

# GEDEELDE MOBILITEIT IS MAATWERK

Provincie Noord-Brabant



# Gedeelde mobiliteit is maatwerk

WAAROM

1

Voorwoord  
P.02

2

Waarom een  
nieuwe visie?  
P.04

HOE

3

Gedeelde  
mobiliteit  
is maatwerk  
P.14

4

Vraaggericht  
P.18

5

Verbindend  
P.24

6

Verantwoord  
P.30

WAT

7

Slim  
georganiseerd  
P.36

8

Ten slotte  
P.44

# Voorwoord

Het openbaar vervoer in Brabant... daar zijn we trots op! Onze reizigers beoordelen het vervoer goed, we vervoeren elk jaar meer mensen, we zetten internationaal de toon met onze grote elektrische bussenvloot en ons Bravo-merk is inmiddels Brabant-breed bekend.

Maar tegelijkertijd verandert de wereld van mobiliteit in rap tempo. Met nieuwe technieken die onze manier van reizen verandert. Met de ontwikkeling van autonoom rijdende auto's en bussen. Met reizigers die meer en meer flexibel willen zijn in hun keuzes. Met de groeiende populariteit van e-bikes die het fietsen over lange afstanden heel aantrekkelijk maakt. En met een samenleving waarin 'delen' meer de norm wordt dan 'eigendom'.

Die veranderende omgeving verplicht ons om de vraag te stellen of ons openbaar vervoer klaar is om daarin een rol van betekenis te blijven spelen. Kunnen we het bedrag dat we nu elk jaar inzetten voor onze bussen niet gebruiken om het slimste en duurzaamste mobiliteitssysteem te bouwen? Kunnen we een systeem maken dat meer gericht is op de individuele wensen van de

reiziger, bijdraagt aan onze ambitie om Brabant bereikbaar en leefbaar te houden en ervoor zorgt dat iedereen mee kan blijven doen in onze samenleving?

Geen eenvoudige vragen, want niemand weet precies hoe de wereld van mobiliteit er over tien of twintig jaar uitziet. En dat terwijl het gebruikelijk is om OV-concessies voor de periode van acht tot tien jaar aan te besteden. En hoewel het nog jaren duurt voordat we weer een nieuwe concessie op de markt zetten, moeten we nu al nadenken over de wijze waarop we de volgende OV-concessies vorm willen geven.

Daarom hebben we de handschoen opgepakt om te komen tot een nieuwe visie. Een visie die het belang van goed openbaar vervoer in Brabant onderstreept en tegelijkertijd ruimte geeft om in te spelen op nieuwe ontwikkelingen die zich voordoen. Want in dat slimste en duurzaamste mobiliteitssysteem dat wij ambiëren, rijden niet alleen bussen op een vaste tijd van halte naar halte. Het aanbod aan mobiliteit zal veel diverser worden. Want soms is een snelle HOV-bus of een flexibel busje

het antwoord op de mobiliteitsvraag van onze reizigers. En soms is de reiziger meer geholpen met een deelauto of een deelfiets in combinatie met een trein- of busreis.

Deze visie gaat daarmee veel breder dan openbaar vervoer, het is een visie op gedeelde mobiliteit. Deze visie geeft richting voor de toekomst maar biedt ook voldoende ruimte om in te kunnen spelen op innovaties. En zoals deze visie tot stand is gekomen met alle betrokken partijen, pakken we nu de handschoen op om samen met de marktpartijen, reizigers en mede-overheden de slag te maken naar dat slimste en duurzaamste mobiliteitssysteem.

De basis ligt er, nu gaan we aan de slag!

*Christophe van der Maat*  
Gedeputeerde Mobiliteit en Samenwerking  
Provincie Noord-Brabant



## Waarom een nieuwe visie?

**De wereld van mobiliteit is flink in verandering. Het mobiliteitsbeleid van de provincie, en hoe we omgaan met het ov, kan niet achterblijven. We willen toe naar het slimste en duurzaamste mobiliteitssysteem van Europa, waarin de reiziger centraal staat, met een passend aanbod voor alle reizigers. Dit gaan we samen met onze partners vormgeven. Zo houden we Brabant bereikbaar, zorgen we voor een sterke economie en kunnen mensen blijven meedoen aan de samenleving.**

Vanuit onze huidige verantwoordelijkheid voor het openbaar vervoer, kijken we in deze visie naar het bredere thema 'gedeelde mobiliteit'. Gedeelde mobiliteit heeft de toekomst en biedt meer mogelijkheden om aan te sluiten bij de wens van de reiziger. We zien kansen voor meer maatwerk en een grotere rol voor de markt, andere overheden en initiatieven uit de samenleving. Als provincie zijn we marktregisseur: we zorgen voor een goed samenspel tussen alle partijen. Deze nieuwe rol is nodig omdat de toekomst vraagt om meer samenwerking tussen marktpartijen en overheden. Natuurlijk zorgen we ook dat er vervoersmogelijkheden zijn, zoals bussen op drukke verbindingen. We nemen onze verantwoordelijkheid, voor collectieve doelen zoals bereikbaarheid, sociale veerkracht en duurzaamheid.

