

*Titel: Flexibel Bussen, waar heeft u dat eerder gezien?*

*Auteur: Mike Schroten, Traffic and Transport Management BSc*

## **Flexibel Bussen, waar heeft u dat eerder gezien?**

Flexibele openbaar vervoersoplossingen moeten vraagstukken binnen het vervoersaanbod oplossen. Voornamelijk in landelijke gebieden staat de bezettingsgraad van buslijnen onder druk en lopen de kosten op. De vraag is dus hoe de service voor de (potentiële) reiziger vergroot kan worden. Een oplossing: flexibele busdiensten. Arriva heeft vanaf treinstation Terborg de "Nachtvlinder" opgezet, welke vanaf 19:15 reizigers via de meest optimale manier vanaf het treinstation naar hun eindbestemming transporteert. Een ander voorbeeld is Syntus Gelderland, die onder andere in Gelderland "Flexstops" heeft opgericht; Reizigers kunnen aangeven wanneer zij ergens willen uitstappen, zonder vast te zitten aan een halte. Maar hebben we zulk soort oplossingen niet eens eerder gezien?

Tijdens mijn studie 'International Traffic and Transport Management' aan de NHTV in Breda heb ik onder andere stage gelopen bij de OV afdeling van de Provincie Gelderland, met de opdracht om het busnetwerk van Ede te analyseren, en voorstellen te doen naar hoe deze aangepast kan worden om zodoende te komen tot een busnetwerk welke ook in de toekomst om kan gaan met een veranderende vervoersvraag. Dit had onder andere betrekking tot een lage bezettingsgraad op bepaalde tijdstippen, alsook een vergrijzende bevolking met veranderende vervoerspatronen. Startpunt binnen de Provincie was onder andere de vernieuwde OV-visie. Mijn oog viel onder andere al snel op flexibele vervoersconcepten. Syntus Gelderland had bijvoorbeeld recent het concept van Flexstops gelanceerd.

Tijdens mijn onderzoek kwam ik ook historische afbeeldingen en video's tegen uit de late jaren '60 van de vorige eeuw. Van deze foto's viel mijn oog op één foto uit de gemeentearchieven van Ede, waarbij het mij meer ging om de omschrijving: "De S-bussen stopten overal en de H-bussen stopten alleen bij vaste haltes." Tijdens de vorige eeuw waren er dus al diensten vergelijkbaar met Flexstops. Ik vraag mij af hoeveel mensen weten van deze halte-onafhankelijke service van de Nederlandse Buurtvervoer Maatschappij (N.B.M.), waarvan ik helaas niet heb kunnen achterhalen wanneer deze is opgeheven. Er zijn echter nog meer vormen van flexibele vervoersdiensten te vinden.



GA27207

Dit  
Links de bussen van de N.B.M. (Nederlandse Buurtvervoer Maatschappij) op het Stationsplein (2012 Zuidplein) in Ede. Toen in 1937 de tram (Bello) niet meer van Ede naar Bennekom en Wageningen reed heeft de firma Van de Weerd uit Bennekom de dienst overgenomen. Dit waren de W.E.B.O. bussen (Wageningen - Ede - Bus - Onderneming). Er kwamen twee soorten bussen te rijden. De S-bussen stopten overal en de H-bussen stopten alleen bij vaste haltes. In de oorlog op 1 april 1942 heeft N.B.M. de busdienst van de WEBO overgenomen. Later is het busstation verplaatst naar rechts.

Ede, Zuidplein

Ede, Stationsplein

1969

Collectie J.G. Hartgers (Gemeente Ede)

Hartgers, J.G.

Gemeente Ede

Gemeente Ede

In Finland is men in 2013 bijvoorbeeld begonnen met 'Kutsuplus', een vraagafhankelijk vervoersconcept in Helsinki. Reizigers konden hun reis 5 tot 45 minuten van tevoren boeken door via mobiele telefoon de begin- en eindhalte door te geven, alsook het tijdstip van de reis. Vervolgens reed er een voertuig aangepast aan de omvang van de vervoersvraag zo efficiënt mogelijk rond om passagiers op te halen. Het kunnen combineren van ritten is hierbij belangrijk, om zo een hogere bezettingsgraad te kunnen realiseren. In Helsinki is deze vorm van vervoer in 2016 opgehouden te bestaan; de kosten werden te hoog. Tegenwoordig zijn er echter vergelijkbare concepten opgezet: De Texelhopper op Texel en BrengFlex in de regio Nijmegen. Beide diensten leveren een vervoersaanbod in gebieden waar de vraag relatief laag is en er dus geen mogelijkheid is een efficiënt vaste buslijn op te zetten. De vraag is alleen of zij het ei opnieuw hebben uitgevonden, of ook hebben gekeken naar pro's en con's van bijvoorbeeld Kutsuplus, om zo mogelijke valkuilen op te kunnen sporen en ervoor te zorgen dat deze services langer dan 3 jaar kunnen bestaan. Iets waar Texelhopper tot nu toe nog in staat toe is geweest. Ook over BrengFlex zijn de eerste verhalen positief.

De druk op flexibele vervoersdiensten ligt vooral op de bezettingsgraad. Doordat deze diensten zijn vaak te vinden in gebieden met een lagere vervoersvraag, is het combineren van ritten voor bijvoorbeeld BrengFlex lastiger. Een volgende stap, bijvoorbeeld voor Ede, kan dus zijn om deze diensten waar mogelijk te combineren met vergelijkbare vervoersdiensten. Dit kunnen bijvoorbeeld Regiotaxi of leerlingenvervoer zijn. Hoewel het combineren van sommige vervoersgroepen met zorg gedaan moet worden, kan het de bezettingsgraad wel degelijk verhogen zonder nadelige gevolgen.

Openbaar vervoerders zoeken allen een weg om, in het bijzonder de gebieden met een lagere vervoersvraag, efficiënter om te gaan met hun service. Dit gebeurt voornamelijk per vervoerder apart. Dit is natuurlijk te begrijpen aangezien de volgende tender zo weer voor de deur staat, en men altijd een manier zoekt boven de concurrentie uit te steken. Het initiatief kan hierdoor misschien beter bij overheidsinstellingen zoals provincies worden gelegd, door Europese of wereldwijde case studies te bestuderen en zo te zoeken naar best practises welke ook voor hun concessie zouden kunnen werken. Naast het onderzoeken van vervoersoplossingen die momenteel uitgerold zijn, is het ook verstandig om terug kijken naar eerdere initiatieven. Niet alleen om naar successen te kijken, maar ook om te kunnen leren van negatieve aspecten en zo betere concepten te vormen naar lokale situaties.