



Nationaal verkeerskundecongres 2018

31 oktober en 1 november, 's-Hertogenbosch

## Nationaal verkeerskundecongres 2018

### Pilot LoVie in Brabantstad

Onno Pruis

*(Auteur is werkzaam bij Movin Vervoeradvies)*

Ronald Ruchti

*(Auteur 2 is werkzaam bij MoVie)*

Telefoonnummer indiener

*(Auteur 1 is telefonisch bereikbaar via 06 26 122 724)*

#### **Samenvatting**

Het voorstel is om in Brabantstad een pilot te doen met een vraagafhankelijk OV door een vorm van bundeling in de vorm van opstapplaatsen, vaste vertrek en aankomsttijden leidt tot een klantvriendelijker en veel efficiënter vervoersysteem. Dit systeem is ook aantrekkelijk voor reizigers die nu de Regiotaxi gebruiken. In combinatie met een MetroBus systeem ontstaat een vernieuwend vervoersysteem dat voor iedereen bruikbaar is.

#### **Trefwoorden**

Vraagafhankelijk vervoer, WMO, OV, pilot, MetroBus

# 1 Pilot LoVie (Lokaal vervoer voor iedereen)

## 1.1 Inleiding

Deze paper bevat een korte schets voor een pilot met een innovatieve bundeling van een deel van het contractvervoer binnen Brabantstad met het OV. De insteek is om te komen tot een meer efficiënt, duurzaam en klantvriendelijk vervoersysteem. Natuurlijk: er zijn al diverse initiatieven geweest en er bestaat een vraagafhankelijk systeem als Regiotaxi, maar het is nog niet gelukt om OV reizigers echt vast te houden bij omzetten van slecht bezette buslijnen naar vraagafhankelijk vervoer. Bovendien zijn de kosten van vraagafhankelijk vervoer relatief hoog door de slechte bezettingsgraad. Daarmee is er nog geen aantrekkelijk concept beschikbaar.

## 1.2 Het concept

Openbaar vervoer bundelt het vervoer naar plaats (halte), tijd en richting (route): dat maakt het efficiënt behalve in situaties waar de vervoerstroom heel dun is. WMO vervoer is per definitie kris-kras: de mogelijkheid om vervoerstromen te bundelen is hierdoor gering: daarom is de gemiddelde bezetting per busje laag: als er per busje 3-5 mensen per uur worden vervoerd is dat al heel wat. Ons concept is erop gericht om in het WMO-vervoer te gaan werken met een vorm van bundeling naar plaats en tijd en richting: ofwel gebruik te maken van opstapplaatsen, een beperkt aantal vertrekmogelijkheden per uur, vaste vertrektijden op knooppunten en een corridor / route. Deze kenmerken bieden de mogelijkheid om reizigers duidelijkheid te geven over de vertrektijd, aansluitingen op het ov te bieden en zonder reservering op bepaalde knooppunten te vertrekken. Door daadwerkelijk matig bezette buslijnen te vervangen door **Lovie** zullen deze reizigers ook gebruik gaan maken van het nieuwe concept. Door de betere bundeling van het vervoer en de overname van reizigers uit de buslijn zal gemiddelde bezetting met naar schatting een factor 3-4 toenemen naar circa 5 reizigers per rit, ofwel circa 10-15 per uur.

### Combineer LoVie met frequent HOV

Door het concept te combineren met een heel ander OV-netwerk kan het concept nog sterker worden gemaakt. Daarbij denken we aan een netwerk dat wordt ontworpen naar analogie van de succesvolle tramnetten in de Franse steden: dit volgt vaak niet de meest rechtstreekse route, maar bedient wel alle belangrijke bestemmingen in één of enkele lijnen. Dit levert de noodzakelijke bundeling van vervoerstromen waardoor een tram met een hogere frequentie mogelijk wordt. Dit is een heel andere ontwerpfilosofie dan welke nu in Nederland gebruikt wordt. Door dit toe te passen kan Brabantstad een hoogfrequent **MetroBus** netwerk krijgen. Ondanks de wat langere route leidt dit tot een hoogwaardiger en aantrekkelijker netwerk dan altijd de kortste route kiezen. Voor Brabantstad is dat een aantrekkelijke optie. De gebieden die dan niet meer bediend worden met de bus kunnen dan met het **Lovie**-concept bediend worden, maar reizigers kunnen ook met de fiets of auto naar het hoogfrequente **MetroBus** netwerk gaan.

