier, Lint, Malle, Merksem, Mortsel, Niel, Ranst, Rumst, Schelle, Schilde, Schoten, Stabroek, Wijnegem, Wilrijk, Wommelgem, Wuustwezel, Zandhoven, Zoersel, Zwijndrecht, Vlaanderen, NMBS, provincies Antwerpen en Oost-Vlaanderen.

**Auteurs:**

Studiebureau Consortium STG  
Sweco, The New Drive, Goudappel Coffeng

**Verantwoordelijke uitgever:**

Vlaamse Overheid  
Departement Mobiliteit en Openbare Werken



**Vlaanderen**  
is mobiliteit &  
openbare werken

# INHOUD

- 1. PRINCIPES VERVOER OP MAAT 004
  
- 2. VOORSTEL VERVOER OP MAAT 009
  - A-FLEX
  - FIETSOPLOSSINGEN
  - DEELWAGENS
  - COLLECTIEF HAVENVERVOER
  - PILOT RIDESHARING/CARPOOL
  
- 3. INSCHATTING EXPLOITATIEKOSTEN 019 BUDGET VERVOER  
OP MAAT
  - EXPLOITATIEKOSTEN
  - VARIANTEN BELEIDSKEUZEN
  
- 4. AANBEVELINGEN AAN DE VERVOERREGIO 022

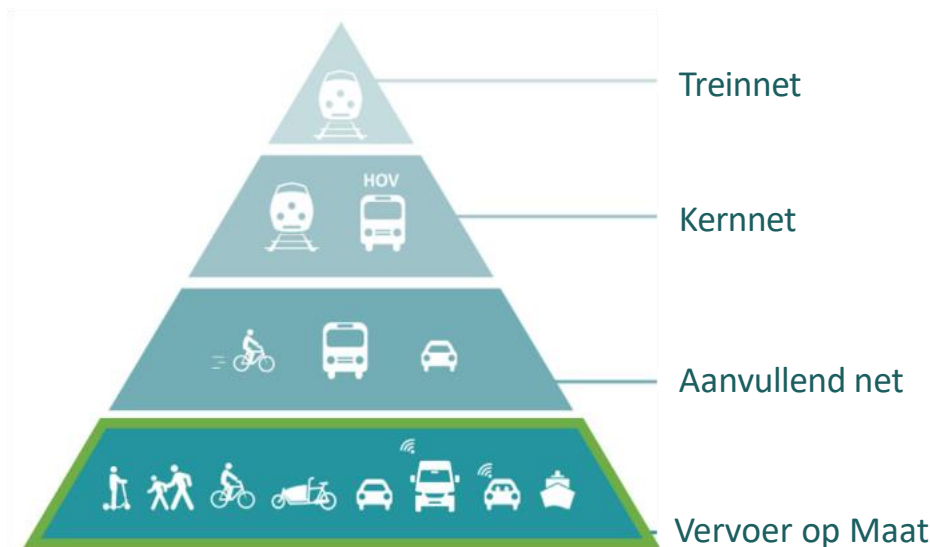
# Uitwerking Vervoer op Maat

Deze nota beschrijft de aanpak van het Vervoer op Maat voor de Vervoerregio Antwerpen. Het opstellen van het voorstel gebeurde in samenwerking met de lokale besturen en werd gestuurd door de Vervoerregioraad, het Dagelijks Bestuur en het Team Vervoerregio Antwerpen. Het eerste hoofdstuk van deze nota gaat in op de principes VoM die de vervoerregio Antwerpen hanteert. Hoofdstuk 2 beschrijft vervolgens het voorstel VoM dat in eerste instantie zal rijden in de vervoerregio. Het derde hoofdstuk bevat een inschatting van de exploitatiekosten van het voorstel. Tot slot worden in hoofdstuk 4 aanbevelingen geformuleerd.

## 1. PRINCIPES VERVOER OP MAAT

### 1.1 | Vervoer op Maat maakt het gelaagd netwerk volledig

Vervoer op Maat (VoM) biedt een oplossing voor individuele mobiliteitsvragen van personen die geen toegang hebben tot de andere mobiliteitslagen wegens behorend tot een doelgroep, de vertrek-en/of bestemmingslocatie of het tijdstip van de dag. Het VoM is complementair aan het treinnet, kernnet en aanvullend net.



Figuur 1.1: Vier lagen van het openbaar vervoernetwerk

Vraaggestuurde systemen zoals de Belbus in het verleden en de flexbus in de toekomst behoren tot het VoM aanbod. Momenteel is er binnen Vervoerregio Antwerpen enkel een belbus actief in Beveren. Deze dienstverlening wordt nu aangeboden vanuit De Lijn-Oost Vlaanderen.

Naast de vraaggestuurde systemen behoort ook deelmobiliteit tot het VoM. In Vervoerregio Antwerpen wordt hiervoor momenteel een kleine bijdrage vanuit Vlaanderen voorzien voor Blue-bike in de gemeenten waar een derdebetalersregeling geldt. Het uitgebreide netwerk van deelmobiliteit in de stad Antwerpen en districten, de steden Lier en Mortsels en de andere gemeenten in de regio valt momenteel volledig onder de lokale bevoegdheid. Deze systemen zijn met name gericht op nabijheidslogica. In de toekomst kan de deelmobiliteit, ingezet vanuit de netwerklogica, verder uitgewerkt worden binnen de Vervoerregio.

Specifiek voor deze Vervoerregio is er binnen VoM ook aandacht voor watergebonden aanbod. Zo behoren o.a.

de veren, maar ook de fietsbus tot het VoM-aanbod. De exploitatiebudgetten van de Scheldekruisende veren zijn niet toegewezen aan het VoM-budget. Het budget van de fietsbus valt onder de toelage die vanuit Vlaanderen momenteel aan MLSO wordt toegekend. Naast de watergebonden diensten behoren ook de twee systemen voor werknemersvervoer naar de haven (I-bus en MLSO) tot het VoM-aanbod en -exploitatiebudget van Vervoerregio Antwerpen.

## 1.2 | Vervoer op Maat voor open gebruiker en doelgroepgebruiker

De uitwerking van VoM betreft zowel de “open gebruiker” als de “doelgroepgebruiker”. Het uitgangspunt is dat de open gebruiker beschikt over de fysieke mogelijkheden en de middelen (Smart Phone etc.) om zijn vervoer zelf te organiseren, te gebruiken (vb. e-deelfiets en halte-halte flex-vervoer) en te betalen.

De doelgroepgebruiker heeft zowel bij het reserveren als bij het gebruik extra aandacht, begeleiding en/of structuur nodig. Dit kan gaan van hulp bij reservatie tot de karakteristieken van de eigenlijke vervoerdienst (vb. deur-deur flex-vervoer i.p.v. halte-halte flex-vervoer). Ook wat betreft tarief kan het zijn dat er vanuit het departement Welzijn extra middelen voorzien zijn in functie van de persoonlijke mobiliteit van de gebruiker. De doelgroepgebruiker beschikt dan ook over een duidelijke indicatiestelling.

## 1.3 | Uitgangspunten bij uitwerking van Vervoer op Maat

De uitdaging bij de uitwerking van het Vervoer op Maat is om een evenwicht te vinden tussen een passende individuele vervoersoplossing en een bepaalde mate van collectiviteit. Binnen Vervoerregio Antwerpen zal dit onderscheid vooral gemaakt worden op basis van tarief en systeemkenmerken. De Vervoerregio wil alle vragen faciliteren, ook gebruik makend van het actieve aanbod aan mobiliteitsdiensten zoals taxi en deelmobiliteit. De oplossing die aangeboden wordt hoeft echter niet altijd aan OV-tarief aangeboden te worden. De belangrijkste uitgangspunten in de visie op Vervoer op Maat vanuit de Vervoerregio zijn:

- ◇ Het VoM-systeem is voor iedereen toegankelijk, maar niet altijd aan dezelfde tarieven en randvoorwaarden.
- ◇ De uitwerking van het VoM-systeem gebeurt op basis van noden. Pas in een tweede fase gebeurt de toets met exploitatiebudgetten vanuit de Vlaamse Overheid. (zie H 3)
- ◇ Deelfietsen zijn enerzijds een aanvulling op het OV-aanbod als voor- en natransport. Anderzijds vormen ze ook een alternatief op het OV. Hierbij wordt de deelfiets gebruikt van herkomst tot bestemming, bijv. fietsen van dorp tot dorp.
- ◇ Deelauto's worden ingezet daar waar ze een sterke uitvalsbasis hebben als natransport, bijv. aan een P+R of station.
- ◇ Vragen voor ritten die onder de A-Flex-koepel vallen, (zie H2) worden gefaciliteerd door het A-Flex platform, die de vervoeraanvragen van reizigers voor ritten verzamelt, efficiënt plant en vervolgens uitzet bij vervoerders.
- ◇ De koppeling van het A-Flex platform aan bestaande systemen van MaaS-aanbieders, zodat de A-Flex diensten ook via deze aanbieders aangeboden worden, wordt maximaal gestimuleerd. Er wordt hierbij maximaal gebruik gemaakt van open data tussen deze partijen.
- ◇ Bij het aanbieden van producten aan OV-tarief hanteert de Vervoerregio een aantal randvoorwaarden. Deze zijn er mogelijks op het vlak van:
  - afstand tot start en eindhalte van aan de startplek en/of bestemming en/of
  - combinatie met een overstap naar het traditionele openbaar vervoer in functie van het feedermechanisme en/of
  - het stimuleren van collectiviteit en samen reizen en/of
  - beperking van de duur in relatie tot afstand en dus reistijd en/of
  - de aanvraag van een rit die gepaard gaat met reservatietijd/wachttijd (indien onvoldoende op voorhand aangevraagd) en/of
  - de momenten op de dag en in de week dat een dienst beschikbaar is (gelijk de andere lagen van het OV-netwerk)

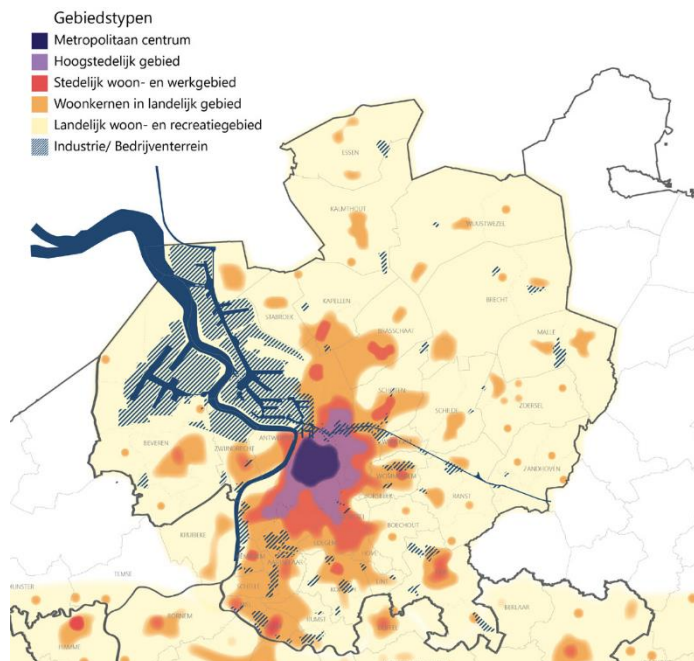
Het is de bedoeling deze drempels zo laag mogelijk te houden zonder dat het systeem kannibaliseert op de hogere OV-systemen.

