

# TRANSITIESTRATEGIE GEDEELDE MOBILITEIT WEST-BRABANT



# INHOUD

<b>Inleiding</b>	<b>3</b>
<b>1. Gezamenlijke ambitie</b>	<b>5</b>
<b>2. Hoe werkt het systeem van gedeelde mobiliteit in West-Brabant?</b>	<b>7</b>
2.1 Voor de reiziger	7
2.2 'Achter de schermen': Direct, Flex en Samen	8
2.3 Direct	9
2.4 Flex	9
2.5 Samen	11
2.6 Het West-Brabantse netwerk	13
<b>3. De verbindende schakels</b>	<b>15</b>
3.1 Mobiliteit-als-Dienst	15
3.2 Mobiliteitshubs	17
<b>4. Belangrijke waarden</b>	<b>21</b>
4.1 Solide basis	21
4.2 Duurzaam	22
4.3 Betaalbaar voor de reiziger	23
4.4 Begrijpelijkheid en Marketing	23
4.5 Toegankelijkheid	24
4.6 Data en kennis verzamelen en delen	25
<b>5. Hoe regelen we dit?</b>	<b>27</b>
5.1 Contractvormen, financiering en samenwerking	27
5.2 Opgaven, onderzoeksgebieden en kansen in West-Brabant	29
<b>6. Van nu tot 2023</b>	<b>33</b>



# INLEIDING

Deze transitiestrategie is de eerste stap naar gedeelde mobiliteit in West-Brabant, nadat de huidige ov-concessie en het huidige WMO-taxicontract zijn afgelopen. Hij kwam tot stand door samenwerking van de provincie met alle gemeenten in West-Brabant, de Regio West-Brabant (verder RWB) en het Reizigersoverleg Brabant (ROB).

Dit document vormt de basis voor uitwerking van opgaven die leiden tot concrete afspraken per gemeente. Deze afspraken gaan verwerkt worden in de aanbesteding van de concessie West en in de aanbesteding van het WMO-vervoer in West-Brabant in 2020.

Gegevens voor deze transitiestrategie verzamelden we tijdens oriënterende gesprekken met gerelateerde marktpartijen, werkateliers met gemeenten en RWB, en uit onderzoeken van onder andere BUAS. Voor meer informatie zie [www.brabant.nl/gedeeldemobiliteit](http://www.brabant.nl/gedeeldemobiliteit).

## Leeswijzer

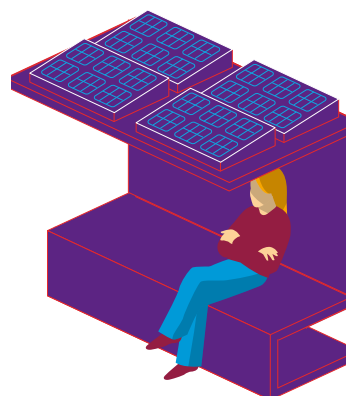
Dit document schetst in hoofdlijnen hoe gedeelde mobiliteit eruit komt te zien in West-Brabant. Het document is als volgt opgebouwd:

1. Gezamenlijke ambitie,
2. Hoe werkt het systeem van gedeelde mobiliteit in West-Brabant,
3. De verbindende schakels tussen het vervoersaanbod (Mobiliteit-als-Dienst en mobiliteitshubs),
4. De belangrijke waarden voor het vervoersaanbod (zoals duurzaamheid, begrijpelijkheid, betaalbaarheid en toegankelijkheid),
5. Hoe regelen we dit,
6. Vervolgproces.

Per onderdeel benoemen we:

- De 'beloften aan de reiziger' in een blauw kader
- De opgaven voor provincie, gemeenten en de RWB, en de afspraken die nodig zijn voor het vervolg in een paars kader

In dit document bedoelen we met 'we' de gezamenlijke overheid in West-Brabant (gemeenten, RWB en provincie). Een afzonderlijke partij geven we als zodanig aan.





# 1. GEZAMENLIJKE AMBITIE

We maken samen werk van gedeelde mobiliteit. We zetten ons maximaal in voor een slim en duurzaam systeem van gedeelde mobiliteit in West-Brabant. De reiziger staat centraal met een passend aanbod voor alle reizigers. Zo houden we de regio bereikbaar en kunnen mensen blijven meedoen aan de samenleving.

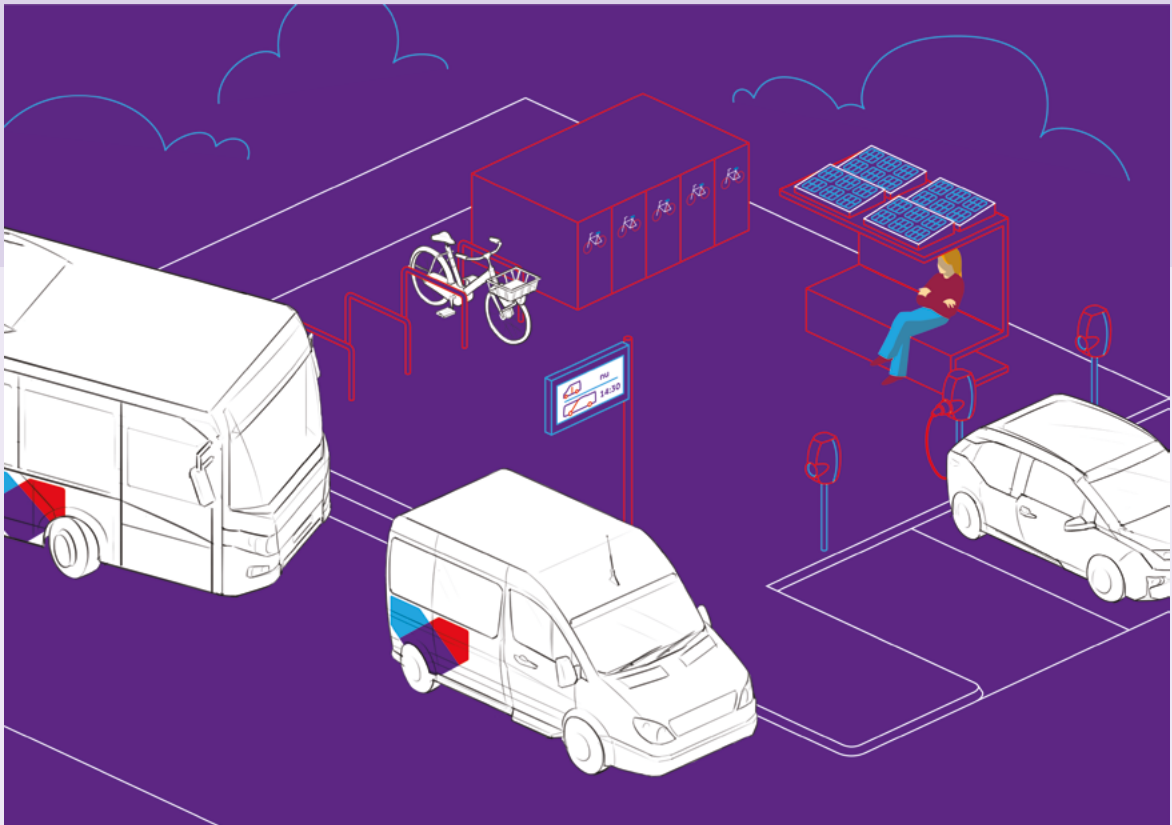
We bekijken het mobiliteitssysteem in zijn geheel, in samenhang met verkeersveiligheid, goederenvervoer en verstedelijking. Maar ook samen met andere beleidsterreinen zoals blijfklimaat, energie en werklocaties.

We doen ons best om de gezamenlijke ambitie te realiseren. We beginnen al snel met kansen die zich voordoen. Eind 2022 gaat de nieuwe concessie en het nieuwe WMO-vervoer contract in. Dan willen we al ver op weg zijn.

## **Gedeelde mobiliteit**

Daarmee bedoelen we álle mobiliteit die voor iedereen toegankelijk is en die je vaak samen gebruikt. Dit kan de bus of de trein zijn, maar ook een deelauto of een deelfiets. Ook meerijden met iemand of reizen met een flex-concept past binnen gedeelde mobiliteit.







# 2. HOE WERKT HET SYSTEEM VAN GEDEELDE MOBILITEIT IN WEST-BRABANT?

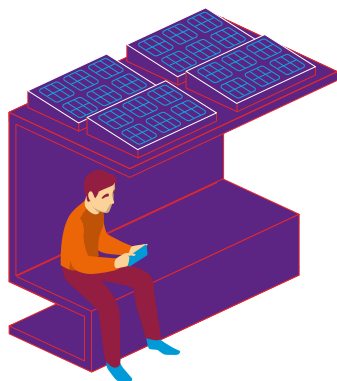
## 2.1 Voor de reiziger

### Belofte aan de reiziger

In West-Brabant kan iedereen straks van halte naar halte met minimaal 1 mobiliteitsvorm reizen. Dit kan een bus zijn, maar bijvoorbeeld ook een Flex-concept, een deelsysteem of het meerijden met iemand. Door een goed ontwikkeld vervoersysteem kan de reiziger altijd met maximaal 1 overstap de dichtstbijzijnde stations in (in elk geval) Breda, Roosendaal, Bergen op Zoom en 's-Hertogenbosch bereiken. Deze belofte geldt ook voor reizigers uit de kleinste kernen en buurtschappen omdat we het systeem van gedeelde mobiliteit voor iedereen toegankelijk maken.

Op maandag tot en met vrijdag kan je tussen 07.00 en 18.00 uur gegarandeerd tegen ovtarief reizen. De verschillende vervoersopties worden voor de reiziger begrijpelijk gemaakt zodat hij/zij zelf kan kiezen hoe te reizen. De reis moet op één manier gepland, geboekt en betaald kunnen worden, bijvoorbeeld via een app. Een voorbeeld is opgenomen in de afbeelding op pagina 8.

De provincie is verantwoordelijk voor het vervoer van halte naar halte. Wanneer de samenwerking met gemeenten verder vorm krijgt, nemen de vervoersmogelijkheden toe. Ook het aantal reizigers speelt hierin mee, net als een mogelijke koppeling met doelgroepenvervoer.



## Dynamisch systeem

Voor de reiziger worden de keuzemogelijkheden inzichtelijk gepresenteerd. De reiziger krijgt inzicht in bijvoorbeeld de reistijd, kosten, CO<sub>2</sub>-uistoot en het soort voertuigen. De opties zijn afgestemd op alle aanwezige vervoersmogelijkheden en kunnen per reis verschillen.

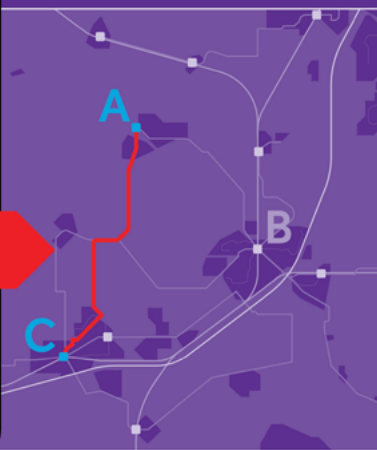
### Optie 1

Vanuit A neem je de hubtaxi naar B, om vervolgens op de directlijn te stappen naar C. Hiervoor betaal je het ov-tarief.



### Optie 2

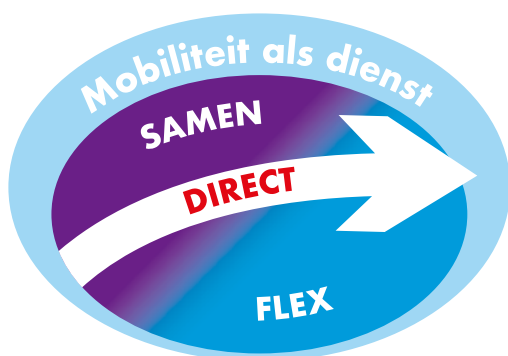
Voor een hoger tarief neem je vanuit A rechtstreeks Bravoflex naar C.



## 2.2 'Achter de schermen': Direct, Flex en Samen

In de visie 'gedeelde mobiliteit is maatwerk' is een eerste opzet gemaakt van het systeem achter de schermen. Het gaat om het bij elkaar brengen van vraag en aanbod met Mobiliteit-als-Dienst als verbindende schakel (zie hiervoor hoofdstuk 3). Het aanbod bestaat uit drie categorieën: Direct, Flex en Samen, die we in dit hoofdstuk bespreken. Ook maken we een koppeling met doelgroepenvervoer.

