

Leerervaringen pilots binnen het Flexnet in Gelderland

Frans Gommers, XTNT / Ina van der Veen, provincie Gelderland

Samengevat

- In Nederland wordt momenteel volop geëxperimenteerd met nieuwe mobiliteitsdiensten.
- Ook de provincie Gelderland voert ruim 30 pilots uit binnen het zogenaamde Flexnet. Hiermee wordt ervaring opgedaan met het op een vernieuwende manier inspelen op de diffuse vervoersvraag aan 'de onderkant van de vervoersmarkt'.
- De eerste resultaten van deze pilots zijn inmiddels bekend en geven een beeld van kansrijke toepassingsmogelijkheden en de rol die de overheid daarbij zou moeten/kunnen spelen.

Traditioneel openbaar vervoer vooral succesvol op 'dikke' stromen

Binnen OV-land is al jaren een beweging gaande naar het efficiënter besteden van overheidsmiddelen. Dit heeft geleid tot steeds meer aandacht voor de zogenoemde 'dikke' bundels. Dit zijn de plekken waar veel reizigers tegelijkertijd van het openbaar vervoer gebruik (willen) maken. Om de reis voor deze grote stromen reizigers zo snel, direct en comfortabel mogelijk te maken, worden lijnen gestrekt, frequenties verhoogd en de kwaliteit van de voertuigen verbeterd. En met succes! De reizigersgroei in het stads- en streekvervoer manifesteert zich vooral op deze hoogwaardige lijnen, wat ertoe leidt dat ook veel nieuwe investeringen vooral hier plaatsvinden.

Er is ook sprake van een andere trend: op plekken en tijden waar (op) reizigersstromen beperkt en diffuus zijn, neemt het traditionele openbaar vervoer steeds verder af. Er is brede consensus dat het geen zin heeft om hier nog langer te rijden met traditioneel openbaar vervoer, daarvoor is de vraag te klein. Maar wat dan wel? Een relatief kleine groep mensen is afhankelijk van het ov dat verdwijnt. Daarbij worden de (loop-)afstanden tot de sterke ov-bundels groter door het strekken van deze lijnen. Dit vraagt om meer aandacht voor de zogenoemde 'first and last mile', zodat reizigers deze sterke ov-bundels goed kunnen bereiken.

Mobiliteitsmarkt sterk in beweging

Mede gedreven door maatschappelijke ontwikkelingen (duurzaamheidsdenken, van bezit naar gebruik, deeleconomie) én de razendsnelle technologische ontwikkelingen (smartphonegebruik, apps, steeds snellere processoren die grote hoeveelheden data real time kunnen verwerken), is de mobiliteitsmarkt sterk in beweging. Er ontstaan nieuwe aanbieders van nieuwe mobiliteitsdiensten die een steeds grotere impact hebben op de traditionele mobiliteits- en ov-markt. De nadruk ligt daarbij op het slimme en meer duurzame gebruik van vervoermiddelen (het nieuwe carpoolen, deelauto, deelfiets, deeltaxi 2.0). Bezit lijkt minder belangrijk te worden, beschikbaarheid en (gezamenlijk) gebruik daarentegen steeds belangrijker. Daarnaast ontwikkelt de markt steeds slimmere reisinformatie- en planningsplatforms die meerdere mobiliteitsconcepten met elkaar combineren en verbinden. Ook de mogelijkheden om binnen deze platforms te reserveren en (achteraf) te betalen nemen toe. Daarmee komen voor de consument steeds meer mobiliteitsservices in samenhang en als één totaalproduct beschikbaar (Mobility as a Service).

Ook de 'traditionele' vervoerbedrijven spelen in op deze ontwikkelingen en bedenken nieuwe vervoersconcepten die zij in samenhang met het traditionele openbaar vervoer kunnen aanbieden. De hele vervoersketen van deur tot deur komt daarbij steeds nadrukkelijker op de voorgrond te staan.

