

# Empaction

PARKEER- EN MOBILITEITSPROFESSIONALS



**DE  
TOEKOMST  
BEREIKBAAR**



## RAPPORT

# Verkennd onderzoek deelmobiliteit en kleine voorzieningen op mobiliteitshubs Regio West-Brabant

In opdracht van: Provincie Noord-Brabant  
Datum: 4 augustus 2022  
Plaats: Eindhoven

# Inhoudsopgave

## 1. INTRODUCTIE

4

- 1.1. Brabant gaat voor gedeelde mobiliteit
- 1.2. Mobiliteitshubs als verbindende schakel
- 1.3. Ontwikkelplan mobiliteitshubs
- 1.4. Eerste stap richting ontwikkeling van mobiliteitshubs
- 1.5. De uitdaging is groot
- 1.6. Hoe is deze verkenning tot stand gekomen?
- 1.7. Leeswijzer

## 2. WIJSHEDEN VOORAF | UITGANGSPUNTEN EN PRINCIPES

6

- 2.1. Uitgangspunten
- 2.2. Principes voor succes

## 3. WAAROM DEELVOERTUIGEN EN VOORZIENINGEN OP MOBILITEITSHUBS?

8

- 3.1. Introductie op deelmobiliteit
- 3.2. Mobiliteitshubs als versterking van de ketenreis
- 3.3. Belang van deelvoertuigen en voorzieningen in de ketenreis
- 3.4. Een mobiliteitshub is meer dan alleen een op- of overstapplek
- 3.5. Aanbod van deelvoertuigen en voorzieningen per type hub is maatwerk

## 4. POTENTIE VOOR DEELMOBILITEIT & VOORZIENINGEN VOLGENS DE MARKT

13

- 4.1. Blik van de markt op deelmobiliteit
- 4.2. Kleine voorzieningen in de ogen van de markt

## 5. POTENTIE VOOR DEELVOERTUIGEN & VOORZIENINGEN OP 'ONZE' MOBILITEITSHUBS

15

- 5.1. Wat is de potentie voor deelmobiliteit en voorzieningen per type hub?
- 5.2. Gaat de markt aan de slag met deelmobiliteit en voorzieningen op de mobiliteitshubs?
- 5.3. Samenvattend | Op welke hubs is potentie voor deelmobiliteit en voorzieningen?

## 6. BLIK OP DE TOEKOMST | WAT KAN WEL MET DEELMOBILITEIT?

29

- 6.1. Top-down | Olievlekwerking vanuit de grote steden in West-Brabant
- 6.2. Bottom-up | Inzet lokaal maatwerk

## 7. ACTIEVE BIJDRAGE ALS OVERHEID | WIE DOET WAT?

31

- 7.1. Rol van gemeenten
- 7.2. Rol van Provincie Noord-Brabant
- 7.3. Snel aan de slag!

# 1. Introductie

## 1.1. Brabant gaat voor gedeelde mobiliteit

De provincie Noord-Brabant werkt aan een slim en duurzaam systeem van gedeelde mobiliteit in de regio West-Brabant. Het gaat om alle vormen van mobiliteit die voor iedereen toegankelijk zijn en je vaak samen gebruikt. Dat kan de trein of bus zijn, maar ook een deelauto of deelfiets. Meerijden met iemand of reizen met een 'Flex'-concept passen ook binnen gedeelde mobiliteit. In de toekomst hebben reizigers de keuze uit een mix van vervoersmiddelen, afgestemd op hun eigen wensen en behoefte. Zo blijft de regio bereikbaar en kan iedereen blijven meedoen in de samenleving. Dat vraagt om allerlei verschillende typen vervoersoplossingen waar de reiziger op een begrijpelijke, toegankelijke manier gebruik van kan maken. In de visie 'gedeelde mobiliteit is maatwerk' heeft de provincie de kaders en ambities voor gedeelde mobiliteit geschetst.

## 1.2 Mobiliteitshubs als verbindende schakel

In de toekomst kan de reiziger in West-Brabant elke keer opnieuw zijn of haar reis samenstellen, afgestemd op zijn behoeften van dat moment. Verschillende vormen van vervoer worden gebruikt voor onderdelen van de reis. Fysiek worden verschillende mobiliteitsdiensten verbonden via mobiliteitshubs. Dit zijn plekken waar verschillende vormen van aanbod bij elkaar komen en waar reizigers snel en comfortabel over kunnen stappen. Naast een vorm van gedeelde mobiliteit, kan een reiziger ook zijn eigen vervoer (zoals fiets of auto) gebruiken om op de mobiliteitshub te komen en hier verder te reizen. Daarnaast zijn er bepaalde voorzieningen op een mobiliteitshub te vinden, zodat het verblijf op een hub aangenamer wordt.

## 1.3 Ontwikkelplan mobiliteitshubs

Binnen de regio West-Brabant bestaan al verschillende knooppunten en is er een goed netwerk van bus- en treinhalttes. Met de transitie naar gedeelde mobiliteit, wordt gewerkt om deze ov-knooppunten te transformeren naar mobiliteitshubs.

In 2021 is een intensief traject doorlopen door de provincie Noord-Brabant en betrokken gemeenten in de regio West-Brabant om samen vorm en inhoud te geven aan een ontwikkelplan voor mobiliteitshubs in West-Brabant. Daarin is voor 40 locaties geanalyseerd wat het huidige gebruik is, hoe de potentie en urgentie van de hubs wordt ingeschat op basis van kwantitatief en kwalitatief onderzoek en welke voorzieningen nu aanwezig zijn.

Uiteindelijk is gekozen voor 9 hublocaties die samen met de gemeenten als eerste ontwikkeld gaan worden:

- Oosterhout busstation
- Roosendaal station
- Sleeuwijk Tol A27
- Wijk en Aalburg Kromme Nol
- Wagenberg Kruispunt
- Dinteloord Noordlangseweg
- Station Lage Zwaluwe
- Made Gemeentehuis
- Oud Gastel Busstation

### Een definitie kwestie

Deelvoertuigen en mobiliteitshubs zijn er in vele soorten en maten. In deze verkenning worden de volgende definities toegepast:

### Deelmobiliteit

Een deelvoertuig is een publiek toegankelijk voertuig, dat voor een korte tijd en tegen betaling door steeds wisselende gebruikers wordt gebruikt. Deelmobiliteit geeft reizigers toegang tot een voertuig zonder er zelf een te bezitten.

### Mobiliteitshub

Een mobiliteitshub is een knooppunt voor verschillende vormen van gedeelde mobiliteit, waarbij ook ruimte is voor aanvullende services en voorzieningen. Een hub functioneert als begin-, eind- of overstappunt in een reis. Op de mobiliteitshub wordt de overstap van en naar actieve en duurzame vormen van (gedeelde) mobiliteit gefaciliteerd.

#### 1.4 Eerste stap richting ontwikkeling van mobiliteitshubs

Het realiseren van deelmobiliteit en kleinschalige voorzieningen is een eerste stap om de 9 geselecteerde locaties te ontwikkelen tot mobiliteitshubs. Voordat concreet aan de slag wordt gegaan met de geselecteerde locaties is er behoefte aan een nadere verkenning. Empaction is daarom gevraagd te onderzoeken wat de beste oplossing is voor de mobiliteitshubs bij het aanbieden van deelvoertuigen en kleine voorzieningen. In dit rapport zijn onze bevindingen beschreven en onderbouwd.

#### 1.5 De uitdaging is groot

Er zit veel diversiteit in de aard en omvang van de mobiliteitshubs, variërend van een stedelijk knooppunt als station Roosendaal tot meer lokale hubs als Wagenberg en Made. Op basis van het ontwikkelplan mobiliteitshubs West-Brabant is gekozen voor de locaties met de grootste potentie én urgentie om te ontwikkelen tot mobiliteitshubs.



Het mogelijk aanbieden van deelvoertuigen is slechts één onderdeel van een mobiliteitshub. De geselecteerde hublocaties zijn dus niet standaard ook de locaties met de grootste kansen voor het succesvol aanbieden van deelvoertuigen. De focus van de markt ligt namelijk (nog) vooral op het behalen van korte termijn rendement: veel massa op een beperkt aantal rendabele locaties. Door die focus groeit deelmobiliteit nu vooral in de grote steden in Brabant. Toch kan een aanbod van deelvoertuigen op hublocaties in de kleinere steden en dorpen van West-Brabant ook van toegevoegde waarde zijn.

Maar dat zorgt wel voor een grotere uitdaging en een heel andere aanpak om dit in de praktijk tot een succes te maken.

#### 1.6. Hoe is deze verkenning tot stand gekomen?

Tijdens deze verkenning zijn verschillende stappen gezet. Zo is intensief gesproken met de betrokken gemeenten, de provincie Noord-Brabant en overige stakeholders (zoals Arriva en het Brabants Mobiliteitsnetwerk). Door de provincie Noord-Brabant is ook een werkbezoek georganiseerd waarbij (vrijwel) alle geselecteerde hublocaties zijn bezocht om meer zicht te krijgen op de betreffende locaties. Daarnaast is een marktoriëntatie georganiseerd zodat inzichtelijk wordt óf en waar er potentie voor de markt is bij het uitrollen van een aanbod van deelvoertuigen en kleine voorzieningen op de geselecteerde locaties. Ook is een uitgebreide enquête uitgezet via Smartwayz om de behoefte van reizigers om gebruik te gaan maken van deelvoertuigen op de hublocaties te inventariseren. Tot slot is gesproken met een aantal andere regio's die inzetten op de ontwikkeling van mobiliteitshubs – om kennis en ervaring uit te wisselen.

#### 1.7 Leeswijzer

De opbouw van deze rapportage is als volgt. In hoofdstuk 2 worden een aantal randvoorwaarden en uitgangspunten beschreven voor het inzetten van deelvoertuigen bij de mobiliteitshubs in West-Brabant. Daarna volgt in hoofdstuk 3 een algemene beschouwing op de rol van deelvoertuigen en voorzieningen bij mobiliteitshubs. Vervolgens komt de visie van marktpartijen op het aanbieden van deelvoertuigen en voorzieningen in West-Brabant aan de orde in hoofdstuk 4. Waarna in hoofdstuk 5 de vertaling naar 'onze' mobiliteitshubs in West-Brabant wordt gemaakt. In hoofdstuk 6 wordt een blik op de toekomst gegeven: welke stappen kunnen worden gezet om tot mobiliteitshubs te komen? Tot slot beschrijven we de rol die gemeenten en provincies hierin kunnen pakken in hoofdstuk 7.

## 2. Wijsheden vooraf | Uitgangspunten en principes

De focus van dit verkennend onderzoek ligt op de realisatie van deelmobiliteit en kleine voorzieningen op de korte termijn. Op basis van de resultaten wil de provincie Noord-Brabant namelijk snel starten met de ontwikkeling van de mobiliteitshubs. Het liefst nog in 2022. Dat vraagt om een concrete aanpak. Hieronder hebben wij een aantal uitgangspunten en randvoorwaarden voor deze aanpak geformuleerd.

### 2.1. Uitgangspunten

De volgende uitgangspunten staan centraal in de voorgestelde aanpak:

#### **Werken naar concrete resultaten**

Deze aanpak is gericht op het - samen met marktpartijen - realiseren van zichtbare resultaten voor de reiziger. Waar nodig wordt extra onderzoek uitgevoerd, maar bij voorkeur alleen ter ondersteuning van concrete resultaten in de praktijk. Maar het aanbieden van deelvoertuigen en kleine voorzieningen op de hublocaties is geen doel op zichzelf. Onnodig kosten maken, omdat deelvoertuigen 'misschien' gaan werken op een hub is niet efficiënt en effectief. Dus richten wij ons op het vooraf zo goed mogelijk inzichtelijk maken van de potentie van deelvoertuigen en voorzieningen op de hublocaties. Om zo een bewuste keuze te maken over de inzet van tijd en geld.

#### **Durf te ervaren**

De te maken keuzes onderbouwen we zo goed mogelijk aan de voorkant. Toch is het nooit met 100% zekerheid te zeggen of de inzet van deelvoertuigen en voorzieningen ook zo werkt als ingeschat. Op sommige hublocaties kan het een succes worden, maar er zullen ook plekken tussen zitten die minder goed uitpakken in de praktijk. De durf om te gaan ervaren is daarom ongelofelijk belangrijk. Van fouten kan uiteindelijk weer geleerd worden.

#### **Maximale flexibiliteit**

Omdat niemand precies weet waar de inzet van deelmobiliteit en voorzieningen succesvol gaat zijn, is flexibiliteit belangrijk. Zodat het bijvoorbeeld mogelijk is om het aanbod van deelvoertuigen of voorzieningen te vergroten als iets succesvol is. Of dat juist afgeschaald kan worden als een bepaalde oplossing op een hublocatie toch niet blijkt te werken. De uitdaging is ook om tussen de verschillende mobiliteitshubs - waar nodig over gemeentegrenzen heen - te kunnen 'schuiven' met oplossingen.