- ◇ Bij A-Flex-diensten hoort een tariefzetting in functie van het aantal afgelegde kilometers.
- ◇ Correcties in het systeem en de tarieven voor doelgroepgebruiker en mensen die zich fysiek moeilijk kunnen verplaatsen zijn wenselijk. De Vervoerregio erkent dat voor deze groep voor- en natransport naar een OV-knoop een knelpunt vormt en dat niet iedereen binnen deze groep momenteel in aanmerking komt voor het gebruik van MAV/DAV.

## 1.4 | Methodieken voor bepaling VOM behoeften.

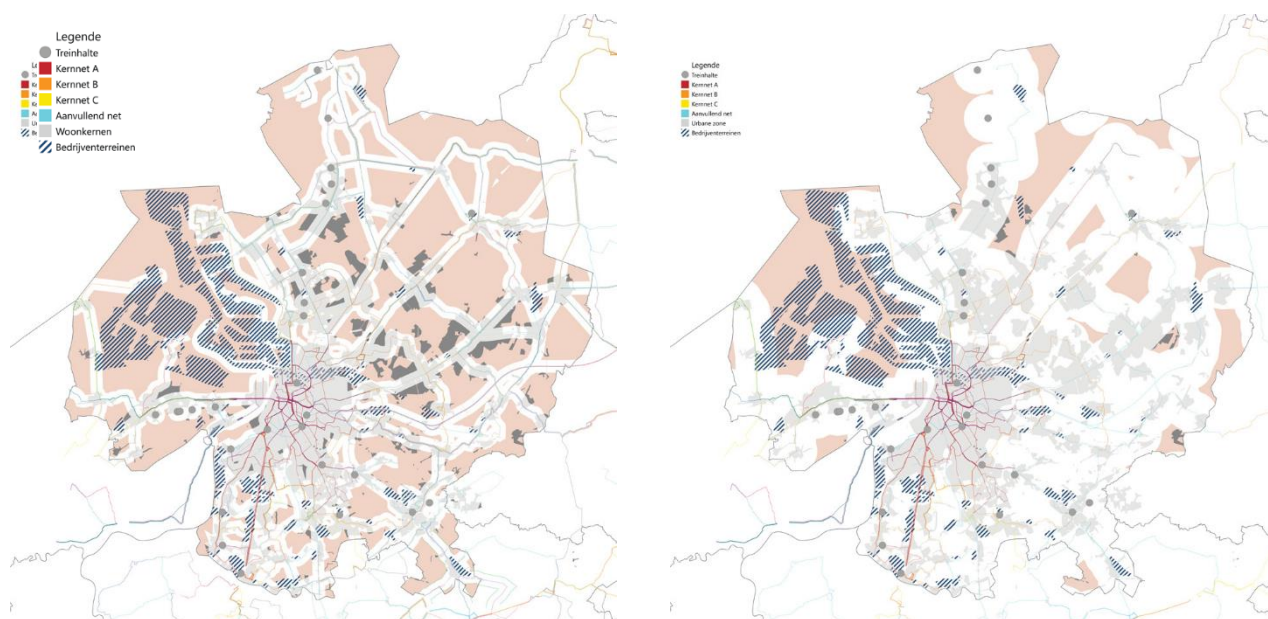
Voor de bepaling van de noden aan Vervoer op Maat zijn een aantal objectieve methodieken gebruikt. Er wordt gekeken naar gebiedstypologieën, de zogenaamde 'blinde vlekken' en mobiliteitsknooppunten.

**Gebiedstypologieën.** Aangezien basisbereikbaarheid vraaggestuurd zal worden uitgewerkt, helpen de gebiedstypes als indicatie voor de verwachte vervoersvraag. Deze gebiedstypologieën zijn gebaseerd op de grootte van mobiliteitsmagneten die bestaan uit concentraties van inwoners, arbeidsplaatsen en leerlingplaatsen.



Figuur 1.2: Gebiedstypologieën

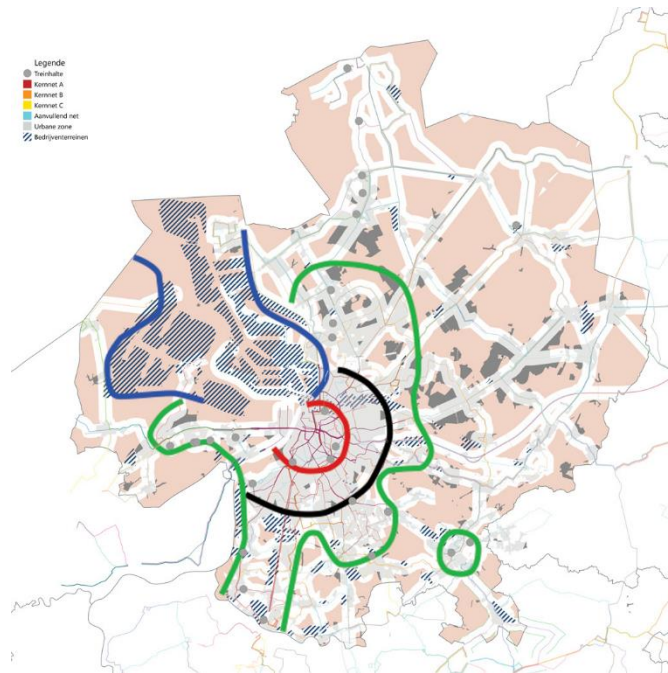
**Blinde vlekken.** Aanvullend op de verwachte vervoersvraag vanuit de gebiedstypologie wordt gekeken naar de dekking van het reguliere openbaar vervoer netwerk 2022. Daarbij wordt een onderscheid gemaakt tussen het OV-net in de spits (functioneel net) en het OV-net gedurende de rest van de dag. Beide netten zijn bekeken in relatie tot de wandelafstand (800m) en fietsafstand (2000m) tot de reguliere lijnvoering op die momenten. In de analyse gaat extra aandacht naar woongebieden en industrieterreinen die buiten de invloedssferen tijdens spits- en daluurperioden vallen. Deze blinde vlekken vormen een hulpmiddel bij de uitwerking van VoM en geen harde eis.



Figuur 1.3: Blinde vlekken- Functioneel net Buffer 800m Figuur 1.4: Blinde vlekken- Basisnet OV Buffer 2km

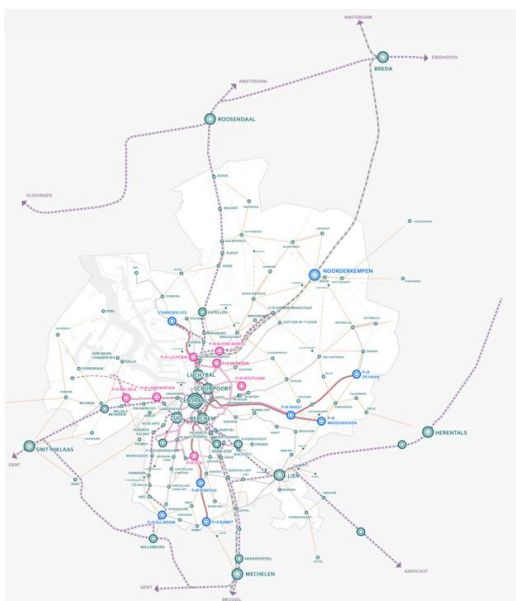


**Vervoerregio met schillen.** De vergelijking van de gebiedstypologiën met de dekking met regulier OV (de blinde vlekken), leidt tot een duidelijk onderscheid in 5 deelgebieden: een gebied binnen de Singel (R10), een gebied binnen de eerste fortengordel, een randstedelijk gebied rond Antwerpen met inbegrip van een verstedelijkt gebied in en rond Lier, een meer landelijk gebied daarbuiten en de Haven van Antwerpen. Deze gebieden zijn niet één op één meegenomen in de verdere bepaling van de VoM-systemen, maar geven wel een indicatie over het te verwachten gebruik (en dus het nut) van de verschillende systemen aldaar.