De provincie Gelderland zet in op vernieuwing

Ook in de provincie Gelderland wordt onderscheid gemaakt tussen het reguliere vaste lijnennet (bestaande uit het 'Vastnet' en 'Stadsnet') en de gewenste aanvullende mobiliteitsvoorzieningen ('Flexnet'). Samen moeten zij een [volwaardig mobiliteitsnetwerk](#)¹ vormen. Binnen het Flexnet experimenteert de provincie nu, samen met de gemeenten, volop met nieuwe vormen van mobiliteit. Hiermee draagt de provincie actief bij aan de (door-) ontwikkeling van deze nieuwe concepten. Tevens ontstaat een steeds beter beeld van de meest kansrijke (kleinschalige) mobiliteitsoplossingen als onderdeel van het totale mobiliteitsnetwerk. Ook onderzoekt de provincie hoe zij haar toekomstige rol het best kan vormgeven bij de verdere ontwikkeling en uitrol van deze vernieuwingen binnen het Flexnet.

In totaal zijn inmiddels ruim 30 pilots gestart en/of alweer afgerond, waarvan er 22 dit voorjaar voor het eerst zijn geëvalueerd (zie kader verderop). Een aantal van deze pilots zoekt nadrukkelijk aansluiting bij nieuwe carpool-, auto- en fietsdeeldiensten om de mobiliteit op een andere manier te organiseren, zowel in het stedelijk gebied als in het landelijk gebied ([Vervoerstuinen](#), [FlipnKlaar](#), [MobielGedeeld](#)). De traditionele vervoerders experimenteren met nieuwe deeltaxi-concepten als [BrenGFlex](#) en nieuwe vraaggestuurde last mile-oplossingen als [Nachtvlinder](#) en [Keobike](#). Ook reisplanners en [informatiediensten](#) zijn nadrukkelijk bezig om de verschillende mobiliteitsdiensten beter aan elkaar te koppelen en in samenhang aan te bieden ([Combitrip](#), [9292](#), [Platform 'Ikwilvervoer'](#)).

Ook zien we een aantal pilots binnen het Flexnet die niet zozeer gedreven worden door technologische of bredere maatschappelijke ontwikkelingen, maar vooral ontstaan zijn vanuit de wens om op een laagdrempelige manier bij te dragen aan het welzijn van (kleine) groepen mensen binnen de eigen sociale omgeving met een specifieke hulpvraag ([Vlearmoesbus](#), [Naoberbus](#), [AutoMobiel](#), [dorpsauto's](#)).

Eerste resultaten pilots Flexnet

Dit jaar is een eerste evaluatie uitgevoerd van de Flexnet-pilots in Gelderland. Hieruit kunnen - onderscheiden naar stedelijk en niet-stedelijk gebied - al eerste conclusies worden getrokken over de kansen en mogelijkheden van deze nieuwe mobiliteitsdiensten. Hierbij ligt de focus vooral op de korte termijn. De ontwikkelingen gaan zo snel dat het nauwelijks zin heeft om voorspellingen te doen voor de lange termijn. Juist daarom is het wel belangrijk om nu te waarborgen dat binnen én buiten de mobiliteitscontracten van morgen snel en flexibel kan worden geschakeld als de situatie daarom vraagt.

Het (sterk) stedelijk gebied

Binnen (sterk) stedelijke gebieden is de vervoersvraag groot. Het huidige ov-aanbod is daarom van een goede kwaliteit, zeker op de zware bundels. Deze gebieden zijn ook aantrekkelijk voor nieuwe mobiliteitsdiensten. Nieuwe auto- en fietsdeeldiensten ontstaan hier, hebben hier de meeste deelnemers en kunnen op deze locaties dus (op commerciële basis) het beste aanbod realiseren. Ditzelfde geldt voor nieuwe taxidiensten. Eén ding is zeker: de markt is in beweging en het collectief vervoersaanbod zoals dat nu door de verschillende overheden wordt gefaciliteerd, zal moeten meebewegen. Een aantal pilots binnen het Flexnet speelt hierop in.