#### **Maatwerk is onvermijdelijk**

Het zoeken is naar een pragmatische manier om aan de slag te gaan met deelmobiliteit en kleine voorzieningen op de mobiliteitshubs. Waar mogelijk wordt gewerkt vanuit een integrale blik. Elke hublocatie is echter uniek. Er zullen verschillen zijn in mobiliteitsaanbod, maar ook op het gebied van voorzieningen. Deze diversiteit vraagt om maatwerk. Vooral bij hublocaties in landelijk gebied, waar een kleinere groep potentiële gebruikers wordt aangesproken, is het belangrijk dat het doel en de invulling van de hub passen in de omgeving en de mobiliteitsbehoefte. De ideale combinatie van voorzieningen en mobiliteitsaanbod verschilt dus per locatie.

#### **Lessons learned | Regio Groningen-Drenthe**

De regio Groningen-Drenthe loopt voorop met de ontwikkeling van hubs: op dit moment zijn er 55 stuks in de regio. De locaties van hubs zijn uitgekozen op basis van het bestaande basisnetwerk openbaar vervoer. Dat basisnetwerk wordt aangevuld met kleinere lijnen en publiek vervoer. Hubs zijn de logische knooppunten in dat netwerk. De ambitie van de regio Groningen-Drenthe is om binnen een straal van 15 kilometer een hub beschikbaar te hebben voor alle inwoners.

De regio kiest bewust voor de term hubs in plaats van 'mobiliteits'-hubs. Vanuit het geloof dat niet de modaliteiten, maar het aanbod van voorzieningen het gebruik van een hub bepaalt. Deelmobiliteit is (nog) op een minimumaantal hubs beschikbaar. Op enkele hubs staan deelfietsen en vanaf de 2e helft van 2022 volgt een proef met deelauto's op 13 hubs.

De regio Groningen-Drenthe ondersteunt en faciliteert gemeenten waar energie zit maximaal. Dit leidt vervolgens tot 'vraagvlak' bij andere gemeenten die geïnspireerd zijn door de successen. Voor iedere hub wordt een specifiek traject gevolgd om tot het gewenste resultaat te komen. De regio Groningen-Drenthe zet daarbij bewust minder in op onderzoeken, maar meer op het doen. Op basis van ervaringen in de praktijk wordt steeds bijgeschaafd om vervolgens waar mogelijk op te schalen naar de rest van de regio.

Bovenstaande lessen zijn ook relevant zijn voor de ontwikkeling van mobiliteitshubs in de regio West-Brabant en vormen input voor de uitgangspunten in onze voorgestelde aanpak.

## 2.2. Principes voor succes

Het concept van mobiliteitshubs wordt al op meerdere plekken binnen en buiten Nederland succesvol toegepast – in onder andere Den Haag, Nijmegen, Bremen, Gent & Wenen. Deze steden en de context verschillen van elkaar, waardoor elke mobiliteitshub anders is. Toch zijn er ook steeds overeenkomsten: principes die gelden onafhankelijk van de context. Om mobiliteitshubs tot een succes te maken zijn de volgende principes van belang:

- **Onder de aandacht brengen van mobiliteitshubs**

Een mobiliteitshub kan niet functioneren zonder gebruikers. Voor veel mensen zijn mobiliteitshubs een nieuw concept. Het is daarom belangrijk dat zij goed worden geïnformeerd en betrokken. Het is niet zo dat een kwalitatief aanbod van deelvoertuigen en voorzieningen automatisch gebruikers aantrekt.

Bewoners en bezoekers van de regio moeten actief worden geïnformeerd over de mogelijkheden van gedeelde mobiliteit in West-Brabant. Het is wenselijk dat de ontwikkeling van de mobiliteitshubs wordt ondersteund met een (meerjarige) gedrags- en informatiecampagne – al dan niet in combinatie met probeeracties. Met als doel de bekendheid en draagvlak voor het concept van mobiliteitshubs te vergroten. En tegelijkertijd praktische informatie te geven over het gebruik van gedeelde mobiliteit en voorzieningen op de mobiliteitshubs.

Gedragsbeïnvloeding is geen exacte wetenschap: mensen hebben verschillende behoeften en wensen als het gaat om mobiliteit. Het succes van een gedragscampagne is dus niet gegarandeerd. Maar één ding is duidelijk: de eigen auto is diepgeworteld in West-Brabant. Zonder gedrags- en informatiecampagnes gaat de gedragsverandering niet of veel langzamer plaats vinden. Het belangrijkste is en blijft dat reizigers in West-Brabant en kwalitatief alternatief hebben voor het reizen met de eigen auto.

- **Vergroten eenvoud en gemak**

Eenvoud en gemak zijn cruciaal bij het stimuleren van de vraag naar mobiliteitshubs. Gebruikers moeten erop kunnen vertrouwen dat ze op de geselecteerde mobiliteitshubs zonder 'gedoe' kunnen opstappen op het (deel)vervoermiddel dat ze willen.

Technologische ontwikkelingen, zoals de uitwisselbaarheid tussen mobiliteitsdiensten (vanuit de MaaS-gedachte) ondersteunen dit doel. Bij MaaS gaat het om de digitale integratie van verschillende (deel)mobilitieitsdiensten via één platform voor de gebruiker, waarmee een reis kan worden gepland, geboekt en betaald. MaaS draagt daarmee bij aan het vergroten van de toegankelijkheid en het gebruiksgemak van (deel)mobiliteit en voorzieningen op de mobiliteitshubs.

- **Verbeteren van herkenbaarheid van mobiliteitshubs**

Een uniforme uitstraling van mobiliteitshubs zorgt ervoor dat meer mensen bekend raken met de mobiliteitshubs en het aanbod van deelvoertuigen en voorzieningen. Door – in een latere fase van de uitrol van mobiliteitshubs in Brabant - te werken met een eenduidige identiteit neemt de herkenbaarheid, zichtbaarheid en vindbaarheid van de mobiliteitshubs in (West-) Brabant toe. Onder zo'n identiteit verstaan we alle middelen die nodig zijn om hubs en hun aanbod aan (deel)mobiliteit en services vindbaar en herkenbaar te maken. Zowel op straat als digitaal. Denk hierbij aan logo's, pictogrammen, wayfinding- en inrichtingselementen (zoals belijning). Landelijk is een uniforme identiteit in ontwikkeling, die vertaald kan worden naar de regio West-Brabant.

# 3. Waarom deelvoertuigen en voorzieningen op mobiliteitshubs?

Centraal in deze verkenning staat de vraag op welke mobiliteitshubs deelmobiliteit en voorzieningen van toegevoegde waarde zijn. Het zoeken is naar die locaties waar deelvoertuigen en voorzieningen bijdragen aan het totale systeem van gedeelde mobiliteit in West-Brabant en inspelen op de vraag van de reiziger. Hierna zoomen we in op de rol van deelvoertuigen en voorzieningen in de ontwikkeling van gedeelde mobiliteit in Brabant. Om later de vertaling te maken naar de geselecteerde mobiliteitshubs.





## 3.1. Introductie op deelmobiliteit

Deelvoertuigen zijn er in verschillende soorten en maten, zoals (elektrische) deelfietsen, deel-e-scooters of deelauto's. Verschillende vormen van deelvoertuigen worden vaak onderscheiden door de plaatsingswijze. Zo zijn er 'station-based' voertuigen die een vaste parkeerplaats hebben waar het voertuig kan worden opgehaald en weer terug moet worden gebracht. In het geval van een 'back-to-many' systeem kunnen de deelvoertuigen worden uitgewisseld tussen meerdere plekken. Ook zijn er 'zone-floating' voertuigen,

die binnen een afgebakend gebied opgehaald en teruggeplaatst kunnen worden.

Tot slot bestaan er 'free-floating' deelconcepten, waarbij de voertuigen overal binnen het servicegebied kunnen worden opgehaald en achtergelaten.

Elk type deelvoertuig heeft zijn eigen voor- en nadelen. En dat bepaalt voor welk type verplaatsingen een deelvoertuig (vooral) gebruikt wordt:

Type deelvoertuig	
 <p>Deelfiets</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Deelfietsen zijn geschikt voor ritten tot circa 5 kilometer. Is de afstand groter, dan kiezen mensen eerder voor een elektrische deelfiets of deelscooter.</li> <li>• Deelfietsen worden vaak toegepast als last-mile oplossing vanaf ov-haltes (zowel back-to-many als station-based), maar ook voor het maken van binnenstedelijke ritten (free-floating of back-to-many op vaste stallingsplaatsen).</li> <li>• Deelfietsen kunnen helpen bij het verminderen van de fietsparkeerdruk en wildparkeren bij (grotere) stationslocaties, doordat reizigers voor hun natransport geen tweede 'stationsfiets' meer nodig hebben.</li> </ul>
 <p>Elektrische deelfiets</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Elektrische deelfietsen maken de e-bike voor iedereen toegankelijk</li> <li>• Door de elektrische aandrijving kan een elektrische deelfiets snelheden halen tot maximaal 25 km p/uur. Daarmee is dit type deelvoertuig een uitkomst voor zowel kortere- als langere afstanden (&gt; 5 á 7,5 km).</li> </ul>
 <p>Deelscooter</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Met snelheden van 25 of 45 km p/uur zijn de deelscooters vooral bedoelt voor snelle verplaatsingen over langere afstanden.</li> <li>• Deelscooters hebben een actieradius van 50 tot 80 km.</li> </ul>
 <p>Elektrische deelauto</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Op mobiliteitshubs hebben deelauto's vaak een vaste standplaats. Voor deze station-based deelauto's kan het gebruik alleen vanaf deze locatie gestart en beëindigd worden.</li> <li>• Omdat deze deelauto een vaste standplaats heeft en niet op andere plekken kan worden ingeleverd, wordt deze alleen voor heen- en terug verplaatsingen gebruikt.</li> <li>• Bij ketenreizen (in combinatie met de bus of trein) zijn deze deelauto's voor de last-mile een mogelijkheid. Voor verplaatsingen naar bestemmingen waar de auto vervolgens de hele dag stilstaat, is dit type deelauto vrij duur in het gebruik.</li> <li>• Met deze deelauto's mag je overal komen, mits je deze inlevert op het startpunt. De gemiddelde ritduur van een deelauto is ca. 7 uur. Waarbij gemiddeld 70 tot 100 km per rit wordt afgelegd.</li> <li>• De actieradius is afhankelijk van het type auto.</li> </ul>



### 3.2 Mobiliteitshubs als versterking van de ketenreis

Met het ontwikkelen van de mobiliteitshubs zetten gemeenten en de provincie Noord-Brabant in op het versterken van de ketenreis. In zo'n reis kunnen reizigers op een snelle en gemakkelijke manier verschillende vervoersmiddelen zoals de fiets, het openbaar vervoer en de auto met elkaar combineren. Het faciliteren van een drempelloze overstap naar andere modaliteiten sluit aan bij de behoefte van reizigers aan meer en meer flexibiliteit in de mobiliteitskeuzes die zij maken. Dit betekent niet dat iedereen gebruik moet maken van gedeelde mobiliteit. De auto blijft voor veel mensen een belangrijk vervoersmiddel in de regio West-Brabant. Maar met gedeelde mobiliteit wordt wel een alternatief geboden voor de (eigen) auto aan alle reizigers, ongeacht de plek waar ze wonen, werken of recreëren.

Het aanbieden van deelvoertuigen en voorzieningen kán van grote toegevoegde waarde zijn voor de ketenreis. Het vergroot de reikwijdte en opties van gedeelde mobiliteit. Tegelijkertijd biedt een aanbod van deelvoertuigen en voorzieningen kansen voor meer flexibiliteit en maatwerkoplossingen zodat het openbaar vervoer voor iedereen voldoende bereikbaar en toegankelijk blijft. Ook in de toekomst.

#### De potentie van gedeelde mobiliteit in West-Brabant in perspectief

In oktober 2019 heeft de Breda University of Applied Sciences een data gedreven onderzoek uitgevoerd naar "de toekomst van gedeelde mobiliteit in West-Brabant". Uit dit onderzoek blijkt dat OV (trein en bus samen) met een aandeel van 3,9% een kleine rol speelt in de totale mobiliteit van West-Brabant. De auto is veruit het meest gebruikte vervoersmiddel (57%). Dit onderzoek plaatst de potentie van deelmobiliteit voor het verbeteren van de ketenreis binnen de regio West-Brabant in perspectief.

De uitdaging is om – met een beter passend aanbod aan gedeelde mobiliteit – het gebruik van het openbaar vervoer in West-Brabant te stimuleren. Door ook 'nieuwe' OV-reizigers een alternatief te bieden voor de (eigen) auto.

