

Alternatieven voor de bus

Flexibele en vraaggestuurde diensten en de (deel)fiets gelden als alternatieven voor de reiziger in landelijke gebieden. Om te achterhalen of ze ook echt een alternatief zijn, onderzocht Kristel Bronsvoot de reizigersvoorkeuren in haar afstudeeronderzoek in het Smart Public Transport Lab van de TU Delft.

AUTEUR NIELS VAN OORT, TU DELFT

In haar onderzoek bekeek Bronsvoot, in samenwerking met Keolis, twee alternatieven voor traditioneel busvervoer. Het eerste alternatief was vraaggestuurd openbaar vervoer, ook bekend onder de Engelse term Demand Responsive Transport (DRT). Bij DRT-systemen worden reizigers op afroep opgehaald en de reiziger, eventueel samen met anderen, via een flexibele route naar de bestemming gebracht. Een rit met DRT wordt geboekt via een smartphone. Het tweede alternatief dat is bekeken, is een combinatie van een snelbus met deelfietsen als natransport. De snelbus rijdt via een gestrekte route en stopt op een beperkt aantal haltes, waardoor de snelheid hoog is. Om de (langere) natransport afstand te overbruggen, wordt een deelfiets aangeboden.

In heel Nederland lopen pilots met DRT-systemen, bijvoorbeeld Bravoflex in Helmond, Eindhoven, Roosendaal en Moerdijk en TwentsFlex in de gemeente Rijssen-Holten. Ook zijn er verschillende deelfietsssystemen beschikbaar, zoals de OV-fietsen of Mobike. Echter, over de voorkeuren van reizigers voor dit soort systemen als alternatief voor traditionele buslijnen is weinig bekend. Verder is de verwachting dat de reizigersvoorkeuren in landelijke gebieden verschillen van die in stedelijke gebieden.

Reizigers onderzoek

Om inzicht te krijgen in de reizigersvoorkeuren (en -afkeuren) heeft Bronsvoot een reizigersonderzoek uitgevoerd in samenwerking met Rover, Rocov en Keolis. Rondom Zwolle, Almelo, Ensche-

de en Haaksbergen en via internet zijn enquêtes verspreid onder busreizigers. De enquête bestond uit een keuze-experiment waarin busreizigers werd gevraagd te kiezen tussen de traditionele bus, een DRT-systeem (Flexi) en een combinatie van snelbus en deelfiets (Combi). De reizigers kregen verschillende kwaliteitsaspecten voorgelegd om goed inzicht te krijgen waarom ze alternatieven wel of niet kozen. Het onderzoek leverde ruim 100 geschikte inzendingen op. De helft van de respondenten was student en het meest voorkomende reismotief onderwijs. Vijftig procent van de respondenten woont in gebieden geclassificeerd als weinig stedelijk of lager. Van de respondenten geeft 27 procent aan wel eens een deelfiets te hebben gebruikt. Slechts 4 procent zegt weleens gebruik te hebben gemaakt van DRT. 16 procent van de reizigers is niet bekend met deelfietsssystemen. Voor DRT is dat zelfs 58 procent.

Keuzemodel

Om het keuzegedrag beter te begrijpen is een discreet keuzemodel ontwikkeld om de data uit de enquêtes te analyseren. Verschillende attributen zijn onderzocht in het keuze-experiment zoals reistijd, frequentie en kosten, waarin de alternatieven van elkaar verschillen. Ook attributen gerelateerd aan flexibiliteit en betrouwbaarheid specifiek voor DRT en Combi zijn opgenomen, zoals minimum boekingsdure, het aantal deelfietsen beschikbaar en punctualiteit. "Kosten hebben de grootste negatieve invloed op de keuze tussen Combi en

Flexi, gevolgd door looptijd van en naar de Flexihalte en natransport met de deelfiets", concludeert Bronsvoot. "Ook de reistijd in het voertuig heeft een grote invloed op de voorkeur van de busreizigers. Reizigers zijn bereid meer te betalen voor een vermindering van reistijd in het DRT-voertuig dan voor kortere reistijd met de snelbus in het Combi-alternatief."

Bronsvoot stelt vast dat ook leeftijd en rijbewijsbezit invloed hebben op de voorkeur van reizigers voor DRT en Combi ten opzichte van traditioneel busvervoer. Jongeren en reizigers met een rijbewijs hebben een grotere voorkeur voor de nieuwe alternatieven dan ouderen en reizigers zonder rijbewijs.

Mobiliteitssysteem

Resultaten uit dit onderzoek dragen bij aan het ontwerp van ov en mobiliteit in landelijke gebieden. Het meenemen van deze inzichten helpt om een optimaal, totaal mobiliteitssysteem te ontwerpen. Daarbij spelen ook andere aspecten een rol zoals kosten, duurzaamheid en sociale inclusie. Wanneer vervoerders en overheden een DRT- of Combi-systeem in een gebied willen introduceren, is het vanuit reizigersperspectief in ieder geval relevant om aandacht te besteden aan de kosten en afstanden in het voor- en natransport, dat voor een deel van de reizigers is op te lossen met (deel)fietsen en -faciliteiten. Lage kosten, korte looptijden naar haltes en korte reistijden in het voertuig kunnen bepalend zijn voor het succes van vraaggestuurd ov als alternatief voor de gewone bus.