

## Een app die meer vrijheid geeft dan een auto

*Met de doorbraak van e-steps, deelfietsen en Uber hebben we meer opties dan ooit om van A naar B te raken. 'Een app die alle opties samenbrengt, zou ons een zetje kunnen geven om onze verplaatsingen slimmer aan te pakken', zegt Sven Maerivoet.*

Als we mobiliteit niet langer als een ding zouden zien – lees: een auto – maar als een dienst, dan zouden we ons slimmer leren verplaatsen, denkt verkeerskundige Sven Maerivoet. 'Mobility as a service heet die nieuwe benadering in ons jargon, of korter: MaaS. Maar in de praktijk bedoelen we vooral: laat onze mobiliteit ondersteunen door een app die alle manieren bundelt om van A naar B te raken. Je hebt maar in te geven waar je wilt vertrekken en aankomen, en de app geeft je alle mogelijkheden. Ze zou daarbij rekening kunnen houden met je voorkeuren: wil je vooral snel zijn, of sportief, of groen, of voordelig?'



'Je kunt zo'n app heel omvattend maken en dan wordt het pas echt interessant. Als je binnen de app niet alleen een step kunt reserveren of een taxi kunt oproepen, maar ook bustickets kunt kopen, opslaan en valideren, bijvoorbeeld. Een verplaatsing waarin je verschillende vervoersmiddelen combineert, kan op die manier bijna rimpelloos verlopen.'

'Dergelijke apps zijn weelderig aan het opkomen. Enkele voorbeelden daarvan zijn de Olympus app (die alle openbare vervoersmaatschappijen bundelt, in combinatie met deelfietsen en –wagens, autoparkeren, ...), of de evolutie van de 4411 SMS-parkeerdienst. Vanuit Finland bereikte ons zelfs de Whim app. Whim heeft al een aanbod voor Antwerpen, maar is daar nog niet zo sterk uitgebouwd als in haar thuisstad Helsinki, waar je met die ene app een digitaal tramticket koopt, een deelfiets ontgrendelt en een taxi bestelt. Betalen kan per rit, maar Whim schuift ook abonnementformules naar voor, vergelijkbaar met telefoonabonnementen.'

‘Blijkbaar zijn ze er in Finland in geslaagd om verschillende overheidsmaatschappijen vlot op één lijn te krijgen’, zegt Sven Maerivoet. ‘Dat is niet evident. Er wordt ook in België getimmerd aan een MaaS-alliantie, maar niet elke vervoersmaatschappij wil bijvoorbeeld zomaar zijn gegevens delen. En sommige cruciale gegevens, over hoe je het snelst van A naar B rijdt bijvoorbeeld rekening houdend met de files, zijn in handen van privébedrijven die er enorm veel geld voor vragen. In Vlaanderen wordt het bovendien nog een hele uitdaging om een systeem te ontwikkelen dat echt impact heeft, want zeventig procent van de bevolking woont buiten de stadskernen.’

‘Maar de interesse groeit. Meer en meer mensen verkiezen groene vervoersmodi. Het idee dat je auto de ultieme vrijheid is, brokkelt af. Veel jongeren vinden het al geen prioriteit meer, die eigen auto.’

*Sven Maerivoet is doctor in de verkeerskunde en onderzoeker bij het verkeersstudiebureau Transport & Mobility Leuven.*