### 3.3. Belang van deelvoertuigen en voorzieningen in de ketenreis

De kracht van de keten(mobiliteit) wordt bepaald door de zwakste schakel van die keten. Iedere (keten)reis bestaat uit een beginpunt en een bestemming waar iemand moet zijn om iets te doen. Vaak start de reis vanuit huis. Bij het maken van ketenreizen spelen mobiliteitshubs een centrale rol bij het faciliteren van de overstap van het ene op het andere vervoersmiddel. Daarom maken we een onderscheid in de toegevoegde waarde van deelvoertuigen en voorzieningen bij het reizen van- en naar de mobiliteitshubs:

#### Faciliteren van de overstap van eigen vervoersmiddelen bij het voortransport

In een ketenreis wordt meestal een eigen vervoermiddel gebruikt in het voortransport. Het is daarom vooral belangrijk dat er een goede stalling aanwezig is, oplaadpunten beschikbaar zijn en het overstappen van de eigen auto of fiets op gedeelde mobiliteit makkelijk gaat. Reizigers moeten hun auto of (elektrische) fiets, veilig en goedkoop kunnen stallen, op loopafstand van de hub. Dit type voorzieningen dragen bij aan een naadloze overstap van 'eigen' mobiliteit op gedeelde mobiliteit.

Deelvoertuigen spelen een beperkte rol in het voortransport naar de mobiliteitshubs. Met uitzondering van stedelijke gebieden waar een grote(re) mobiliteitshub - nabij een OV-knooppunten of P+R locatie - wordt gecombineerd met een fijnmazig aanbod van kleine mobiliteitshubs in woonwijken. Een deelvoertuig op de lokale hub kan dan gebruikt worden om naar de mobiliteitshub toe te reizen. Om vanuit daar met de bus of trein verder te gaan. Een andere reiziger kan het achtergelaten deelvoertuig op de hub weer gebruiken voor zijn of haar reis.

#### Deelvoertuigen als ontbrekende schakel in het natransport

In de totale ketenreis blijkt het natransport de zwakste schakel. Hier heeft een reiziger namelijk niet de beschikking over een eigen vervoersmiddel. De toegevoegde waarde van deelvoertuigen zit daarom vooral in de laatste kilometers vanaf de mobiliteitshub naar de eindbestemming. Een divers aanbod van deelvoertuigen op mobiliteitshubs vergroot het gemak van de (vervolg)reis van reizigers. Het is dan mogelijk om een bestemming te bereiken met bijvoorbeeld een deelfiets of deelscooter, waar je anders alleen met de auto kan komen.

## Conclusie

Een aanbod van voorzieningen voor de overstap van eigen vervoer naar gedeelde mobiliteit voegt vooral iets toe aan de keteneis op mobiliteitshubs die (ook) een herkomstfunctie hebben. Dat zijn de mobiliteitshubs waar mensen komen met de eigen fiets, scooter of auto, om vanaf daar verder te reizen met het OV. Een kwalitatief aanbod van voorzieningen voor het veilig en goedkoop kunnen parkeren van het eigen vervoersmiddel verlaagt de drempel voor het gebruik van de mobiliteitshubs

Voor het versterken van de ketenreis liggen de grootste kansen voor deelmobiliteit bij mobiliteitshubs die (ook) een bestemmingsfunctie hebben. Dat zijn de mobiliteitshubs met een bestemming in de buurt die veel reizigers aantrekt, zoals een bedrijventerrein, stads- of winkelcentrum of ziekenhuis. Vooral op die plekken waar deze bestemming nu niet of beperkt te bereiken is vanaf de mobiliteitshub. Bijvoorbeeld omdat het te ver lopen is. De combinatie van mobiliteitshubs met deelmobiliteit vergroot hier de kwaliteit en mogelijkheden van de ketenreis. En sluit daarmee maximaal aan bij de behoefte van de reiziger.

### 3.4. Een mobiliteitshub is meer dan alleen een op- of overstapplek

Mobiliteitshubs zorgen voor een prettige op- of overstapplek binnen een ketenverplaatsing. Maar het belang van voorzieningen op de hubs is niet te onderschatten. De mobiliteitshub van nu biedt steeds vaker een combinatie van functies die elkaar versterken. Belangrijk is om de voorzieningen af te stemmen op de behoefte van de gebruiker en te kijken welke voorzieningen toegevoegde waarde hebben. Dit verschilt per hub.

In het 'ontwikkelplan mobiliteitshubs West-Brabant' is voor verschillende type mobiliteitshubs aangegeven welke voorzieningen nodig zijn om van een trein- of bushalte ook een mobiliteitshub te maken. Daarbij is een onderscheid gemaakt in:

- Randvoorwaardelijke voorzieningen

Voorzieningen die aanwezig moeten zijn volgens wettelijke eisen, of als uitgangspunt zijn meegeven voor de ontwikkeling van mobiliteitshubs in West-Brabant.

- Basisvoorzieningen

Voorzieningen die elke mobiliteitshub zou moeten hebben – zoals een fietsenstalling, mogelijkheid voor overdekt wachten en een Kiss + Ride plek.

- Optionele voorzieningen

Voorzieningen die, afhankelijk van de omvang van de hub en de rol die een hub speelt in het mobiliteitsnetwerk, aanwezig kunnen zijn op de mobiliteitshub. Elke locatie moet een minimaal aantal optionele voorzieningen hebben om een volwaardige mobiliteitshub te zijn.

### Focus op optionele voorzieningen

De randvoorwaardelijke- en basisvoorzieningen 'moeten' op elke mobiliteitshubs op orde zijn. Vanuit daar kan het aanbod van voorzieningen worden uitgebreid – afhankelijk van de schaal en functie van een mobiliteitshub. De optionele voorzieningen die kwaliteit toevoegen aan de mobiliteitshubs verschillen van fietskluisen en autoparkeerplaatsen tot het creëren van ontmoetingsplekken, kiosken en horeca. Dit verkennend onderzoek richt zich op wat op korte termijn haalbaar is. Daarom kijken we naar kleinschalige voorzieningen die relatief eenvoudig te realiseren zijn. Vanuit de opgave om de ketenreis te versterken in West-Brabant maken we onderscheid in twee categorieën (optionele) voorzieningen:

- Voorzieningen gericht op de overstap van eigen naar gedeelde mobiliteit | should-have

Dit zijn voorzieningen gericht op het verlagen van de drempel om met een eigen vervoersmiddel naar de hub te reizen en daar over of op te stappen op gedeelde mobiliteit. Het gaat dan om:

- Overdekte fietsenstallingen
- Bewaakte fietsenstallingen/fietskluisen om de (elektrische) fiets veilig te parkeren
- Dynamische reisinformatie, zodat de hub toegankelijk en bruikbaar is voor iedereen.
- Elektrische laadpalen voor auto's en e-fietsen/scooters.

- Voorzieningen gericht op verblijfskwaliteit | nice-to-have

Dit zijn extra voorzieningen op de mobiliteitshub die van meerwaarde zijn voor de reiziger, maar de keuze om via een mobiliteitshub te reizen niet direct bepalen. Denk daarbij aan:

- Camerabeveiliging (i.v.m. sociale veiligheid)
- Pakketpunten, voor het afhalen, verzenden en retourneren van pakketjes
- Gratis wifi
- Watertappunten
- Verkooppunten voor (lokale) ondernemers

De prioriteit voor het toevoegen van voorzieningen ligt wat ons betreft bij het op orde brengen van voorzieningen gericht op de overstap van eigen vervoersmiddelen op gedeelde mobiliteit. Veel van de voorzieningen die bijdragen aan de verblijfskwaliteit kunnen relatief eenvoudig worden toegevoegd. Als aanvulling op het basisaanbod van voorzieningen. Elke voorziening draagt dan een (klein) steentje bij aan het totale kwaliteitsniveau van de mobiliteitshubs.

#### **Pakketpunt als versterking van de mobiliteitshub**

Een onbemand pakketpunt kan bijdragen aan de kwaliteit van mobiliteitshubs. Een pakketpunt kan functioneren als open netwerk: beschikbaar voor elke pakketdienst, maar ook voor iedere lokale ondernemer die extra service aan haar klanten wil bieden.

De reiziger kan na de bus- of treinrit zijn of haar pakket ophalen, en de reis naar huis per auto of fiets vervolgen. Of kan zelf een pakket retourneren door het pakket aan het begin van de reis af te geven bij het pakketpunt.

Gebruikers die naar de hub komen voor het pakketpunt komen in contact met gedeelde mobiliteit. Andersom komen gebruikers van de mobiliteitshubs in aanraking met de andere voorzieningen op de hub. Zo kan de mobiliteitshub vanuit de synergie van functies uitgroeien tot een centraal punt in een stad, dorp of buurt.

#### **3.5 .Aanbod van deelvoertuigen en voorzieningen per type hub is maatwerk**

Welk type deelvoertuig en voorzieningen het beste past is afhankelijk van de behoefte van reizigers en verschilt per mobiliteitshub. Gaat het om een hub waarvandaan veel reizigers grote afstanden (willen) afleggen naar de bestemming, dan hebben deelfietsen weinig nut. Is het een hub aan de rand van een stad of dorp die veel gebruikt wordt voor de overstap op de trein of bus, dan zijn fietskluisen bijvoorbeeld van belang. Hierna beschrijven we het aanbod van deelmobiliteit en voorzieningen met een onderscheid in verschillende soorten mobiliteitshubs. Dit is geen blauwdruk, maar een startpunt om het specifieke aanbod van deelmobiliteit en voorzieningen per mobiliteitshub te kiezen. Later vertalen we deze inzichten naar de geselecteerde mobiliteitshubs in West-Brabant.

## Aanbod van deelmobiliteit en voorzieningen met een onderscheid in verschillende soorten mobiliteitshubs

	Grote potentie
	Optioneel aanwezig op de hub
	Beperkte potentie

Type hub	Deelmobiliteit				Kleine voorzieningen				Overig
	Deelauto	Deelbicycle	Deelauto	Deelauto	Parkeerplaats	Fietsstalling	Park + R	Opfiets	
Stedelijk knooppunt									
Regionale hub									
Snelweg hub									
Randweg hub									
Lokale hub									

## 4. Potentie voor deelmobiliteit & voorzieningen volgens de markt

Bij het aanbieden van deelmobiliteit en voorzieningen op de mobiliteitshubs is de markt, waar mogelijk, leidend. Het is dus belangrijk om te bepalen hoe de markt de potentie van deelvoertuigen en voorzieningen op de mobiliteitshubs in West-Brabant ziet. Hoe groot de potentie is hangt af van hoe je ernaar kijkt. Vanuit het perspectief van de reiziger hebben deelvoertuigen en voorzieningen vooral potentie op plekken waar ze bijdragen aan het totale systeem van gedeelde mobiliteit in West-Brabant. De markt kijkt weer heel anders naar potentie en zoekt naar de locaties waar deelmobiliteit (en voorzieningen) commercieel te exploiteren zijn.

Om meer zicht te krijgen op het beeld van de markt hebben we een marktoriëntatie gehouden. Daarin is gesproken met vier verschillende aanbieders van deelmobiliteit en drie aanbieders van kleinschalige voorzieningen (fietskluisen en pakketpunt). Dit heeft een aantal waardevolle lessen opgeleverd.

### 4.1. Blik van de markt op deelmobiliteit

#### Les 1: Belang van voldoende gebruik(ers) voor deelmobiliteit

- Om deelvoertuigen rendabel te kunnen exploiteren, moeten de deelfietsen, -scooters en -auto's voldoende worden gebruikt. Afhankelijk van het type deelvoertuig moeten meerdere ritten (2 á 3) per dag worden gemaakt om te komen tot een haalbare businesscase.
- Bij een lager aantal gebruikers zijn goedkopere deelvoertuigen (fietsen, scooters of in de toekomst stepjes) interessanter om op een mobiliteitshub in te zetten. Voor dit type voertuigen zijn de investeringskosten en de operationele kosten lager.
- Een minimale schaalgrootte qua aantal deelvoertuigen is voor veel marktpartijen noodzakelijk. Deze schaalgrootte is van belang voor het dekken van operationele kosten. Het is vaak niet rendabel om een klein aantal deelvoertuigen weg te zetten. Als richtlijn noemen sommige marktpartijen een minimumaantal van 100 deelvoertuigen.
- De operatie, voor bijvoorbeeld het verplaatsen, wisselen van accu's en het onderhouden van deelvoertuigen, is arbeidsintensief. Zeker bij een grote geografische spreiding van locaties. Gecombineerd met relatief weinig gebruikers wegen de kosten die hiervoor gemaakt moeten worden al snel niet op tegen de inkomsten.
- De markt maakt scherpe keuzes bij de uitbreiding en inzet van deelmobiliteit. De focus ligt vooral op locaties waar het meeste rendement te behalen is: de grote(re) steden in Brabant. Eerst was de markt vooral gericht op snel opschalen en het vergroten van het marktaandeel.

Door de huidige economische omstandigheden is het voor aanbieders belangrijker geworden om nu te sturen op een positief financieel resultaat. Ook zorgen lange levertijden ervoor dat er een beperking is in het aantal beschikbare deelvoertuigen.