Er zijn drie vormen van aanbod, die ieder een andere aanpak vergen. Samen zorgen ze voor een divers aanbod dat kan inspelen op verschillende behoeften van de reiziger. Voor die reiziger is dit onderscheid niet per sé van belang: hij stelt zijn eigen mix van vervoersvormen samen passend bij zijn behoefte op dat moment.



De provincie is verantwoordelijk voor vervoer van halte naar halte. Op plekken en tijden met veel vraag, bieden we hoogfrequente snelle buslijnen (Direct). Deze hoogwaardige busverbindingen rijden tussen het stedelijk gebied en de belangrijkste hubs. Daarnaast zijn er flexibele buslijnen, die afhankelijk van de vraag van de reiziger rijden. Ook blijven de buurtbussen belangrijk. Aanvullend hierop kijken we naar flexibele en kleinschalige mobiliteitsoplossingen. Dit kan een Flex-oplossing zijn, maar ook een vrijwilligersinitiatief. Samen vormt dit een integraal systeem dat toegankelijk is voor elke reiziger.

De provincie garandeert tijdens kantooruren (07:00-18:00 uur) op werkdagen dat reizigers de gewenste reis van halte naar halte kunnen maken tegen ov-tarief, bijvoorbeeld met de bus of buurtbus. Waar de (buurt)bus niet rijdt, is tenminste één andere mobiliteitsvorm beschikbaar tegen ov-tarief. Dit is bijvoorbeeld een hubtaxi. Daarnaast zijn er meer opties beschikbaar tegen een hoger tarief (zoals een deelsysteem of een Flex-rit zonder overstap op een mobiliteitshub).

### 2.3 Direct

“Direct” zijn de lijnen waarop grote stromen reizigers worden vervoerd op plaatsen met (structureel) veel vraag. Het vormt samen met het spoor de ruggengraat van gedeelde mobiliteit. Dit is belangrijk om de bereikbaarheid van Brabant te waarborgen, maar ook om een betaalbaar systeem te bieden met kwalitatief goede gedeelde mobiliteit. Daarom blijft de provincie hierop inzetten.

Kenmerkend voor Brabant is dat de capaciteit op het spoor bijna maximaal wordt gebruikt en dat veel stedelijke agglomeraties niet per spoor ontsloten zijn. Daarmee heeft Direct naast de trein een belangrijke rol in de ruggengraat voor gedeelde mobiliteit.

In dit document ligt de focus op het Direct-busnetwerk. Direct komt op grote bestemmingen en knooppunten en rijdt de snelste route met een hoge frequentie. Onze ambitie voor Direct is 6 keer per uur in de spits en buiten de spits 4 keer per uur op maandag tot en met zaterdag. In de avond en het weekend rijdt Direct nog steeds minimaal 2 keer per uur. Zo biedt Direct een snelle verbinding naar stedelijke gebieden en de belangrijkste hubs zoals intercitystations.

Naast hoge frequenties zijn ook andere zaken belangrijk voor Direct. Direct is een comfortabele manier van reizen met hoge kwaliteit, snelheid en minimale reistijd. Direct-lijnen blijven voor de duur van de concessie bestaan, waarbij er ruimte is om in te spelen op toekomstige ontwikkelingen.

### Samenvattend

#### *Belofte aan de reiziger*

Direct is een herkenbaar product met een hoogwaardig kwaliteitsniveau en aantrekkelijke frequenties en komt op de grootste bestemmingen en knooppunten. Onze ambitie is dat Direct 6 keer per uur in de spits en buiten de spits 4 keer per uur op maandag tot en met zaterdag rijdt. In de avond en het weekend rijdt Direct nog steeds minimaal 2 keer per uur.

#### *Afspraken/opgaves*

- Direct-lijnen blijven voor de duur van de concessie bestaan, waarbij er ruimte is om in te spelen op toekomstige ontwikkelingen.
- De detailinvulling van het Direct-netwerk en de frequenties, werken we nog verder uit. De provincie neemt hiervoor het initiatief en gemeenten leveren input. We koppelen dit aan de nog uit te werken opgaves (zie ook 5.2).
- Doorstroming en randvoorwaardelijke investeringen in infrastructuur zijn een belangrijk thema in de samenwerking met gemeenten. De provincie onderzoekt de doorstroming op de belangrijkste ov-assen om knelpunten in kaart te brengen.

### 2.4 Flex

‘Flex’ zijn flexibele vormen van vervoer in heel West-Brabant. Er zijn drie vormen:

- *Buslijnen*, niet zijnde Direct. Deze rijden niet de gehele week en niet altijd met hoge frequenties. Ze behoren tot de concessie en rijden onder de merknaam Bravo en zijn onderdeel van de nog uit te werken opgaves (zie ook 5.2).

- *Hubtaxi*: is een flexibele vorm van vervoer, zonder vaste route of dienstregeling van halte naar hub (vv). Je moet vooraf reserveren en het biedt een goede aansluiting op bus of trein op de mobiliteitshub. De Hubtaxi gaat rijden onder de merknaam Bravo Flex.
- *Haltetaxi*: van halte naar halte reizen: Dit vervoer is van halte tot halte en biedt daarmee meer mogelijkheden dan de hubtaxi: het brengt je zonder overstap naar je bestemming. Het heeft geen vaste route of dienstregeling en je moet vooraf reserveren. Het tarief ligt hoger dan het ov-tarief en gaat rijden onder de merknaam Bravo Flex.

Met Flex willen we iedereen toegang geven tot het systeem van gedeelde mobiliteit, ook kleine kernen, buurtschappen en bedrijventerreinen. Daar komen nieuwe haltes als dit meerwaarde heeft voor de reiziger.

Deze vormen van Flex kunnen in de toekomst worden uitgebreid als er nieuwe technologische mogelijkheden zijn of als reizigers een ander aanbod vragen.

### Samenvattend

#### *Belofte aan de reiziger*

Er komen meer reismogelijkheden door toepassing van Flex en door aanleg van meer haltes/opstapplaatsen. Je kunt met een hubtaxi tegen ov-tarief reizen naar een mobiliteitshub als er geen andere mogelijkheden zijn. Maar tegen een hoger tarief kun je ook rechtstreeks naar je bestemming reizen.

#### *Afspraken/opgaves*

- We gaan samen onderzoeken welke vorm van Flex het beste waar ingezet kan worden.
- Op plekken waar nu geen haltes zijn (zoals kleine kernen, buurtschappen en bedrijventerreinen) onderzoeken we of het realiseren van een halte toegevoegde waarde heeft voor de reiziger. Gemeenten kijken vanuit hun lokale kennis waar een halte nodig is. De provincie kijkt of deze halte past in het totaalsysteem van gedeelde mobiliteit.

### Flex gekoppeld aan integratie doelgroepenvervoer

We willen Flex (zijnde hubtaxi en halte-taxi) combineren met WMO-vervoer in één contract en aanbesteding. Hierbij gaat het om één flexibel systeem voor ov-reizigers en WMO-reizigers. Binnen Flex zijn er reisproducten met uiteenlopende kenmerken, passend bij de verschillende doelgroepen. Ov-reizigers reizen van halte naar halte; voor WMO-reizigers is de reis van deur tot deur de basis.

Gemeenten staan voor de uitdaging WMO-vervoer toekomstvast te maken. Hiervoor wordt onder andere gekeken naar de manier van indiceren, mede in relatie tot vervoer. De hubtaxi en haltetaxi kunnen bijdragen aan een passend aanbod voor reizigers die een (tijdelijke) zorgvraag hebben en beperkt worden in hun mobiliteit. Als gemeenten hiervan gebruik willen maken voor deze doelgroep, dan vraagt dit een ander indicatiebeleid. Hierbij kunnen er ook mengvormen ontstaan zoals deur- hub-vervoer.

We starten nu met de integratie van ov en WMO-vervoer, en zien dit als een eerste stap naar mogelijke integratie van ook andere vormen van doelgroepenvervoer.

Nieuwe technologie zorgt ervoor dat de mogelijkheden voor iedereen meer inzichtelijk worden (het boeken via een app bijvoorbeeld die je de opties en prijzen aangeeft) maar voor reizigers die geen toegang hebben tot deze technologie moet het ook mogelijk zijn om hulp te krijgen (bijvoorbeeld door telefonisch te boeken).

## Samenvattend

### *Belofte aan de reiziger*

Met de introductie van Flex (in samenhang met Direct en Samen) komen er ook meer reismogelijkheden voor reizigers die nu gebruik maken van WMO-vervoer.

### *Afspraken/opgaves*

- We onderzoeken gezamenlijk wat de mogelijkheden zijn om Flex en WMO-vervoer goed op elkaar aan te laten sluiten. Hiervoor werkt de provincie de kenmerken van Flex als hal-tetaxi en hubtaxi verder uit. Gemeenten beschrijven welke kenmerken zij belangrijk vinden voor WMO-vervoer (in de basis deur tot deur) en betrekken hierbij ook het beleid voor indicering. Zo kijken gemeenten naar het toekomstvast organiseren van WMO-vervoer. Een vervolgstap is om productformules gezamenlijk op elkaar te laten aansluiten.

## 2.5 Samen

'Samen' zijn alle mobiliteitsdiensten in aansluiting op Direct en Flex die door de samenleving en door de markt geïnitieerd en aangeboden kunnen worden. Een deel betreft marktpartijen die laagdrempelig deelmobiliteit beschikbaar maken. Een deel is kleinschalig, maar levert een belangrijke bijdrage aan het totaal aan vervoersmogelijkheden en de leefbaarheid in de regio.

Concreet zien we verschillende vormen van 'Samen' initiatieven:

1. Buurtbus. Dit is een bestaande en goed gewaardeerde vervoersvorm die ook in de toekomst blijft. De provincie voelt zich hier onverminderd verantwoordelijk voor en wil samen met buurtbusorganisaties kijken naar de mogelijkheden om deze nog meer te laten aansluiten op de vraag van reizigers.
2. Initiatieven vanuit de samenleving. Dit kan gaan om bijvoorbeeld een dorpsauto, hop-on hop-off bus, buurtbusplus, meerrijdinitiatief of een elektrische deelauto voor een groep mensen. De provincie en de gemeenten kunnen deze partijen helpen om iets op te zetten. Ze kunnen ook zorgen voor (financiële) ondersteuning bij het opstarten en soms voor een bijdragen in de exploitatie. Dit soort initiatieven kan ook een bijdrage leveren aan de koppeling tussen ov en doelgroepenvervoer.
3. Initiatieven vanuit de markt. Hierbij gaat het bijvoorbeeld om verschillende deeldiensten. Deze kunnen vanzelf ontstaan, waarbij de focus waarschijnlijk in eerste instantie meer zal liggen op het stedelijk gebied. De provincie kan ook samen met gemeenten ondersteunen bij het verder uitrollen van deze initiatieven, ook op plekken met minder vraag.

Het vervoer in deze categorie kan zich ook specifiek richten op meer kwetsbare doelgroepen. Veel mensen uit de doelgroep kunnen ook in beeld zijn als reiziger voor WMO-vervoer. Daarom is het belangrijk om dit te bezien in samenhang met integratie van doelgroepenvervoer. Hierin hebben gemeenten een belangrijke rol.

Gemeenten en provincie hebben bij 'Samen' initiatieven een stimulerende en faciliterende rol (bijvoorbeeld door hulp bij het opzetten en/of het wanneer nodig financieel bijdragen). Vanuit de provincie is het belangrijk dat een initiatief een schakel is in het totaalsysteem van gedeelde mobiliteit, aansluit op de vraag van de reiziger en zich richt op meerdere doelgroepen.

Voor het 'Samen' onderdeel zien we verschillende vormen van ondersteuning, gerelateerd aan de mate waarin aan een aantal voorwaarden kan worden voldaan. Dit varieert van minimale voorwaarden als toegankelijkheid en vindbaarheid, tot meer uitgebreidere voorwaarden als duurzaamheid en aansluiten op Mobiliteit-als-Dienst. Dit laatste is weer gekoppeld aan bijvoorbeeld een hogere financiële bijdrage (dit kan ook een jaarlijkse bijdrage in de exploitatie zijn) en het dragen van het Bravo-merk. De precieze invulling van ondersteuning en de mogelijkheden hierin wordt verder uitgewerkt.