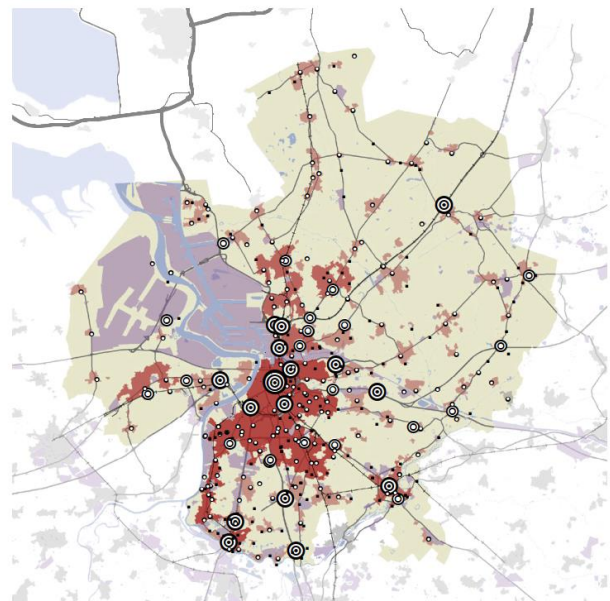


Figuur 1.5: Vervoerregio met schillen

**Knooppunten.** Het netwerk van mobiliteitsknoepen is voor VoM belangrijk en structurerend. Het zijn de plekken waar deelmobiliteit kan worden aangeboden en voor het A-Flex-systeem zijn het vaak de feederpunten. Binnen de VoM-uitwerking werd gebruik gemaakt van de knooppunten zoals ze in het Routeplan 2030 en in de gebiedsgerichte verfijning van het Routeplan 2030 zijn opgelijst.



Figuur 1.6: Knooppunten VVR Antwerpen



Figuur 1.7: Knooppunten VVR Antwerpen

Deze objectieve informatie werd tijdens de werksessies aangevuld met de lokale kennis van de steden en de gemeenten en resulteerde in een VoM-aanbod dat de gehele Vervoerregio afdekt.



## 1.5 | Behoud en versterk wat goed is

Het bestaande VoM-aanbod binnen Vervoerregio Antwerpen is, in vergelijking met andere Vervoerregio's, beperkt op het vlak van belbussen, maar is op andere vlakken net diverser. Een aantal diensten en producten zijn in het verleden vraaggestuurd opgezet op plekken waar specifieke noden zijn. Deze systemen werken goed en willen we dan ook in de basis behouden. Waar marktwerking mogelijk is, laten we de ondernemingsvrijheid (o.a. rond aanbod, innovatie, tariefzetting en gebruiksvoorwaarden) maximaal spelen. Los van budgettaire afspraken, lijkt het ons wel wenselijk om in de verdere ontwikkeling te zien in hoeverre ze ingekanteld kunnen worden in het bredere mobiliteitssysteem, zodat ze enerzijds gekender worden bij een breder doelpubliek en anderzijds nog verder ontsloten kunnen worden in bijvoorbeeld MaaS-apps via open data.

We denken hierbij aan:

- ◇ Allerlei vormen van deelmobiliteit (fietsen, e-fietsen, e-bakfietsen, e-scooters, e-steps, (e-)auto's,.. ) binnen de 1ste fortengordel,
- ◇ De Waterbus, veren en fietsbus,
- ◇ De mobiliteitscentrale voor de doelgroepgebruiker (zie A-Flex plus),
- ◇ Het collectief havenvervoer,
- ◇ Lokale deelmobiliteitsoplossingen.

Ook de enige overblijvende belbusdienst van de Vervoerregio, in Beveren, wordt goed gebruikt. De Vervoerregio voorziet bestendiging en verbetering van het aanbod, door een volledige inkanteling in het A-Flex systeem (zie 2.2).

## 1.6 | Betrokken stakeholders

Binnen het traject van de uitwerking van Vervoer op Maat zijn verschillende stakeholders betrokken.

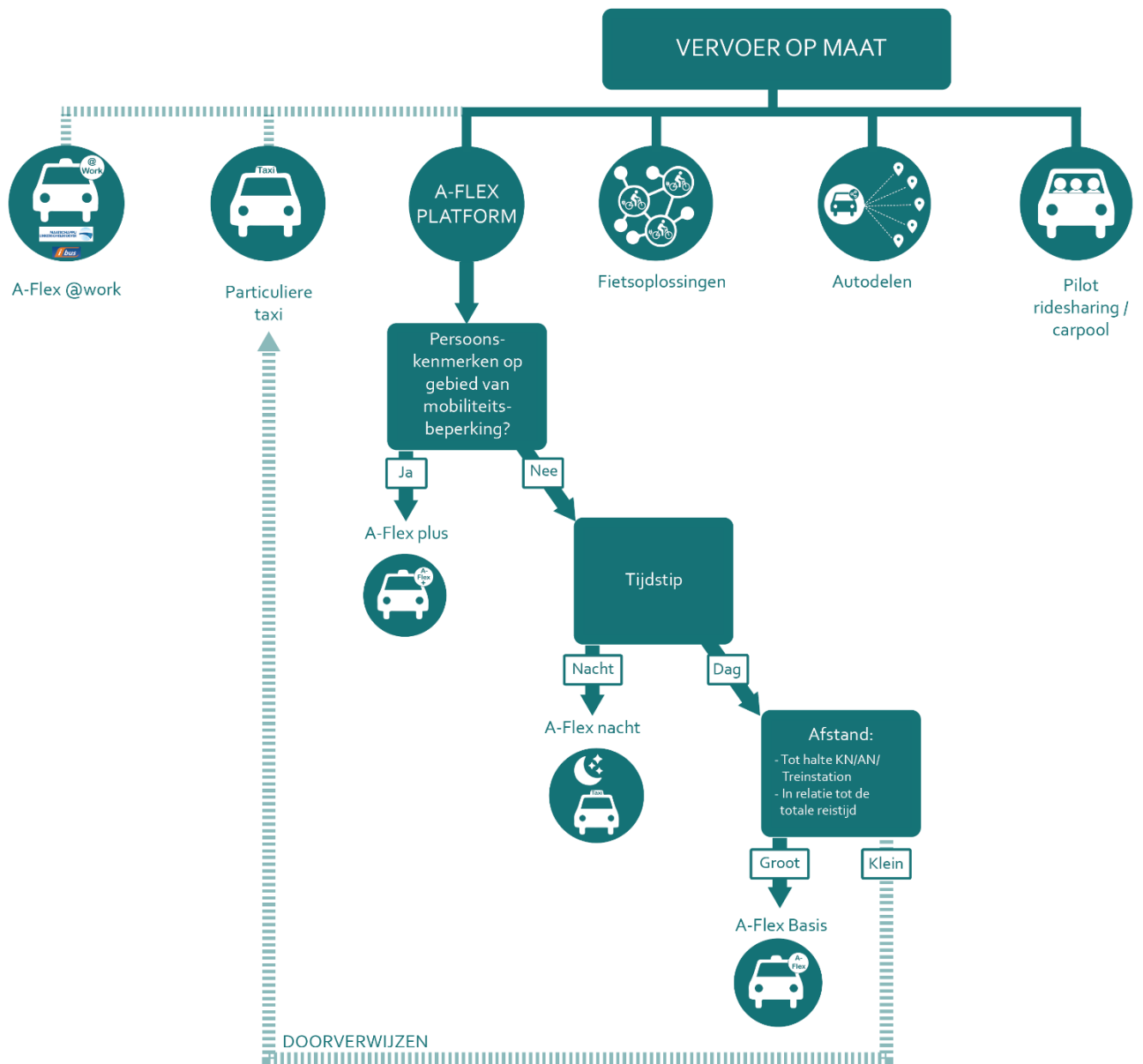
De **steden en gemeenten** werden geïnformeerd via een webinar en geconsulteerd in 2 werksessies. Tijdens de webinar werden de algemene uitgangspunten van VoM besproken en werd er stilgestaan bij de verschillende type-oplossingen met telkens hun voor- en nadelen en een richtkostprijs. Tijdens eerste werksessie werd een eerste, objectief vormgegeven VoM-voorstel getoetst en werden lokale aandachtspunten geïnventariseerd. Aan de hand van de input van de steden en gemeentes tijdens de eerste werksessie werd een definitief voorstel uitgetekend en berekend. Dit werd getoetst met de zes deelregio's op de tweede werksessie.

Naast het overlegproces met de gemeenten werden ook een aantal **VoM-stakeholders** betrokken bij de uitwerking van dit voorstel. Concreet werden volgende partijen en personen bevroegd:

- ◇ Port of Antwerp, Tom Verlinden
- ◇ Voka Antwerpen, Steven Roeland
- ◇ Slim naar Antwerpen, Marijke De Roeck
- ◇ Taxisector, Steve Van Avermaet en Koen Van Oorschot
- MAV/DAV:
  - MAV Provincie Antwerpen, Tina Theunis
  - MAV Provincie Oost-Vlaanderen – vzw Mobar, Annelies Vergaerde
  - DAV Ikoo, Sophie Keymeulen
  - DAV Antwerpse Rolkar, Fatiha Jouhri
  - DAV rolkar rivierenland/Vlotter, Maud De Winter
  - Geert Rombouts (DAV Handicar Zoersel)
- ◇ TreinTramBus, Dirk Wiesé en Erik De Buck
- ◇ Autodeelaanbieders, Poppy, Green-Mobility, Cambio, Partago en Bolides

## 2. VOORSTEL VERVOER OP MAAT

Het aanbod van Vervoer op Maat in de Vervoerregio Antwerpen bestaat uit vijf onderdelen: A-Flex (in 4 verschijningsvormen), fietsoplossingen, autodelen, collectief havenvervoer (A-Flex @work) en een pilot ridesharing/carpool.



Figuur 2.1: Overzicht volledig VoM-systeem

## 2.1 | A-FLEX

A-Flex is een overkoepelend systeem dat actief is op het hele grondgebied van de Vervoerregio Antwerpen. Het systeem kent verschillende verschijningsvormen voor verschillende gebruikers. Het A-Flex platform zal de vervoeraanvragen van reizigers voor ritten verzamelen, efficiënt plannen en vervolgens als ritopdracht uitzetten bij vervoerders (operatoren).

Het A-Flex platform is het centrale contactpunt voor de gebruiker voor de Flex-diensten. Op basis van de geformuleerde aanvraag (de rit- en persoonskenmerken) biedt de centrale de meest aangewezen A-Flex-variant aan. Via het platform wordt de rit van de gekozen variant gereserveerd. Verder is het tarief voor de A-Flex-oplossing afhankelijk van die rit- en persoonskenmerken. Tenslotte zal de lengte van de rit mee de kost voor de gebruiker bepalen (een prijs per gereden kilometer).