#### Les 2: Focus op een vaste inkomstenbron voor deelmobiliteit

- Een vaste gebruikersgroep - die zorgt voor structurele en frequente vraag naar doelvoertuigen - is voor sommige marktpartijen een voorwaarde om deelmobiliteit succesvol te kunnen exploiteren. Dat is zeker zo in meer landelijke gebieden, waar de vijver met potentiële gebruikers klein is. De vaste groep gebruikers 'draagt' de mobiliteitshub door te zorgen voor een minimum inkomen. Dit kan worden aangevuld met opbrengsten van incidentele gebruikers. Alleen incidenteel gebruik van deelvoertuigen is geen goede basis voor een haalbare businesscase.
- Andere marktpartijen zijn minder afhankelijk van een vaste groep gebruikers. Zij werken met een free-floating of zone-floating aanbod van deelvoertuigen in een groter gebied: één of meerdere gemeenten. Het plaatsen van een minimumaantal deelvoertuigen op mobiliteitshubs werkt dan kostenverhogend. Vraag gestuurd werken met een flexibel aanbod zorgt voor marktpartijen voor een efficiënte inzet van middelen en een positieve business case. Maar betekent een beperkte beschikbaarheidsgarantie van deelvoertuigen op de mobiliteitshubs voor het afleggen van de last-mile vanaf de hub.

## 4.2 Kleine voorzieningen in de ogen van de markt

### **Les 3: Inzet van fietskluisen op mobiliteitshubs vraagt om een incidentele- én structurele investering**

- Fietskluisen worden gekocht en zijn in eigendom van de gemeente (of provincie). Een fietskluis kost ongeveer €4.000 á €5.000 per stuk. Nu worden fietskluisen per 4 stuks verkocht. Op termijn is het mogelijk om losse fietskluisen aan te schaffen.
- Een vlakke ondergrond en stroomaansluiting zijn fysieke voorwaarden voor het plaatsen van de kluisen. De fietskluisen staan niet vast op de grond en zijn daarom relatief eenvoudig te verplaatsen.
- De exploitatie is de verantwoordelijkheid van de eigenaar van de fietskluisen. De tarieven voor het huren van fietskluisen zijn zelf te bepalen.
- Voor het beheer en onderhoud van de fietskluisen kan een apart contract met de markt worden afgesloten. De opties die voor het beheer (waaronder schoonmaak) worden aangeboden verschillen per marktpartij.
- Voor de digitale ontsluiting van de fietskluisen (per app of bankpas) worden aanvullende kosten in rekening gebracht (per fietskluis of locatie).
- Om het gebruik van de fietskluisen laagdrempelig te faciliteren, wordt de huur van fietskluisen vaak de eerste 24 uur gratis aangeboden en daarna voor een bedrag van €1,- per dag. Gezien de aanschafwaarde en structurele kosten voor het beheer en onderhoud van de fietskluisen is er daarom geen haalbare businesscase te verwachten. Daarvoor zijn de inkomsten te laag. Het plaatsen van de fietskluisen op de mobiliteitshubs vraagt dus een incidentele én structurele investering.

### **Les 4: Er zijn kansen voor het budgetneutraal realiseren van pakketpunten op mobiliteitshubs**

- Op basis van het aantal inwoners, de adrestdichtheid en de aanwezigheid van bestaande (bemande)afhaalpunten rondom de mobiliteitshubs maakt de markt een inschatting van de kansen voor het plaatsen van een onbemand pakketpunt.
- Afhankelijk van de locatie kunnen marktpartijen een onbemand pakketpunt budgetneutraal aanbieden. Een gemeente stelt dan een stuk openbare ruimte beschikbaar aan de markt. De investering, beheer en exploitatie worden door de markt op zich genomen. Een gemeente profiteert dan ook niet van de inkomsten die een pakketpunt oplevert.

- Een vlakke ondergrond en stroomaansluiting zijn nodig om het pakketpunt fysiek te kunnen plaatsen.
- De pakketpunten zijn modulair op te bouwen zodat ingespeeld kan worden op de behoefte op een bepaalde mobiliteitshub. Ook de look-and-feel van het pakketpunt is aan te passen.

### **Les 5: Kleine voorzieningen zijn niet randvoorwaardelijk voor deelmobiliteit**

- Kleine voorzieningen dragen bij aan de kwaliteit van een mobiliteitshub, maar zijn in de ogen van marktpartijen geen randvoorwaarde voor een succesvol aanbod van deelmobiliteit. Aanbieders van deelvoertuigen hechten meer waarde aan een uniforme uitstraling en goede positie op de mobiliteitshub, dan aan de aanwezigheid van bijvoorbeeld een watertappunt of de beschikbaarheid van wifi.

Deze lessen gebruiken we om in het volgende hoofdstuk de potentie per mobiliteitshub in West-Brabant te bepalen.



# 5. Potentie voor deelvoertuigen en voorzieningen op 'onze' mobiliteitshubs

Elk hub is anders. Dat is zeker zo bij de negen mobiliteitshubs die centraal staan in deze verkenning. De toegevoegde waarde van deelvoertuigen en voorzieningen op de hubs verschilt dan ook per locatie. Hierna beschrijven we voor iedere locatie wat de rol voor deelvoertuigen en voorzieningen is in het totale systeem van gedeelde mobiliteit in West-Brabant. De functie van de mobiliteitshub is de grootste factor voor de potentie van deelmobiliteit en voorzieningen bij het versterken van de ketenreis. Daarom kijken we vooral naar de functie van de hub als herkomst-, bestemmings- en/of overstaplocatie.

## 5.1. Wat is de potentie voor deelmobiliteit en voorzieningen per type hub?

### Stedelijk knooppunt

#### Oosterhout busstation

Het busstation Oosterhout aan de Leijzenhoek is de halte in het centrum van de gemeente waar alle lokale en regionale buslijnen samenkomen.

Dit heeft als consequentie dat het huidige busstation onder druk staat qua ruimtegebruik en efficiëntie. Uitbreiding is lastig doordat het busstation ingeklemd is tussen bebouwing. Daarom wordt nagedacht over de verplaatsing van (een deel van) de functionaliteit van het huidige busstation.

Mobiliteitshub	Deelmobiliteit				Kleine voorzieningen				
Oosterhout busstation*	Deelfiets	Elektrische deelfiets	Deelcooter	Deelauto	Fietsenstalling	Fietskluis	Park + ride	Opladen	Overig

\* Huidige locatie Leijzenbroek

### Toelichting

Type locatie	
Herkomstfunctie	<p>Het huidige busstation van Oosterhout heeft een herkomstfunctie. Van het totale aantal verplaatsingen in Oosterhout heeft 40% [1] een bestemming buiten de gemeentegrenzen. Van de externe verplaatsingen wordt 8% met het openbaar vervoer afgelegd – waarbij busstation Oosterhout voor een (groot) deel van de verplaatsingen als op- of overstapt wordt gebruikt. Van de externe verplaatsingen is het grootste gedeelte gericht op de direct omliggende gemeenten. De grootste relatie is er met Breda, maar ook veel verplaatsingen gaan richting Geertruidenberg, Drimmelen, Dongen en Gilze Rijen.</p> <p>Naast verplaatsingen naar omliggende gemeenten, worden ook veel ritten binnen Oosterhout gemaakt. Het OV speelt daarin een minimale rol: slechts 1% van het totale aantal verplaatsingen gaat per bus. In het voortransport naar het busstation lopen of fietsen veel reizigers om vanuit daar verder te reizen met de bus.</p>
Bestemmingsfunctie	<p>Het centrum van Oosterhout heeft in de eerste plaats een verzorgingsfunctie voor haar eigen inwoners [2]. Maar Oosterhout speelt ook een rol voor de omliggende kernen. De gemeenten Drimmelen en Geertruidenberg zijn bijvoorbeeld gericht op Oosterhout voor winkelen, horeca, cultuur en voorzieningen. Ook worden veel verplaatsingen vanuit Breda gemaakt die een bestemming in Oosterhout hebben. Het huidige busstation van Oosterhout heeft daarmee een bestemmingsfunctie voor de (sub)regio.</p>

[1] Bron: Oosterhout vooruit – visie op mobiliteit in Oosterhout, 21 mei 2019

[2] Bron: Omgevingsvisie Oosterhout 2021

## Potentie voor deelvoertuigen

### *Huidige locatie Leijzenbroek*

Het huidige busstation Leijzenhoek kent ruimtegebrek, waardoor de toekomstige vraag naar 'gedeelde mobiliteit' lastig op deze locatie in te passen is. Er is nu bijvoorbeeld geen ruimte om deelmobiliteit aan te bieden op de mobiliteitshub. Ook staat de doorstroming op de routes naar het busstation sterk onder druk. Met voldoende ruimte zouden er kansen liggen voor deelmobiliteit:

- De beschikbaarheid van deelfietsen bij het busstation zou ervoor zorgen dat minder reizigers afhankelijk zijn van andere bussen om hun bestemming te bereiken. De behoefte qua aantal deelvoertuigen voor het natransport is naar verwachting beperkt. De belangrijkste bestemming van reizigers uit de omliggende kernen (het centrum) ligt namelijk op loopafstand van de halte. Er zal vooral incidenteel behoefte zijn aan een deelvoertuig om te reizen naar een bestemming die verder weg ligt.
- Door de centrale ligging van het busstation kan deelmobiliteit een alternatief zijn voor het autobezit en -gebruik van bewoners in en rondom het centrum. Hier is ook een koppeling mogelijk met de geplande herontwikkeling van het centrum van Oosterhout (vanaf 2023). Door de inzet van deelmobiliteit kunnen ruimtelijke ontwikkelingen bijvoorbeeld met minder parkeerplaatsen gerealiseerd worden.

Een aanbod van deelmobiliteit op de huidige locatie is ook niet noodzakelijk. Er is al een free-floating aanbod van deelscooters beschikbaar in Oosterhout. Door het aantal voertuigen staat er vaak een deelscooter in de buurt van het busstation. Daarmee is er al een extra optie voor het natransport vanaf de bushalte. In de ideale situatie hebben deelvoertuigen een vaste stallingsplek op of nabij de bushalte. Reizigers hebben zo meer zekerheid over de beschikbaarheid van een deelscooter.

### *Mogelijke toekomstige locatie busstation*

In de toekomst ontstaan meer kansen voor deelmobiliteit op de mobiliteitshub in Oosterhout. Er wordt onderzocht om de centrale positie van het busstation te verplaatsen. Eén van de mogelijke scenario's is de verplaatsing van de hub naar het terrein van het Amphia ziekenhuis [3]. Het oostelijke deel van het terrein blijft in gebruik t.b.v. medische en zorgfuncties. De rest van het terrein wordt herontwikkeld naar met name woningbouw. Er liggen grote kansen om de mobiliteitshub-ontwikkeling te koppelen aan de (her)ontwikkelplannen van het Amphia terrein:

- Er is meer ruimte beschikbaar voor de inpassing van deelmobiliteit.
- De locatie ligt centraal in Oosterhout het centrum ligt. Daarmee heeft de locatie al toegang tot de doorgaande fietsroutes van de stad. De potentie uitgedrukt in het aantal reizigers verschilt daarmee (naar verwachting) weinig van het huidige busstation Leijzenhoek.
- Voor het natransport is een aantrekkelijke looproute naar het centrum van Oosterhout van belang in combinatie met een aanbod van (elektrische) deelfietsen of deelscooters.

## Potentie voor kleine voorzieningen

Bij een verplaatsing van de bushalte moeten er voldoende en kwalitatief goede stallingen zijn. Daarnaast moet er voldoende parkeergelegenheid voor auto's zijn. Ook is er potentie voor het toevoegen van een pakketpunt op of nabij de mobiliteitshub.

[3] Op het moment van publicatie van deze verkenning zijn de plannen nog niet vastgesteld. Wel blikken we op hoofdlijnen vooruit op de kansen die hierdoor ontstaan voor deelmobiliteit.



## Station Roosendaal

Het station in Roosendaal ligt aan de rand van het centrum van de stad. Het huidige kwaliteitsniveau van het openbaar vervoer is hoog door verschillende ic-, sprinter- en internationale verbindingen.