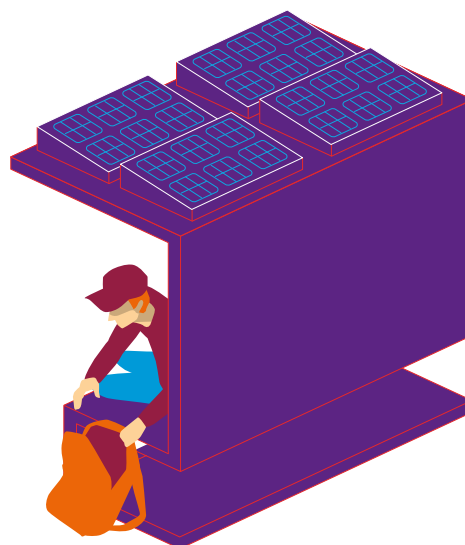
## Samenvattend

### *Belofte aan de reiziger*

Naast Direct en Flex is er ook ruimte voor andere vormen van vervoer zoals buurtbussen, vrijwilligersinitiatieven, meerijddiensten en deelsystemen. Dit vervoer is voor de reiziger inzichtelijk, makkelijk in gebruik en sluit aan op zijn behoeften.

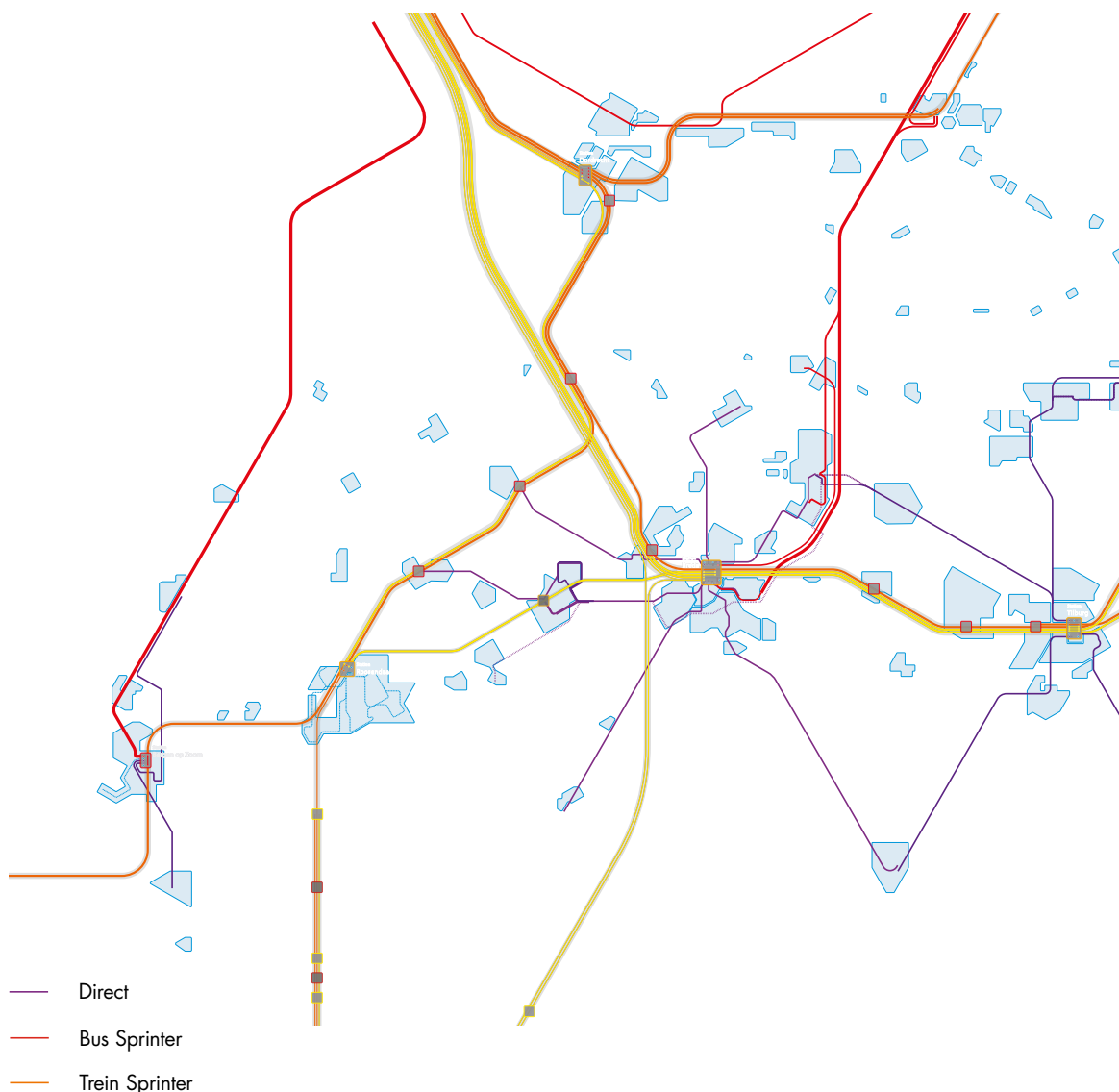
### *Afspraken/opgaves*

- De provincie werkt de voorwaarden en mate van ondersteuning van Samen verder uit als basis voor overleg met gemeenten en RWB. Daarna maken we een gezamenlijke aanpak waarbij we samen verantwoordelijkheid dragen.
- Om goed inzicht te hebben in wat er nu al is, maken gemeenten en RWB een inventarisatie van alle Samen-initiatieven in West-Brabant. De provincie maakt hiervan een overzicht.
- Nieuwe initiatieven die bij een van de partners aankloppen, delen we vroegtijdig met elkaar. Zo houden we overzicht.
- Als onderdeel van de benoemde opgaves, kijken we ook naar passende oplossingen op het gebied van Samen. Hiermee kunnen we op korte termijn al experimenteren. We betrekken reizigers, via onderzoek of via een community-aanpak (zie ook 4.6).
- De provincie wil de buurtbussen blijven koppelen aan de concessies. Om het buurtbusorganisaties makkelijker te maken, onderzoekt de provincie hoe ze flexibeler om kan gaan met eisen.



## 2.6 Het West-Brabantse netwerk

Voor West-Brabant is een eerste schets gemaakt van het netwerk van Direct voor 2040<sup>1</sup>. Een sterk Direct-netwerk is noodzakelijk voor een goed functionerend systeem van gedeelde mobiliteit.



Op basis van deze kaart zijn provincie en RWB in gesprek gegaan met gemeenten en hebben we een aantal opgaves benoemd. Dit kan bijvoorbeeld de detailuitwerking van sommige Direct-routes zijn. Voor kleinere stromen is nu nog geen oplossing weergegeven op de kaart. Over de best passende oplossing voor gedeelde mobiliteit gaat de provincie met gemeenten en andere stakeholders in gesprek. Dit zijn oplossingen uit het gehele spectrum van Direct, Flex en Samen in combinatie met mobiliteitshubs. De behoefte van reizigers is belangrijk voor het vormgeven van het aanbod. In de kaart met opgaves is dit weergegeven met een stippellijn (paragraaf 5.2).

<sup>1</sup> Dit is onderdeel van een breder traject in het kader van het 'Toekomstbeeld OV 2040'

Tijdens gesprekken zijn per gemeenten opgaven en kansen naar voren gebracht. Deze opgaven vallen uiteen in verschillende typen, zoals:

- *Bedrijventerreinen* (bijvoorbeeld het bedrijventerrein Nieuw Prinsenland en bedrijventerrein Moerdijk): bereikbaar houden van bedrijventerreinen door beter aanhaking op gedeelde mobiliteit. Ook in relatie tot (ongewenste) carpoolfunctie van enkele bedrijventerreinen.
- *Leefbaarheid en bereikbaarheid kernen*: concrete opgaven omtrent de beleefde overlast van busvervoer door wijken en centra (zoals in Fijnaart) in relatie tot het bereikbaar houden van die gebieden door bijvoorbeeld het versnellen van de busverbinding.
- *Ontwikkeling in relatie tot verstedelijking*: inzet gedeelde mobiliteit (bijvoorbeeld deelsystemen) vanuit bereikbaarheid, ruimtegebruik en duurzaamheid.
- *Specifieke mobiliteitsuitdagingen*: zoals de verplaatsing van het Bravis ziekenhuis, de ombouw van de A27 en de bereikbaarheid van Breda in combinatie met ontwikkelingen op het gebied van wonen en werken.

De provincie gaat met de gemeenten in gesprek over de opgaven vanuit het licht van de transitie naar gedeelde mobiliteit. Sommige opgaven beperken zich niet tot gemeentegrenzen. We kijken naar een logische schaal om de opgave te bespreken, bijvoorbeeld clustering van enkele gemeenten. Dit traject kan leiden tot specifieke afspraken met (clusters van) gemeenten.

## Samenvattend

### *Opgaves/afspraken*

- De komende periode gaan we samen met gemeenten en RWB kijken naar het beste aanbod voor plaatsen met kleinere vervoersstromen (de blauwe stippellijnen op de lijnenkaart in paragraaf 5.2). De Provincie organiseert het proces en zorgt voor de benodigde input (vervoerkundig, inzicht in reizigersgedrag enzovoort). Gemeenten en RWB leveren capaciteit voor input en gezamenlijke oplossingen.
- We kijken naar kansen om vooruitlopend hierop te starten met experimenten.



# 3. DE VERBINDENDE SCHAKELS

We maken één systeem van gedeelde mobiliteit door alles digitaal en ruimtelijk te verbinden. We brengen het plannen, boeken en betalen van elke reis digitaal bij elkaar via Mobiliteit-als-Dienst. We verbinden mobiliteitsdiensten fysiek aan elkaar via mobiliteitshubs. De verschillende vormen van aanbod komen zo bij elkaar. Dit hoofdstuk gaat in op deze twee belangrijke schakels.

## 3.1 Mobiliteit-als-Dienst

Het eindbeeld is één systeem waarin reizigers gebruik kunnen maken van verschillende vervoersmogelijkheden op basis van verschillende voorkeuren en rekening houdend met de omstandigheden. Mobiliteit-als-Dienst zorgt ervoor dat de reiziger gemakkelijk gebruik kan maken van de verschillende vervoersvormen.

De provincie ziet Mobiliteit-als-Dienst als een middel om het aanbod van Direct, Flex en Samen inzichtelijk te maken voor reizigers. De provincie voelt zich verantwoordelijk voor de realisatie. Anderzijds zou Mobiliteit-als-Dienst bij uitstek op landelijke of zelfs Europese schaal tot stand moeten komen, zodat je hiermee ook buiten Brabant kan reizen. Daarom sluiten we zoveel mogelijk aan bij de landelijke ontwikkelingen, zoals de landelijke Mobility as a Service<sup>2</sup> pilots van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat.

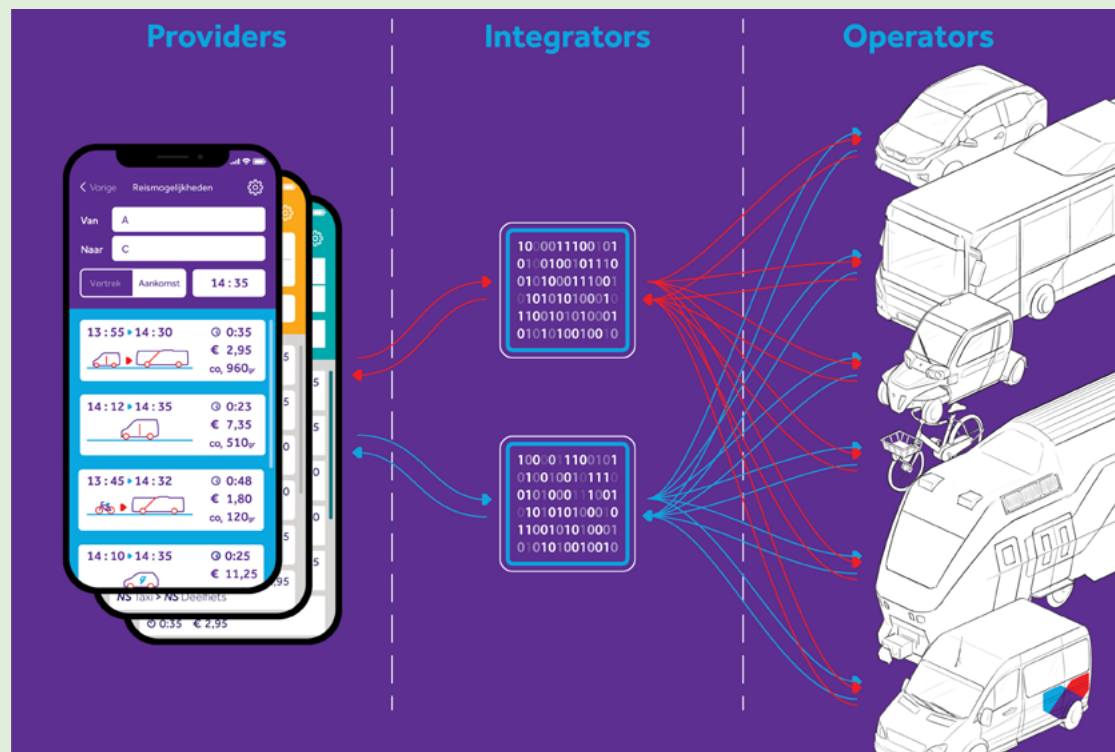
Om voorbereid te zijn op de uitrol van Mobiliteit-als-Dienst stellen we nu al de goede eisen aan partijen die gedeelde mobiliteit voor ons uitvoeren. We nemen in alle contracten en concessies eisen op om goed te kunnen aansluiten op Mobiliteit-als-Dienst. Dit geldt in ieder geval voor de concessie, het WMO-vervoercontract en bij deelauto's en deelfietsen. Vrijwilligersinitiatieven moeten niet alleen vindbaar zijn, maar als dat mogelijk is ook aansluiten op de functionaliteiten van Mobiliteit-als-Dienst. We stellen daarvoor voorwaarden, én we kijken nadrukkelijk hoe we vervoersinitiatieven kunnen faciliteren en stimuleren bij de koppeling met Mobiliteit-als-Dienst. Denk hierbij aan vergunningverlening of het bieden van ruimte aan deeldiensten op hubs.