¹ De [OV-visie van de Provincie Gelderland](#) (vastgesteld in mei 2014) schetst de contouren voor de toekomst van het Gelderse openbaar vervoer. Doel hiervan is mobiliteit bieden, waaronder openbaar vervoer, dat *aansluit op de behoeften van reizigers waarbij efficiënt wordt omgegaan met maatschappelijk geld*. http://wiki.ovinederland.nl/wiki/OV-visie_van_de_provincie_Gelderland

BrengFlex

BrengFlex is een halte-halte deeltaxi-systeem in de regio Arnhem-Nijmegen. BrengFlex komt op alle haltes van de gewone bus, plus enkele virtuele haltes en buurtbushaltes. BrengFlex rijdt de hele dag tot 24 uur 's avonds, ook in het weekend. Er is een vast tarief per rit van €3,50.

Op het moment dat de reiziger vervoer wil, reserveert hij via een app of per telefoon een zitplaats. De app berekent binnen enkele seconden de vertrek- en aankomsttijd. De wachttijd ligt gemiddeld tussen de 15 en 20 minuten en bedraagt maximaal 30 minuten. De App geeft continu actuele informatie over de locatie van het voertuig en de ophaaltijd.

De pilot BrengFlex in Arnhem/Nijmegen (als variant op Abel) is hiervan een mooi voorbeeld. Deze (deeltaxi)dienst biedt op een innovatieve manier directe halte-halte reismogelijkheden, kriskras door het gebied. Op dit moment maakt deze pilot als experiment onderdeel uit van de reguliere ov-concessie, gezien de aard van het product past het echter beter binnen de taximarkt. Vanuit de overheid ligt het daarom voor de hand om ook de regiotali bij deze ontwikkeling te betrekken. Combinatie van beide concepten biedt goede kansen om enerzijds een hoogwaardig alternatief toe te voegen aan het bestaande mobiliteitsaanbod en tegelijkertijd de huidige regiotali kwalitatief naar een hoger plan te tillen. Zo kan BrengFlex hopelijk uitgroeien naar een vraaggestuurd product, waarbij per rit de geboden kwaliteit en de bijbehorende kosten worden afgestemd op de wensen (en de portemonnee) van de reiziger. Wil men graag alleen reizen, dan betaalt men een hoog tarief, heeft men er geen bezwaar tegen om de taxi met andere reizigers te delen dan wordt de rit goedkoper, is men bereid om naar een ov-halte te lopen dan zal het tarief lager zijn dan wanneer men vraagt om deur-tot-deur vervoer, et cetera. Nachtvlienderachtige concepten zouden een mooie aanvulling kunnen zijn op een dergelijk systeem, bijvoorbeeld door het benoemen van geprioriteerde haltes/vertreklocaties, waar taxi's op bepaalde momenten direct kunnen voorrijden zodra er een aanvraag is (bijvoorbeeld op stations in de avonduren of bij ziekenhuizen op het einde van het bezoekuur).

Nachtvliender

De Nachtvliender rijdt in De Achterhoek vanaf de stations in Terborg en Zutphen in de avonduren. Het gaat om vraaggestuurd vervoer waarbij de route per rit wordt aangepast aan de feitelijke vraag. De Nachtvliender vertrekt vanaf de drukste halte (station). Vanaf hier brengt de Nachtvliender de reiziger zo rechtstreeks mogelijk naar de gewenste halte in een van de omliggende kernen. Haltes waar niemand heen wil, worden daarbij overgeslagen. Wanneer men op het station instapt, hoeft men niet te reserveren. Wanneer men vanaf of tussen de kernen wil reizen, moet vooraf worden gereserveerd via een servicenummer. De vooraanmeldtijd bedraagt (minimaal) een uur. Op de Nachtvliender geldt het normale ov-tarief.