Mobiliteitshub Station Roosendaal	Deelmobiliteit				Kleine voorzieningen			
							<b>P+R</b>	

## Toelichting

Type locatie	
Herkomstfunctie	De bestaande verbindingen en frequenties met de Randstad, Brabant, Zeeland en België zorgen voor een goede verbondenheid binnen en buiten de regio. Deze plaatsen hebben bovenregionale voorzieningen die ook voor inwoners van Roosendaal belangrijk zijn, zoals universiteiten en grootschalige evenementen. Het station heeft daarmee een belangrijke herkomstfunctie voor inwoners van Roosendaal en omliggende kernen.
Bestemmingsfunctie	De ligging en voorzieningen maken Roosendaal tot de centrale plaats in de regio. De bedrijvigheid en werkgelegenheid zorgen ervoor dat de stad een centrumfunctie heeft voor heel (westelijk) West-Brabant. En al staat de regionale winkelfunctie van Roosendaal onder druk, Roosendaal blijft belangrijk voor de omliggende regio door het mbo- en hbo-onderwijs, werkgelegenheid, recreatiepark De Stok, Designer Outlet Rosada en de zorgfunctie van met name het Bravis-ziekenhuis. Station Roosendaal heeft dus ook een belangrijke bestemmingsfunctie.
Potentie voor deelvoertuigen	
<p>De potentie voor het aanbieden van deelvoertuigen op station Roosendaal is groot. Door de hoge stedelijkheidsgraad zijn er veel potentiële gebruikers van deelmobiliteit. Het station speelt een centrale rol in de verplaatsingen naar een groot aantal bestemmingen in de stad. Soms liggen die op loopafstand, maar vaak ook niet. Deelvoertuigen kunnen dan extra opties bieden in het natransport. De diversiteit in het type verplaatsingen is groot, waardoor ook het aanbod van deelvoertuigen verschillend moet zijn. Door de centrale ligging in de stad is station Roosendaal een logische plek voor een aanbod van deelvoertuigen in de stad.</p> <p>Op dit moment zijn er al marktpartijen actief met een aanbod van deelmobiliteit – bijvoorbeeld deelauto's en deelscooters. Waar de uitdaging op veel mobiliteitshubs in West-Brabant ligt bij het van grond krijgen van een aanbod aan deelvoertuigen, wordt de uitdaging in Roosendaal om het gebruik van deelvoertuigen te reguleren.</p> <p>Gezien de omvang van de stad zijn er kansen voor het creëren van meerdere hubs in en rondom het centrum, waardoor de uitwisselbaarheid van deelvoertuigen toeneemt. Mogelijk zijn er ook kansen voor het leggen van verbindingen met ruimtelijke ontwikkelingen die rondom het centrum plaats vinden. Toekomstige bewoners kan een alternatief geboden worden voor de eigen auto. Bijkomend voordeel is dat een aanbod van deelfietsen kan helpen bij de grote ruimteclaim die geparkeerde fietsen leggen op het stationsgebied - niet iedereen heeft dan nog een eigen 'weesfiets' nodig voor het natransport.</p>	

## Potentie voor kleine voorzieningen

Het station van Roosendaal heeft al vele voorzieningen, waaronder een wachtruimte, overdekte en bewaakte fietsenstellingen, een DRIS, horeca en een fietsreparatiepunt. Ook is er voldoende mogelijkheid voor het (betaald) parkeren van de auto. Een toevoeging op het huidige aanbod van voorzieningen zijn oplaadpunten voor e-fietsen/scooters, wifi en voorzieningen als een pakketmuur.

### *Huidig aanbod deelfoertuigen op de mobiliteitshubs | OV-fiets*

Op dit moment staan er op de hubs station Roosendaal, station Lage Zwaluwe en Sleeuwijk de Tol al deelfoertuigen in de vorm van de OV-fiets. Voor het gebruik van een OV-fiets betaalt een reiziger € 4,15 per keer, tot 24 uur. De OV-fiets wordt vooral gebruikt, voor het maken van retourritten van en naar een specifiek trein- of busstation. Het inleveren van de fiets op een andere locatie kan wel, maar hier betaal je als reiziger een extra toeslag van € 10,00 voor. Onderstaande tabel geeft een beeld van het gebruik van de OV-fiets op de hublocaties in 2019:






Hublocatie	Aantal beschikbare OV-fietsen	Totaal aantal verhuurde ritten in 2019	Gemiddeld aantal ritten per fiets per week
Station Roosendaal	20	10.936	10,3
Station Lage Zwaluwe	4	493	2,3
Sleeuwijk Tol A27	3	481	3,0

Hoewel andere fietsdeelsystemen, vaak back-to-many, zich onderscheiden van de OV-fiets door meer flexibiliteit, geeft het gebruik van de OV-fiets wel een indicatie van de behoefte van de reiziger aan deelfietsen voor het afleggen van het laatste stuk van de reis op deze hublocaties.

## Snelweghub

### Sleeuwijk Tol A27

De halte Sleeuwijk Tol ligt direct aan de op- en afrit van de A27 tussen de wegen naar Werkendam (west) en Sleeuwijk (oost). Dit is dé belangrijkste toegangspoort voor de gemeente Altena. Meer dan de helft van de inwoners van Altena woont binnen het invloedgebied van deze hub.

Mobiliteishub Sleeuwijk Tol A27	Deelmobiliteit				Kleine voorzieningen				
									

## Toelichting

Type locatie	
Herkomstfunctie	<p>Hoewel de gemeente Altena centraal gelegen is, zijn er maar weinig bestemmingen binnen 45 minuten reistijd met het openbaar vervoer te bereiken [4]. Via directe openbaarvervoerlijnen is de Tol verbonden met Utrecht, Breda, Den Bosch, Gorinchem en Zaltbommel.</p> <p>Vooral scholieren en studenten maken nu gebruik van het openbaar vervoer. Vanuit de Tol worden de meeste ritten gemaakt gericht op lange afstanden en grote steden: Den Bosch, Utrecht, Breda, Tilburg, Eindhoven en Rotterdam. Reizigers komen met de eigen auto, fiets en in mindere mate lopend naar de Tol om daar over te stappen op de bus.</p>
Bestemmingsfunctie	<p>Om het openbaar vervoersysteem kostenefficiënt te laten functioneren, wordt meer ingezet op het versterken van dit soort snelle, hoogfrequente lijnen en te bezuinigen op ontsluitende lijnen. Voor- en natransport naar sterk OV en ketenverplaatsingen zullen steeds belangrijker worden om de bereikbaarheid van het OV in Altena op peil te houden.</p> <p>Potentiële bestemmingen die vanaf de hub te bereiken zijn, zijn de bedrijvenclusters in Werkendam en toeristische bestemmingen (o.a. de Biesbosch).</p>
Potentie voor deervoertuigen	
<p>De Tol heeft vooral een herkomstfunctie – gezien de verhouding tussen het aantal in- en uitstappers. Door de aanwezigheid van een aantal grotere bestemmingen is er mogelijk ook behoefte aan deervoertuigen voor het laatste stuk van de reis vanaf de hub. De concurrentie van de auto is echter groot. Door de relatief grotere afstand tussen de hub en bestemmingen is het qua reistijd al snel aantrekkelijker om direct met de auto of fiets naar de eindbestemming te reizen. Naar verwachting liggen er op korte termijn alleen kansen voor een kleinschalig aanbod van deervoertuigen. Een succesvol aanbod van deervoertuigen op deze locatie vraagt om een ander soort deervoertuigen en propositie dan de OV-fietsen die al op de Tol beschikbaar zijn.</p>	

[4] Bron: Mobiliteitsvisie Altena samen vooruit (mei 2021)

## Potentie voor kleine voorzieningen

De Tol heeft een goed voorzieningenniveau. Er is veel parkeergelegenheid. Aan de oostzijde is er een mogelijkheid om elektrisch op te laden. Er zijn overdekte fietsenstallingen en aan de westzijde staan ook fietskluisen. Bankjes,abri's en dynamische routeinformatie zijn al beschikbaar.









Potentie voor het toevoegen van kleinschalige voorzieningen ligt hierin:

- Uitbreiden van de mogelijkheden voor elektrisch laden (voor auto en fiets)
- Meer flexibiliteit in de opties voor het huren van een fietskluis
- -Mogelijk toevoegen van een pakketpunt (nader te onderzoeken met de markt)
- Algehele voorzieningen die het verblijf op de hub aangenamer maken (zoals een watertappunt of wifi).

## Randweghub

### Wijk en Aalburg Kromme Nol

De halte ligt aan de N267 nabij de kern Wijk en Aalburg. Door de ligging aan de rand van de gemeente functioneert de Kromme Nol als één van de toegangspoorten voor de gemeente Altena. Het is een plek waar overstapmogelijkheden voor de omliggende kernen van lokale mobiliteit op sterke OV-assen richting Breda, Gorinchem, Utrecht, Den Bosch en Zaltbommel.

Mobiliteishub Wijk en Aalburg Kromme Nol	Deelmobiliteit				Kleine voorzieningen			
								

### Toelichting

Type locatie	
Herkomstfunctie	De Kromme Nol heeft vooral een herkomstfunctie. OV-verplaatsingen die vanuit hier gemaakt worden zijn met name gericht op lange afstanden en grote steden: Den Bosch, Utrecht, Breda, Tilburg, Eindhoven en Rotterdam. Inwoners van de gemeente Altena zijn ook veel gericht op aangrenzende gemeenten als Gorinchem, Zaltbommel, Heusden, Waalwijk en Geertruidenberg. Voor het maken van deze verplaatsingen wordt de auto gebruikt, maar ook de elektrische fiets. Het OV speelt hier een relatief beperkte rol.
Bestemmingsfunctie	De Kromme Nol heeft een beperkte bestemmingsfunctie voor omliggende gemeenten. Interne ritten binnen de gemeente worden vooral met de auto en de fiets gemaakt.  Het grootste gedeelte van de verplaatsingen vanuit Altena is zuidelijk en oostelijk gericht en op kortere afstanden. Deze verplaatsingen, en interne ritten binnen de gemeente, worden het meest gemaakt met de auto. In potentie kunnen deze ook met de elektrische fiets worden afgelegd.
Overstapfunctie	Bij de Kromme Nol stopt de buslijn tussen Den Bosch en Gorinchem (1x per uur) en zijn er talrijke laagfrequente buurtbussen (1 x per uur), gereden met vrijwilligers die de omliggende dorpen ontsluiten. Deze halte heeft dus een functie als schakel tussen verschillende buslijnen.
Potentie voor deelvoertuigen	
De locatie Kromme Nol heeft met name een herkomst- en overstapfunctie. Alleen incidentele reizigers hebben naar verwachting een bestemming in de kleinere dorpen rondom Kromme Nol. Wie daar wel een bestemming heeft reist vaak met de eigen fiets of auto. De draagkracht voor deelmobiliteit is dus beperkt.  De locatie ligt centraal tussen een aantal kleinere kernen als Genderen, Aalburg en Spijk. Dat betekent wel een grotere afstand in het voortransport voor het reizen naar de hub. Daarmee zijn de kansen hier klein voor een aanbod van deelvoertuigen als alternatief voor de eigen auto. De drempel om het alternatief voor de eigen auto te bereiken is dan te hoog naar verwachting.	

## Potentie voor kleine voorzieningen

De halte heeft goede wachtvoorzieningen, met meerdere bankjes enabri's. Er zijn voldoende overdekte fietsenstallingen en autoparkeerplaatsen. Potentie ligt er voor het toevoegen van fietskluisen, oplaadvoorzieningen voor auto en fiets en dynamische reisinformatie. Mogelijk zijn er ook kansen voor het openen van een pakketwand. Hiervoor moet nader onderzoek gedaan worden vanuit de markt.

### Wagenberg Kruispunt

De halte ligt aan de rand van het dorp Wagenberg, nabij de provinciale weg N285.

Mobiliteitshub Wagenberg Kruispunt	Deelmobiliteit				Kleine voorzieningen				Overig
	Deelfiets	Elektrische deelfiets	Deelcooter	Deelauto	Fietsenstalling	Fietskluis	Park + ride	Opladen	
							<b>P+R</b>		
							5		








### Toelichting

Type locatie	
Herkomstfunctie	Wagenberg is een klein dorp met voorzieningen gericht op de eigen inwoners. De meeste winkelvoorzieningen zijn gecentreerd aan het lint ter hoogte van de Dorpsstraat. Voor andere voorzieningen (winkelen, horeca, cultuur) zijn de inwoners aangewezen op Made of de nabijgelegen steden Breda en Oosterhout. De halte heeft vooral een herkomstfunctie.
Bestemmingsfunctie	Uit gegevens over het aantal OV in- en uitstappers blijkt dat het aantal (bus)reizigers met een bestemming in of rondom Wagenberg beperkt is.
Overstapfunctie	De halte Wagenberg kruispunt heeft een belangrijke overstapfunctie: alle buslijnen die in de gemeente Drimmelen rijden komen hier samen.
Potentie voor deelvoertuigen	
Aan deelvoertuigen is naar verwachting weinig behoefte op deze locatie. Door de minimale bestemmingsfunctie van de hub is er geen noodzaak voor deelmobiliteit om opties te bieden in het natransport vanaf de hub. De grootste groep reizigers komt met een eigen vervoersmiddel naar de halte of loopt. Omdat de halte aan de rand van het dorp ligt, nabij de uitvalswegen, is een aanbod van deelvoertuigen gericht op de eigen inwoners van Wagenberg op deze plek niet ideaal.	
Potentie voor kleine voorzieningen	
Bij de halte zijn meerdere overdekte en onoverdekte fietsenstallingen. Er zijn ook een aantalabri's. Potentie is er voor het toevoegen van fietskluisen (inclusief mogelijkheid voor elektrisch laden), dynamische reisinformatie en een pakketpunt. Voorwaarde voor het pakketpunt is dat er een Kiss&Ride of laad- en losvoorziening wordt gerealiseerd in de nabijheid van de mobiliteitshub. Het toevoegen van een beperkt aantal parkeerplaatsen zou de overstap van de eigen auto op de bus mogelijk maken.	