We willen per 2023 Mobiliteit-als-Dienst betrouwbaar operationeel hebben via minimaal één provider. Dit kan vanzelf tot stand komen, als het aanbod goed te koppelen is omdat we eerder gerichte eisen stelden. Als het niet vanzelf lukt, dan zal de provincie stappen zetten, door bijvoorbeeld Mobiliteit-als-Dienst aan te besteden. Dan willen we wel zicht hebben op hoe het vervoer eruit komt te zien. Dat betekent dat we in ieder geval de concessie dan al gegund moeten hebben, zodat we de basis weten. Een eventuele aanbesteding van Mobiliteit-als-Dienst komt hiermee pas in 2021 aan bod. Het voordeel hiervan is ook dat we dan meer ruimte hebben om te leren van landelijke ontwikkelingen.

---

2 Mobility as a Service is de internationale term voor Mobiliteit-als-Dienst

## Mobiliteit-als-Dienst: hoe werkt dat en wie doet wat?



In de wereld van Mobiliteit-als-Dienst zijn verschillende partijen werkzaam die op hun beurt verschillende rollen hebben. Op hoofdlijnen gaat het om:

### Provider(s)

- Biedt de dienst aan (bijvoorbeeld via een App) en brengt hierin de verschillende vervoersmogelijkheden op een begrijpelijke manier samen. Idealiter biedt deze de functies: informeren, reserveren, boeken en betalen.

### Integrator(s)

- ICT laag die de verbinding maakt tussen operators (het aanbod) en providers (waarin de reiziger de vraag stelt).

### Operator (s)

- De aanbieders van verschillende vormen van vervoer. Dit kan openbaar vervoer zijn maar bijvoorbeeld ook een deelsysteem.

Om de reiziger een goed overzicht te geven van de mogelijkheden voor een gewenste reis, moet je weten wat voor die reiziger op dat moment belangrijk is. Waar wil hij/zij naartoe? Op welk moment? Tegen welke kosten? Kan de reiziger fietsen? Hoe belangrijk is duurzaamheid? Die voorkeuren heeft de reiziger aangegeven in de Mobiliteit-als-Dienst app. Op basis daarvan krijgt de reiziger een aantal mogelijkheden. Dit loopt via een ICT-platform van één of meerdere integrators. Om dit samenspel goed te laten verlopen, en te zorgen dat de reiziger een volledig en 'eerlijk' (dat wil zeggen: zonder bevoordeling van een bepaalde optie) aanbod krijgt, zijn afspraken nodig over zaken als informatiedeling, privacy en tarieven.

**Kortom: om Mobiliteit-als-Dienst te laten werken, zijn verschillende vervoersdiensten nodig. Die moeten op een eenduidige, laagdrempelige wijze kunnen worden gekoppeld aan de vervoersbehoefte van een reiziger.**

## Samenvattend

### *Belofte aan de reiziger*

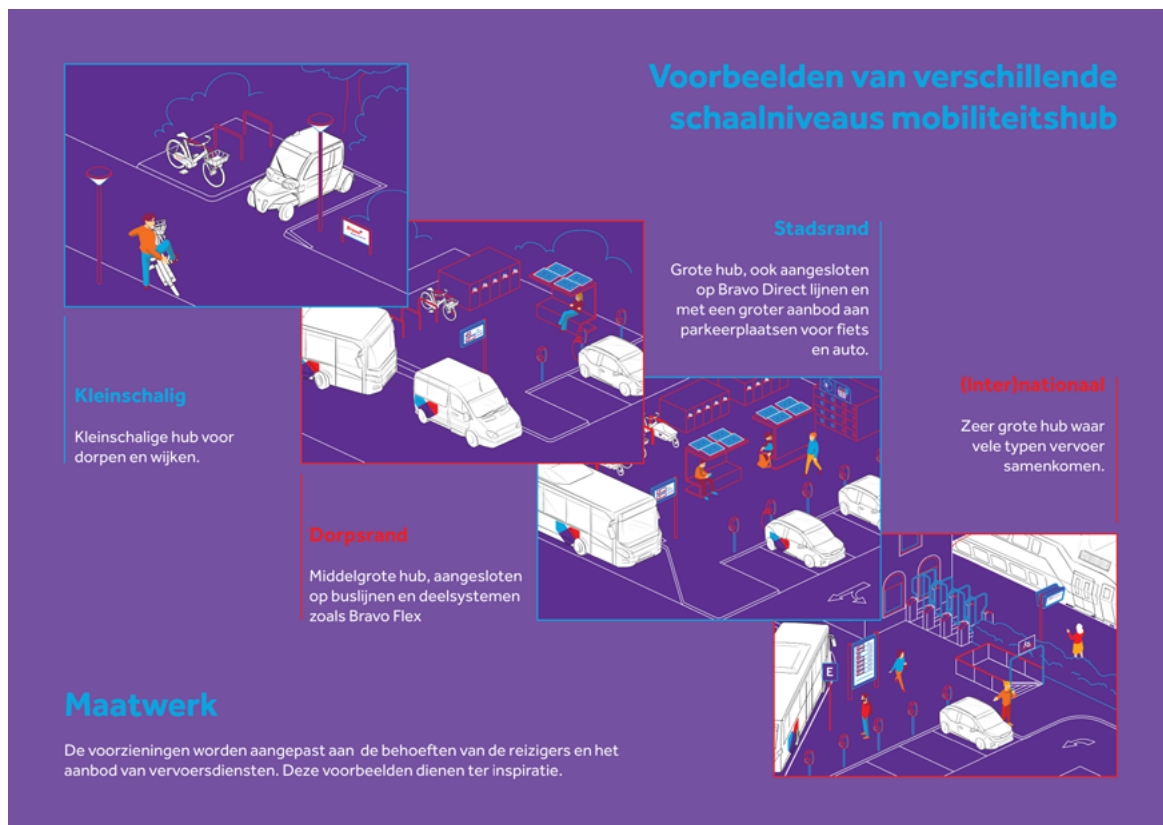
In 2023 of eerder, is het vervoersaanbod inzichtelijk en toegankelijk via een app van minimaal één provider. Ook zonder app kan de reiziger gebruik maken van Mobiliteit-als-Dienst.

### *Opgaves/afspraken*

- Gemeenten, provincie en RWB stellen eisen aan alle partijen die gedeelde mobiliteit voor ons uitvoeren, zodat we straks goed op Mobiliteit-als-Dienst kunnen aansluiten. Dit staat in alle contracten en concessies of bij subsidies of vergunningen (voor bijvoorbeeld deeldiensten) die we verstrekken. Daarmee sluiten de verschillende vormen van mobiliteit goed aan op Mobiliteit-als-Dienst.
- De provincie zal een basis maken voor deze eisen en daarbij aansluiten op de landelijke standaard.
- De provincie werkt deze basis verder uit voor vrijwilligersinitiatieven: wat is hier een minimum?
- We nemen reizigers mee in al deze ontwikkelingen. We hebben speciale aandacht voor mensen die geen gebruik maken van de app. De provincie onderzoekt hiervoor de mogelijkheden.

## 3.2 Mobiliteitshubs

In het toekomstbeeld kan de reiziger elke keer opnieuw zijn of haar reis samenstellen, afgestemd op zijn behoeften van dat moment. Verschillende vormen van vervoer worden gebruikt voor stukjes van de reis. Ruimtelijk komt dit vaak samen op mobiliteitshubs. Hubs zijn essentieel voor het systeem. Mobiliteitshubs kunnen er bijvoorbeeld ook voor zorgen dat mensen gemakkelijk toegang krijgen tot de snelle buslijn die niet meer door het dorp rijdt. Daarmee zijn mobiliteitshubs ook gekoppeld aan de ontwikkeling van het Direct-netwerk. Een hub met goede voorzieningen in combinatie met snelle en frequente busverbindingen, beïnvloedt mobiliteitsgedrag. Automobilisten kunnen bijvoorbeeld verleid worden om gebruik te maken van gedeelde mobiliteit. 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.



Met de transitie naar gedeelde mobiliteit, zetten we dus ook in op de transitie van ov-knooppunt naar mobiliteitshub. Mobiliteitshubs zijn er op alle schaalniveaus: met internationale treinstations zoals Breda en Eindhoven, de Brabantknope als Bergen op Zoom of Tilburg, maar ook bij lokale knooppunten. Zo kan je bijvoorbeeld in een dorp gebruik maken van Flex, een vrijwilligersinitiatief of je fiets stallen. In bijgevoegde afbeelding zijn de verschillende vormen als inspiratie weergegeven. Natuurlijk is er per locatie altijd maatwerk nodig.

In gesprekken met gemeenten zijn diverse kansen geïdentificeerd voor de ontwikkeling van mobiliteitshubs. Er zijn twee aanpakken mogelijk:

- Realiseren nieuwe mobiliteitshubs: deze hubs zijn nodig om de overstap te kunnen maken van de ene vorm van gedeelde mobiliteit naar de andere vorm. Om het systeem voor gedeelde mobiliteit goed in te vullen, kijken we naar hubs en hun rol in het netwerk mobiliteit-breed (nu en in de toekomst). Deze plekken zijn ook afhankelijk van wat we verder uitwerken in de opgaves rondom het netwerk. De schaal en grootte kan verschillen, afhankelijk van de behoefte van reizigers en de opgave op die plek: van kleinschalige mobiliteitshub in een wijk of kern, tot een dorps-/stadsrand-hub. Dit doen we samen met onder andere (grote) werkgevers.
- Omvormen van bestaande ov-knooppunten naar mobiliteitshubs. De huidige ov-knooppunten zijn belangrijke overstappunten in het huidige systeem. Omvormen naar een netwerk voor gedeelde mobiliteit, moet in samenhang met andere diensten. Zo is het noodzakelijk om te bekijken welke ov-knooppunten eveneens omgevormd moeten worden, om een goed aanbod van gedeelde mobiliteit te kunnen bieden. Hierbij hoort ook een bepaald kwaliteitsniveau.

Soms gaat het realiseren van een hub gepaard met wijzigingen in het netwerk. Fysieke bushaltes blijven bestaan naast mobiliteitshubs. Dit zijn herkenbare haltes voor de reiziger. Laagdrempelige mobiliteitsvormen zoals de fiets, centrerend zich op hubs en rondom bushaltes. Gezamenlijk blijven we investeren in fiets parkeren bij bestaande en nieuwe haltes.

Bij het realiseren van mobiliteitshubs (of het omvormen van bestaande knooppunten) gaat het vaak om een gezamenlijke opgave in de fysieke infrastructuur, samen met een belangrijke opgave in het realiseren van het aanbod van Flex en Samen-initiatieven.

We gaan dit de komende periode samen uitwerken, ook in de vorm van een aantal voorbeeldhubs.