### Aanleiding

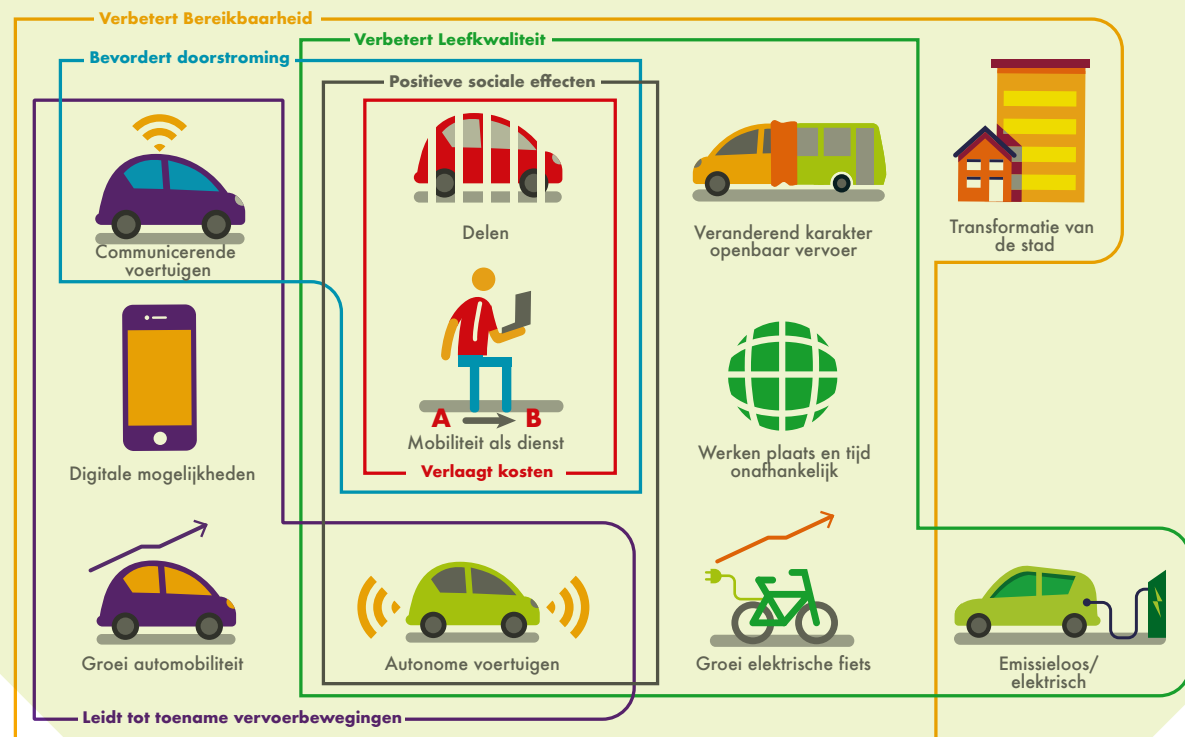
De aanleiding voor deze visie was een brede dialoog. Een jaar lang gingen we in gesprek met inwoners, marktpartijen en andere overheden over de toekomst van mobiliteit in Brabant. De opbrengsten van alle gesprekken en bijeenkomsten zijn te vinden op [www.brabant.nl/detoekomstbeginnu](http://www.brabant.nl/detoekomstbeginnu).

### Gedeelde mobiliteit:

Daarmee bedoelen we alle 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.

FIGUUR 1

## 11 ontwikkelingen rondom bereikbaarheid en 6 belangrijke effecten



Bron: [klik hier voor meer informatie over Rli, Van B naar Anders, investeren in mobiliteit voor de toekomst. 2018, pag. 38.](#)

### Mobiliteit als dienst

Uit de dialoog kwam naar voren dat de vraag naar openbaar vervoer onmiskenbaar aan het verschuiven is. Technologische ontwikkelingen zoals zelfrijdende auto's, e-bikes en nieuwe mobiliteitsdiensten maken nieuwe vervoersconcepten mogelijk. Traditionele bushaltes maken plaats voor vraaggericht vervoer op maat. Naast en aanvullend op het klassieke ov ontstaat een nieuwe totaaloplossing: Mobiliteit als dienst<sup>1</sup>. Voor de moderne consument is 'bezit' steeds minder van belang. Muziek, films en zelfs woonruimte, we delen het of we krijgen onbeperkt toegang met een abonnement. Deze verandering zien we ook binnen mobiliteit ontstaan. Niet langer investeren in een eigen vervoersmiddel, maar één volledig aanbod van verschillende vormen van vervoer: deelfietsen en deelauto's, openbaar vervoer, meerijden. Allemaal binnen één app. Dit noemen we Mobiliteit als dienst. Mobiliteit als dienst verbindt verschillende vervoermogelijkheden en zorgt ervoor dat het systeem begrijpelijk is voor de reiziger.

<sup>1</sup> Ook wel bekend als 'Mobility as a Service' of MaaS

Deze ontwikkelingen klinken voor sommigen nog als de toekomst, maar komen in rap tempo dichterbij. Nietsdoen vinden wij geen optie. Daarnaast willen we niet doorgaan op de huidige manier waarbij de focus vooral ligt op vervoer op grotere reizigersstromen. Hierdoor staat vervoer op kleinere stromen en op rustigere tijdstippen onder druk. Tijd om de focus te verschuiven naar passende mobiliteit voor alle reizigers. Het is hoog tijd voor verandering.

### Van speelveldnotitie naar visie

Voordat we deze visie opstelden, zijn we met veel partijen in gesprek gegaan. We startten met een speelveldnotitie, waarin we de transitie van klassiek ov naar Mobiliteit als dienst – en de rol die wij hier als provincie in spelen – centraal stelden. Daarop volgde een uitgebreid traject, waaraan veel verschillende partijen meededen. Regio's, gemeenten, marktpartijen (bekende én nieuwe), kennisinstellingen, belangenorganisaties en reizigers toonden hun betrokkenheid en gaven waardevolle input. Dit proces – dat leidde tot deze visie – is te lezen via de tijdlijn op [brabant.nl/vernieuwingOV](http://brabant.nl/vernieuwingOV).

Bekijk de animatie op [brabant.nl/vernieuwingOV](http://brabant.nl/vernieuwingOV)

en zie hoe de toekomst er in 2030 uit kan zien, met Mobiliteit als dienst



## Gedeelde mobiliteit

Deze visie is breder dan alleen het openbaar vervoer; daarom spreken we over 'gedeelde mobiliteit'.

Deze visie gaat uit van de (wettelijke) verantwoordelijkheid die de provincie heeft, als opdrachtgever van het openbaar vervoer. We zijn onderdeel van een goed functionerend mobiliteitssysteem. Nu willen we kijken hoe we de meeste waarde kunnen halen uit de euro's die we in mobiliteit stoppen. Hoe bieden we een maximale toegevoegde waarde voor alle (potentiële) reizigers, in de vorm van gedeelde mobiliteit? Het ov speelt daarin een belangrijke rol.

Deze visie op gedeelde mobiliteit vervangt de oude ov-visie. We behouden goede elementen uit de oude visie, zoals de indeling: vraaggericht, verbindend, verantwoord en de basisprincipes. Dit betekent dat de nieuwe visie – zodra hij wordt vastgesteld – direct van kracht is en waar mogelijk kan worden toegepast in de nog lopende concessies en contracten. Deze visie loopt tot 2030 en vormt de basis voor een nieuwe strategie. En een nieuwe invulling van concessies en contracten voor gedeelde mobiliteit.