[5] Kleinschalig aantal parkeerplaatsen voor halen/brengen en laden/lossen

## Dinteloord Noordlangeweg

De halte in het centrum van Dinteloord is in 2021 verhuisd naar een nieuwe stek aan de rotonde bij de Noordlangeweg, net buiten het dorp.

<b>Mobiliteishub</b> <b>Dinteloord</b> <b>Noordlangeweg</b>	Deelmobiliteit				Kleine voorzieningen				
	Deelfiets	Elektrische deelfiets	Deelcooter	Deelauto	Fietsenstalling	Fietskluiz	Park + ride	Opladen	Overig
							<b>P+R</b>		<b>6</b>










### Toelichting

Type locatie	
Herkomstfunctie	In Dinteloord is de mobiliteitsbehoefte voornamelijk gericht op goede verbindingen naar de omliggende steden, zoals Bergen op Zoom en Roosendaal, maar ook Breda en Rotterdam. Reizigers zijn veelal forenzen en scholieren uit het dorp zelf die lopen of fietsen naar de halte, om vanuit daar op de bus te stappen.
Bestemmingsfunctie	De halte in Dinteloord heeft een minimale bestemmingsfunctie – zo blijkt uit data over het aantal in- en uitstappers per bus op deze locatie.
Potentie voor deelvoertuigen	
De bushalte functioneert vooral als opstappunt voor de directe busverbindingen naar Bergen op Zoom en Rotterdam. Op dit moment vraagt de situatie in Dinteloord daarom niet om deelvoertuigen, wellicht dat dat in de toekomst nog verandert. De verdere groei van het nabijgelegen bedrijventerrein Nieuw Prinsenland biedt mogelijk kansen voor deelvoertuigen in het natransport vanaf de bushalte. Door de locatie aan de rand van het dorp ligt deze halte ook niet voor de hand om als lokale hub te ontwikkelen.	
Potentie voor kleine voorzieningen	
De hub heeft meerdereabri's, bankjes en (overdekte) fietsenstallingen. Dichtbij ligt een tankstation en voldoende parkeergelegenheid. De beschikbare ruimte voor het toevoegen van extra voorzieningen is beperkt. Gezien de functie van de hub is er vooral potentie voor het toevoegen van fietskluizen, voor mensen die verder fietsen en daarvoor een e-bike gebruiken. Dit zou gecombineerd kunnen worden met oplaadpunten voor elektrische fietsen. Er liggen geen kansen voor het openen van een pakketpunt – omdat het tankstation hierin al voorziet.	

[6] Mogelijk wel kansen voor elektrisch laden op nabijgelegen parkeerplaatsen.

### Oud Gastel Busstation (Kruislandseweg)

De halte ligt aan de rand van het dorp Oud Gastel, aan de Kruislandseweg. Door de verplaatsing van de halte vanuit het centrum wordt ingezet op het behoudt en de versterking van snelle en hoogfrequente lijnen richting Breda en Bergen op Zoom/ Roosendaal.

Mobiliteishub Oud-Gastel Busstation	Deelmobiliteit				Kleine voorzieningen				
	Deelfiets	Elektrische deelfiets	Deelcooter	Deelauto	Fietsenstalling	Fietskluis	Park + ride	Opladen	Overig
									

### Toelichting

Type locatie	
Herkomstfunctie	Inwoners van Oud Gastel fietsen (of lopen) naar de bushalte om vanuit daar te reizen naar grotere steden in de omgeving. Deze halte heeft vooral een herkomstfunctie.
Bestemmingsfunctie	Qua voorzieningenniveau heeft Oud Gastel genoeg te bieden, maar dit is vooral gericht op de eigen inwoners. Het aantal reizigers met Oud Gastel als (eind)bestemming is daarom beperkt. Dit blijkt ook uit data over het aantal in- en uitstappers in de ochtend- en middagspits.
Potentie voor deellovoertuigen	
Op dit moment is er geen directe rol voor deellovoertuigen op de hub. Door de positie aan de rand van het dorp is deze locatie ook niet geschikt als lokale hub (met een aanbod van deellovoertuigen gericht op bewoners uit de directe omgeving).	
Potentie voor kleine voorzieningen	
Door de verplaatsing van het busstation is op dit moment onduidelijk welke voorzieningen er exact gerealiseerd worden op de mobiliteishub aan de Kruislandseweg. Een goede overdekte wachtmogelijkheid en voldoende fietsenstallingen zijn de belangrijkste voorzieningen voor dit type hub. Eventueel aangevuld met een kleinschalig aanbod van fietskluisen.	



## Regionale hub

### Station Lage Zwaluwe

Station Lage Zwaluwe ligt bij de afslag van de A16 tussen de kernen Lage Zwaluwe en Moerdijk.

Mobiliteishub Station Lage Zwaluwe	Deelmobiliteit				Kleine voorzieningen				
	Deelfiets	Elektrische deelfiets	Deelscooter	Deelauto	Fietsenstalling	Fietskluis	Park + ride	Opladen	Overig

## Toelichting

Type locatie	
Herkomstfunctie	<p>Het station wordt momenteel bediend door de sprinter tussen Den Haag Centraal en Breda, en de sprinter tussen Den Haag Centraal en Roosendaal. Ook is er een busverbinding met Breda. Het station heeft een belangrijke functie voor de bereikbaarheid van het gebied.</p> <p>Voor de omliggende dorpen is station Lage Zwaluwe een uitkomst. Hier kunnen reizigers gratis parkeren en eenvoudig verder reizen met de trein of bus. Station Lage Zwaluwe heeft daarmee een belangrijke herkomstfunctie.</p>
Bestemmingsfunctie	<p>Het huidige station van Lage Zwaluwe maakt een verlaten indruk. Ondanks het nabijgelegen haven- en industriegebied in Moerdijk, heeft het station op dit moment een relatief beperkte bestemmingsfunctie.</p>
Overstapfunctie	<p>Door de strategische ligging is het van belang om station Lage Zwaluwe te ontwikkelen als mobiliteitshub: een op- en overstapplaats tussen de fiets, auto, trein en de bus. En in mindere mate ook de (elektrische) fiets.</p>
Potentie voor deelvoertuigen	
<p>Op korte termijn is er minimale noodzaak voor het realiseren van extra deelvoertuigen op station Lage Zwaluwe. Het huidige aanbod van ov-fietsen volstaat om het natransport vanaf het station in te vullen.</p> <p>De belangrijkste kansen voor het gebied komen voort uit de strategische ligging aan de A16 en het spoor, en de relatie met het te ontwikkelen Logistiek Park Moerdijk en het havengebied. Met de ontwikkeling van het haven- en industrieterein ontstaan de komende jaren veel directe- en indirecte arbeidsplaatsen. Waarmee het station op termijn wél een belangrijke functie als bestemmingslocatie gaat krijgen. Een aanbod van (elektrische) deelscooters, deelfietsen en deelauto's krijgt dan kans van slagen. Voor forenzen geeft de aanwezigheid van deelvoertuigen meer mogelijkheden om met het OV (trein of bus) naar station Lage Zwaluwe te reizen om vanuit daar naar het werk te reizen. Zo ontstaat een structurele groep gebruikers van deelvoertuigen. Zodat er ook kansen zijn om incidentele gebruikers van deelvoertuigen te faciliteren.</p>	
Potentie voor kleine voorzieningen	
<p>Op station Lage Zwaluwe zijn overdekte fietsenstallingen en fietskluisen aanwezig. Ook is er een grote gratis P+R. De hub heeft alle basisvoorzieningen op orde. Als aanvulling op het huidige voorzieningenniveau liggen er kansen voor oplaadpunten voor e-fietsen en e-scooters, wifi en oplaadmogelijkheden voor de auto en mogelijk voorzieningen als een pakketmuur.</p>	

## Lokale hub

### Made Gemeentehuis

Deze halte ligt in het centrum van het dorp Made, nabij het gemeentehuis.

Mobiliteishub Made Gemeentehuis	Deelmobiliteit				Kleine voorzieningen			
	Deelfiets	Elektrische deelfiets	Deelscooter	Deelauto	Fietsenstalling	Fietskluus	Park + ride	Opladen

## Toelichting

Type locatie	
Herkomstfunctie	Voor werk en voorzieningen buiten de gemeente Drimmelen, zijn reizigers vooral gericht op nabijgelegen steden als Oosterhout en Breda. De auto is het meest gebruikte vervoersmiddel voor deze verplaatsingen. Maar ook wordt de combinatie met eigen vervoersmiddelen en de bus gemaakt. De halte heeft daarmee een herkomstfunctie.
Bestemmingsfunctie	Made is vooral een woonkern, maar heeft ook een belangrijke functie voor werkgelegenheid en voorzieningen voor omliggende kernen in de gemeente Drimmelen. Een groot deel van de voorzieningen (met name winkels en horeca) en het gemeentehuis liggen in en rond de Marktstraat. Andere maatschappelijke voorzieningen (zoals de huisarts en bibliotheek) en kantoren zijn meer verspreid over het dorpscentrum.
Potentie voor deelvoertuigen	
<p>Vanuit de ketenreis gedacht is er op deze locatie beperkte behoefte aan deelvoertuigen. Het dorp Made heeft vooral een functie voor omliggende kernen, die door de (eigen) fiets en auto met elkaar verbonden zijn. Reizigers naar Made die via de bushalte reizen moeten meestal in of rond de dorpskern zijn, dat op loopafstand van de halte ligt. Alleen incidenteel is er behoefte aan deelvoertuigen om vanaf de halte naar een bestemming te komen die niet te voet te bereiken is vanaf de halte.</p> <p>Gezien de centrale ligging in het dorp is er wel potentie voor deelmobiliteit die door bewoners gebruikt kan worden. Met een aanbod van deelmobiliteit kunnen kleinere dorpskernen rondom Made beter bereikt worden. Wie niet over een eigen vervoersmiddel beschikt blijft dan toch mobiel.</p> <p>Hier liggen kansen om een combinatie met het gemeentelijk wagenpark te maken. Op dalmomenten kunnen voertuigen beschikbaar worden gesteld aan de omgeving: zo ontstaat een win-win situatie.</p>	
Potentie voor kleine voorzieningen	
<p>De halte heeft meerdereabri's, overdekte fietsenstallingen en een groene uitstraling. Er liggen veel parkeerplaatsen nabij het gemeentehuis, waar ook mogelijkheden zijn voor het opladen van de elektrische auto. Een DRIS zou van toegevoegde waarde zijn als aanvulling op de huidige voorzieningen. Door de centrale locatie is deze hub ook geschikt voor het realiseren van een pakketpunt. Laadpunten voor e-fietsen en e-scooters kunnen waarde toevoegen, maar hebben minder prioriteit. Afstemming is nodig met de (laad)voorzieningen die beschikbaar zijn op het nabij gelegen parkeerterrein.</p>	

## 5.2 Gaat de markt aan de slag met deelmobiliteit en voorzieningen op de mobiliteitshubs?

### Deelmobiliteit

Aanbieders van deelmobiliteit zien (nog) te weinig aanleiding om op eigen initiatief deelconcepten te plaatsen op de meeste van 'onze' mobiliteitshubs in West-Brabant. De grootste kansen liggen bij station Roosendaal. Dat zie je ook terug in de praktijk. Veel marktpartijen zijn hier al aan de slag met het uitrollen van verschillende deelconcepten. Bij station Lage Zwaluwe en Oosterhout liggen (op termijn) ook kansen, als je het aanbieders van deelmobiliteit vraagt. Voor de andere locaties is er nu (te) beperkt zicht op een haalbare businesscase. Daar zijn verschillende redenen voor:

- De lage stedelijkheidsgraad bij veel mobiliteitshubs (zoals Wagenberg, Dinteloord of Kromme Nol) zorgt voor een (relatief) kleine groep potentiële reizigers. Waardoor het aantal ritten met deelvoertuigen volgens de markt te beperkt is.
- Op veel hublocaties in West-Brabant is de inschatting voor het aantal ritten per deelvoertuig te laag voor een sluitende businesscase. Door de focus op deelmobiliteit voor het natransport vanaf de mobiliteitshubs, worden deelvoertuigen hier vaak voor heen- en terug verplaatsingen gebruikt. Dat betekent dat een deelvoertuig, in het meest gunstige geval, (slechts) één of twee keer per dag gebruikt wordt om van- en naar de mobiliteitshub te reizen.
- De bestemmingen die vanaf de mobiliteitshubs te bereiken zijn versnipperd. Daarom kan het gebruik van deelvoertuigen moeilijk worden opgekrikt door het creëren van bestemmingshubs waar de deelvoertuigen achter gelaten kunnen worden. Om daarna door iemand anders gebruikt te worden.
- De geselecteerde mobiliteitshubs zorgen voor onvoldoende schaalgrootte in de ogen van sommige marktpartijen. Het totale aantal mobiliteitshubs (9 stuks) is beperkt. Waarbij de kansen voor deelmobiliteit niet op alle locaties even groot zijn. Op de mobiliteitshubs waar deelmobiliteit wél iets toevoegt is een klein aantal deelvoertuigen vaak voldoende om te voorzien in de vraag van de reiziger.
- De grote spreiding van mobiliteitshubs over de regio West-Brabant zorgt voor relatief hoge operationele kosten voor marktpartijen.