Het lijkt er sterk op dat in het stedelijk gebied het lijngebonden openbaar vervoer zich (op korte termijn) steeds meer zal concentreren op de zware bundels. Tegelijk ontstaat er een geïntegreerd vraaggestuurd en flexibel (taxi)systeem, waarbij ook de (deel-)fiets in de stad een steeds belangrijker feederende functie lijkt te krijgen. Een systeem als BrengFlex kan hiervoor een goede basis vormen. Zeker als dit wordt geïntegreerd met het doelgroepenvervoer (regiotali) liggen er kansen. De techniek is inmiddels in staat om een dergelijk flexibel taxisysteem mogelijk te maken. De uitdaging ligt dan ook vooral op organisatorisch vlak.

Het landelijk gebied

Ook hier verandert de markt. Door de veel kleinere mobiliteitsvraag zijn deze gebieden echter veel minder aantrekkelijk voor nieuwe (commerciële) mobiliteitsdiensten. Hier ligt daarom een belangrijke maar lastige opgave voor de overheid om toch een passend antwoord te bieden voor (de relatief kleine groep) mensen die niet zelf in hun mobiliteitsbehoefte kunnen voorzien. Een groot aantal pilots binnen het Flexnet in Gelderland richt zich op deze opgave.

Het blijkt dat de kleinschalige mobiliteitsoplossingen die vanuit de bevolking ontstaan en ook echt gedragen worden door de gemeenschap, het best functioneren (Naoberbus, Vlearmoebesbus, dorpsauto's Oude IJsselstreek). Deze initiatieven spelen, juist door hun kleinschaligheid en verankering binnen de dorpsgemeenschap, optimaal in op de behoeften en wensen van de doelgroep. Het gaat daarbij om meer dan mobiliteit alleen: ze brengen mensen bij elkaar, versterken de sociale cohesie en bieden een moment van gezelligheid). Ook de pilot Automobiel Tiel, ontstaan vanuit het servicepunt Thuiswonen, is erg succesvol. Succesfactoren zijn ook hier de gedrevenheid van individuele initiatiefnemers en de sociale component (directe link met huisartsen, thuiszorginstellingen en ziekenhuizen). Bovendien vervult de gemeente een positieve rol door zich aan het concept te verbinden.

Automobiel Tiel

Automobiel is gestart in Tiel en is zeker ook bruikbaar in stedelijk gebied. Het is een dienst waarbij vrijwilligers met hun eigen privéauto ritten verzorgen voor mensen die hiertoe niet zelfstandig in staat zijn. De dienst wordt gecoördineerd door het (landelijke) belteam van het Servicepunt Thuiswonen. Gemeenten die mee willen doen moeten zelf zorgdragen voor de werving van de chauffeurs, de reclame en communicatie.

AutoMobiel is beschikbaar voor leden van AutoMobiel. Het lidmaatschap kost €15,- per jaar. Ritten kosten 30 cent per kilometer, rechtstreeks af te rekenen bij de chauffeur. De dienst is op werkdagen en in het weekend beschikbaar tot 21 uur. Er geldt een vooraanmeldtijd van twee dagen. De dienst biedt naast het vervoer zelf ook sociale ondersteuning (ondersteuning bij ziekenhuisbezoek, een luisterend oor, et cetera).

Hiermee bieden al deze initiatieven echt meerwaarde in aanvulling op, of in plaats van het reguliere openbaar vervoer en de regiotaxi. Daarnaast zorgt de sociale verankering ervoor dat vrijwilligers eenvoudig kunnen worden gevonden en ook de lokale middenstand meestal bereid is te sponsoren. Deze initiatieven kunnen zich dan ook over het algemeen goed financieel bedruipen. Financiële hulp bij de aanschaf en afschrijving van voertuigen is echter wel (vaak) nodig om voor continuïteit te zorgen. Ook is het opschalen van dergelijke lokaal verbonden initiatieven een uitdaging.