Bij elke systeemvariante is het mogelijk om verschillende types voertuigen (personenauto, taxi, busjes, ...) in te zetten en dit afhankelijk van de vraag.

In eerste instantie worden onderstaande systemen voorzien vanuit het A-Flex platform:

- ◇ A-Flex basis (2.1.1)
- ◇ A-Flex plus (2.1.2)
- ◇ A-Flex nacht (2.1.3)
- ◇ Doorverwijzing naar Particuliere taxi (2.1.4)

De koppeling van het A-Flex platform aan bestaande systemen van MaaS-aanbieders zorgt ervoor dat de A-Flex diensten ook via deze aanbieders aangeboden kunnen worden. Dit wordt maximaal gestimuleerd. Er wordt hierbij maximaal gebruik gemaakt van open data tussen deze partijen.

Door te werken met een koepel, namelijk het A-Flex platform, zijn er op termijn synergiën en aanvullende systeemvarianten mogelijk. Zo is het denkbaar om in de toekomst bijv. het collectief havenvervoer ('A-Flex @ work') of leerlingenvervoer bijzonder onderwijs ('A-Flex @school') onder het A-Flex platform onder te brengen. Het is ook mogelijk om afstemming te zoeken met mindermobielencentrales, die nu dikwijls bemand worden door vrijwilligers, om deze in de toekomst te integreren in het platform. Een overzicht van deze aanbevelingen rond de werking van het A-Flex platform zijn opgenomen in hoofdstuk 4.



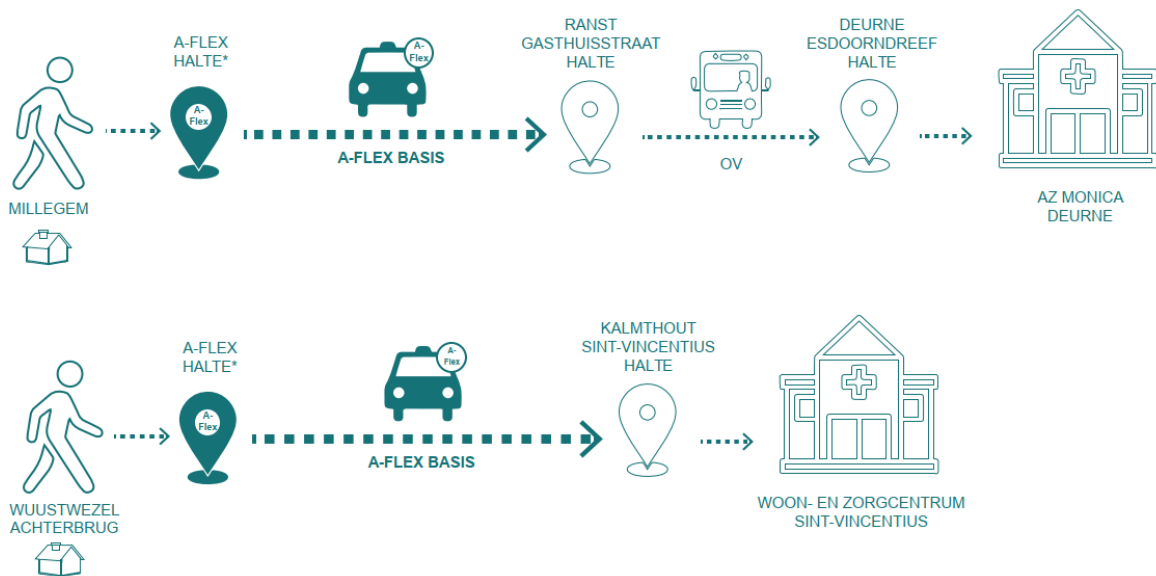
### 2.1.1 | A-FLEX BASIS halte - halte

**A-Flex basis** biedt een oplossing voor gebruikers met een herkomst of een bestemming verder dan 800 m van een treinstation, halte van het kernnet of het hoger frequent aanvullend net. Het geeft daarnaast ook een alternatief voor verplaatsingen waarvan de totale reistijd van halte naar halte met het reguliere openbaar vervoer substantieel langer is dan een rechtstreekse verbinding (d.w.z. de omrijfactor met het reguliere openbaar vervoer is te hoog). Het vervoer met A-Flex basis zal steeds beginnen of eindigen bij een halte van het treinnet, kernnet of aanvullend net, waardoor het zich onderscheidt van de particuliere taxi. Dit hoeft niet altijd de dichtstbijzijnde halte te zijn: er zal door de mobiliteitscentrale worden gezocht naar een logisch aansluitpunt binnen de gehele OV-ketenreis van de reiziger. Als dit logisch aansluitpunt er niet is, kan A-Flex basis in die gevallen zelfs de rechtstreekse verbinding tussen herkomst en bestemming maken.

#### Principes A-Flex basis

- ◇ 365 dagen per jaar beschikbaar,
- ◇ Bedieningstijden 12u per dag, van 7u-19u,
- ◇ Fijnmazig haltenetwerk met een (virtuele) halte op 'elke straathoek',
- ◇ Korting bij boeking meer dan 12 uur op voorhand en bij samen reizen.

## Voorbeeldverplaatsingen



### 2.1.2 | A-FLEX PLUS

deur - deur

De Mobiliteitscentrales Aangepast Vervoer en Diensten Aangepast Vervoer (MAV/DAV) vullen vandaag de mobiliteitsbehoefte in van burgers met een mobiliteitsbeperking. Voor deze specifieke doelgroep is een reisalternatief via de lagen van het reguliere OV-netwerk (via trein, kernnet en aanvullend net) niet of moeilijk haalbaar.

De dienstverlening gaat verder dan het regelen van vervoer an sich. Het is een laagdrempelig systeem waarbij een persoonlijke aanpak voorop staat; niet alleen tijdens de verplaatsing maar ook bij de reservatie. Er wordt voldoende tijd genomen voor het zoeken van de juiste oplossing, het aanbieden van een luisterend oor of administratieve ondersteuning bij bijvoorbeeld financiële administratie. In vele gevallen is er een vertrouwens- en zorgrelatie met de (veelal vaste) chauffeur. Deze aspecten moeten centraal blijven staan in het A-Flex plus-vervoer.

Er zijn nog heel wat onduidelijkheden over hoe deze dienstverlening gewaarborgd kan blijven binnen een centraal Vlaams systeem. Dit leidt tot heel wat aanbevelingen en aandachtspunten. Deze zijn opgenomen in hoofdstuk 4. In het voorliggend VoM-plan van de Vervoerregio Antwerpen worden de dienstverlening en de randvoorwaarden, zoals die vandaag gelden, één op één overgenomen en ingekanteld onder het A-Flex platform onder de noemer A-Flex plus.

#### Principes A-Flex plus

- ◇ 365 dagen per jaar beschikbaar,
- ◇ Aanbieden van dienstverlening voor mensen met een mobiliteitsindicatie zoals opgesteld door de Vlaamse Overheid,
- ◇ De gebruikers worden van deur tot deur gebracht,
- ◇ Laagdrempelig en persoonlijk mobiliteitsaanbod, met aandacht voor opleiding van chauffeurs in functie van de doelgroep,
- ◇ Maximaal aantal ritten per maand (cfr. de huidige werking).
- ◇ Ritten tussen het doelgroepenvervoer en de gebruikers A-Flex basis kunnen gedeeld worden en dit op aansturing van het A-Flex platform.
- ◇ Meerijders of begeleiders kunnen mee gebruik maken van dezelfde dienst mits gelijktijdige reservatie. Zij betalen het A-Flex-basistarief.

### Uitbreiding doelgroep

Het systeem van A-Flex plus kan, indien de Vervoerregio hier beleidsmatig voor kiest, verder uitgebreid worden naar een bredere doelgroep van minder mobiele 65+'ers. Vandaag werkt de stad Antwerpen met taxicheques voor deze 65-plussers. Hiervoor gelden echter specifieke voorwaarden die gelijkgetrokken kunnen worden binnen de geheel vervoerregio. Het gaat dat om 65-plussers die:

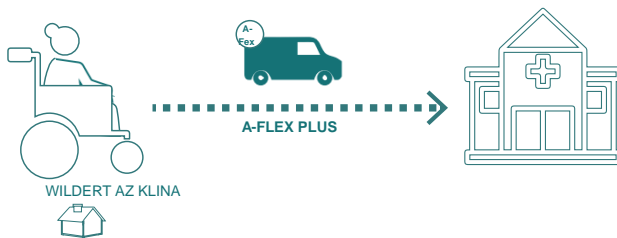
- a. recht hebben op de verhoogde tegemoetkoming, zoals omschreven in de Reglementering betreffende de verhoogde verzekeringstegemoetkoming; én
- b. ofwel definitief minder mobiel zijn: een score van 2 of hoger halen op de KATZ-schaal voor het criterium 'Transfer en verplaatsingen' zoals omschreven in de 'Richtlijnen bij het gebruik van de evaluatieschaal' door de Dienst voor geneeskundige verzorging van het Rijksinstituut voor ziekte- en invaliditeitsverzekering en van toepassing vanaf 1 april 2011;
- c. ofwel tijdelijk minder mobiel zijn: op basis van een door een arts voorgeschreven revalidatieperiode van minimaal 1 maand en maximaal 6 maanden, eventueel verlengbaar tot 12 maanden, na een medische ingreep.

Deze dienstverlening kan binnen A-Flex plus opgenomen worden. Gebruikers betalen wel het A-Flex basistarief.

### Uitbreiding op langere termijn

Voor de korte termijn en inkanteling binnen het A-Flex platform worden de huidige voorwaarden voor de gebruiker van MAV en DAV worden overgenomen. Op langere termijn zijn natuurlijk optimalisaties mogelijk.