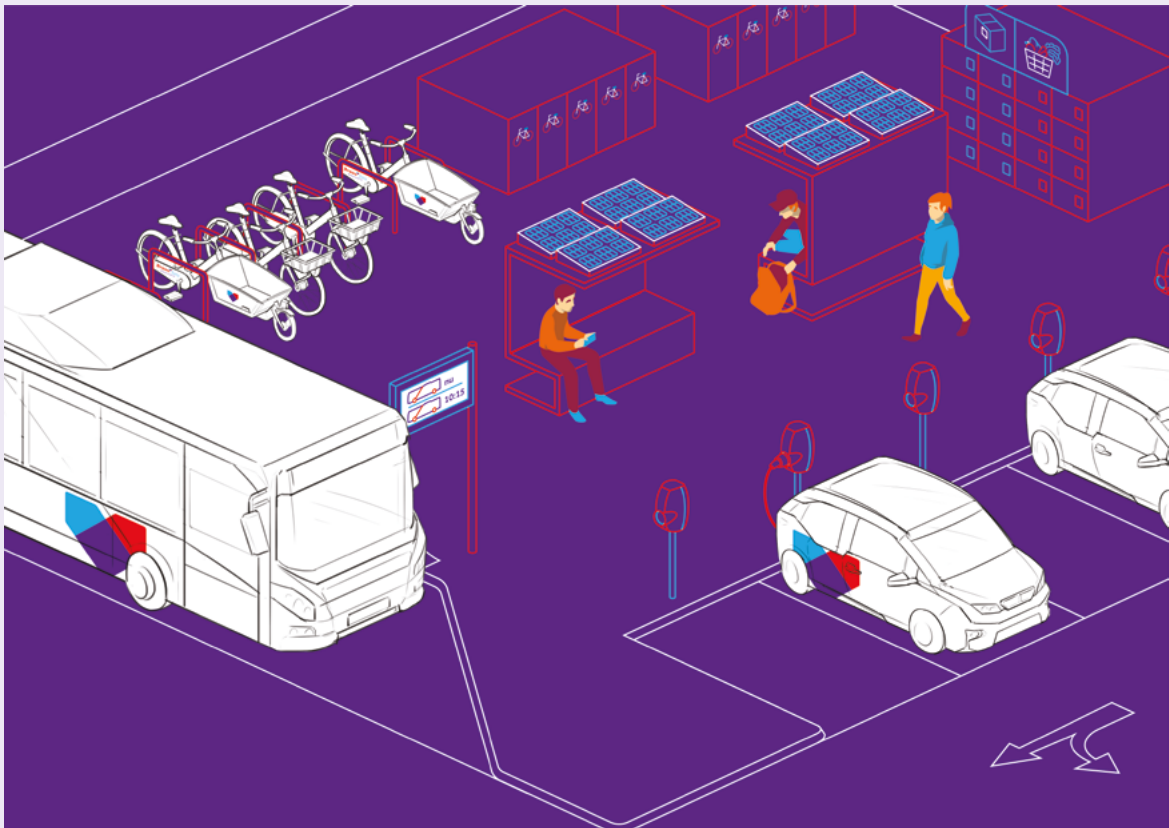
## Samenvattend

### *Belofte aan de reiziger*

Hubs zorgen ervoor dat reizigers makkelijk toegang hebben tot het systeem van gedeelde mobiliteit. Het zijn herkenbare punten in het systeem van gedeelde mobiliteit.

### *Opgaves/afspraken*

- In West-Brabant gaan we hubs verder uitwerken als onderdeel van de benoemde opgaves. We verkennen en onderzoeken gezamenlijk een aantal mogelijke locaties voor mobiliteitshubs.
- Daarnaast zetten we stappen op een aantal plekken waar we een voorbeeld-hub kunnen realiseren. Dit zou kunnen bij:
  - Mobiliteitshub Lage Zwaluwe: omvormen van het station Lage Zwaluwe tot mobiliteitshub.
  - Stadsrand hub in Breda.
  - Twee hubs in Bergen op Zoom als aanvulling op gedeelde mobiliteit.



# 4. BELANGRIJKE WAARDEN

In de vorige hoofdstukken stond het toekomstige vervoer centraal, en hoe dit met elkaar verbonden is. Dit hoofdstuk gaat in op een aantal belangrijke waarden en uitgangspunten die van belang zijn voor het totale systeem van gedeelde mobiliteit.

## 4.1 Solide basis

Als provincie hanteren we een aantal waarden en uitgangspunten die onverminderd van belang blijven in de toekomst. Het gaat om (sociale) veiligheid, waarbij we de bestaande afspraken doorzetten, bijvoorbeeld de afspraken uit het landelijk convenant sociale veiligheid. Daarnaast willen we dat het systeem betrouwbaar blijft. Dit doen we door te blijven sturen op punctualiteit voor bussen. Tegelijkertijd kijken we ook naar de eisen van betrouwbaarheid voor nieuwe vormen van gedeelde mobiliteit. Voor betrouwbaarheid is samenwerking met wegbeheerders van belang, omdat zij grote invloed hebben op doorstroming voor gedeelde mobiliteitsvormen, verkeersveiligheidsmaatregelen, enzovoorts.

Tenslotte vinden we het belangrijk dat personeel zich opstelt als een gastheer voor het totale systeem van gedeelde mobiliteit. We zullen stimuleren dat vervoerders rekening houden met social return bij het aannemen van personeel.

## Samenvattend

### *Belofte aan de reiziger*

Het systeem van gedeelde mobiliteit is (sociaal) veilig en betrouwbaar. Personeel in de bus voelt zich gastheer voor het totale systeem.

### *Opgaves/afspraken*

- De wegbeheerder zorgt voor het tijdig delen van informatie over routes, wegwerkzaamheden en maatregelen die impact hebben op de doorstroming voor gedeelde mobiliteit.
- De provincie gaat (sociale) veiligheid, betrouwbaarheid en eisen aan personeel de komende periode verder concretiseren in een aantal eisen en wensen als basis voor de aanbestedingen. Dit voor zowel Direct als Flex. Voor Samen-initiatieven zullen gemeenten en de provincie partijen helpen om deze punten zo goed mogelijk mee te nemen in de initiatieven.

## 4.2 Duurzaam

Het busnetwerk is uiterlijk vanaf 2025 zero emissie, dit is in lijn met de visie gedeelde mobiliteit. Hierbij stimuleren we dat bij start van de concessie al zo schoon mogelijk wordt gereden. We stimuleren minimaal CO<sub>2</sub>-besparende maatregelen, zoals zuinig rijden en HVO<sup>3</sup>-brandstof. We hebben dus de ambitie om al zoveel mogelijk zero emissie te rijden bij het ingaan van de nieuwe concessie, zonder dat dit ten koste gaat van het aanbod aan de reiziger en zonder verlies aan flexibiliteit.

Speciale aandacht hierbij vergen de langere buslijnen (Bergen op Zoom – Rotterdam en Breda – Utrecht). Deze lijnen hebben een uitzonderingspositie in het netwerk. Ze leggen lange afstanden af met hoge snelheden. Zero emissie kan hier ten koste gaan van kwaliteit voor de reizigers door minder zitplaatsen en rijden met een lagere snelheid bijvoorbeeld. Marktpartijen bevestigen dit. We vinden dit niet wenselijk. Daarom is op deze lijnen de ambitie om in 2025 zero emissie te rijden en de eis om dit uiterlijk in 2030 gerealiseerd te hebben.

Voor de laadlocaties van het busnetwerk voor zero emissie, willen we zoveel mogelijk ruimte maken voor de markt. Maar we zien ook dat samenwerking op een aantal grote laadlocaties nodig is. Daarnaast onderzoeken we de mogelijkheden om zelf energie op te wekken bij hubs of grotere laadlocaties.

Voor Flex en buurtbussen is de ambitie van provincie en gemeenten om per 2025 volledig zero emissie te rijden. We onderzoeken nog verder wat hier mogelijk is. Uit de marktorientatie van taxi- en ov-vervoerders blijkt namelijk dat zero-emissie-voertuigen nu nog niet voldoende zitplaatsen en/of actieradius hebben. Toch willen we dit stimuleren richting de markt. Zodra het kan zonder dat het ten koste gaat van de kwaliteit of de inzet van vrijwilligers, gaan we het eisen. De verwachting is dat 8-persoonsvoertuigen in 2025 volledig zero emissie kunnen zijn, zonder kwaliteitsverlies en tegen acceptabele kosten.

Voor Samen-initiatieven stimuleren de provincie en gemeenten zoveel mogelijk duurzaamheid. We kijken ook naar wat mogelijk is en het beste past per project. Het stimuleren van duurzaamheid bij Samen kan gekoppeld zijn aan een financiële bijdrage, maar kan bijvoorbeeld ook geregeld worden via een vergunning of ontheffing voor een deelsysteem.

### Samenvattend

#### *Belofte aan de reiziger*

We hebben de ambitie om zoveel mogelijk zero emissie te rijden met ingang van de nieuwe concessie. Dit mag niet ten koste gaan van het aanbod aan de reiziger.

#### *Opgaves/afspraken*

- Vooruitlopend op de aanbesteding gaan we samenwerken op een aantal grotere laadlocaties. De provincie neemt hiervoor initiatief en betreft ook Enexis en de betreffende gemeenten.
- De provincie onderzoekt wat mogelijk is rond het zelf opwekken van energie op grotere of op kleinere schaal, bijvoorbeeld zelfvoorzienende kleinschalige laadlocaties op hubs.
- Voor Flex en buurtbussen is de ambitie van de provincie en de gemeenten om per 2025 volledig zero emissie te rijden. De provincie onderzoekt mogelijkheden voor eventuele eisen hierover in de aanbestedingen. De gemeenten en provincie dragen samen de verantwoordelijkheid hierover.

3 Brandstof gemaakt van afval en reststromen



### 4.3 Betaalbaar voor de reiziger

Het tariefsysteem moet makkelijk zijn en reizigers moeten weten waar ze aan toe zijn qua kosten. Hierbij geldt:

- Het Direct-netwerk en toegang daartoe (via een hubtaxi) is de basis van het systeem en zal tegen ov-tarief worden aangeboden. Je kan dus minimaal overdag op werkdagen van halte naar halte reizen tegen ov-tarief naar de dichtstbijzijnde grote(re) locatie in West-Brabant (zoals stations Breda, Bergen op Zoom, Roosendaal en Den Bosch). Hierbij is uitgangspunt dat reizigers in de buurt van een halte ook kunnen lopen of fietsen naar die halte.
- Het ov-tarief blijft ook gelden voor buslijnen die nog rijden naast het Direct-netwerk en voor buurtbussen.
- Voor Flex en Samen: afwijken kán, afhankelijk van het kwaliteitsniveau. Meer kwaliteit kan leiden tot een hogere prijs, bijvoorbeeld als je met Flex rechtstreeks rijdt zonder een overstap.

De studenten-ov-kaart vraagt hierbij speciale aandacht. Deze is in ieder geval geldig binnen het busnetwerk, maar de geldigheid voor Flex en Samen moet nog worden onderzocht.

Ook betaalgemak is heel belangrijk. De klant moet op een simpele manier kunnen betalen. Het is belangrijk om te kunnen betalen met reguliere betaalmiddelen. Ook via de Mobiliteit-als-dienst app moet betaling mogelijk zijn.

De ov-chipkaart blijft voorlopig belangrijk voor regulier ov. Rond 2023 zal dit landelijk vervangen worden door betalen met pinpas/mobiele telefoon. In de uitwerking van de aanbestedingen, moet met deze verandering rekening worden gehouden.

Het bovenstaande geldt voor het busnetwerk en Flex en zoveel mogelijk ook voor Samen initiatieven vanuit de markt (zoals deelsystemen) en buurtbussen. Voor vrijwilligersinitiatieven kan gekeken worden naar de beste oplossing en is betalen afhankelijk van de aard en de schaal van het initiatief.

### Samenvattend

#### *Belofte aan de reiziger*

Op alle buslijnen blijft het ov-tarief gelden. Daarnaast kun je overdag op werkdagen ook met ov-tarief reizen naar een mobiliteitshub met de hubtaxi. Betaalgemak vinden wij heel belangrijk. Je kunt in de toekomst betalen met reguliere betaalmiddelen, maar ook via de Mobiliteit-als-Dienst app.

#### *Opgaven/afspraken*

Het tariefsysteem en de wijze van betalen zal door de provincie de komende periode verder worden uitgewerkt. De geldigheid van de studenten-ov-kaart binnen Flex en Samen vraagt hierbij speciale aandacht.