Toch liggen er op sommige locaties kansen om - samen met de markt - tot een aanbod van deelmobiliteit te komen.

Een minimale groep gebruikers is dan wel een 'must' voor een structureel en kwalitatief aanbod van deelmobiliteit. Het binden van partijen die zorgen voor een vaste groep gebruikers van deelmobiliteit is maatwerk. Het eerlijke verhaal is ook dat er verschillende mobiliteitshubs in West-Brabant zijn waar de markt (nu) niet in gaat stappen. Zelfs net met een grote stimulerende rol van de overheid.

### Kleine voorzieningen

Voor kleine voorzieningen is de vraag of marktpartijen aan de slag gaan op de West-Brabantse mobiliteitshubs minder relevant. Bijna alle voorzieningen vragen om een (eenmalige en/of structurele) investering van de overheid. Voor marktpartijen is er geen prikkel om kleine voorzieningen – zoals wifi, watertappunten of fietskluizen – zelf aan te bieden op de hubs. Maar als de overheid de vraag stelt, is de markt zeker bereid om te leveren. Alleen voor pakketwanden ligt dat anders. Daar ziet de markt voor de meeste mobiliteitshubs in West-Brabant kansen om pakketwanden commercieel te exploiteren.

## 5.3 Samenvattend | Op welke hubs is potentie voor deelmobiliteit en voorzieningen?

De geselecteerde mobiliteitshubs spelen stuk voor stuk een belangrijke rol in het totale systeem van gedeelde mobiliteit in West-Brabant. De vraag is of er op elke locatie ook potentie is voor het toevoegen van deelmobiliteit. Het antwoord op dit moment is 'nee'. De mobiliteitshubs zijn daarvoor te verschillend. Niet op elke locatie sluit een aanbod van deelvoertuigen aan op de behoefte van de reiziger. Een goed aanbod van voorzieningen is op elke mobiliteitshub van belang – al verschilt het aanbod van voorzieningen dat nodig is per mobiliteitshub. Kijkend naar de 9 hublocaties zien we verschillende gradaties voor het toevoegen van deelmobiliteit en kleine voorzieningen op de mobiliteitshubs:

Hublocatie	Indicatie potentie voor deelmobiliteit	Indicatie potentie voor kleine voorzieningen
Station Roosendaal	Grote toegevoegde waarde <sup>7</sup>	Grote toegevoegde waarde <sup>7</sup>
Station Lage Zwaluwe (op termijn)		
Oosterhout busstation (huidige locatie)		
Made Gemeentehuis	Kansen voor maatwerk	
Sleeuwijk Tol A27	Beperkte toegevoegde waarde	
Wijk en Aalburg Kromme Nol		
Wagenberg Kruispunt		
Dinteloord Noordlangeweg		
Oud Gastel Kruislandseweg		

<span style="color: green;">■</span>	Grote toegevoegde waarde <sup>7</sup>
<span style="color: orange;">■</span>	Kansen voor maatwerk
<span style="color: red;">■</span>	Beperkte toegevoegde waarde

Veel van de mobiliteitshubs hebben (vooral) een herkomstfunctie en liggen meer aan de rand van een dorp of meerdere dorpen: de randweghubs. Deze hubs zijn voor een klein aantal reizigers het eindpunt van de reis. En dus is de behoefte aan deelvoertuigen voor het laatste stuk van de reis vanaf de hub minimaal. Soms zijn er wel bestemmingen in de buurt van de mobiliteitshubs, maar liggen deze op loopafstand. Ook dan zijn deelvoertuigen niet of minder nodig. Dit type hubs vragen juist wel weer om voorzieningen zodat de overstap van eigen naar gedeelde mobiliteit eenvoudig gemaakt kan worden. Zo ontstaan hier ook mobiliteitshubs die een cruciale rol spelen in het Brabantse (gedeelde) mobiliteitssysteem. Maar er zijn ook locaties waar deelmobiliteit naar verwachting wél positief kan uitpakken. De potentie is het grootst bij station Roosendaal. Ook bij station Lage Zwaluwe en Oosterhout ontstaan op termijn, door ontwikkelingen in de omgeving, kansen voor deelmobiliteit. De beschikbaarheid van de trein en bus geeft op deze locaties een goede basis om op voort te bouwen met deelmobiliteit. Voor de locaties in Made en Sleeuwijk de Tol zien we ook kansen voor deelvoertuigen – hoewel dit vraagt om maatwerk.

Het toevoegen van kleine voorzieningen draagt overal bij aan de kracht van de mobiliteitshubs. Ook al zijn de voorzieningen niet doorslaggevend voor de reiziger om te reizen via de mobiliteitshubs.

#### Kleuring van conclusies | Inzicht in de behoefte van de reiziger

Via Smartwayz is in mei 2022 een enquête uitgezet om de potentie voor deelvoertuigen en kleine voorzieningen in beeld te brengen. In totaal hebben 128 mensen de enquête ingevuld. Statistisch onderbouwde uitspraken kunnen we op basis van de resultaten niet doen. Maar het geeft wel een indicatie van de behoefte en potentie van deelmobiliteit in de regio West-Brabant.

Als we aan de hand van de respons (28 van de 128 respondenten) een beeld schetsen van de huidige gebruikers van onze hublocaties, gebruikt het grootste deel de hublocatie vooral als startpunt van de (keten)reis. De (elektrische)fiets is daarbij het belangrijkste vervoersmiddel waarmee naar de hublocatie wordt gereisd, gevolgd door de auto. Autogebruik is vooral te zien bij de hublocaties die buiten de dorpen en steden liggen. 25% van de reizigers geeft aan te landen op een van de hub locaties. De reis wordt vanaf de bestemmingshub lopend of fietsend vervolgd, waarbij Station Roosendaal de meest gekozen bestemming is.

De groep potentiële gebruikers (gebruikers die nu niet gebruik maken van de locaties) bestaat uit 100 respondenten. De meeste respondenten zouden vooral gebruik kunnen maken van de stedelijke knooppunten (Station Roosendaal, Busstation Oosterhout en Station Lage Zwaluwe). De resultaten over de behoefte aan deelmobiliteit gaan vooral over deze locaties. De behoefte aan deelmobiliteit voor deze potentiële groep gebruikers is vooral gericht op elektrische fietsen en deelauto's. Deelscooters en deelfietsen – op basis van deze enquête – minder in trek. Zo'n 40% procent van de deelnemers geeft aan geen gebruik te maken van deelmobiliteit op de hubs. Wie daar wel iets in ziet, denkt een ketenreis alleen incidenteel te maken.

## 6. Blik op de toekomst | Wat kan wel met deelmobiliteit?

Een aanbod van deelmobiliteit is een kansrijke oplossing om een divers mobiliteitsaanbod in West-Brabant te behouden of te creëren. Het vestigingsklimaat voor deelmobiliteit op de mobiliteitshub is hier alleen niet vanzelfsprekend. Toch liggen er kansen op sommige mobiliteitshubs. Hierna schetsen we wat wél kan om deelmobiliteit van de grond te krijgen op (een aantal van) de mobiliteitshubs. Dat doen we via verschillende benaderingen: top-down, waarbij deelmobiliteit vanuit de grote steden over de regio West-Brabant wordt verspreid. En bottom-up, door het ondersteunen en stimuleren van lokale initiatieven voor deelmobiliteit. Hierna gaan we dieper in op beide benaderingen.

### 6.1 Top-down | Olievlekwerking vanuit de grote steden in West-Brabant

Het aanbieden van deelvoertuigen op (een aantal van) de geselecteerde mobiliteitshubs is een mooie eerste stap in de versterking van het totale netwerk van gedeelde mobiliteit in Brabant. Vanuit de opgaven en ambities op het gebied van gedeelde mobiliteit in Brabant is verdere regionale opschaling van deelmobiliteit gewenst. Dat vraagt om een samenhangend en sluitend netwerk waarbij het aanbod van deelvoertuigen op verschillende type mobiliteitshubs (variërend qua type en grootte) wordt gecombineerd. Als deelvoertuigen bij verschillende mobiliteitshubs in het netwerk kunnen worden ingeleverd en opgehaald wordt de kracht van deelmobiliteit pas volledig benut. Dit geeft maximale keuzevrijheid en flexibiliteit voor de reiziger. Dat is eenvoudiger gezegd dan gedaan in de praktijk...

De opschaling van (ge)deel(de)mobiliteit in de regio West-Brabant vraagt om een focus die breder ligt dan de mobiliteitshubs uit dit verkennend onderzoek. In het rapport 'Mobility Next' is - in opdracht van de provincie Noord-Brabant - geanalyseerd hoe deze groei van deelmobiliteit plaats kan vinden. Een onderdeel van de Brabantse aanpak is de zogenaamde 'pull-strategie'. Een aanpak gericht op het zorgen voor voldoende aanbod en zichtbaarheid op plekken waar gebruikers 'vragen' naar deelmobiliteit of hier op dit moment al meer ontvankelijk voor zijn. Dit is vooral zo in de grote steden (B5) en middelgrote steden zoals Veghel, Oss en Roosendaal. De (potentiële) vraag naar deelmobiliteit is hier aanwezig, waardoor een positieve businesscase voor marktpartijen mogelijk is. Van daaruit ontstaat een olievlekwerking die ervoor kan zorgen dat gebieden waar deelmobiliteit bestaat zich verspreiden en verbonden worden én Brabanders deelmobiliteit onder elkaar verspreiden.

De eerste tekenen van de olievlekwerking in West-Brabant zijn al zichtbaar. In Roosendaal begint de olievlek te ontstaan. En vanuit Breda, begint nu ook een (free-floating) aanbod van deelscooters en deelfietsen in omliggende gemeenten als Oosterhout, Dongen en Gilze Rijen. Door slim te combineren kunnen ook andere kleine kernen profiteren van het beschikbare aanbod van deelmobiliteit in deze gemeenten. Het aanbod kan hier vervolgens (onder andere) geconcentreerd worden op mobiliteitshubs. Zo ontstaat een alternatief voor het laatste stuk van de ketenreis.

#### Groeipotentie voor deelmobiliteit in West-Brabant

Volgens het onderzoek van de Breda University of Applied Sciences naar "de toekomst van gedeelde mobiliteit in West-Brabant", zit de groeipotentie voor gedeelde mobiliteit met name rondom Breda. Hier zijn de vervoersvolumes aanwezig om hoogwaardige gedeelde mobiliteitsdiensten te realiseren. Daarnaast is er groeipotentie op sterke autorelaties waar gedeelde mobiliteit nu nog een klein aandeel heeft. Dit speelt bijvoorbeeld op de oost-west relatie tussen Bergen op Zoom - Roosendaal.

Ook tussen Roosendaal en omliggende gemeenten, met name Rucphen en Moerdijk, lijkt er potentie te zijn voor groei van gedeelde mobiliteit. En dus ook voor deelvoertuigen als onderdeel van het totale systeem van gedeelde mobiliteit. Dit sluit aan bij een groeipad waarbij de focus op korte termijn vooral ligt op het faciliteren, reguleren en stimuleren van deelmobiliteit in de grote en middelgrote steden van West-Brabant. Om vanuit daar door te groeien.

## 6.2 Bottum-up | Inzet op lokaal maatwerk

Op locaties waar deelmobiliteit vanuit de markt moeilijker op gang komt - zoals bij een aantal van 'onze' mobiliteitshubs - is een push-strategie nodig. Hierbij wordt deelmobiliteit actiever richting de gebruiker gebracht. Door deze strategie toe te passen op mobiliteitshubs kan de olievlek ook vanuit daar beginnen. Na verloop van tijd kunnen verbindingen tussen olievlekken ontstaan die een oorsprong in de grote(re) steden hebben.

Niet alle mobiliteitshubs zijn geschikt als plek om de olievlek (bottum-up) te starten. Sommige mobiliteitshubs lenen zich simpelweg minder voor de toepassing van deelmobiliteit. Maar bij andere mobiliteitshubs liggen er nu al kansen of ontstaan deze in de toekomst. Hier is een steuntje in de rug nodig om deelmobiliteit van de grond te krijgen. Een standaard aanpak is er niet - daarvoor zijn de hublocaties te verschillend. Maar het verbinden van meerdere gebruikersgroepen en aansluiten op lokale energie mag daarin niet ontbreken in onze ogen.

### Lokale energie | verbinden van meerdere gebruikersgroepen

Om deelmobiliteit succesvol te laten zijn, moet er vroeg of laat een haalbare businesscase zijn voor de markt.

Anders gaat deelmobiliteit geen structurele rol spelen in het totale systeem van gedeelde mobiliteit in West-Brabant. Een belangrijke les uit dit verkennend onderzoek is dat het uitsluitend inzetten van deelmobiliteit in het natransport bij mobiliteitshubs onvoldoende is voor commercieel succes. Een haalbare businesscase vraagt om deelvoertuigen te benutten voor meerdere gebruikersgroepen. Dat kunnen bijvoorbeeld grote werkgevers zijn, een lokaal initiatief van omliggende bewoners, of een grootschalige gebiedsontwikkeling waar minder parkeerplaatsen worden gerealiseerd.