### Voorbeeldverplaatsing



## 2.1.3 | A-FLEX NACHT

deur - deur

Deze A-Flex-variant biedt een openbaar vervoersoplossing aan buiten de uren van het aanbod reguliere OV. Alleen als een reiziger bij de heenrit het openbaar vervoer gebruikt, is de A-Flex nacht in eerste instantie beschikbaar om de reiziger op donderdag-, vrijdag- en zaterdagochtend thuis te brengen.

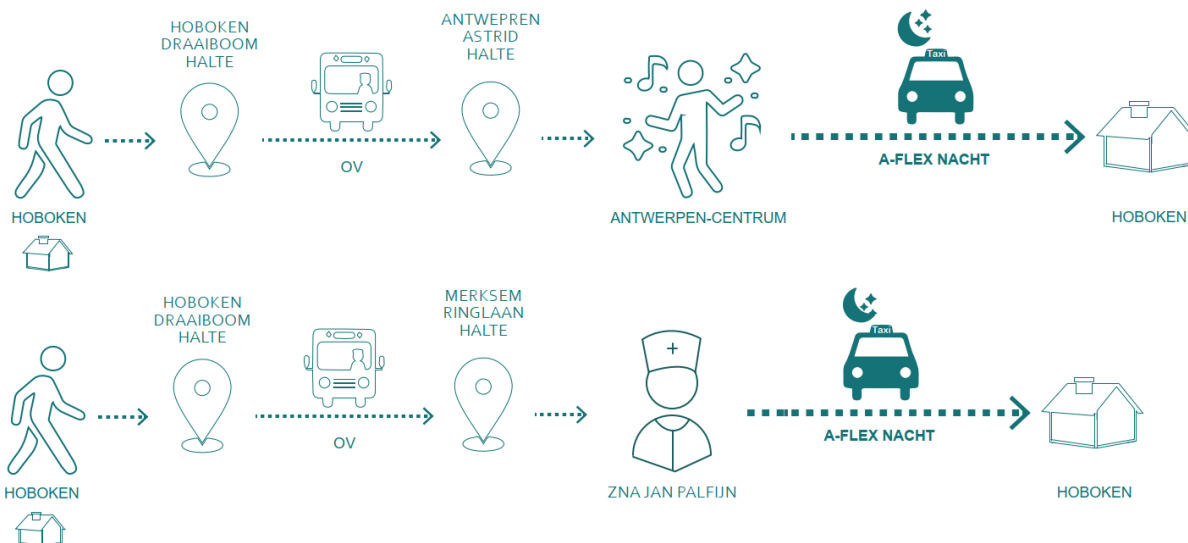
A-Flex-nacht maakt gebruik van de reguliere private taxi's, maar biedt een korting op het gebruik aan. Op die manier profiteert de gebruiker optimaal van het comfort van een deur-tot-deur-reis die de private taxi kan aanbieden. Deze korting wordt per gebruiker automatisch verrekend bij de aanvraag bij het A-Flex platform, als de heenreis per openbaar vervoer heeft plaatsgevonden.

Het systeem is een stimulans om het openbaar vervoer (voor de heenrit) en de taxi (voor de terugrit) te nemen, in plaats van de auto. Dat verhoogt de verkeersveiligheid en de aantrekkelijkheid van het OV-alternatief bij grotere groepen voor een verplaatsingsbehoefte, waarvoor juist het reizen per openbaar vervoer zich goed leent.

### Principes A-Flex nacht

- ◇ Korting op gebruik van taxi tijdens nacht indien heenrit met OV plaatsvond,
- ◇ 3 nachten per week beschikbaar (donderdag, vrijdag, zaterdag).
- ◇ Bedieningstijden vallen buiten de bedieningstijden van het aanbod regulier OV.
- ◇ Bij succes kan dit uitgebreid worden naar andere avonden.

## Voorbeeldverplaatsingen



### 2.1.4 | TAXI

deur - deur

Indien blijkt dat bij een aanvraag via het A-Flex platform geen enkele van de vorige VOM-systemen overeenstemt met de rit- en persoonskenmerken van de gebruiker, kan het A-Flex platform doorverwijzen naar de bestaande Taxi-dienstverleners. Op die manier kunnen vervoersvragen, die buiten het reguliere aanbod OV en het A-Flex-aanbod vallen, toch naar hen gekanaliseerd worden zodat de gebruiker altijd voortgeholpen wordt. Het A-Flex platform wil daarbij niet inbreken op de bestaande taxiwerking en-aanbod maar wel een nieuwe samenwerking opzetten met deze sector.

De aanvraag wordt doorgegeven aan de centrales van de taxi-aanbieders die zich hebben aangesloten op het A-Flex platform. Bijgevolg gelden voor deze verplaatsingen de tarieven van de particuliere taxi én de flexibiliteit ervan. Reizigers worden van deur tot deur gebracht.

Het A-Flex platform kan bijkomend beroep doen op de taxibedrijven als dienstverlening of het ter beschikking stellen van een voertuig binnen de andere A-Flex varianten zoals A-Flex basis of A-Flex plus, zodat het bestaande aanbod van voertuigen en chauffeurs optimaal gebruikt kan worden. Dit is echter een operationele keuze. Aan de gebruiker zal de meest toepasselijke variant en bijhorende tarifiering gecommuniceerd worden.

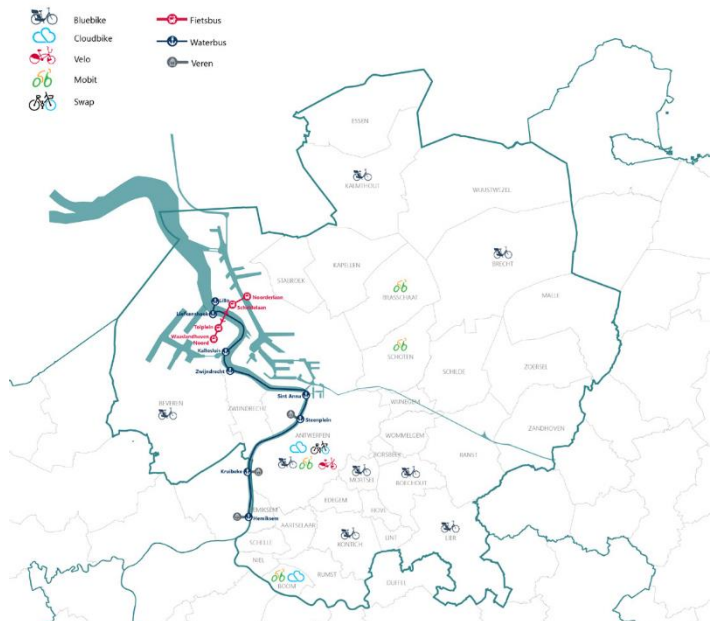


## 2.2 | FIETSOPLOSSINGEN

### 2.2.1 | BEHOUD WAT GOED IS

In de Vervoerregio Antwerpen zijn al heel wat fietsoplossingen actief die onder de definitie van Vervoer op Maat vallen. Het gaat om fietsdeelsystemen zoals Vélo, Bluebike, Cloudbike en Mobit, andere vormen van micromobiliteit zoals deelscooters, deelsteps en deelwagens; maar ook om de Fietsbus (onderdeel van MLSO), de Waterbus en de veren in de Vervoerregio.

De financiering van deze systemen staat los van de huidige, vanuit de Vlaamse Overheid, toegekende budgetten voor Vervoer op Maat. Daarom vallen deze systemen niet onder de uitwerking van het VoM-voorstel in deze nota. De Vervoerregio wil wel onderschrijven dat deze systemen hun waarde hebben en behouden moeten worden.



Figuur 2.2: Fietsoplossingen

### 2.2.2 | ELEKTRISCHE DEELFIETSEN

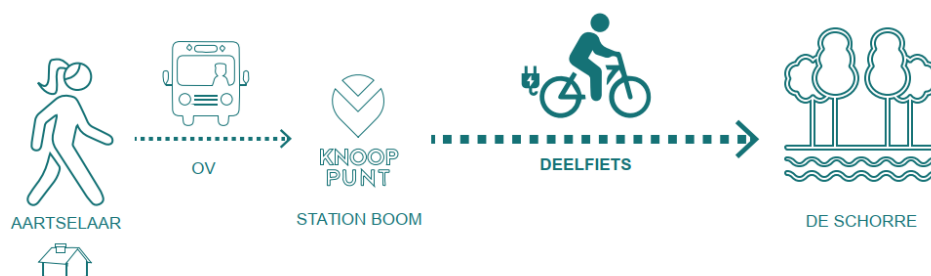
knoop - deur

De Vervoerregio heeft de ambitie om een basisnetwerk van elektrische deelfietsen uit te bouwen zodat er op minimaal 1 plaats in elke gemeente een instappunt in het netwerk is. De bedoeling van het basisnetwerk is om langere afstanden binnen de regio af te leggen of om te dienen als first/last mile oplossing in combinatie met een ander vervoermiddel. De kandidaten voor de exploitatie stellen een werkbaar netwerk voor, waarbij de belangrijke knooppunten met elkaar verbonden worden. Momenteel ligt het netwerk dus nog niet vast. Gemeenten en bedrijven(clusters) kunnen het netwerk verder verfijnen door in te stappen op het aanvullend netwerk. Hiervoor worden zowel elektrische als gewone fietsen ingezet, al naargelang de specifieke behoefte. Volgens de huidige stand van zaken zou de opdracht in maart 2021 gegund kunnen worden, waarna een graduele uitrol volgt in de loop van 2021.

Voor het regionaal basisnetwerk met elektrische fietsen gelden gebruikerstickets en publiciteitsinkomsten als bronnen van financiering. Daarenboven kan de concessiehouder aantonen in zijn financieel meerjarenplan dat er een jaarlijkse vergoeding noodzakelijk is om het basisnetwerk in te richten en te exploiteren in de regio. Deze vergoeding wordt opgenomen binnen het kader van de concessie.

Voor het aanvullend/lokaal netwerk gelden de algemene inkomstenbronnen, met name gebruikers- en publiciteitsinkomsten. Naast de publiciteits- en gebruikersinkomsten, zal de nadruk hier liggen op de vergoedingen vanuit gemeenten, (overheids)instellingen, bedrijven of andere organisaties (bv. onderwijsinstellingen, ziekenhuis, het Havenbedrijf), die een aanvullend lokaal netwerk op hun grondgebied/werkingsgebied wensen.