Kenmerken van het **Lovie**-concept zijn:

1. Reizigers met WMO-indicatie worden in principe gepland op de tijden dat het busje van het collectieve systeem dat de bus vervangt rijdt. Door met vaste standplaatsen en richttijden voor vertrek en aankomst te werken kunnen reizigers met een WMO-indicatie zonder reservering vanaf een knooppunt het systeem gebruiken, mits ze bij een halte dicht in de buurt van hun bestemming kunnen uitstappen. Haltes hoeven er overigens niet als een bushalte uit te zien, maar kunnen locaties zijn waar je veilig even kunt stoppen met een taxi of taxibusje. Deze kunnen voorzien worden van een herkenbaar bordje. Daarbij kan het

systeem wel meer in- en uitstapplaatsen hebben dan de bestaande bushaltes. In drukke uren kunnen bepaalde haltes ook op vaste tijden worden bediend.

2. De reiziger stapt in principe in of uit op plaatsen in de nabijheid van herkomst of bestemming: deze zorgen ervoor dat de loopafstand niet meer is dan 100-200 m: dat is ook voor het merendeel van de reizigers met een WMO-indicatie nog acceptabel. Het combineren van reizigers die deze afstand niet kunnen afleggen gebeurt alleen als dit aansluitingen niet in gevaar brengt en niet teveel tijd kost: anders worden deze reizigers apart vervoerd.
3. De vervoerder moet de mogelijkheid krijgen meer reizigers per busje te vervoeren en daarin ook gestimuleerd worden. Door het (gefaseerd) opheffen van buslijnen met een slechte bezettingsgraad ontstaat een potentiële vervoervraag die met het nieuwe systeem moet worden vervoerd. Dit betekent dat synergie alleen mogelijk is wanneer meerdere vervoerstromen gezamenlijk gepland kunnen worden binnen de randvoorwaarden die de gemeente stelt.

### **1.3 Relatie met OV concessie**

Bij de opzet van het nieuwe vervoerconcept wordt uitgegaan van een gefaseerde vervanging van onrendabele buslijnen en een aantal aanvullende wensen voor verbetering van het lokale vervoer. Voor aanvang van de pilot dient overeenstemming te zijn bereikt met de zittende vervoerder en de concessieverlener over het tijdstip en condities waaronder deze buslijn(en) vervangen worden door een pilot met het nieuwe vervoerconcept.

Zittende vervoerders hebben het exclusieve recht op het uitvoeren van OV in hun concessiegebied. Afstemming met de zittende vervoerder is dan ook nodig wanneer het concept zich richt op OV-reizigers en voor eenieder toegankelijk is. Voorafgaand aan de start van de pilot zal de gemeente Brabantstad dan bij de Provincie Noord-Brabant een ontheffing aan moeten vragen. In dit proces zal de Provincie de zittende vervoerder moeten betrekken.

### **1.4 Reserveren, vaste vertrektijden en flexibele route**

Reserveren blijkt voor veel mensen een grote drempel: vaak haakt van busreizigers 50-75% af als ze van tevoren een rit moeten reserveren. Bij leerlingenvervoer wordt natuurlijk gewerkt met vaste tijden en routes en hoeft niet elke dag opnieuw gereserveerd te worden.

