

VERVOER OP MAAT

Datum 10 juni 2021

Van Bert Meulemans, Isaak Dieleman

Betreft

Hoorzitting commissie mobiliteit van het Vlaams Parlement – Vervoer op maat

INLEIDING

Basisbereikbaarheid betekent in essentie dat, opgehangen aan een dragend treinnetwerk, het regulier busvervoer zich meer richt op de verbindingen tussen stedelijke centra over grote steenwegen (zgn. kernnet), terwijl buslijnen die kleinere dorpskernen bedienen (aanvullend net) worden beperkt. Het 'Vervoer op Maat' (VoM) moet zorgen voor de toeleiding naar die netten en voor de opvulling van de gebieden die geen toegang meer hebben tot reguliere netten, zogenaamde vervoerswoestijnen.

Vooraf landelijke gebieden en kleine dorpskernen dreigen ten prooi te vallen aan een totaal ontbreken van mobiliteitsoplossingen, met het risico dat inwoners in vervoersarmoede terecht komen, bijvoorbeeld omdat ze minder mobiel zijn of niet beschikken over een alternatief. Met onze tussenkomst duidt Landelijke Gilden vier essentiële voorwaarden voor een succesvol VoM aan.

- Garandeer een gelijktijdige start van de nieuwe dienstregeling van het busvervoer én van het vervoer op maat als absolute voorwaarde voor een succesvol VoM.
- Stel de uitrol van de volledige basisbereikbaarheid uit tot na een succesvolle test in één regio.
- Rust bushaltes systematisch uit met een diefstalveilige en bij voorkeur overdekte fietsenstalling en zet deelfietsen gericht in waar er vraag naar is.
- Zorg voor substantieel meer financiële middelen voor het vervoer op maat om een modal shift naar de wagen te vermijden.

1 EEN GOED VOORBEREIDE EN GELIJKTIJDIGE START

In vele dorpen op het platteland zal met basisbereikbaarheid het busvervoer op vaste uren verdwijnen of zal de frequentie ervan teruggebracht worden tot de ochtend- en de avondspits. Bovendien zal de afstand naar de bushaltes sterk verhogen. Daardoor dreigen een aantal gebruikers snel af te haken en definitief over te stappen naar de wagen. Een enquête bij plattelandsbewoners uitgevoerd door Landelijke Gilden wijst uit dat ongeveer een derde van de getroffen busgebruikers dreigt af te haken. Een goed uitgebouwd en performant vervoer op maat (VoM) zal essentieel zijn om die dreigende neerwaartse spiraal af te wenden. Het VoM moet een belangrijke oplossing zijn in het aanbieden van een performant en flexibel alternatief voor de wagen. Een halfslachtige invoering ervan kan daarentegen bijdragen aan een bijkomende modal shift richting de wagen, met de bijhorende maatschappelijke kosten, filevorming en impact op het klimaat.

Een gelijktijdige start van de nieuwe dienstregeling van het busvervoer én van het vervoer op maat is dan ook een eerste absolute voorwaarde voor een succesvol VoM.

2 MOBILITEITSCENTRALE, MaaS EN ONE-PAY-SYSTEEM

De nieuwe mobiliteitscentrale wordt in het VoM dé centrale draaischijf. Daar moeten mensen terecht kunnen voor alle informatie, voor het bepalen van hun route, voor de vergelijking tussen verschillende modi én voor de aankoop van tickets. De mobiliteitscentrale moet garant staan dat Mobility as a Service over heel Vlaanderen wordt uitgerold. Dit wordt informatica-technisch een gigantische opdracht. VoM zal immers niet enkel een 'flexbus' (opvolger van de belbus) zijn, maar ook openbare vervoerstaxi's, deelauto's en deelfietsen omvatten. Online informatie die in real time alle up-to-date informatie bevat, vereist een feilloze communicatie tussen de mobiliteitscentrale en de regionale aanbieders van die verschillende modi.

Als we met ons openbaar vervoer de 21^e eeuw willen instappen, en de inwoners willen overtuigen om hun gedrag aan te passen aan het aanbod, dan is het essentieel dat we de drempel zo laag mogelijk maken. Daarom vindt Landelijke Gilden dat de mobiliteitscentrale moet beschikken over een one-ticket-systeem voor alle lagen van het openbaar vervoer : trein, tram, bus, VoM (flexbus, OV-taxi's, deelauto's en deelfietsen). Een integratie van het treinticket is helaas misschien te hoog gegrepen wegens de federale bevoegdheid. Maar een eengemaakt ticket voor de modi waarvoor Vlaanderen bevoegd is, moet op korte termijn haalbaar zijn. Eventueel kan een one-pay-systeem (een keer betalen voor verschillende vervoersbewijzen) een opstart zijn naar dat eengemaakte ticket. Verschillende steden en regio's in het buitenland tonen reeds dat dit kan.

Uit de eerder geciteerde enquête blijkt hoe wanneer de prijs van het VoM hoger wordt dan een klassiek busticket, mensen afhaken en dit als 'onrechtvaardig' ervaren. Daarom is het belangrijk dat de prijs van het VoM afgestemd is op het klassieke busvervoer en de huidige belbus.