De uitdaging is om tot een vaste en structurele groep van gebruikers te komen. Het aanbod volgt dan de vraag, in plaats van andersom zoals in meer stedelijk gebied. Dat is de sleutel tot een haalbare businesscase op de mobiliteitshubs. Vanuit de stroom vaste gebruikers kan ook aanbod van deelmobiliteit benut worden voor incidentele reizigers die vanaf de mobiliteitshubs willen reizen. Zo ontstaat een alternatief voor reizigers om kleinere dorpskernen in West-Brabant te bezoeken zonder afhankelijk te zijn van de eigen auto.



# 7. Actieve bijdrage als overheid | Wie doet wat?

Op vrijwel alle onderzochte mobiliteitshubs is een actieve rol van de overheid nodig om deelmobiliteit (en voorzieningen) succesvol te laten zijn. Vanzelf komt deelmobiliteit niet of pas heel laat van de grond op de meeste mobiliteitshubs in West-Brabant. Op sommige locaties is dat ook niet erg omdat de urgentie daar beperkt is. Op andere locaties is er wel een (algemeen) belang om in te zetten op deelmobiliteit en kleine Als overheid moet je dan bereid zijn om een flinke bijdrage te leveren om deelmobiliteit hier een eerlijke kans te geven en te faciliteren. Financieel, organisatorisch, via communicatie en door zelf het goede voorbeeld te geven.

De vraag is dan wat de taak- en rolverdeling is tussen de verschillende overheden: de betrokken gemeenten en de provincie. Een duidelijke rolverdeling is cruciaal om daadkrachtig aan de slag te gaan. Het voorstel van Empaction voor de taak en rolverdeling bij de uitwerking van de mobiliteitshubs in West-Brabant beschrijven we hieronder. Het is daarna aan de gemeenten, de regio en de provincie om hier samen concrete afspraken over te maken. Per mobiliteitshub kan de verhouding in wie wat doet verschillen.

## 7.1 Rol van gemeenten

De rol van gemeenten bij de realisatie van mobiliteitshubs is in onze ogen als volgt:

- Het woord 'maatwerk' is vaak gevallen in deze verkenning. Elke mobiliteitshub is anders en vaak is het verbinden van lokale partijen nodig om deelmobiliteit hier van de grond te krijgen. Het lijkt daarom logisch dat het initiatief voor het van de grond krijgen van deelmobiliteit op de mobiliteitshubs bij individuele gemeenten ligt. Een overall aanpak – zoals een gezamenlijke aanbesteding van deelmobiliteit – is door de variatie in locaties (te) complex.
- De gemeente is meestal grondeigenaar van de mobiliteitshubs. In dat geval is de gemeente de aangewezen partij om ruimte beschikbaar te stellen en de fysieke voorwaarden voor de mobiliteitshub te creëren.
- De gemeenten zijn verantwoordelijk voor het openbaar groen en schoonhouden van de mobiliteitshubs.
- Voor de gemeenten ligt een taak voor het afhandelen van klachten met betrekking tot de fysieke inrichting en onderhoud van de mobiliteitshubs.
- Een actieve rol in marketing en communicatie is weggelegd voor gemeenten – al dan niet ondersteunt door een overkoepelende communicatiecampagne vanuit de provincie. Gemeenten zijn het beste in staat om de (potentiële) gebruikers van de mobiliteitshubs te bereiken.
- In gemeenten waar deelmobiliteit al van de grond komt (zoals Roosendaal en Oosterhout) – is het de verantwoordelijkheid van deze gemeenten om regels te stellen aan het gebruik van de openbare ruimte door aanbieders van deelmobiliteit.

## 7.2 Rol van de provincie Noord-Brabant

Voor de provincie Noord-Brabant ziet Empaction een faciliterende en stimulerende rol weggelegd. Een barrière voor daadkrachtige en eenduidige grootschalige opschaling van deelmobiliteit is namelijk dat niet één organisatie zich eindverantwoordelijk voelt voor de implementatie. Dit zou de provincie kunnen doorbreken door in te zetten op nog meer regionale samenwerking. In een samenspel met de gemeenten en regio. Wat ons betreft pakt de provincie de volgende rol bij de ontwikkeling van mobiliteitshubs in West-Brabant:

- De provincie vervult een regisserende rol (ook vanuit gedeelde mobiliteit en als opdrachtgever voor busvervoer) en werkt als spin in het web. En geeft gevraagd en ongevraagd advies aan gemeenten, bewaakt de lijnen van de inhoud en stuurt op de uitvoering van de verschillende mobiliteitshubs.
- De provincie ondersteunt individuele gemeenten door in te zetten op kennisuitwisseling en het verbinden van betrokken (markt)partijen.
- Taak van de provincie is het bewaken van de samenhang tussen de mobiliteitshubs. En het stimuleren van de uitwisselbaarheid van deelmobiliteit tussen hublocaties én gemeenten.
- Waar nodig en mogelijk draagt de provincie ook financieel bij - bijvoorbeeld voor het dekken van aanloopverliezen of het mogelijk maken van infrastructurele aanpassingen op de mobiliteitshubs.
- Bij het realiseren van kleine voorzieningen (zoals watertappunten en wifi) zou de provincie een initiërende rol kunnen spelen om samen met de betrokken gemeenten te kijken wat op korte termijn gerealiseerd kan worden. Waar mogelijk wordt dit centraal georganiseerd.

- Het bewaken en faciliteren van de randvoorwaarden – zoals de eenduidigheid en branding van de mobiliteitshubs – is voor ons ook een belangrijke taak van de provincie.
- Bij het opzetten van marketing en communicatie kan de provincie een ondersteunende en faciliterende rol spelen richting de gemeenten. Vanuit een centrale communicatielijnen kunnen individuele gemeenten de communicatie op maat verspreiden.

### 7.3 Snel aan de slag!

Het is al eerder gezegd. De ambitie is om snel aan de slag te gaan met de ontwikkeling van de mobiliteitshubs. Op basis van dit verkennend onderzoek kan dit op een 'slimme' en gerichte manier. De logische vervolgstap is om concreet met de volgende zaken aan de slag te gaan:

#### Deelmobiliteit

- Bij de mobiliteitshub in Made liggen kansen om mee te liften op lokale energie. Het gemeentehuis ligt vlak bij de hublocatie. En de gemeente Drimmelen is bezig met een mobiliteitsplan voor de medewerkers van de gemeente: veel medewerkers van de gemeente wonen namelijk dichterbij dan 10 km van het kantoor vandaan. Dit biedt mogelijkheden voor het stimuleren van het fietsgebruik. Ook voor dienstreizen kunnen duurzame mobiliteitsvormen worden aangeboden. Zo is een vaste groep van gebruikers van deelvoertuigen te binden aan de mobiliteitshub. Auto's (en fietsen) van de gemeente Drimmelen kunnen daarnaast gedeeld worden met de omgeving. Zo ontstaat een laagdrempelig aanbod van deelvoertuigen op de mobiliteitshub. De (deel)voertuigen kunnen gebruikt worden door bewoners, ondernemers en bezoekers op momenten dat ambtenaren deze niet of minder gebruiken. Bijvoorbeeld in de avond of het weekend. Mogelijk is zo een haalbare businesscase te behalen. Dit vraagt wel om een lokaal proces om verschillende partijen aan elkaar te verbinden. De gemeente Drimmelen kan hierbij maximaal ondersteunt worden door de provincie en regio. Lessen kunnen worden gebruikt om lokale energie bij andere mobiliteitshubs te benutten.
- Op de mobiliteitshub Sleeuwijk Tol A27 liggen mogelijk kansen voor een kleinschalig aanbod van deelmobiliteit. Als aanvulling op de OV-fietsen die nu al op de hub staan. Een nadere verkenning moet

uitwijzen of er in de directe omgeving 'dragers' voor de mobiliteitshub te vinden zijn die zorgen voor voldoende gebruik van deelvoertuigen. Als een of meerdere van dit soort partijen gevonden worden kan een pilot worden gestart. Het specifieke aanbod van deelmobiliteit hangt dan af van de wensen van deze partij(en).

- In de gemeente Roosendaal is deelmobiliteit al steeds meer zichtbaar op straat. Hier kan worden ingezet op het bundelen van het aanbod van deelmobiliteit door het aanwijzen van centrale plekken voor het stallen van deelmobiliteit. De kracht van deelmobiliteit wordt dan maximaal benut. Zeker wanneer ook de zichtbaarheid en herkenbaarheid van deze locaties wordt aangepakt. Tegelijkertijd geeft dit handvatten om overlast van deelvoertuigen in de openbare ruimte te voorkomen.



- Bij station Lage Zwaluwe en busstation Oosterhout ontstaan pas over een tijdje kansen voor het aanbieden van deelmobiliteit. In de tussentijd kan al worden gewerkt aan een concreet plan voor het realiseren van een aanbod van deelmobiliteit op deze locaties. Mogelijk zijn er – in samenwerking met de markt – nu al kansen om een (kleinschalig) aanbod van deelmobiliteit te vinden. Met als voorwaarde dat ook hier weer een vaste gebruikersgroep wordt gebonden aan de mobiliteitshub(s).



### Kleine voorzieningen

- Op verschillende mobiliteitshubs liggen kansen voor het realiseren van fietskluisen. Hoe groot de behoefte voor het gebruik fietskluisen is op een bepaalde mobiliteitshub, is heel lastig in te schatten aan de voorkant. Marktpartijen zien grote verschillen qua gebruik op locaties in Nederland waar al fietskluisen bij mobiliteitshubs geplaatst zijn. Dus is het logisch om te starten op een beperkt aantal locaties, met een klein aantal fietskluisen per locatie. Vanuit daar kan worden ervaren hoe het gebruik is. Bij succes kan worden opgeschaald naar andere mobiliteitshubs. Gestart kan worden in de gemeenten waar energie zit en waar met meerdere hubs binnen de gemeentegrens liggen, zoals bij de gemeente Altena of Drimmelen. Het – waar nodig - verplaatsen van fietskluisen tussen mobiliteitshubs is dan eenvoudig(er) te realiseren. Het eigendom van de fietskluisen ligt dan bij dezelfde gemeente. Randweghubs als de Kromme Nol of Wagenberg kruispunt zijn logische plekken om te starten met een aanbod van fietskluisen.
- Op locaties als station Roosendaal, Lage Zwaluwe en Sleeuwijk de Tol staan al fietskluisen. Door het afsluiten van een jaarabonnement zijn deze fietskluisen te gebruiken. Voor het gebruik van fietskluisen vraagt de reiziger om meer flexibiliteit. Er zijn oplossingen in de markt waarbij fietskluisen via een app te reserveren zijn vanuit huis. De fietskluis is eenvoudig te openen door middel van de app. Gebruikers betalen dan alleen voor de periode dat de fietskluis wordt gebruikt. Het voordeel is dat de bezettingsgraad van de fietskluisen veel beter is: dezelfde fietskluis is door meerdere reizigers te gebruiken. Onderzocht kan worden of de bestaande fietskluisen tegen andere voorwaarden verhuurd kunnen worden. Om zo een laagdrempeliger alternatief te bieden.
- Op de hublocaties in Oosterhout, Roosendaal, Made en Wagenberg is er interesse van de markt voor het plaatsen van pakketwanden. Op andere locaties – zoals Kromme Nol, Sleeuwijk Tol en station Lage Zwaluwe – is nader onderzoek door de markt nodig om de potentie voor het plaatsen van een pakketpunt in te schatten. Zo'n pakketwand kan een boost geven aan de mobiliteitshub. De pakketwanden kunnen laagdrempelig worden aangeboden omdat er een minimale investering van de overheid nodig is. Het is aan de individuele gemeenten om een afweging te maken over het beschikbaar stellen van (openbare) ruimte op de hub of het creëren van extra ruimte. Op sommige hubs is de ruimte schaars en zal een keuze nodig zijn in de voorzieningen die op de hub gerealiseerd worden: wordt ruimte benut voor een extra fietsenstalling, autoparkeerplaatsen of toch een pakketwand? De provincie kan – vanuit een coördinerende rol - individuele gemeenten in contact brengen met marktpartij(en) om vanuit daar afspraken over het realiseren van pakketpunten bij de mobiliteitshubs.
- De provincie is van plan een gesprek met alle betrokken gemeenten te organiseren om tot een concrete taak- en rolverdeling te komen over het realiseren van kleine voorzieningen, zoals watertappunten, wifi en oplaadpunten voor elektrische voertuigen.
- De provincie wil aan de slag met het realiseren van dynamische reisinformatie op de mobiliteitshubs waar dit nu nog niet aanwezig is.

Hiermee kan een belangrijke stap worden gezet naar het einddoel:

**een kwalitatief systeem van gedeelde mobiliteit in (West) Brabant!**

Eindhoven, 04-08-2022