## Solide basis als vertrekpunt

In de transitie van klassiek ov naar gedeelde mobiliteit gaat niet alles veranderen. We hebben in Brabant een solide basis staan. Een aantal bestaande uitgangspunten en doelen vormt daarom een startpunt voor de toekomst. Denk bijvoorbeeld aan de vele vrijwilligers op de buurtbussen. Samen met hen kijken we hoe hun inzet ook in de toekomst tot zijn recht komt.

Maar deze bestaande basis is niet uitputtend. In deze visie staan ook onderwerpen die een nieuwe basisnorm worden, bijvoorbeeld omtrent het duurzaamheidsbeleid en open data. Daarnaast blijven we handelen binnen bestaande wet- en regelgeving zoals de WP 2000, de AVG en de afspraken rondom cao's. Uiteraard blijven we de beschikbare middelen op een financieel verantwoorde manier inzetten om onze doelen te bereiken. De volgende onderwerpen vormen de basis van deze ov-visie:

- ▶ **Toegankelijkheid.** Iedereen moet gebruik kunnen maken van gedeelde mobiliteit. Dit gaat om fysieke toegankelijkheid (bijvoorbeeld met een rolstoelplaat in een voertuig), maar ook om mentale

toegankelijkheid. We willen barrières die reizigers (met of zonder beperking) ervaren zoveel mogelijk wegnemen, bijvoorbeeld door te zorgen voor toegankelijke reisinformatie.

- ▶ **Veiligheid** voor de reiziger staat voorop. Dat gaat zowel om **verkeersveiligheid** als om **sociale veiligheid**.
- ▶ Als de provincie opdrachtgever is voor gedeelde mobiliteit maken we ook altijd afspraken over **social return**. Zo willen we de werkgelegenheid voor mensen met een afstand tot de arbeidsmarkt verbeteren of vergroten.
- ▶ Wat betreft **betalwijzen**, tarieven en indexering-safspraken blijven we de landelijke afspraken volgen. Daarnaast laten we ruimte voor de ontwikkeling van nieuwe vormen van betalen naast de OV-chipkaart.
- ▶ Advies vanuit **reizigersorganisaties** zoals het Reizigers Overleg Brabant (ROB) blijft van belang. Samen met hen gaan we op zoek naar een bredere vertegenwoordiging, om ook potentiële reizigers te betrekken.



## Onderdeel van integraal beleid

Mobiliteit is voor de provincie geen doel op zich, maar het draagt bij aan bredere beleidsdoelen, zoals die in de omgevingsvisie 'Kwaliteit van Brabant' zijn geformuleerd voor 2030 en 2050. Deze visie op gedeelde mobiliteit kun je zien als een uitwerking van de [omgevingsvisie](#)<sup>1</sup>, die past binnen de hoofdpoging 'slimme netwerkstad'.

Hoe we dit realiseren is verder uitgewerkt in de omgevingsvisie, in het onderdeel slimme en duurzame mobiliteit van de hoofdpoging Slimme Netwerkstad. Hierin is ook opgenomen:

- ▶ Dat we het openbaar vervoer toekomstbestendig maken en klaar voor Mobiliteit als dienst;
- ▶ Dat we werken aan één geïntegreerd systeem van openbaar vervoer en Mobiliteit als dienst. We bieden maatwerk, onafhankelijk van de vervoerwijze. We scherpen ons huidig openbaar vervoerbeleid aan en werken dit uit in een strategie voor de concessie van de toekomst. We experimenteren met

<sup>1</sup> Provincie Noord-Brabant, *De kwaliteit van Brabant, Visie op de Brabantse leefomgeving (ontwerp)*, 2018. [Zie ook: www.omgevingsvisienb.nl](http://www.omgevingsvisienb.nl)

Mobiliteit als dienst en met nieuwe vervoerconcepten, ook binnen de huidige concessies.

Tenslotte is er nog een belangrijke link met de omgevingsvisie in de manier van werken. We kijken voor deze visie verder dan alleen traditioneel ov of mobiliteit. We zoeken naar slimme combinaties van opgaven en oplossingen en kijken waar kansen liggen om het beste resultaat te krijgen voor Brabant. Daarbij kijken we ook verder dan de oppervlakte en het hier en nu. Met deze manier van handelen is de werkwijze zoals die wordt verwoord in de omgevingsvisie ('diepe, ronde en brede manier van kijken') ook de basis voor deze visie.



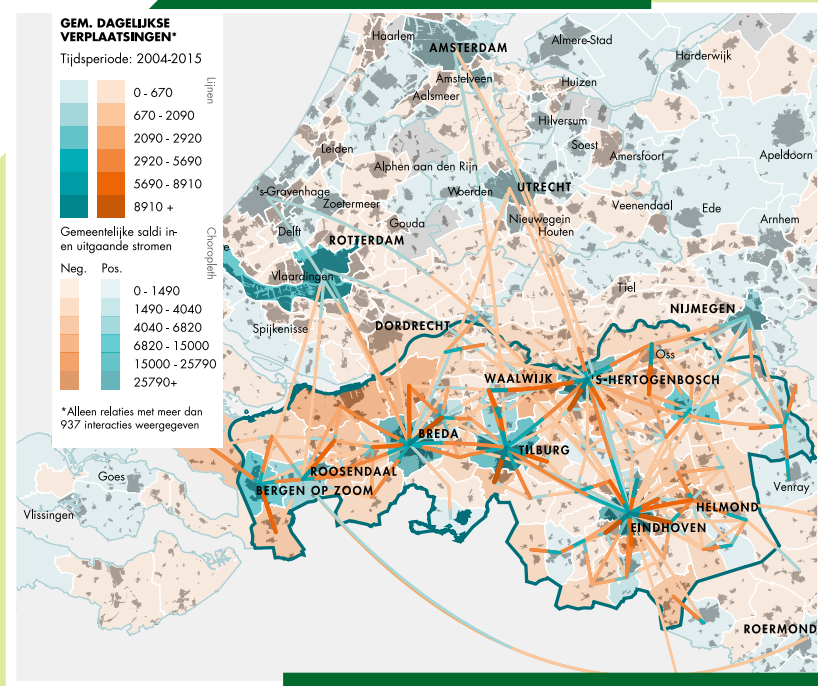
### Toekomstbeeld 2050 omgevingsvisie hoofdpoging slimme netwerkstad:

Het stedelijk netwerk van Brabant functioneert als één samenhangend duurzaam en concurrerend netwerk van steden en dorpen, als onderdeel van de Noordwest-Europese metropool. Brabant kenmerkt zich door een sterke sociale cohesie, een excellent en duurzaam woon-, leef- en vestigingsklimaat met een comfortabel, betrouwbaar en multimodaal verkeers- en vervoersysteem en een uitstekende (digitale) infrastructuur.