### 4.4 Begrijpelijkheid en Marketing

Als provincie voelen we ons verantwoordelijk voor de verschillende onderdelen van Flex, Direct en Samen. De provincie zorgt ervoor dat het totaalsysteem in heel Brabant voor iedereen begrijpelijk is. Daarom willen we zelf als provincie de marketing van het totaalsysteem aansturen. Dit willen we meteen meenemen bij de start van de concessie West.

We zetten in op een actieve promotiestijl en kijken naar nieuwe mogelijkheden om (potentiële) reizigers te informeren en te betrekken bij gedeelde mobiliteit in heel Brabant. Marktpartijen kunnen ook zelf informatie aanbieden over hun eigen product. Dit wel altijd zo, dat het bijdraagt aan de begrijp-

pelijkheid van het totaalsysteem. Dit is het uitgangspunt bij de aanbestedingen. Ook is er ruimte voor gemeenten om aanvullende acties uit te voeren, bijvoorbeeld voor promotie van gedeelde mobiliteit bij eigen inwoners. Eigen communicatiekanalen zijn daarbij ook bruikbaar.

Om het systeem begrijpelijk te houden, blijven we het merk Bravo gebruiken. We behouden en continueren Bravo voor alle gedeelde mobiliteit in Brabant. Dit geldt in ieder geval voor Direct en Flex vervoer. Voor Samen-initiatieven willen we dit zoveel mogelijk stimuleren.

We gebruiken alleen productnamen als dit toegevoegde waarde heeft in de herkenbaarheid voor reizigers. Dit betekent dat we de volgende namen gaan gebruiken voor reizigers:

- Bravo: overkoepelende naam. Kan ook een bus zijn die minder frequent rijdt dan een Direct lijn. Maar kunnen ook initiatieven zijn uit de Samen-categorie. Ook de eigen naam van bijvoorbeeld de vrijwilligersclub kan worden gebruikt, al dat niet in combinatie met Bravo.
- Bravo Direct: bus, niet reserveren, rijdt volgens een dienstregeling.
- Bravo Flex: auto of kleine bus, vooraf reserveren.
- Als dit toegevoegde waarde heeft kan ook gekeken worden naar aanvullende namen, zoals bijvoorbeeld Bravofiets.

De provincie werkt dit verder uit.

## Samenvattend

### *Belofte aan de reiziger*

Het totaalsysteem van gedeelde mobiliteit is in heel Brabant voor iedereen begrijpelijk en aantrekkelijk.

### *Opgaves/afspraken*

- De provincie gaat verder verkennen en uitwerken hoe we ook met de nog lopende concessies al eind 2022 kunnen starten met een Brabant-brede marketing.
- De provincie ontwikkelt een aantal eisen en wensen voor marketing in aanbestedingen.
- De provincie werkt de komende periode de precieze inzet van het merk Bravo en mogelijke productformules verder uit.
- In onderling overleg gebruiken provincie en gemeenten hun eigen communicatiekanalen om gedeelde mobiliteit nog meer te promoten.

## 4.5 Toegankelijkheid

Toegankelijkheid blijft ook in de toekomst belangrijk. Hierbij gaat het om mentale toegankelijkheid (dit is uitgewerkt onder het kopje Begrijpelijkheid) en om fysieke toegankelijkheid.

Mobiliteitsvormen, mobiliteitshubs en bushaltes zijn zodanig vormgegeven dat zoveel mogelijk mensen ze (fysiek) kunnen gebruiken. Dit vereist nauwe samenwerking met gemeenten en andere wegbeheerders.

Voor de verschillende vormen van aanbod gelden verschillende eisen. Bussen in de concessie en Flex-vervoer zijn volledig toegankelijk. Voor Samen, inclusief buurtbus, moedigen we toegankelijkheid zoveel mogelijk aan, maar is het niet altijd verplicht. Voor buurtbus zoeken we daarbij naar een uniforme werkwijze voor het meenemen van rolstoelers en rolstoelen.

## Samenvattend

### *Belofte aan de reiziger*

Reizigers die zelfstandig kunnen reizen kunnen gebruik maken van het hele systeem.

### *Opgaves/afspraken*

- We werken de toegankelijkheid de komende periode nog verder uit. De eisen voor voertuigen zijn straks onderdeel van de aanbesteding van de concessie en het Flex-vervoer. Toegankelijkheid van mobiliteitshubs en haltes valt onder verantwoordelijkheid van de wegbeheerder.

## 4.6 Data en kennis verzamelen en delen

Data over reisgedrag en kennis over reizigers is belangrijk om de transitie naar gedeelde mobiliteit te maken. Data is nodig om inzicht te krijgen in de (potentiële) reiziger en om goed in te kunnen spelen op de vraag. Gekoppeld aan de opgaves, gaan we onderzoek doen naar de reizigersbehoefte en de daarbij passende vormen van gedeelde mobiliteit.

Daarnaast wil de provincie ook in bredere zin een kennisfunctie vervullen voor het opzetten van gedeelde mobiliteit in heel Brabant. We vragen kennisinstellingen om mee te denken. De provincie verkent hoe dit verder vorm kan krijgen, ook door bestaande samenwerkingen met kennisinstellingen uit te bouwen.

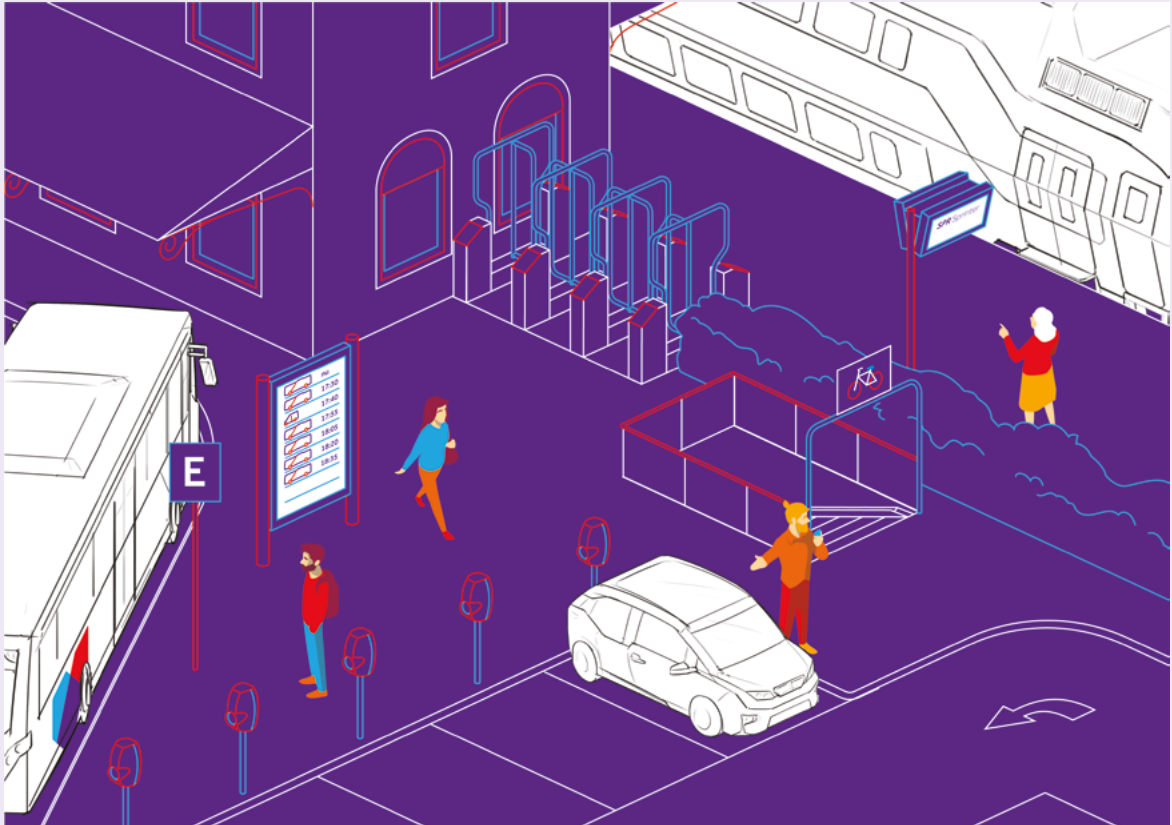
## Samenvattend

### *Belofte voor de reiziger*

Gedeelde mobiliteit moet aansluiten op de vraag van reizigers. Daarom doen we gericht onderzoek.

### *Opgaves/afspraken*

- Om goed inzicht te hebben in een passend aanbod, doen we aanvullend onderzoek. Zo krijgen we nog meer inzicht in de reizigersbehoefte en in de daarbij passende vormen van gedeelde mobiliteit. We hebben samen een voortrekkersrol en betrekken grote werkgevers en onderwijsinstellingen in de regio.
- De provincie doet onderzoek naar een Brabant-brede invulling van de kennisfunctie en betreft hierbij ook bestaande afspraken met kennisinstellingen.



# 5. HOE REGELLEN WE DIT?

## 5.1 Contractvormen, financiering en samenwerking

### Concessie, contract, subsidieregeling etc.

De voorgaande hoofdstukken laten zien hoe we gedeelde mobiliteit in West-Brabant inhoudelijk vorm willen geven. Hoe we dit gaan regelen, is hiervan een afgeleide. Mede via een brede markt-oriëntatie, is echter al een eerste hoofdlijn duidelijk:

Busvervoer is bij uitstek geschikt om te regelen in een concessie. Hieronder vallen een aantal vormen van busvervoer.

- Het Direct-netwerk is van vitaal belang voor West-Brabant en deze ruggengraat blijft de komende jaren stabiel. Daarom organiseren we dit in een concessie. We denken hierbij aan een looptijd van 10 jaar. Dit vormt het stabiele deel van de concessie.
- Overige buslijnen blijven ook onderdeel van de concessie. Voor dit deel willen we flexibiliteit in de concessie. Het moet mogelijk zijn om buslijnen te vervangen door andere vormen van gedeelde mobiliteit als dit beter aansluit bij de vraag van de reiziger. Daarnaast moet het omgekeerd ook mogelijk zijn om groei binnen de concessie te faciliteren.
- Buurtbussen blijven eigen vrijwilligersinitiatieven, maar zullen wat betreft ondersteuning, gekoppeld blijven aan de concessie. We gaan een model uitwerken waarin er meer ruimte is voor maatwerk. Buurtbussen hoeven niet te voldoen aan alle eisen van de concessie.

Flex-vervoer dat niet wordt uitgevoerd door (grote) bussen wordt gekoppeld aan de aanbesteding van het WMO-vervoer in West-Brabant. Het gaat hier dan om vervoer naar hubs (de *hubtaxi*) maar ook flexibel haltevervoer (*haltetaxi*).

Voor Samen-initiatieven kijken we naar verschillende manieren om dit te organiseren. Dit kan voor deelsystemen mogelijk via een aanbesteding, maar ook met losse opdrachten of via het verstrekken van subsidies. Samen met gemeenten werkt de provincie dit de komende periode nog verder uit, waarbij samenwerking en het optimaal inzetten van elkaars beleidsmogelijkheden belangrijk zijn. De gemeenten en provincie kijken verder dan alleen financiering: we zorgen ook voor expertise om organisaties uit de samenleving te helpen met het opzetten van een vervoersconcept.

### Bekostiging

De provincie wil met het beschikbare geld in West-Brabant (€26 miljoen exploitatiebudget) een goede basis neerzetten waarmee een passend aanbod van gedeelde mobiliteit kan worden geboden aan de reizigers. Dit budget is beschikbaar voor Direct, overige buslijnen, Flex, buurtbussen en eventueel deelsystemen. Hierbij verdeelt de provincie de middelen over de verschillende delen van het systeem.

Voor de opstart van initiatieven voor Flex- en Samen-initiatieven zijn er nu al verschillende financieringsbronnen. Het gaat om het experimentenbudget vernieuwing ov en budgetten die vrijkomen vanuit de samenwerkingsovereenkomst regio-taxi, gericht op integratie ov en doelgroepenvervoer. Voor West-Brabant gaat dit om een bedrag van ongeveer €400.000,- per jaar. Dit geldt stelt de provincie ter beschikking op een gemakkelijke en toegankelijke manier. Dit kan via een subsidieregeling, maar ook door te werken met losse opdrachten. Er wordt in principe uitgegaan van cofinanciering; de provincie verwacht dat gemeenten en andere partners hieraan ook financieel bijdragen.

