

Verslag Werkgroep Mobiliteit 20 september 2020

Aanwezigen: Kristien Deknudt, Tom Vancoillie, Vincent, Johan Deryckere, Henk Vandaele

Na overleg werd het volgend concept afgeklopt.

1. Fase van de input

Een chauffeur of een reiziger die zich van, naar of binnen Heuvelland wil verplaatsen geeft op eenvoudige wijze zijn rit (de chauffeur als aanbod, de reiziger als aanvraag) aan in de app. Dit gebeurt via een digitale geografische kaart of door middel van het invoeren van een adres en het tijdstip van de aangeboden of aangevraagde rit. De reiziger en de chauffeur geven op eenvoudige wijze hun naam op in de app. (Het spreekt voor zich dat de app GDPR-proof wordt uitgewerkt. Indien mogelijk willen we een account vermijden.) De reiziger en de chauffeur krijgen de mogelijkheid om aan te geven dat zij bereid zijn om (een door hen te bepalen) afstand om te rijden (respectievelijk te stappen, te fietsen). We gaan ervan uit dat aanbiedingen en aanvragen nooit totaal op mekaar aansluiten. Chauffeurs, reizigers kunnen dus aangeven hoeveel omweg ze willen maken.

Beiden kunnen een aanvraag of een aanbod invoeren voor een enkele occasionele rit of voor een systematische dagelijks of wekelijkse rit. De app geeft de mogelijkheid om de repetitiviteit van de rit zelf aan te geven. (Als voorbeeld, de wijze waarop je de repetitiviteit van mogelijke afspraken op Doodle invoert wordt als heel eenvoudig ervaren.)

De input bestaat vervolgens uit: naam, reis: locatie met tijdstip en eventuele frequentie, en de optie van omweg.

2. Fase van de koppeling

De app koppelt één of meerdere mogelijke reizigers en één of meerdere autochauffeurs aan elkaar. De autochauffeur krijgt vanuit de app melding dat de reiziger X (de app toont de naam van de reiziger) of chauffeur Y (de app toont de naam van de chauffeur) op zijn aanbod aansluit, waarop de autochauffeur via een go/not-go knop de vrije keuze heeft om op de vraag in te gaan.

We kiezen voor een cross-over koppeling van reizigers en chauffeurs, omdat we ook wensen dat ouders die hun kinderen naar een sportclub moeten brengen mekaar als groep in de app vinden. (met cross-over bedoelen we dat meerdere chauffeurs en reizigers aan mekaar kunnen gekoppeld worden.

Bijkomende voorwaarde: een reiziger/collega chauffeur komt niet te weten wanneer een chauffeur een vraag weigert.

Op dit moment kiezen we er niet voor om de vragen voor een lift gebundeld en gestructureerd naar de chauffeur te sturen (Bijvoorbeeld, een chauffeur zou kunnen aangeven dat hij enkel structureel de zaterdag voormiddag een gebundelde melding van mogelijke aanvragen krijgt.). We schatten in dat dit in een opstartfase niet nodig is. Wel moet de app zo geconcipieerd worden dat er in de toekomst, bij succes van de app, wel een mogelijkheid is om de chauffeur gebundeld en gestructureerd over de vragen te informeren. Hoe dit gebeurt, ook dit wordt bij voorkeur gepersonaliseerd. We willen dus voorzien dat de chauffeur in de toekomst kan aanduiden hoe en wanneer hij mogelijke vragen toegestuurd krijgt.

Wanneer de chauffeur het wenselijk vindt om de reiziger een lift te geven, of wanneer de chauffeur met een andere chauffeur wil overleggen wie de rit doet, dan kan dit via een eenvoudig Messenger/berichtensysteem. (Wat goedgekeurde en later geweigerde ritten betreft, we gaan ervan uit dat de chauffeur de voornaamheid heeft om de reiziger te berichten.)

3. Fase van de debriefing

Na de rit heeft de reiziger en de chauffeur de optie om eenvoudig aan te vinken als de rit niet goed is verlopen, maar zowel de reiziger alsook de chauffeur krijgen dit niet van elkaar te zien. (Het niet aangeven dat de rit niet goed is verlopen, wordt begrepen dat de rit wel goed is verlopen. Die optieknoop wordt zo uitgewerkt dat de boodschap zo wordt geïnterpreteerd.)

4. Opvolging

Het systeem kent één beheerder en twee co-beheerders.

Op anonieme wijze kan de beheerder (en de twee co-beheerders) van het systeem het aantal vragen en aanbiedingen opvolgen en zien welke ritten er gebeuren. Dit kan in functie van latere technische uitbreidingen van de app zinvol zijn. Hij kan ook op anonieme wijze zien welke ritten niet goed zijn verlopen.

5. Technische vereisten

We laten de ontwikkelaar de vrijheid om naar eigen inzicht te kiezen welke software voor een dergelijke app het meest geschikt is. Van onze kant uit is er de vraag dat de app vlot op smartphone, tablet en de pc kan aangewend worden, alsook op verschillende providers zoals Apple, Android, Linux,...

We zijn er ons bewust van dat er al gelijkaardige apps op de markt te vinden zijn, zoals bijvoorbeeld blablacar. We laten de ontwikkelaar vrij om in de opmaak van onze lift-app reeds bestaande digitale technologie te gebruiken. Als dit de kostprijs kan drukken, waarom niet. Toch vinden we het belangrijk om een product te hebben dat op maat gemaakt is voor de context van Heuvelland. We schatten in dat apps als blablacar in de regio niet werken omdat die globale digitale systemen voor de lokale gebruiker te weinig herkenbaar is als een lokaal product. We vinden het dus belangrijk om een product te hebben op maat van Heuvelland, zodat Heuvellanders die app percipiëren als 'hun' lokale lift-app. Dus, indien reeds bestaande digitale modules de opbouw van een lokale app kunnen versnellen, vergemakkelijken, goedkoper kan maken,... waarom niet; maar de herkenbaarheid als een lokale app is belangrijk.

6. Extra elementen

Een extra element is dat er een mogelijkheid bestaat dat de app op langere termijn beheerd wordt door de gemeente Heuvelland. Het zou goed zijn om hiermee in de uitbouw van de app rekening te houden.

Een tweede extra element is dat er een mogelijkheid bestaat dat ook andere gemeenten uit de Westhoek van deze app gebruik zullen maken. De app moet zo ontworpen worden dat de toepassing van de app snel naar andere gemeentes kan geherprogrammeerd worden. Zoals reeds aangemerkt wordt die app in overleg, door middel van subsidies, met de Provincie West-Vlaanderen gefinancierd. De Provincie toont interesse om die app ook ter beschikking te stellen aan andere Westhoek gemeentes als lokale lift -app. (We hadden hiervoor overleg met de provinciale medewerker Jonas Polin, Projectcoördinator Partons 2.0, Jonas.Polin@West-Vlaanderen.be, 0489/30.98.39.)

7. Vormvereisten

De prijsofferte wordt voor eind oktober opgestuurd naar het adres henk.vandaele1@gmail.com. De offerte bevat een inhoudelijke en technische omschrijving van de app.

Met hartelijke groeten,

Dr. Henk Vandaele coördinator Vrijstaat Heuvelland

Ir. Vincent Galle medewerker werkgroep mobiliteit Vrijstaat Heuvelland

Tom Vancoillie medewerker werkgroep mobiliteit Vrijstaat Heuvelland

Kristien Deknudt medewerker werkgroep mobiliteit Vrijstaat Heuvelland

Johan Deryckere medewerker werkgroep mobiliteit Vrijstaat Heuvelland