### Doel 2030 omgevingsvisie hoofdpoging slimme netwerkstad:

Brabantse partijen werken aan de transformatie van het bestaand bebouwd gebied van Brabant. Ondersteund door de digitale ontwikkelingen zijn er belangrijke stappen gezet in de richting van een excellent en duurzaam woon-, leef- en vestigingsklimaat met een comfortabel, betrouwbaar en multimodaal verkeers- en vervoersysteem. Bewoners uit alle geledingen van de bevolking voelen zich verbonden met hun omgeving en elkaar doordat zij meedenken en meedoen aan de veranderingen in hun omgeving.

## Netwerken in Brabant



Noord-Brabant is van oudsher een sterk verstedelijkte provincie die bestaat uit meerdere middelgrote steden. Gaandeweg ontstaat hieruit een grootschalige verstedelijking in Brabant waarbij grotere en kleinere kernen in de regio aaneen worden geregen tot een 'regional urban system'. In Brabant is de welvaartsontwikkeling niet alleen te zien in de steden, maar ook langs de verbindende lijnen tussen de steden. Juist vanwege deze voor Noord-Brabant typerende structuur zijn de verbindende netwerken van belang.

(bron: Tordoir, Netwerken in Brabant (2017) [klik hier voor de bron: www.brabant.nl/rapporttordoir](http://www.brabant.nl/rapporttordoir))

## Demografische ontwikkeling

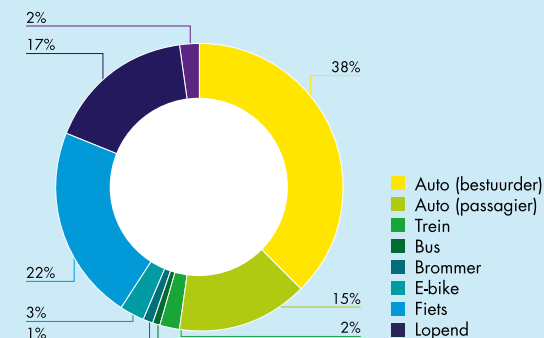
De prognose voor de bevolkingsontwikkeling laat zien dat er ook juist aan die verbindende lijnen bevolkingsgroei zal plaatsvinden, waar de kleinere kernen eerder een krimp kennen.

(bron: bevolkings- en woningbehoefte prognose Noord-Brabant, actualisatie 2017. [klik hier voor de bron http://bevolkingsprognose.brabant.nl/hoofdstuk/bevolkingsgroei-brabant/](http://bevolkingsprognose.brabant.nl/hoofdstuk/bevolkingsgroei-brabant/))

# HET VERTREK PUNT IS NU

Om je te kunnen richten op de toekomst, is het van belang een beeld te hebben bij het vertrekpunt: hoe ziet de Brabantse mobiliteit er nu uit en wat is belangrijk voor de reizigers?

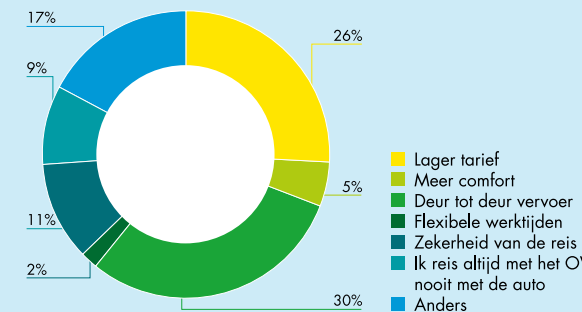
## Ov in het Brabantse mobiliteitssysteem



Het busvervoer is globaal genomen maar een klein onderdeel van de totale mobiliteit (1,3% van het aantal verplaatsingen). Dit is gemiddeld over Brabant, op verschillende corridors is dit aandeel groter. In absolute zin gaat het om meer dan 53 miljoen busreizigers. De auto is verreweg het meest gebruikte vervoermiddel, gevolgd door fiets en wandelen.

(bron: <https://brabant.databank.nl/>)

## Wat vindt de reiziger belangrijk?



Uit een onderzoek naar beweegredenen van reizigers blijkt dat men eerder/vaker gebruik zou maken van het ov wanneer er sprake is van deur tot deur vervoer of wanneer men een lager tarief hoeft te betalen.

(bron: rapport 'de toekomst van het OV in Brabant', PON 2018)