Naast geld om projecten op te starten, moet het ook mogelijk zijn om Samen-initiatieven die een bijdrage leveren aan het totaalsysteem van gedeelde mobiliteit, te financieren vanuit exploitatiemiddelen. De provincie verkent als opgave hoe dit verder uit te werken.

Daarnaast zijn investeringen nodig in infrastructuur en mobiliteitshubs. Hiervoor reserveert de provincie middelen. Voor de realisatie van mobiliteitshubs gaan we uit van cofinanciering door gemeenten. De provincie subsidieert een deel van de kosten van een mobiliteitshub, afhankelijk van de rol van de mobiliteitshub binnen het systeem van gedeelde mobiliteit.

Tenslotte heeft de provincie nog een budget voor de Brabant-brede marketing van het totaalsysteem van gedeelde mobiliteit.

### **Samenwerking en Governance**

De provincie en gemeenten in West-Brabant willen gezamenlijk gedeelde mobiliteit realiseren conform deze transitiestrategie. Samenwerking is hierin cruciaal. De totstandkoming van deze transitiestrategie is een eerste stap. Ten opzichte van vroeger is dit een hele nieuwe vorm van samenwerking.

In het toekomstig systeem werken we samen met veel meer partijen (ov-vervoerders, taxivervoerders, deelsystemen, Mobiliteit-als-Dienstproviders, vrijwilligersinitiatieven, buurtbussen, enzovoort). We zoeken naar een nieuwe manier van samenwerking. Het volstaat niet meer om alleen samen te werken in bijvoorbeeld ontwikkelteams, omdat deze alleen gericht zijn op de concessie. Dit werken we verder uit als opgave in 2020.

Daarnaast ziet de provincie voor zichzelf een rol als marktregisseur. We leggen de verbinding tussen verschillende vormen van mobiliteit en bevorderen de toegankelijkheid voor zoveel mogelijk reizigers. Deze rol ontwikkelen we de komende periode verder.

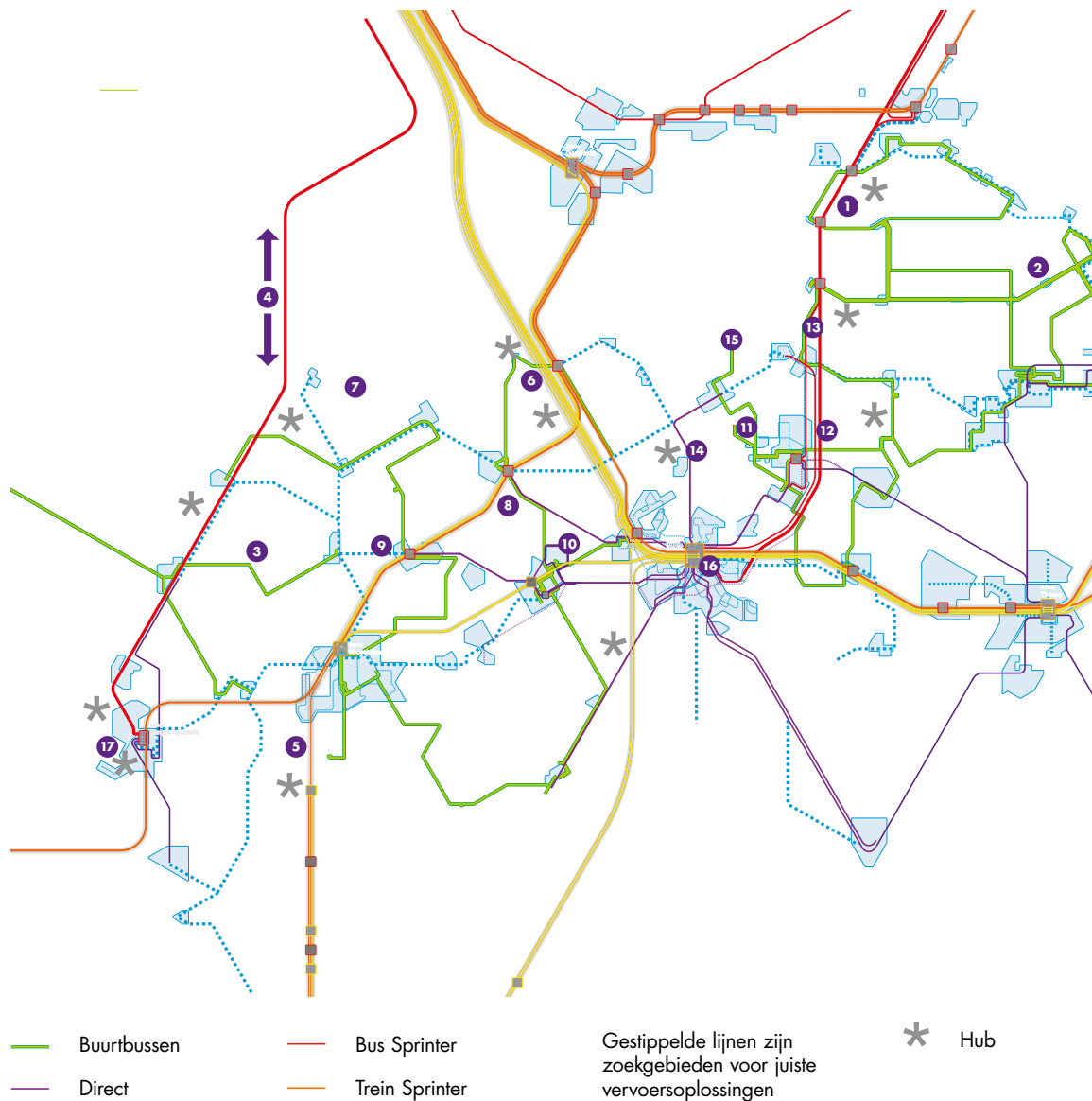
## Samenvattend

### *Opgaves/afspraken*

- Het Direct-netwerk, overige buslijnen en buurtbussen worden geregeld via de concessie. De provincie trekt dit als concessieverlener.
- Flex-vervoer (hubtaxi en haltetaxi) wordt gekoppeld aan de aanbesteding van het WMO-contract. Dit wordt getrokken door de regio in samenspraak met de provincie voor het Flex-deel.
- Om (alle systeemonderdelen van) gedeelde mobiliteit in West-Brabant te realiseren, zet de provincie het bestaande exploitatiebudget van €26 miljoen in.
- Daarnaast is er aanvullende financiering voor Samen-initiatieven. We gaan uit van cofinanciering en verwachten van gemeenten en andere partijen een financiële bijdrage hieraan. Voor Samen-initiatieven zal de provincie dit verder uitwerken, waarbij we ook kijken naar financiering voor opstart en voor exploitatie.
- Voor de realisatie van mobiliteitshubs zijn aanvullende middelen bij de provincie beschikbaar. Hierbij wordt ook uitgegaan van cofinanciering met gemeenten.
- We gaan verder met deze nieuwe vorm van samenwerking. Op basis van de ervaringen werken de provincie, gemeenten en RWB gezamenlijk een samenwerkingsmodel uit voor de toekomst.

## **5.2 Opgaven, onderzoeksgebieden en kansen in West-Brabant**

Hiervoor zijn verschillende opgaves benoemd. Deze werken we gezamenlijk uit in de eerste helft van 2020. Een aantal opgaves gelden voor heel West-Brabant zoals integratie ov en doelgroepenvervoer. Een aantal opgaves zijn gebiedsgebonden rondom mobiliteitshubs en de invulling van het aanbod op plekken waar niet direct duidelijk is welke vervoersoplossing het best passen.



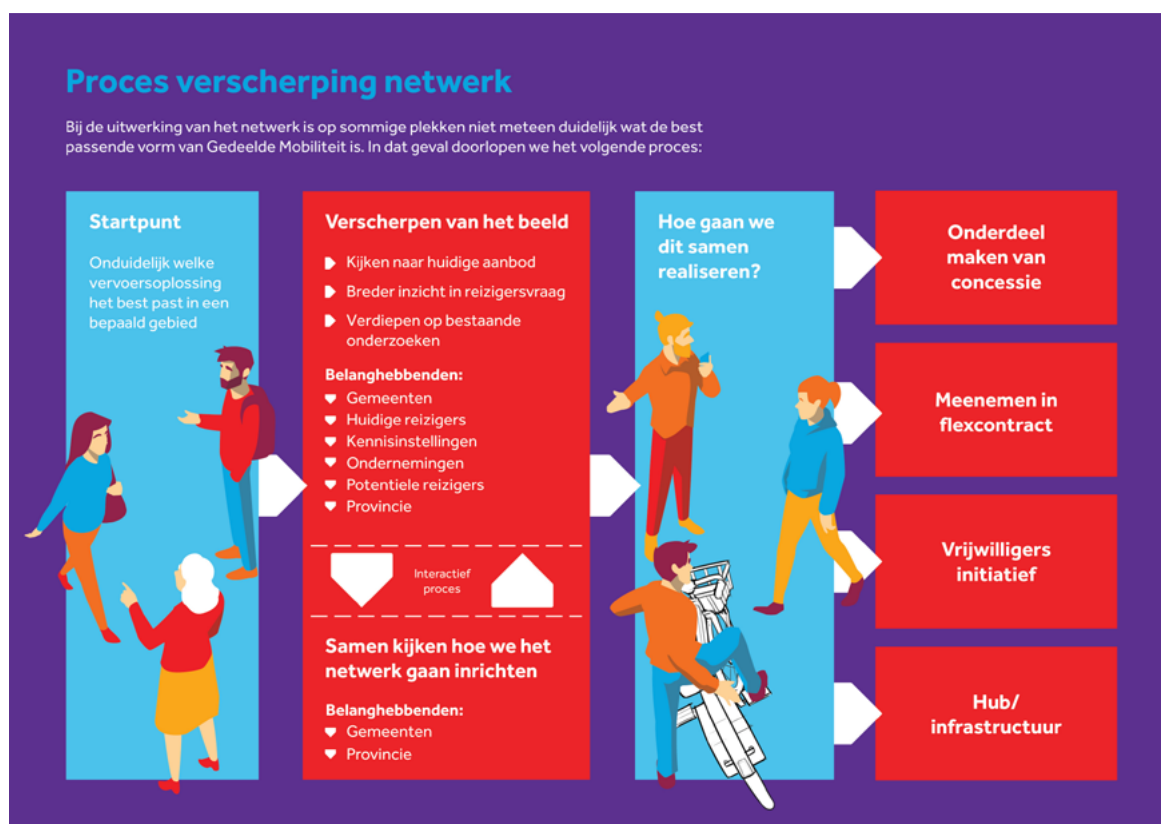
Voor kleinere stromen in bovenstaande kaart geldt dat hier nu nog geen oplossing is weergegeven. Dit zijn alle gestippelde lijnen. Dit zijn opgaves waarin we met gemeenten en andere stakeholders in gesprek gaan over de best passende oplossing voor gedeelde mobiliteit. Dit zijn oplossingen uit het gehele spectrum van Direct, Flex en Samen, in combinatie met mobiliteitshubs. Voor het vormgeven van het aanbod is de behoefte van reizigers belangrijk.