De opzet van de pilot wordt zo ingericht dat er op drukke momenten vaste aankomst en vertrektijden zijn op een knooppunt. Deze uren dienen flexibel te worden ingevuld, al naar gelang de (gebleken) behoefte. Hierbij kan bijvoorbeeld worden gedacht aan:

- a. Brabantstad winkelcentrum: 7:00 – 9:00 en 15:00 – 18:00 u op werkdagen
- b. Brabantstad ziekenhuis: werkdagen 16:00 – 20 u (bezoektijden), zat/zon 12:00-13 en 16:00 – 20 u (bezoektijden)

Met dit model ontstaat enige duidelijkheid naar de reiziger, en is de verwachting dat de meerkosten beperkter zijn dan wanneer tijdens de gehele bedieningsperiode een vaste vertrektijd of standplaats wordt gehanteerd.

Ons advies is te starten met een beperkt aantal uren op een knooppunt en tijdens de pilot te evalueren of dat aantal groter of juist kleiner moet worden.

Tijdens de pilot kan worden gezien wat het oplevert als WMO-ritten binnen het stramien van de vaste vertrektijden moeten worden gepland: de verwachting is dat dit zal leiden tot een hogere bezettingsgraad. Dit kan betekenen dat iemand vanaf het Brabantstad ziekenhuis alleen om 11:00 en 11:30 kan vertrekken bijvoorbeeld. Dit moet binnen de WMO-aanbesteding worden geregeld.

## 1.5 Ritplanning

De route wordt kort voor vertrek bepaald aan de hand van de bestemming van reizigers in het busje en de binnengekomen reserveringen van reizigers die naar het knooppunt willen reizen. De uitdaging ligt in een zo flexibel en zo kort mogelijk voor uitvoering van de rit inspelen op de vraag: ideaal is wanneer net voor vertrek van de rit bekend is welke haltes moeten worden aangedaan en ook tijdens de rit nog kan worden gereisd vanaf haltes waar de bus langs rijdt. Ook kunnen eventuele vaste haltes onderweg worden gedefinieerd omdat daar veel vraag is: dat zou het mogelijk maken om daar, eventueel beperkt tot een aantal vaste perioden van de dag, zonder reservering op te stappen. Zo hebben reizigers in de spits bijvoorbeeld enkele vaste ritten.

Reserveren moet eenvoudig gaan via een intelligent digitaal reserveringssysteem (App) en eventueel via een telefoontje naar een centrale. Op internet thuis of op je smartphone geef je aan hoe laat je op het knooppunt wilt aankomen (of vertrekken) en vanaf welk opstappunt. (je kunt ook je vertrekadres geven en dan berekent het systeem welk opstappunt het dichtste bij je vertrekadres is). Het reserveringssysteem vertelt je vervolgens hoe laat je waar wordt opgehaald. Heb je een smartphone of tablet dan kun je de instapplaats op een kaartje zien. Bij de instaphalte op je kaartje zie je in een pop-up schermje hoe lang je nog moet wachten (aanvulling: en kun je het busje zien rijden op de kaart).

## 1.6 Voertuigen

Voor vervanging van het busvervoer zijn busjes met een lage instap en elektrisch te bedienen schuifdeur beter geschikt dan busjes met een handbediende schuifdeur of taxi's waar mensen die elkaar niet kennen dicht op elkaar moeten zitten. Ideaal is een klein type busjes met voldoende ruimte voor opvangen van pieken hoger dan 8 personen.



## 1.7 Betalen en tarief

### 1.7.1 Betalen

Binnen het overig contractvervoer betaalt de gebruiker via een factuur achteraf: in de voertuigen vinden geen financiële transacties plaats. Dat kan zo blijven voor hen. Uitgangspunt is dat de OV reiziger het OV-tarief betaalt. Dit moet kunnen via de OV-chipkaart of via een App waarmee het systeem ook geboekt kan worden.

### **1.7.2 Tarief**

OV-reizigers betalen het OV tarief en bij overstappen hoeft niet nogmaals een instaptarief betaald te worden. De WMO-reiziger betaalt naar keuze het WMO-tarief of kan ook het OV-tarief betalen als hij/zij beschikt over een OV-chipkaart.