# Gedeelde mobiliteit is maatwerk



## Maximale toegevoegde waarde voor alle reizigers

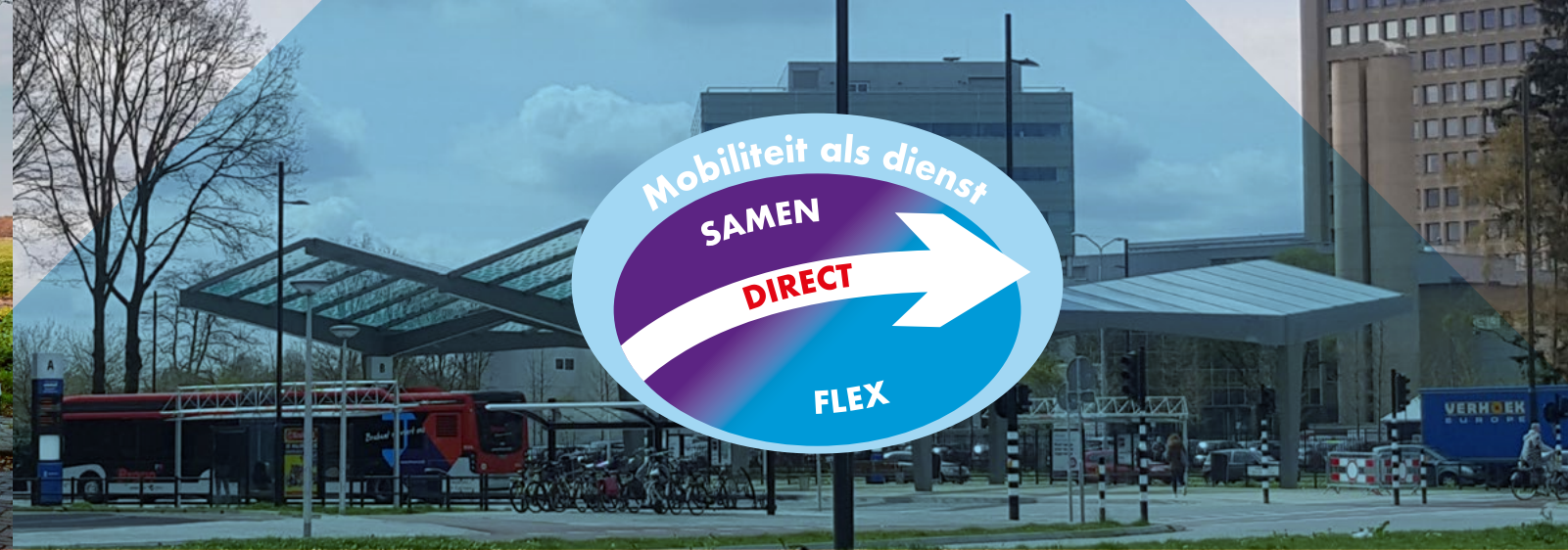
**Brabant wil toe naar het slimste en duurzaamste mobiliteitssysteem van Europa, waarin de reiziger centraal staat. Samen met onze partners willen we – met de beschikbare financiële middelen – de beste gedeelde mobiliteit (inclusief regulier ov) bieden voor alle reizigers. Daaronder verstaan we niet alleen de reizigers die nu gebruikmaken van het ov, maar ook potentiële nieuwe reizigers. Dit doen we om Brabant bereikbaar te houden, voor een sterke economie, en zodat iedereen mee kan blijven doen aan de samenleving.**

Om in heel Brabant meer keuzemogelijkheden te bieden naast het reguliere ov, zijn nieuwe vormen van gedeelde mobiliteit nodig. En moet het makkelijker worden om fiets en eigen auto te combineren met gedeelde mobiliteit. Mobiliteit als dienst maakt het eenvoudiger om gebruik te maken van deze (nieuwe) vervoermogelijkheden. Het verbindt de verschillende vormen van gedeelde mobiliteit en zorgt ervoor dat het systeem begrijpelijk is voor de reiziger. Zo kan een reiziger de voor hem of haar beste reis maken met gedeelde mobiliteit: een reis die aansluit op persoonlijke (reis)behoeften, actuele omstandigheden, het aanbod etc. Daarom stellen we Mobiliteit als dienst centraal in deze visie.

Willen we Mobiliteit als dienst verder ontwikkelen, dan moeten de markt, samenleving en andere

overheden meer ruimte krijgen. We willen samen kijken wie waar het beste aanbod van gedeelde mobiliteit kan verzorgen. Als provincie kunnen we een sturende, faciliterende of stimulerende rol innemen, zo lang we maar zo veel mogelijk toegevoegde waarde kunnen bieden. Hierbij verliezen we onze verantwoordelijkheid voor het realiseren van gezamenlijke doelen niet uit het oog. We zorgen voor goed bereikbare regio's en duurzaam vervoer dat toegankelijk en betaalbaar is voor iedereen.

Ook gaan we meer flexibiliteit inbouwen in concessies en contracten, zodat we nog beter kunnen inspelen op de vraag van de reiziger. We zoeken kansen om verbindingen te leggen met andere beleidsterreinen en overheden. En we delen gegevens en kennis met



marktpartijen en initiatieven uit de samenleving, om hen te helpen zelf ook gedeelde mobiliteit te ontwikkelen.

### Marktregisser en maatwerk

We stimuleren de markt zoveel mogelijk om kwalitatief goed aanbod op maat te leveren. Daarnaast pakken we, waar mogelijk, een rol als marktregisser: we zorgen voor een gelijk speelveld voor de markt. We sturen bij, werken samen met andere overheden, zorgen voor

goede data en leveren kennis. Dit is maatwerk; we passen onze rol aan op die van anderen, en nemen onze verantwoordelijkheid als dat nodig is (bijvoorbeeld ten aanzien van duurzaamheid, toegankelijkheid en data).

Dit maatwerk krijgt de komende jaren verder vorm, waarbij we het concept Mobiliteit als dienst centraal stellen. Mobiliteit als dienst bestaat uit drie verschillende vormen van vervoer: direct, flex en samen.

- ▶ **Direct:** op plaatsen en momenten met veel vervoersvraag zijn er directe verbindingen. Grote groepen mensen worden van mobiliteitshub naar mobiliteitshub gebracht. De provincie neemt een sturende rol door het verlenen van concessies. Marktpartijen krijgen de ruimte om ook zelf vervoer aan te bieden. Daarnaast zoeken we nadrukkelijk de verbinding met het spoor.
- ▶ **Flex:** reizigers worden van locatie naar locatie gebracht (van halte naar halte en/of van deur tot

deur). Dit systeem willen we meer verbinden met het doelgroepenvervoer. Hierbij zoeken we de samenwerking met de markt en gemeenten.

- ▶ **Samen:** reizigers maken gebruik van bestaande mobiliteit door met elkaar mee te rijden, gebruik te maken van een deelsysteem of een vrijwilligersinitiatief. De provincie biedt marktpartijen en initiatieven uit de samenleving veel mogelijkheden. We hebben een stimulerende en faciliterende rol, maar nemen onze verantwoordelijkheid waar dat nodig is.