Rol van de overheid

In de praktijk blijkt de markt de geschetste (technologische) ontwikkelingen steeds meer op te pakken en allerlei nieuwe mobiliteitsdiensten te initiëren, met name daar waar dit (op termijn) commercieel aantrekkelijk is. De overheid kan haar rol dan beperken tot aanjager van vernieuwing en het geven van ruimte aan deze innovaties, op zo'n manier dat ze optimaal bijdragen aan de overheidsdoelstellingen. In dit licht moet worden nagedacht over vernieuwing/flexibilisering van (bestaande) contracten, nieuwe aanbestedingsvormen en andere financieringsvormen. Zo is het zaak om te komen tot ontschotting van het reguliere openbaar vervoer en het doelgroepenvervoer (inclusief aanpassing wetgeving), en zo ruimte te creëren voor nieuwe vormen van mobiliteit. Regie is daarbij een belangrijk aandachtspunt: de reiziger dient alle losse mobiliteitsdiensten straks te ervaren als één samenhangend mobiliteitssysteem, zowel qua planning, reservering als betaling.

Daarnaast is het van belang dat de overheid zorgt voor een gelijk speelveld voor alle marktpartijen. Open data zijn hierbij essentieel. De overheid dient te stimuleren dat marktpartijen zoveel mogelijk kunnen beschikken over dezelfde mobiliteitsdata zodat geen informatiemonopolies ontstaan die de marktwerking verstoren. Ook hebben marktpartijen recht op gelijke kansen om nieuwe concepten aan te bieden en te financieren.

In het landelijk gebied blijken kleinschalige initiatieven die uit de lokale gemeenschappen zelf voortkomen, vaak van grote waarde om ook hier tot vernieuwing te komen. Een klein steuntje in de rug van de gemeente is dan al vaak genoeg om tot continuïteit te komen.

Onderzochte pilots Flexnet provincie Gelderland

Vraagafhankelijk openbaar vervoer

[Kolibrïe](#): vraaggestuurde ritten in de avonduren/weekend

[Nachtvlinder](#): vraaggestuurde ritten in de avonduren, één vaste opstaphalte, rest van de route afhankelijk van feitelijke vervoersvraag

[BrenGFlex](#): vraaggestuurd halte-halte deeltaxisysteem

Regiotaxi

Regiotaxi Kort (Dagvlinder): omzetten drukke vraaggestuurde regiotaxiriten in vaste ritten

Optimalisatie regiotaxivervoer ziekenhuis Gelderse Vallei: klanten regiotaxi verleiden om vaker gebruik te maken van regulier OV

Analyse productkenmerken Regiotaxi: simulatiestudie optimalisatie planningsproces

Vraagafhankelijk besloten vervoer

[Naoberbus Berkelland](#): particulier initiatief met eigen rolstoelbus

[De Vlearmoesbus Neede](#): particulier initiatief met eigen rolstoelbus

[Dorpsauto's Oude IJsselstreek](#) (Netterden en Breedenbroek-Voorst)

Personenautodeeldiensten

[MobiëlGedeeld](#): dorpsauto's Achterhoek met geautomatiseerde back office

[Vervoerstuinen Rivierenland](#) (Culemborg en Appeltern): elektrische deelauto's, deelfietsen en deelscooters

[AutoMobiël](#) (Tiel) vrijwilligersvervoer met privéauto vanuit Servicepunt Thuiswonen

[Flip n Klaar Tiel](#): autoverhuur en autodelen via Free-to-Go en Myweels, ebike via Fietspoint, carpooling via Beamerz

Fiets(deel)diensten

[ByCycle](#): e-bike voor scholieren

[KeoBike](#): deelfietsen Syntus

[PvE E-fietskluisen](#): standaardisering overheidseisen fietskluisen

Informatiediensten

[Combitrip](#): multimodale reisplanner met fietsmodule

[Ikwilvervoer.nl 2.0](#): website met alle vervoersmogelijkheden per gemeente

[De reiskoffer](#): hulpmiddelen reizen met het ov voor mensen in een kwetsbare positie

[Banner 9292](#): doorklikmogelijkheid naar andere vervoersdiensten (regiotaxi) binnen planner 9292

Combinatie goederen- en personenvervoer

[Cargo Hitching](#): vervoer van goederen naar Millingen aan de Rijn via lijndienst naar de Ooijpolder