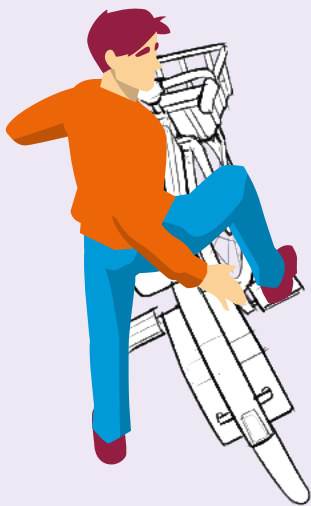
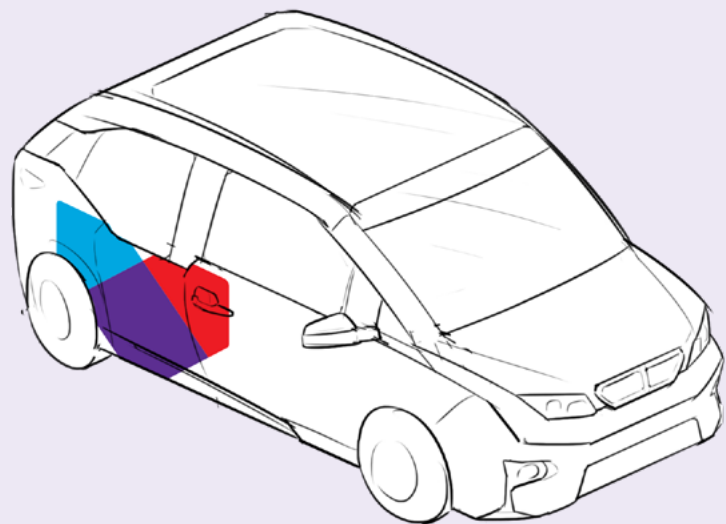


Naast de opgaves over de gestippelde lijnen zijn er ook op specifieke locaties opgaven benoemd:

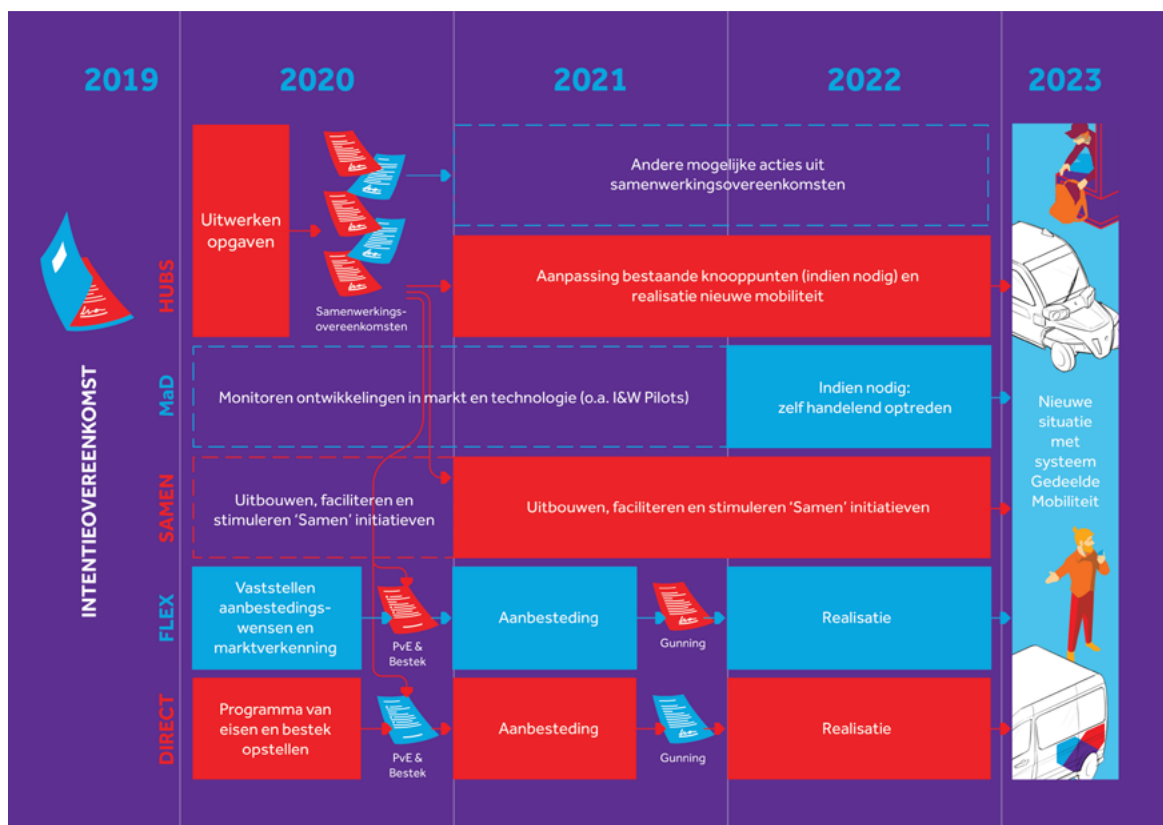
1. Opwaarderen bestaande haltes tot mobiliteitshub (gemeente Altena);
2. Verbeteren netwerk en opwaarderen relatie Wijk en Aalburg – Den Bosch;
3. Bereikbaarheid industriegebied rondom Stampersgat;
4. Versnellen corridor Bergen op Zoom- Rotterdam (incl. evt. hubs A4, bijvoorbeeld Dinteloord);
5. Bereikbaarheid Bravis-ziekenhuis;
6. Opwaarderen Station Lage Zwaluwe in samenhang met bereikbaarheid haven- en industriegebied Moerdijk, Logistiek Park Moerdijk en omliggende kernen;
7. Bereikbaarheid Willemstad in combinatie met de hub A4;
8. Bereikbaarheid station Zevenbergen voor omliggende kernen;
9. Leefbaarheid/ bereikbaarheid ontwikkeling in kernen Oudenbosch en Oud-Gastel;
10. Opwaarderen halte Etten-Leur Trivium;
11. Bereikbaarheid Westzijde Oosterhout;
12. Hub A27 Oosterhout;
13. Hub(s) A27 Raamsdonkveer;
14. Hub Terheijden;
15. Hub Made gemeentehuis (incl. bereikbaarheid richting Oosterhout en bedrijventerrein Weststad);
16. Stedelijke opgaven Breda (bereikbaarheid/leefbaarheid Noordwest en Centrum, Zero Emissie en samenhangend stelsel hubs (o.a. stadsrandhubs);
17. Ontwikkeling van tweetal hubs in Bergen op Zoom.

We stellen voor om een aantal opgaves te clusteren en verder uit te werken in subregio's.





# 6. VAN NU TOT 2023



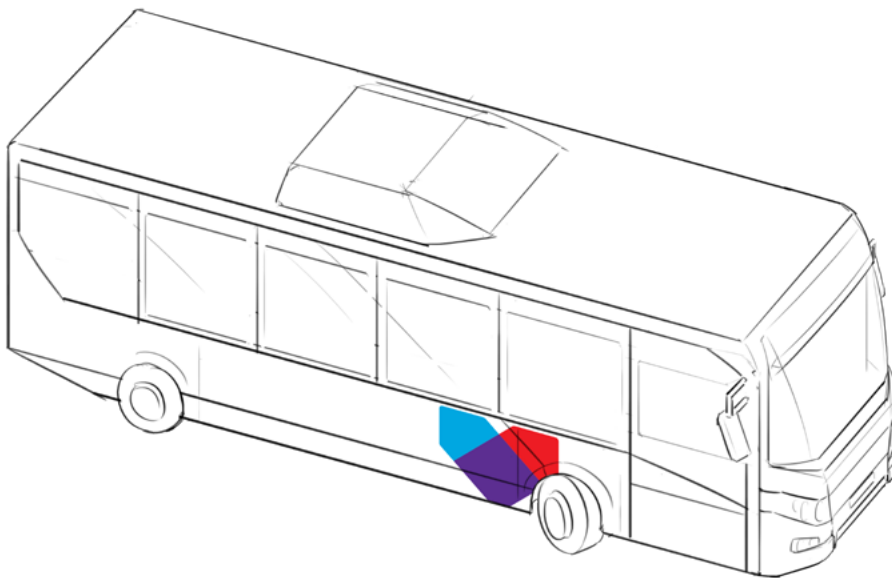
Bovenstaande afbeelding geeft de processtappen op hoofdlijnen weer. Het is belangrijk te beseffen dat we de transitie van klassiek ov naar gedeelde mobiliteit zorgvuldig vormgeven. Dit zal stapsgewijs gebeuren, zodat niet alleen de early adopters, maar alle reizigers mee kunnen doen.

In dit document hebben we een beeld geschetst van hoe gedeelde mobiliteit in West-Brabant eruit kan gaan zien en wat er nog voor opgaven liggen om dit werkelijkheid te laten worden.

De in hoofdstuk 5 genoemde opgaven, onderzoeksgebieden en kansen worden in het eerste deel van 2020 in gezamenlijkheid verder uitgewerkt. De resultaten hiervan vormen deels input voor de aanbestedingstrajecten van het Direct-deel en het Flex-deel. De voorbereidingen beginnen aan het begin van 2020. Een deel van de opbrengsten komt terug in concrete samenwerkingsovereenkomsten ('deals') met gemeenten of clusters van gemeenten. Deze worden in het derde kwartaal van 2020 gesloten. Het gaat bijvoorbeeld over afspraken rond te realiseren of aan te passen hubs en laadinfra.

De aanbestedingstrajecten voor zowel Direct als Flex worden begin 2020 opgestart, zodat ze aan het eind van dat jaar uitgezet kunnen worden. Hierbij willen uiterlijk eind 2021 de gunning afgerond hebben. Voor Samen-initiatieven gaan gemeenten en provincie meteen aan de slag om bestaande initiatieven uit te bouwen, nieuwe initiatieven te faciliteren en de samenleving te stimuleren tot nieuwe initiatieven. We zetten bestaand beleid meer in samenhang met elkaar voort. Dat start met het delen van informatie over bestaande initiatieven en reizigersbehoeften.

Wat betreft Mobiliteit-als-Dienst worden de ontwikkelingen bij zowel de markt als de landelijke I&W- pilots nauwlettend gevolgd. Daarnaast houden zowel provincie als gemeenten rekening met Mobiliteit-als-Dienst door in hun contracten, subsidies en andere overeenkomsten voorwaarden te stellen die het ontstaan van Mobiliteit-als-Dienst mogelijk maken.



## Colofon

Dit is een uitgave van  
Provincie Noord-Brabant.

Tekst en redactie: Provincie Noord-Brabant  
Opmaak: Studio Van Elten, 's-Hertogenbosch  
Illustratie: IQ-Media  
Drukwerk: ADC Reproservice

Voor meer informatie:

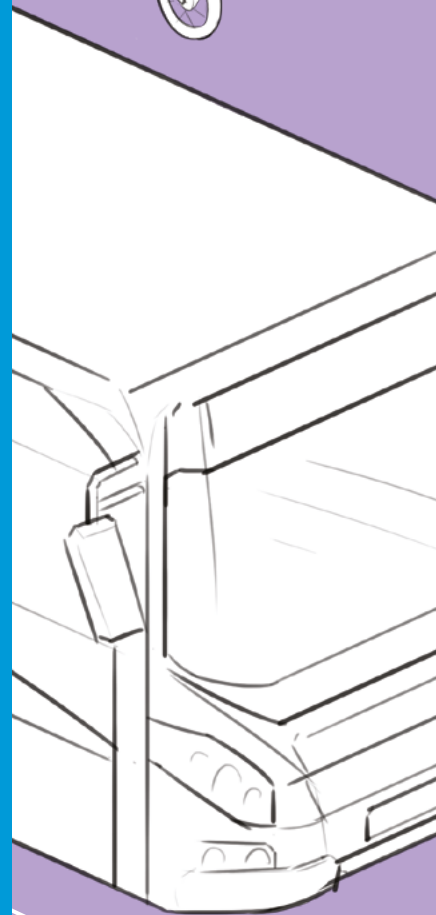
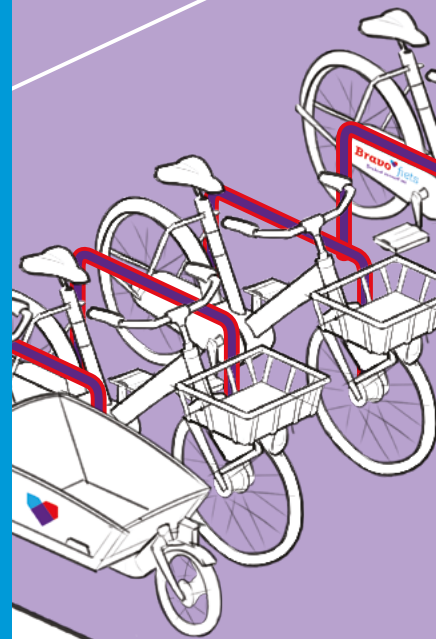
<https://publicaties.brabant.nl/gedeelde-mobiliteit>  
[vernieuwingOV@brabant.nl](mailto:vernieuwingOV@brabant.nl)

november 2019

De provincie Noord-Brabant heeft deze publicatie met de grootst mogelijke zorgvuldigheid samengesteld. Vragen of opmerkingen over de in deze uitgave gepubliceerde gegevens kunt u adresseren via [vernieuwingOV@brabant.nl](mailto:vernieuwingOV@brabant.nl).







Brabantlaan 1  
Postbus 90151  
5200 MC 's-Hertogenbosch  
Telefoon (073) 681 28 12  
Fax (073) 614 11 15  
[www.brabant.nl](http://www.brabant.nl)