# Vraaggericht

## De reiziger centraal

Wat hebben reizigers nodig om hun dagelijkse reispatroon in te vullen en welke behoeften en wensen hebben zij? We kijken naar waarden als comfort, snelheid, gemak, betaalbaarheid, keuzevrijheid en begrijpelijkheid. En we richten ons op *alle* reizigers, niet alleen op reizigers die nu gebruik maken van het ov. We hebben oog voor verschillende behoeftes, want het is duidelijk dat 'de reiziger' niet bestaat. Een goed product kan verschillend zijn voor iedereen.

Om goed aan te sluiten bij de wensen van verschillende groepen reizigers, is maatwerk essentieel. Dat betekent niet dat iedereen gebruik moet maken van gedeelde mobiliteit. We beseffen ons dat de auto voor veel mensen een belangrijk vervoersmiddel blijft in Brabant. Maar met gedeelde mobiliteit kunnen we alle reizigers een alternatief bieden. **Vraaggericht betekent passende mobiliteit voor alle reizigers, ongeacht de plek waar ze wonen, werken of recreëren.**

## Vervoer met toegevoegde waarde voor iedereen

Om zoveel mogelijk reizigers een goed aanbod te kunnen bieden dat aansluit op hun vraag, onderscheiden we drie verschillende vormen van vervoer. Hier gaan we dieper in op direct, flex en samen.

► **Direct:** Op drukke plekken en tijdstippen blijven de bus en de trein belangrijk. Voor de bus krijgt dat vorm via hoogfrequent comfortabel busvervoer op momenten met veel vraag. Maar ook hier is het

aanbod maatwerk, en kunnen we een ander product aanbieden op rustigere momenten en plaatsen. Bijvoorbeeld in de avonduren of weekenden. Ook bekijken we wat marktpartijen zelf kunnen en willen rijden op deze lijnen zonder overheidsbijdrage.

► **Flex:** Voor plaatsen en momenten met minder vraag naar vervoer, kijken we naar andere oplossingen dan vaste bussen met vaste dienstregelingen. Dit doen we samen met de markt en de samenleving, door nieuwe concepten te ontwikkelen.



Nu worden er bijvoorbeeld al heel gericht flexibele buslijnen ingezet om scholieren te vervoeren naar locaties met veel scholen. We verwachten dat er nog meer flexibele concepten zullen opkomen.

- **Samen:** Onder gedeelde mobiliteit vallen ook nieuwe concepten als deelauto's, deelfietsen en meerijddiensten, opgezet door de markt of de samenleving. Buurtbussen zijn bij uitstek een goed voorbeeld van deze gedachte. Ze vormen een vitale schakel binnen het vervoerssysteem en blijven ook in de toekomst belangrijk in Brabant. Om het beste aanbod te kunnen bieden, kijken we ook naar de rol van de fiets, als belangrijk middel in het voor- en natransport (zoals het ritje naar een opstaphalte).

### **Begrijpelijk systeem: Mobiliteit als dienst**

In de toekomst zijn er meer verschillende vormen van gedeelde mobiliteit. Dit moet de keuzes voor reizigers niet moeilijker maken, maar juist gemakkelijker. De provincie streeft naar een systeem dat begrijpelijk is en blijft. Met Mobiliteit als dienst krijgen reizigers een

mobilitaatsaanbod dat past bij hun behoeftes. Reizigers moeten makkelijk inzicht krijgen in de verschillende reismogelijkheden en deze vervolgens eenvoudig kunnen boeken en betalen. In de praktijk zien we al dat dit soort nieuwe vormen van vervoer, waar reizigers via een app kunnen boeken en betalen, een nieuwe groep reizigers aantrekt (zoals bij Bravo Flex). Om de transitie naar Mobiliteit als dienst begrijpelijk te houden voor Brabantse reizigers – maar ook voor internationale bezoekers – is een soepele overgang van cruciaal belang.

### **Prijs passend bij de vraag**

De prijs van de reis moet passen bij de vorm van mobiliteit. Een deelauto of direct vervoer van deur tot deur – of van halte tot halte – is makkelijk en comfortabel; dan is het mogelijk om een hogere prijs te vragen. Uit onderzoek onder bestaande en potentiële reizigers blijkt dat een groot deel van de reizigers bereid is meer te betalen voor meer comfort. Tegelijkertijd moeten het ov en gedeelde mobiliteit ook in de toekomst betaalbaar blijven voor groepen die er dagelijks gebruik van maken.

# Mobiliteit als dienst



Het klassieke openbaar vervoer gaat verschuiven naar vraaggericht vervoer op maat. Dit noemen wij 'Mobiliteit als dienst.' Via één app zal je toegang krijgen tot een mix van vervoersmiddelen, afgestemd op elkaar en op jouw persoonlijke wensen en behoeften.



We borgen een betaalbaar basisniveau (met het direct systeem en de aansluiting hierop) en blijven in gesprek met reizigers en gemeenten over betaalbaarheid. Als buslijnen verdwijnen gaan we op zoek naar een passend aanbod van gedeelde mobiliteit met een bij dat aanbod passende prijs. Daarnaast kan het zo zijn dat gemeenten en de provincie op basis van eigen beleidsdoelstellingen, bijvoorbeeld vanuit het sociaal domein of bereikbaarheid van een stad, meefinancieren aan een lager tarief of meer kwaliteit (voor bepaalde doelgroepen).

### **Betrouwbare reis**

Gedeelde mobiliteit moet ook in de toekomst betrouwbaar zijn, zodat reizigers op tijd aankomen op hun bestemming. Het is essentieel dat een geboekte reis met gedeelde mobiliteit ook gemaakt kan worden volgens planning. Als dat onverhoopt niet kan, moeten reizigers tijdig worden geïnformeerd en waar mogelijk een alternatief worden aangeboden. Het is belangrijk dat gedeelde mobiliteit, zoals een deelauto, goed beschikbaar is. Dit kunnen we meten met bestaande gegevens over punctualiteit, maar ook zullen we nieuwe manieren moeten ontwikkelen om betrouwbaarheid goed te kunnen monitoren.



