

Autonome shuttles: ultieme oplossing of gadget?

Met de regelmaat van een klok lezen we aankondigingen van proefprojecten met autonome shuttles. De Lijn bereidt al een tijdje een proef voor rond Brussels Airport en ook de MIVB werkt eraan. In Mechelen dromen sommigen er zelfs van om de citypendel door een autonome shuttle te vervangen. Die is nog compacter dan de huidige midibusjes en zou 24 uur per dag kunnen rijden. Klinkt dat niet te mooi om waar te zijn?

Autonome shuttles kunnen een oplossing bieden voor de zogenaamde last mile, bijvoorbeeld om de loopafstanden tussen een station en iets verder afgelegen bestemmingen te overbruggen. Mile mag je in dit geval letterlijk nemen, want met een maximumsnelheid van ongeveer 20 km/u zijn die shuttles niet geschikt voor trajecten van meer dan een paar kilometer. Ze zijn eerder een alternatief voor de deelfiets dan voor een klassiek busnet.

Het geplande traject rond Brussels Airport, op een route met weinig voetgangers en fietsers, lijkt een realistisch project, maar het valt nog te bezien of een shuttle vol sensoren ook in een binnenstad met kris-kras overstekende voetgangers vooruitkomt. Zelfs in een zone 30 blijft een klassieke bus veel sneller. De voorrangsregels voor voetgangers of fietsers dan maar veranderen om de stad aan te passen aan deze nieuwe voertuigen? Dat zou zonder meer een stap terug in de tijd zijn. De shuttles moeten zich aanpassen aan hun omgeving, niet andersom. Ze lijken dan ook eerder zinvol als fijnmazige aanvullingen op een bestaand net, voor mensen die slecht ter been zijn, voor passagiers die veel boodschappen bij hebben en/of voor pakjesvervoer.

Ook de capaciteit vormt een serieuze beperking. Door de Mechelse binnenstad rijdt in de spits om de 8 minuten een goed gevulde citypendel met een 40-tal passagiers. Om hetzelfde aantal reizigers te kunnen vervoeren zou er om de 2 minuten een shuttle, capaciteit +/- 15 personen, moeten rijden. Dat aantal zou nog veel hoger liggen als men de ambitie zou hebben om het marktaandeel van de bus opnieuw te verhogen tot het niveau van voor de besparingen in 2012. Voor drukke lijnen blijven grotere bussen of trams, die bovendien veel beter geschikt zijn om rolstoelen of kinderwagens te vervoeren, vele malen efficiënter. Die efficiëntie kan nog beter als de politieke wil aanwezig is om werk te maken van een betere doorstroming. Wie denkt dat de vloot bussen door de Leuvense Bondgenotenlaan vervangbaar is door autonome shuttles, dwaalt. Als die shuttles als een treintje moeten gaan rijden om genoeg capaciteit te bieden en elkaar niet in de weg te rijden, ben je beter af met een gewone bus.

Een van de gevaren van zelfrijdende voertuigen, waarin chauffeurs zich niet langer op het rijden moeten concentreren maar onderweg allerlei andere dingen kunnen doen, is dat ze massaal het openbaar vervoer gaan vervangen. Om te voorkomen dat onze wegen straks vol staan met zelfkruipende dozen met even weinig passagiers als de gemiddelde auto vandaag zal de overheid sturend moeten optreden en een beleid uitstippelen, bijvoorbeeld door alleen vergunningen te verlenen voor deelvoertuigen of voorrang te geven aan voertuigen die voor iedereen toegankelijk zijn en meer mensen vervoeren. Dat klinkt vanzelfsprekend, maar als we vandaag in Vlaanderen zien hoe de wegbeheerders en politie nog te vaak vinden dan 15 auto's met gemiddeld 1,1 passagiers voorrang moeten krijgen op één tram of bus, waarin een veelvoud van het aantal inzittenden van die auto's zitten, is het geen overbodige aanbeveling.

Tot slot nog dit: De Lijn is het aan zichzelf verplicht nieuwe technologieën te volgen en eventuele kansen te grijpen. Dat mag echter de aandacht niet afleiden van de achterstand die op andere vlakken nog moet worden ingelopen: halteaankondiging in alle bussen, toegankelijkheid van voertuigen en haltes, doorstroming of de netheid van tram en bus vandaag. Ook automatische voertuigen zullen op die basisaspecten goed moeten scoren om nieuwe klanten te overtuigen.

Stefan Styne,
voorzitter *TreinTramBus*



Foto *TreinTramBus*



Zelfrijdende bus in Stockholm

Foto © *Ericsson - Sweden*