#### Voorbeeldverplaatsing







## 2.3 | AUTODELEN

### 2.3.1 | BINNEN STEDELIJKE GEBIEDEN

Binnen de stedelijke gebieden van de Vervoerregio zijn vandaag verschillende autodeeloplossingen beschikbaar. Daarnaast zijn ook andere deelsystemen actief zoals (elektrische) deelscooters. Vanuit de marktwerking hebben aanbieders daar in samenspraak met de lokale besturen reeds ingespeeld op de het aanwezige potentieel. Vanuit de Vervoerregio wordt deze invulling erkend op haar waarde en is in deze gebieden geen verdere stimulans noodzakelijk; de marktwerking zal hier voldoende invulling geven aan de (groeïende) behoefte.

### 2.3.2 | RAND VAN STEDELIJK GEBIED

In de minder sterk stedelijke gebieden biedt de marktwerking onvoldoende invulling voor deelwagens. Omdat het potentieel beperkter is, is het risico bij aanbieders om de dienst (op termijn) kostendekkend te maken groter. Toch kunnen deelwagens op deze locaties een nuttige aanvulling vormen. Dit echter minder vanuit het perspectief van Vervoer op Maat, d.w.z. als dienst die aansluit op een reis met het openbaar vervoer, maar wel als alternatief voor een verplaatsing door iemand die niet beschikt over een eigen wagen, of als alternatief voor de tweede wagen.

Een coördinerende rol vanuit de Vervoerregio is wenselijk. Zo kan o.m. voorkomen worden dat meerdere aanbieders tegelijkertijd toch zouden willen beantwoorden aan hetzelfde beperkte potentieel, waardoor de systemen op termijn zichzelf ondermijnen. De coördinatie zorgt voor vergelijkbare principes voor het aanbod van deelwagens in de verschillende gemeenten van de Vervoerregio. De gebruiker ervaart hierdoor in de gehele Vervoerregio dezelfde werking bij het reserveren en gebruiken van een deelwagen.

De rol van de Vervoerregio kenmerkt zich op die manier als een 'facilitator' tussen gemeente en operator. De Vervoerregio kan bijvoorbeeld gesprekken faciliteren en lokale besturen informeren. Daarnaast kan de Vervoerregio er ook op toekijken dat de autodeelbedrijven zorgen voor een voldoende vergroening van het wagenpark. Er kan mogelijks ook gewerkt worden aan een raamwerk voor deelwagens waar gemeenten (en operatoren) op kunnen intekenen.

De werkelijke invulling van het deelwagensysteem zal tussen gemeenten en aanbieders zelf gebeuren. Binnen voorliggend VoM-plan wordt geen structurele (exploitatie)bijdrage voorzien en dit vanwege de beperkte rol als aanvulling op het openbaar vervoernet. De Vervoerregio gaat er vanuit dat in deze rand van het stedelijk gebied enkel deelwagensystemen voorzien zullen worden die zelfvoorzienend zijn, waardoor een dergelijke bijdrage nooit structureel van aard zal zijn.

### 2.3.3 | DEELWAGENS BIJ STATIONS- EN P+R-KNOOPPUNTEN IN HET RANDSTEDELIJK GEBIED

Autodelen wordt binnen Vervoer op Maat wel specifiek ingezet aan knooppunten aan de rand van het stedelijk gebied. In feite wordt hiermee het "omgekeerd P&R-reizen" (eerst het OV, dan de auto) gestimuleerd. De deelwagen vormt het natransport van de OV-reis, gezien hier de combinatie van openbaar vervoer en deelwagen een snellere reisoptie is dan de gehele reis per openbaar vervoer of (deel)wagen af te leggen. In de praktijk worden twee nadelen vermeden: de beperkte doorstroming met de wagen in (sterk) stedelijk gebied (lange reistijd met de wagen) en de beperkte fijnmazigheid van de OV-bediening in meer rurale gebieden (lange reistijd met het OV).

De locaties van deze deelwagens hebben twee belangrijke kenmerken:

- ◇ Ze zijn gelegen op knooppunten met een sterke OV-relatie (hoge frequentie, ruime bedieningstijden, etc.).
- ◇ Ze worden gekenmerkt door een goede auto-ontsluiting (toegang tot gewest- of snelweg nabij).

Verscheidene belangrijke knooppunten, stations en P&R-locaties in de Vervoerregio, voldoen aan deze kenmerken.

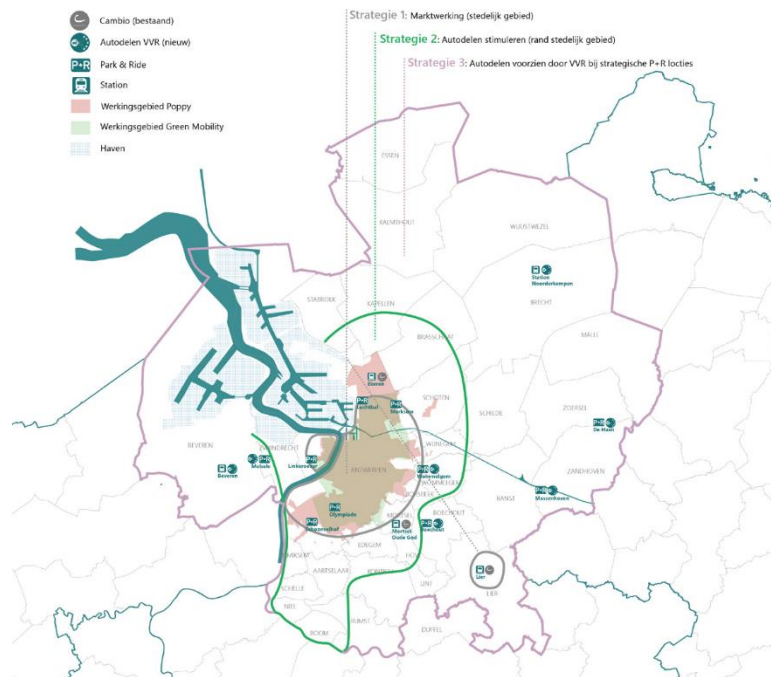
Op de eerste reeks interessante locaties, vaak binnen het stedelijk gebied, zijn vandaag al deelwagens aanwezig. De marktwerking komt tegemoet aan de vraag; bijkomende sturing vanuit de Vervoerregio is daarom niet nodig.

- ◇ P+R Luchtbal (Poppy en Green Mobility werkgebied)
- ◇ P+R Merksem (Poppy en Green Mobility werkgebied)
- ◇ P+R Olympiade (Cambio, Poppy en Green Mobility werkgebied)
- ◇ P+R Schoonselhof (Poppy en Green Mobility werkgebied)
- ◇ P+R Linkeroever (Poppy en Green Mobility werkgebied)
- ◇ Station Ekeren (Cambio, Poppy en Green Mobility werkgebied)
- ◇ Station Lier (Cambio)
- ◇ Station Mortsel Oude God (Cambio)

Op de volgende interessante locaties zijn nog geen deelwagens voorzien. De Vervoerregio voorziet hier op termijn twee deelwagens per locatie en zal bekijken hoe de deelwagenaanbieders naar deze locaties aan te trekken (cfr rol als facilitator uit 2.3.2). De timing en exacte locaties maken onderdeel van een apart onderzoek en zal gekoppeld worden aan de uitrol van het A-net naar deze locaties.

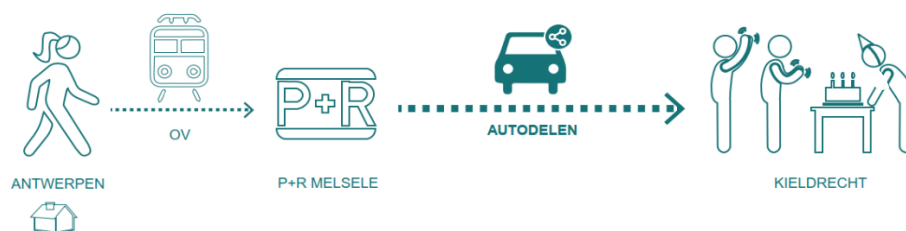
- ◇ P+R Wommelgem
- ◇ P+R Boechout
- ◇ Station Noorderkempen (Brecht)
- ◇ P+R Melsele
- ◇ P+R De Haan (Zoersel)
- ◇ Station Beveren
- ◇ P+R Massenhoven

Op termijn is verdere uitbreiding van dit concept mogelijk en dit na evaluatie van het gebruik. Als toekomstige mobipunten worden aangelegd of uitgebouwd komen ook locaties als P+R Ranst, P+R Kontich en P+R Stabroek in beeld als interessante locaties voor deelwagens.



Figuur 2.3: Autodelen- 3 strategieën

### Voorbeeldverplaatsing





## 2.4 | A-FLEX @WORK

Vandaag wordt er via verschillende systemen collectief vervoer voor werknemers georganiseerd. Het “Collectief Havenvervoer” vormt hierbij het antwoord op de grootste vervoersvraag, met een focus op spitsuren en shiftwissels als specifieke verplaatsingsbehoefte. Dit collectief havenvervoer varieert van initiatieven vanuit bedrijven zelf (bijv. BASF) tot overkoepelende diensten zoals de pendelbus van de MLSO of de I-Bus. Hierbij pikken verschillende bussen werknemers op aan haltes nabij hun woning of op centrale opstapplaatsen (zoals station Antwerpen-Berchem), waarna de bussen rechtstreeks naar het bedrijf of een hub in de haven rijden. Voor de systemen van MLSO en I-bus wordt op dit moment een budget vanuit Vlaanderen voorzien binnen het vervoer op maat budget.