### **Speerpunten:**

- ▶ De provincie wil een passend aanbod voor alle reizigers realiseren samen met markt en samenleving. Soms is een bus het beste middel, soms is dat een andere vorm van gedeelde mobiliteit. Of is dit een combi met eigen auto of fiets.
- ▶ Om het systeem begrijpelijk te houden, wordt gedeelde mobiliteit als onderdeel van Mobiliteit als dienst aangeboden.
- ▶ Er is ruimte voor verschillende tarieven, passend bij verschillende kwaliteit van het aanbod. We houden rekening met betaalbaarheid en de doelgroepen die afhankelijk zijn van het huidige ov.
- ▶ Ook in de toekomst is betrouwbaarheid belangrijk. Het gaat om punctualiteit, maar ook om de beschikbaarheid van gedeelde mobiliteit.

# Verbindend

## Gedeelde mobiliteit als schakel in het netwerk

Gedeelde mobiliteit gaat over verbindingen tussen vervoerswijzen, beleidsterreinen en overheden. Spoor en hoogwaardig openbaar vervoer (HOV) vormen de ruggengraat van Mobiliteit als dienst. Het hoofdrailnet en HOV komen samen in mobiliteitshubs, maar zijn allebei ook onderdeel van ruimtelijke ontwikkelingen. We willen de link leggen tussen mobiliteits- en ruimtevraagstukken, maar ook de link leggen met andere beleidsterreinen.

Brabant is onderdeel van een internationaal netwerk, waarin het spoor een belangrijke rol speelt. De rijksoverheid is verantwoordelijk voor het hoofdrailnet. De verantwoordelijkheid voor HOV ligt bij de provincie. Als provincie gaan we over één schakel in een netwerk, maar samen met andere overheden en beleidsterreinen kunnen we veel meer bereiken. Denk bijvoorbeeld aan flankerend beleid voor wegverkeer zoals parkeerbeleid, zodat gedeelde mobiliteit aantrekkelijker wordt, of aan het combineren van ov en doelgroepenvervoer. Verbindend betekent niet alleen verbindingen leggen tussen vervoerswijzen en knooppunten, maar ook contact leggen en samenwerking aangaan met andere beleidsterreinen en overheden.

### De regionale ruggengraat van het daily urban system

De belangrijkste spoor- en busverbindingen in Brabant noemen we de 'hoofdassen'. Door die te versterken, krijgt een groot deel van de reizigers een beter product dat past bij hun vraag. De hoofdassen op het spoor tussen de vier grote Brabantse steden en hun uitlopers<sup>1</sup>

zijn de belangrijkste verbindingen. De stadsregionale verbindingen (zoals Eindhoven-Veldhoven en Breda-Oosterhout) en de verbindingen met grote kernen die niet per spoor toegankelijk zijn (zoals Uden, Veghel en Waalwijk) vormen het HOV-netwerk in Brabant. Deze vallen onder de Direct vorm van aanbod. We innoveren en zetten in op frequenter vervoer met een betere

<sup>1</sup> Primair gaat het om de Brabantroute (spoorcorridor Breda-Tilburg-Eindhoven-Venlo), de A2-Kennisas (Utrecht-'s-Hertogenbosch-Eindhoven) en de HSL-Zuid (Rotterdam-Breda-Antwerpen), secundair gaat het om de verbindingen Tilburg-'s-Hertogenbosch-Nijmegen, Bergen op Zoom-Roosendaal-Dordrecht/Breda en de Noordelijke Maaslijn (Nijmegen-Boxmeer-Venlo).

doorstroming, een kortere reistijd en meer comfort. En gaan voor een optimale aansluiting met Flex en Samen om passende mobiliteit te bieden op regionale schaal.

### Nationale verbindingen

Het spoor is een belangrijke schakel tussen Brabant en de rest van Nederland. Er is echter weinig ruimte om op het spoor te groeien, omdat er niet meer treinen over dezelfde sporen kunnen rijden. Daarom willen we een schaa sprong maken. We willen de infrastructuur uitbreiden, zodat treinen vaker kunnen rijden, reizigers korter hoeven te reizen, en er meer rechtstreekse verbindingen zonder overstap zijn. Het gaat bijvoorbeeld om rechtstreekse ic-verbindingen van Breda en Tilburg naar Utrecht. Bij de ontwikkeling hiervan hebben we oog voor de omgeving.

Op sommige plekken is er geen spoorverbinding tussen Brabant en stedelijke regio's buiten de provincie. Omdat er wel veel reizigers zijn op deze trajecten, is een hoogwaardig alternatief nodig. Het gaat om de verbindingen Breda-Oosterhout-Gorinchem-Utrecht, Bergen op Zoom-Rotterdam en Uden/Veghel-Nijmegen. We zoeken naar kansrijke innovatieve concepten die een

goede invulling geven aan hoogwaardig (bus)vervoer en het product kwalitatief verbeteren.