Ervaringen uit de publieke en private sector leren dat de ontwikkeling van dit soort platformen veel tijd en veel middelen vereist. Voldoende tijd nemen voor de ontwikkeling en het testen van het informatieluik (bv. in één testregio), zowel van de centrale mobiliteitscentrale (informatie, routeplanning en one-pay-systeem) op zich als van de afstemming met de regionale aanbieders, is essentieel.

Een uitstel van de hele basisbereikbaarheid tot na een succesvolle test is een tweede belangrijke voorwaarde voor een succesvol VoM.

3 NAAR EEN ANDER VOOR- EN NATRANSPORT

De vermindering van het aantal bushaltes vereist een verandering in het voor- en natransport. In onze enquête bedroeg de gemiddelde afstand van de woonplaats tot de halte 500m. Momenteel gaat ruim 80% te voet naar de bushalte. Naar het treinstation (gemiddelde afstand 3km) is dat slechts 16%, neemt 45% de fiets en 38% komt met de auto (eventueel als passagier). Om een shift naar meer fiets te bekomen, zijn bushaltes uitgerust met overdekte en diefstalveilige fietsenstallingen nodig. Zeker met de opkomst van duurdere (elektrische) fietsen is dit een must. Uiteraard vraagt dit een investering. Maar waarom slagen we wel in het realiseren van dure (ondergrondse) autoparkings, en niet in goede, veel goedkopere fietsenstallingen?

Daarnaast willen we wijzen op de specificiteit van het platteland i.v.m. deelsystemen. Voorlopig blijken autodeelsystemen op het platteland omwille van de beperkte schaal niet rendabel en is bijkomende financiering noodzakelijk. Ook aan fietsdeelsystemen is minder behoefte op het platteland. Minstens 9 op 10 van de plattelandsbewoners heeft een fiets en gebruikt die wekelijks. Omdat het platteland meestal eerder het vertrek is en de nood aan een 'bijkomende' fiets zich vooral voordoet om de bestemming, ligt het gebruik van de eigen fiets als voor- en natransport voor de hand. Wel kunnen fietshuursystemen gebruikt worden om mensen te laten kennismaken met de fiets of met nieuwe type fietsen zoals e-bikes. Bovendien is er op het platteland nood aan fietsdelen van specifieke fietsen zoals cargofietsen, bakfietsen of rolstoelfietsen. Op verschillende plaatsen in Vlaanderen wordt daarmee momenteel geëxperimenteerd.¹

Het systematisch uitrusten van bushaltes met overdekte en diefstalveilige fietsenstallingen en het gericht inzetten van deelfietsen is een derde belangrijke voorwaarde voor een succesvol VoM.

4 FLEXIBILITEIT EN BETROUWBAARHEID VEREISEN VOLDOENDE MIDDELEN

Busgebruikers zien de grotere flexibiliteit als één van de belangrijkste troeven van het VoM. Mensen willen de flexbus, met kennis over de te verwachten trajectduur, kunnen reserveren tot zo kort mogelijk voor het moment van opstappen. Bovendien mag het gebied waarbinnen de flexbus opereert niet te strikt worden afgebakend. Het werken met overlappende flexbusgebieden (b.v. in de Westhoek) of met flexbussen over de grenzen van vervoerregio's heen (bv. VVR Kempen en VVR Mechelen), zijn zeker goede concepten.

Een laatste element van flexibiliteit betreft de regel dat openbaar vervoer enkel georganiseerd kan worden tussen twee haltes. De mogelijkheid om ook mensen thuis op te pikken of aan de voordeur af te zetten, zou een belangrijke flexibilisering toelaten; het halte-halte-principe moet vervangen worden door een halte-thuis-principe.

Flexibiliteit is geen absoluut gegeven en moet steeds in evenwicht staan met 'betrouwbaarheid'. Welke garantie hebben mensen dat ze tijdig op hun overstapplaats of bestemming aankomen binnen een redelijke reistijd?

¹ Landelijke Gilden werkt binnen het project Mobilab bijvoorbeeld mee aan een fietsdeelsysteem in de gemeente Pelt.

Precies deze aspecten dienen in de overeenkomsten met de uitbaters stevig verankerd te worden met meetbare SLA 's (Service Level Agreements), en dit liefst uniform voor heel Vlaanderen.

Flexibiliteit, betrouwbaarheid en afdwingbare SLA's zijn enkel mogelijk bij een performant informaticaplatform (zie hoger) en werken enkel als er ook voldoende middelen worden voorzien. Voor VoM is er een budget van 60 miljoen euro voorzien. Een verdubbeling is minimaal nodig als Vlaanderen wil vermijden dat het een deel van zijn inwoners in vervoersarmoede duwt. Dit blijkt zowel uit de voorbereidende ramingen, als uit gedetailleerde berekeningen van o.a. de VVR Vlaamse Rand.

Meer financiële middelen is een vierde belangrijke voorwaarde voor een performant en succesvol VoM.