In eerste instantie worden de huidige budgetten één op één overgenomen in het VoM-plan 2022. Dit wil zeggen dat het hetzelfde aanbod en randvoorwaarden van de pendelbus, I-bus of private initiatieven kan blijven gelden als vandaag. Om de snelheid en de performantie van dit systeem te verbeteren wordt vandaag onderzocht om busbanen of kleinere voertuigen te gebruiken om meer concurrentieel te zijn met het gebruik van de eigen wagen. Dit moet in samenwerking met de nodige partijen gebeuren zoals De Lijn, AWV en de aanbieders.

### Uitbreiding op langere termijn

In een latere fase ziet de Vervoerregio beloftevolle kansen om dit aanbod onder de noemer A-Flex @work in te kantelen binnen het A-Flex platform en zijn uitbreidingen of optimalisaties mogelijk naar meer vraaggestuurde systemen, bijv. het organiseren van HUB's als OV-poorten tot het havengebied. Zo werd reeds in februari een pilootproject gelanceerd waarbij een collectieve bus werknemers ophaalt aan de P+R Melsele en vervoert naar hun eindbestemming in de haven. Om een goede aansluiting met het regulier OV aan te bieden werden toen de bedieningstijden van tram 3 uitgelengd, i.e. vervroegd naar 5u 's morgens. Bovendien bestaat de ambitie – Port of Antwerp - om in 2021 een pilot te starten met een vraaggestuurd systeem met kleinere busjes met directe verbinding naar het bedrijf en dus zonder overstap op een havenhub.

De Vervoerregio zal op de lange termijn ook onderzoeken of dit systeem van A-Flex @work uitbreiding kan vinden naar industriegebieden in heel de Vervoerregio en/of er een vast klaverbladsfinancieringsprincipe kan ontwikkeld worden rond financiering (combinatie reizigersbijdrage, bijdrage vanuit de werkgever en bijdrage vanuit het VoM-budget dat voorzien is voor A-Flex @work).

Het ontwikkelen van deze ideeën of projecten vallen buiten de scope van dit VoM-plan.

### Voorbeeldverplaatsing





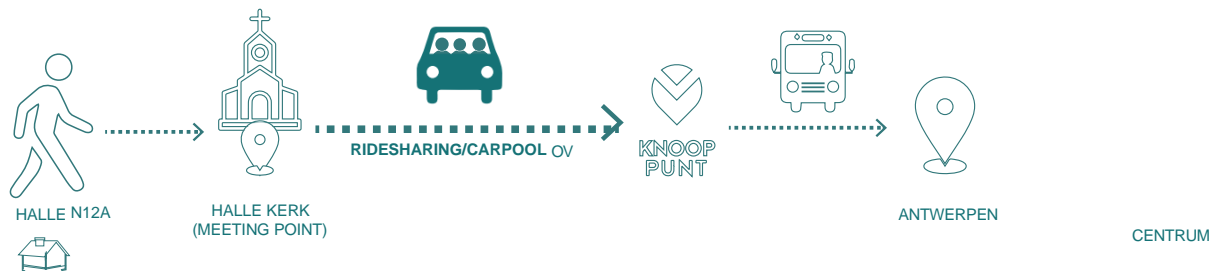
## 2.5 | PILOT RIDESHARING / CARPOOL

Een aanvullende vervoersoplossing binnen het Vervoer op Maat is het samenbrengen van vraag en aanbod op basis van vrijwilligheid. Dit kan – omwille van de vrijwillige factor – niet als een basisoplossing voor Vervoer op Maat worden opgevat, maar het heeft zeker een waarde als aanvullende voorziening op welgekozen plekken in de regio.

De Vervoerregio faciliteert een marktplaats waar reizigers hun vervoersvragen (vraag om mee te rijden) en hun vervoersaanbod (beschikbaarheid van een zetel in de auto) op vrijwillige en kostendekkende basis kunnen inbrengen, zodat op die manier vervoersvraag en aanbod elkaar kunnen vinden. Zo kan iemand bijvoorbeeld voor een deel van de reis meerijden met een dorpsgenoot die met de eigen wagen op pad gaat en daarbij voorbijkomt aan een halte van het kernnet. Van daaruit kan men dan met het OV verder reizen. De ervaring met deze systemen toont aan dat deze vooral goed functioneren in gebieden met een lokaal karakter en (daarmee) een sterke sociale cohesie. De dienst blijkt daarom in de praktijk enkel succesvol mits een sterk lokale verankering van het concept aanwezig is.

De Vervoerregio wil een piloot opzetten met gemeenten die met dit concept aan de slag willen. De bijdrage van het Vervoer op Maat bestaat enkel uit het opzetten en onderhouden van de digitale marktplaats: het vervoer wordt immers door de inwoners zelf verzorgd op vrijwillige basis.

### Voorbeeldverplaatsing



# 3. INSCHATTING EXPLOITATIEKOSTEN

## 3.1 | Budget Vervoer op Maat vervoerregio Antwerpen

Het budget dat Vlaanderen initieel toeweest aan de Vervoerregio Antwerpen voor de exploitatie van de verschillende VoM-systemen is weergegeven in tabel 3.1. Dit budget is gebaseerd op de budgetten voor bestaande vervoersoplossingen die in de toekomst onder Vervoer op Maat vallen.

BASISBUDGET ONDERDEEL	OMSCHRIJVING VAN EXPLOITATIEBUDGET	BESTAAND BUDGET (JAARLIJKS)
BELBUS (DOTATIE DE LIJN)	Budget voor mensen met een mobiliteitsbeperking in de stad Antwerpen	€ 224.038
MAV/DAV	Budget voor dienst voor mensen met een mobiliteitsbeperking in de Vervoerregio Antwerpen	€ 687.685
IBUS	Vervoer havengebied	€ 488.000
MLSO	Vervoer havengebied LO, inclusief fietsbus	€ 1.500.000
DEELFIETSEN BLUEBIKE	Deelfietsen aan stations NMBS	€ 4.433
<b>TOTAAL</b>		<b>€ 2.904.156</b>

Tabel 3.1: Initieel (bestaand) basisbudget dat Vlaanderen heeft toegewezen aan de vervoerregio Antwerpen voor de exploitatie van VoM-systemen.

Eind juni 2020 werd door de Minister van Mobiliteit en Openbare Werken een bijkomend exploitatiebudget voor Vervoer op Maat beslist voor de verschillende vervoerregio's. Er werd voor gekozen om dit budget over een periode van 4 jaar stapsgewijs te verhogen. Het extra exploitatiebudget, jaarlijks beschikbaar voor de Vervoerregio Antwerpen, staat weergegeven in tabel 3.2 en figuur 3.1. Deze tabel en figuur tonen ook de totale exploitatiebudgetten VoM voor de Vervoerregio Antwerpen per jaar vanaf 2021 tot 2024.

EXTRA MIDDELEN VOM	EXTRA BUDGET VOM/ JAAR	TOTAAL VOM-BUDGET VRA
2021	€ 1.023.534	€ 3.927.690
2022	€ 1.535.302	€ 4.439.448
2023	€ 2.047.069	€ 4.951.225
2024	€ 2.644.131	€ 5.548.287

Tabel 3.2: Extra budget dat Vlaanderen heeft toegewezen aan de Vervoerregio Antwerpen voor de exploitatie van VoM-systemen per jaar tot 2024



Figuur 3.1: Bijkomende budgetten Vervoer op Maat over de periode 2021-2024.

## 3.2 | Exploitatiekosten basisvoorstel Vervoer op Maat

Voor het voorstel Vervoer op Maat voor de Vervoerregio Antwerpen werd (voor alle vervoersoplossingen zoals toegelicht in hoofdstuk 2) een eerste raming van de exploitatiekosten opgemaakt. Deze raming vond plaats met behulp van een rekentool voor de VoM-systemen, waarin verschillende kengetallen en ervaringscijfers van vergelijkbare systemen zijn opgenomen en gecombineerd. De globale raming laat toe de vergelijking te maken met de beschikbare budgetten. De opbouw van de raming bestaat uit de volgende elementen.

### Ongewijzigde verderzetting van enkele elementen in het bestaande budget

De Dienst Aangepast Vervoer (DAV/MAV) wordt omgezet in A-Flex plus. De dienst wordt ingekanteld in het A-Flex platform: de wijze waarop de dienst functioneert wordt in beginsel niet aangepast. Het huidige budget voor deze dienst (bestaande uit de DAV/MAV en de belbus in VRR Antwerpen) is daarom verdergezet in deze raming voor Vervoer op Maat.

Uitbreiding van het aanbod van A-Flex plus voor 65-plussers met een mobiliteitsbeperking. Door een efficiëntere exploitatie van het systeem van A-Flex plus als één geheel voor A-Flexsysteem door de hele vervoerregio wordt dit binnen het huidige budget van DAV/MAV voorzien.

Het havenvervoer in de vorm van I-bus en MLSO wordt behouden en evolueert op termijn naar A-Flex @work. De wijze waarop de dienst functioneert wordt op de korte termijn nog niet aangepast, mogelijk op langere termijn. Het huidige budget voor het collectief havenvervoer is daarom verdergezet in deze raming voor Vervoer op Maat.

### Bijkomende en gewijzigde elementen ten opzichte van het bestaande budget

Enkele vormen van Vervoer op Maat zijn bijkomend ten opzichte van het aanbod vandaag de dag. Hiervoor zijn dan ook bijkomende middelen nodig vanuit het budget van Vervoer op Maat. Het gaat daarbij om de volgende systemen.

- ◇ A-Flex basis, om OV-gebruikers in de witte vlekken een goede toegang te bieden tot het OV-netwerk (alle dagen van het jaar, ca. 12 uur per dag beschikbaar).
- ◇ A-Flex nacht <sup>1</sup>
- ◇ Deelmobiliteit

Het resultaat van de raming van de exploitatiekosten van Vervoer op Maat conform de eigenschappen zoals beschreven in hoofdstuk 2 is weergegeven in figuur 3.2.

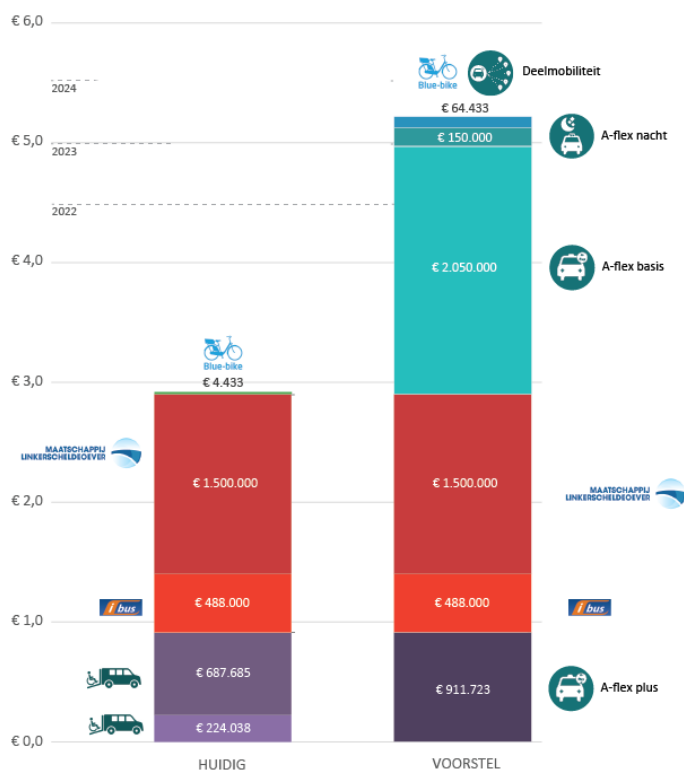
Inkomsten vanuit het aanbod van Vervoer op Maat zijn niet beschouwd in het overzicht van de exploitatiekosten van Vervoer op Maat. Deze inkomsten hangen samen met de mate van gebruik en de tarifiering: over tarifiering over de verschillende lagen van het OV-netwerk in basisbereikbaarheid vindt op Vlaams niveau nog afstemming plaats.

---

<sup>1</sup> Voor de budgetbepaling van de A-Flex (nacht)-oplossing is beperkt inzicht van vergelijkbare systemen voorhanden. In de budgetraming is daarom uitgegaan van een bijdrage van € 2 per gebruiker, met gemiddeld 500 gebruikers per nacht (78.000 gebruikers per jaar).

### 3.3 | Varianten beleidskeuzen

Uit figuur 3.2 blijkt dat het benodigde budget voor het voorstel Vervoer op Maat groter is dan de huidige budgetten die hiervoor beschikbaar zijn. Het voorstel past binnen het VoM-budget dat tegen 2024 is voorzien (ca. € 5,5 miljoen), maar niet binnen het budget dat vanaf de start van Vervoer op Maat wordt voorzien (ca. € 4,5 miljoen). Verdere keuzes en prioriteiten kunnen daarom nodig zijn. Hier zijn daartoe al enkele varianten voor beleidskeuzen uitgewerkt. Daarbij speelt mee dat enkele onderdelen van het VoM-systeem, zoals A-Flex plus en A-Flex @work een verderzetting zijn van bestaande budgetten. Aanpassing van deze budgetten is wel mogelijk maar dient er onderzocht te worden hoe efficiëntiewinsten maximum gevaloriseerd kunnen worden.



Figuur 3.2: budget voorstel Vervoer op Maat

#### Fasering in de implementatie

Door bepaalde VoM-systemen niet per 1 januari 2022 maar later te implementeren zullen deze ook later pas een bijdrage vanuit het budget voor Vervoer op Maat behoeven. Dit is vooral van toepassing voor systemen waarbij dit mogelijk is zonder grote groepen reizigers uit te sluiten van toegang tot het OV-systeem. Zo zou de inzet van deelwagens aan knooppunten en de A-Flex (nacht)-oplossing later kunnen worden voorzien.

#### Stapsgewijze inzet A-Flex (Basis): zondagbediening later aanbieden

Het voorstel voor Vervoer op Maat voorziet de inzet van A-Flex basis op alle dagen van de week. Zondag is de dag met de minste verplaatsingen per openbaar vervoer, tevens zijn de meeste verplaatsingen op deze dag niet-utilitair. Dat kan een overweging zijn om het A-Flex basis systeem aanvankelijk in te zetten op alle dagen van de week met uitzondering van zon- en feestdagen. Met deze maatregel is er naar schatting ca. € 0,25 mln per jaar minder aan budget nodig om A-Flex basis te kunnen exploiteren.

#### Stapsgewijze inzet A-Flex basis: starten met beperkte bedieningstijden

Het voorstel voor Vervoer op Maat voorziet de inzet van A-Flex basis gedurende ca. 12 uur per dag (van 7 tot 19). In de spitsuren hebben reizigers veelal een alternatief met het aanbod van functionele lijnen: flexsystemen kennen in de praktijk de meeste verplaatsingen op werkdagen overdag. Dat kan een overweging zijn om het A-Flex basis systeem aanvankelijk in te zetten overdag, en deze bediening later verder uit te breiden. Bij inkorting van de bedieningsuren tot bijvoorbeeld 10 uur per dag (van 8 tot 18 uur) is er naar schatting ca. € 0,35 mln per jaar minder aan budget nodig om A-Flex basis te kunnen exploiteren.



---

## 4. AANBEVELINGEN AAN DE VERVOERREGIO

---

Vanuit de analyse van Vervoer op maat, de gesprekken met de lokale overheden en met de aanbieders geven we graag volgende aanbevelingen mee aan de Vervoerregio.

- ◇ We adviseren om geen verdere verfijning (bijvoorbeeld bepalen van haltes) te maken van het VoM-voorstel wanneer deze producten in de markt worden gezet om de creativiteit aan de marktpartijen te laten. We hebben uit de RFI voor Vervoerregio Limburg geleerd dat enige flexibiliteit voor marktpartijen juist de crux is om te komen tot een systeem dat betaalbaar is en beantwoordt aan de reizigersbehoeften.
- ◇ De bestaande marktpartijen gaven aan reeds over een uitgebreide vloot voertuigen te beschikken. We bevelen aan om in de marktconsultatie rond de A-Flex systemen uit te gaan van een maximale integratie en optimalisatie van de bestaande voertuigenvloot/voertuigenaanbieders. Het niet-exclusief gebruiken van de voertuigen voor A-Flex geeft marktpartijen ruimte voor optimalisatie en meer efficiënt gebruik van de voertuigen.
- ◇ Een aandachtspunt bij de implementatie van vervoer op maat is ticket- en tariefintegratie over de verschillende diensten en gelaagde netten heen. Binnen de Vervoerregio kunnen hier eigen accenten gelegd worden in functie van de preferentiële vervoersdiensten. Ook het verder verfijnen van deze accenten door lokale derdebetalersregelingen moet mogelijk zijn.
- ◇ De koppeling van het A-Flex platform aan bestaande systemen van MaaS-aanbieders zorgt er voor dat de A-Flex diensten ook via deze aanbieders aangeboden kunnen worden. Er wordt aangeraden om dit maximaal te stimuleren. Er wordt hierbij gebruik gemaakt van open data tussen deze partijen.
- ◇ Het huidige MAV/DAV aanbod staat dicht bij de doelgroepgebruiker. Een laagdrempelige en persoonlijke aanpak binnen een vertrouwensrelatie is voor deze doelgroep essentieel. Er wordt bijzondere aandacht gevraagd voor een zorgvuldige integratie van deze kwalitatieve dienstverlening in de verdere algemene uitwerking van Vervoer op Maat (zowel in de Vervoerregio Antwerpen alsook Vlaams breed). We dringen er op aan dat de nodige acties worden ingebouwd om zowel de dispatch medewerkers (die de ritten inplannen) alsook chauffeurs (die dit soort ritten uitvoeren) te begeleiden in de vorm van bijvoorbeeld (extra) opleiding, extra voorzorgsmaatregelen (vb. indien de chauffeur effectief persoonlijke informatie zoals toegangscode en/of sleutels dient te gebruiken), etc. Dit om de continuïteit van de huidige dienstverlening te kunnen garanderen.
- ◇ Op vraag van MAV/DAV stellen we voor om een mogelijke uitbreiding van de mobiliteitsindicatiestelling te overwegen, zodat ook niet-dringend ziekenvervoer (reeksenvervoer) onder A-Flex plus valt. Hierbij moet de complementariteit met de minder mobiele centrales en de rol van vrijwilligerswerk voldoende bewaakt worden.
- ◇ Het is onze aanbeveling om op termijn synergiën en aanvullende systeemvarianten te onderzoeken binnen de A-Flex koepel. Zo is het denkbaar om in de toekomst bijv. het collectief havenvervoer ('A-Flex @work') of leerlingenvervoer bijzonder onderwijs ('A-Flex @school') onder het A-Flex platform onder te brengen. Zo kan optimaal gebruik gemaakt worden van efficiëntiewinsten en samengebruik van voertuigen en platform.

- ◇ Binnen het gehele OV-systeem neemt de (deel)fiets in voor- en natransport een belangrijke rol op. Kwalitatief en diefstalveilig parkeren van fietsen verdient extra aandacht, om heel het systeem als een geheel te laten functioneren. Mogelijke budgetten hiervoor zijn voorzien binnen het “BVR mobipunten”.
- ◇ Op vraag van Port of Antwerp en Voka adviseren we om te onderzoeken of het huidige aanbod van collectief havenvoer gebruik kan maken van de dedicated busbanen, overrijdbare bermen en verkeerslichtensturing waar het klassieke OV. Ook wordt aandacht gevraagd voor het behoud van de huidige busbanen op de snelwegen. Dit om het collectieve systeem, naar snelheid, aantrekkelijker te maken dan de eigen wagen. Aspecten zoals als technische beperkingen, het beheersstatuut van de infrastructuur en verkeersveiligheid worden meegenomen in dit onderzoek.
- ◇ Om het gebruik van deelmobiliteit in de Vervoerregio te stimuleren wordt aangeraden om ook brede communicatie- en sensibiliseringsactie's (zoals de campagnes van Slim naar Antwerpen) naar de gebruikers op te zetten.



UITWERKING VERVOER OP MAAT VERVOERREGIO ANTWERPEN