### Internationaal

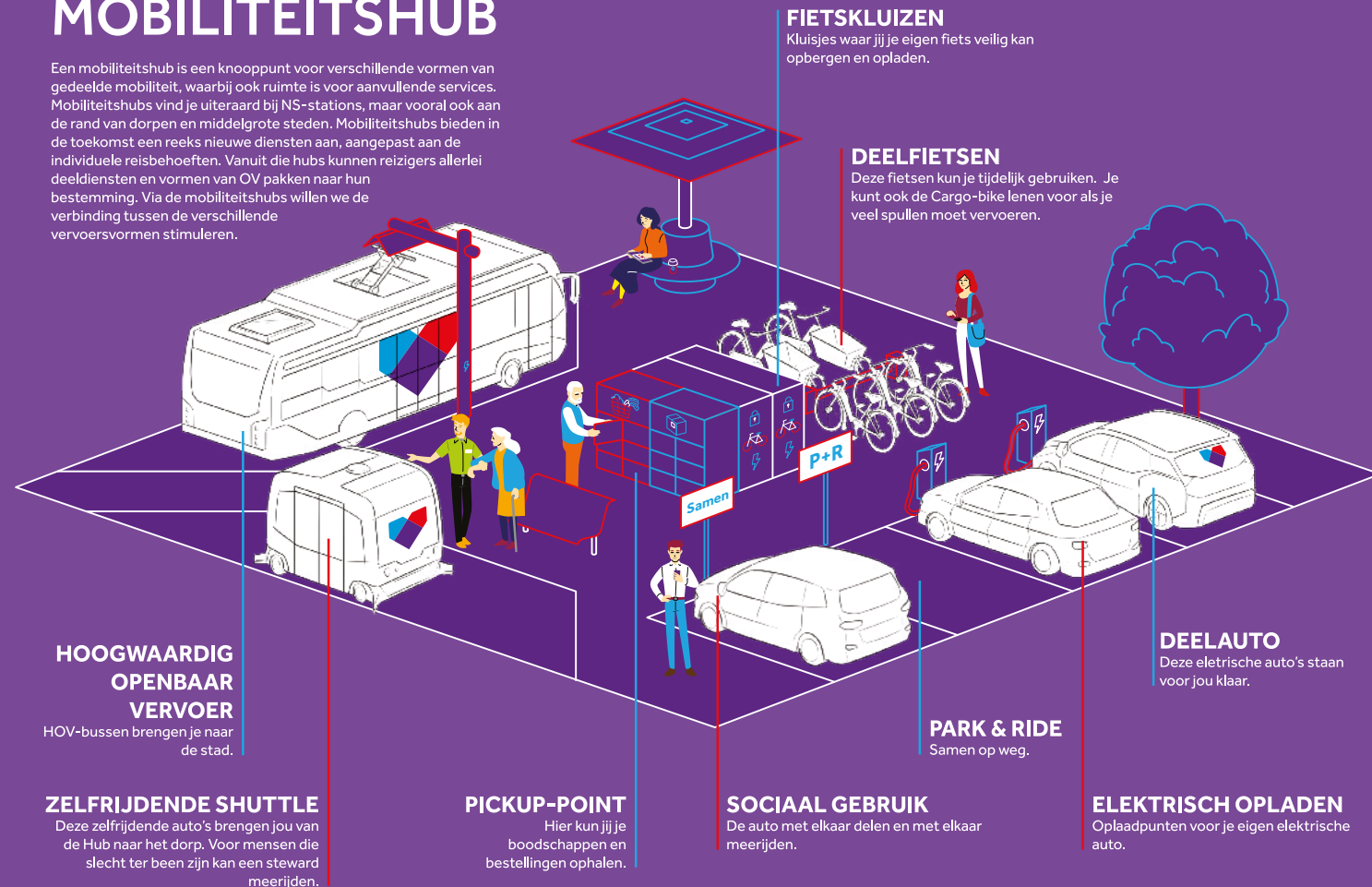
De economie in Brabant is gebaat bij goede internationale verbindingen. Breda en Eindhoven zijn de internationale knooppunten van de provincie. Deze belangrijke internationale hubs bieden toegang tot intercontinentale luchthavens en het Europese hogesnelheidsnetwerk, waaronder de verbindingen tussen Eindhoven en Düsseldorf, en Breda en Brussel. We zetten in op snellere en rechtstreekse treinverbindingen met de belangrijkste internationale hubs. Daarnaast willen we Eindhoven Airport – als belangrijk knooppunt voor internationale verbindingen – zo goed mogelijk bereikbaar houden.

### Mobiliteitshubs als schakel

Overstappunten zijn cruciaal in een systeem van gedeelde mobiliteit. In toenemende mate worden hier andere eisen aan gesteld. Het worden 'mobiliteitshubs' waar je naast het stallen van je fiets of het parkeren van je auto ook een deelauto kan pakken, een pakketje kan ophalen, bezoekersinformatie kan krijgen of kan werken en ontmoeten.

# MOBILITEITSHUB

Een mobiliteitshub is een knooppunt voor verschillende vormen van gedeelde mobiliteit, waarbij ook ruimte is voor aanvullende services. Mobiliteitshubs vind je uiteraard bij NS-stations, maar vooral ook aan de rand van dorpen en middelgrote steden. Mobiliteitshubs bieden in de toekomst een reeks nieuwe diensten aan, aangepast aan de individuele reisbehoeften. Vanuit die hubs kunnen reizigers allerlei deeldiensten en vormen van OV pakken naar hun bestemming. Via de mobiliteitshubs willen we de verbinding tussen de verschillende vervoersvormen stimuleren.





Waar binnensteden autoluw worden, ontstaat er ook behoefte aan kleinere hubs aan de randen van steden en op regionale mobiliteitshubs.

De provincie stimuleert deze ontwikkeling. Op grote knooppunten zijn meer mogelijkheden voor mobiliteitsdiensten, en aan de stadsranden en op regionale mobiliteitshubs komen betere overstapmogelijkheden. Zulke mobiliteitshubs ontstaan op huidige treinstations; maar kunnen ook op kleinere overstappunten worden gesitueerd. Ook een transferium kan een hub zijn, waar je overstapt van auto op gedeelde mobiliteit.

### Link met andere beleidsvelden

Voor een sterker mobiliteitssysteem is een integrale benadering nodig. Zo kunnen we doelen op het gebied van economie, ruimtelijke ontwikkeling, duurzaamheid en sociale veerkracht combineren. We willen ook constructief samenwerken met het rijk en andere concessieverleners. Ons streven is een mobiliteitssysteem waarin je grenzeloos (geen last van landsgrenzen of concessiegrenzen) en zonder belemmeringen kunt reizen ('seamless travel').

Mobiliteit is een schakel in een ruimtelijk netwerk. Mensen kiezen voor een bepaalde plek om te wonen, werken of recreëren. Om hiertussen te bewegen hebben ze mobiliteit nodig. Daarom is het belangrijk om ruimtelijke ontwikkelingen voor wonen en werken, ov-assen en mobiliteitshubs op elkaar af te stemmen. Door verschillende functies op knooppunten bijeen te laten komen, wordt de vervoersmarkt vergroot en leidt het tot aantrekkelijke stedelijke gebieden, die op een duurzame wijze goed bereikbaar zijn. Daarnaast hebben overheden verschillende verantwoordelijkheden voor verschillende vervoerssystemen zoals trein en doelgroepenvervoer. Gedeelde mobiliteit kan, samen met parkeerbeleid en milieuzones bijdragen aan het beter gebruiken van de schaarse openbare ruimte.

Op al deze onderwerpen blijft de provincie verbindingen leggen. Om toekomstbestendig te zijn en toegevoegde waarde te creëren, is het belangrijk om te werken als één overheid op verschillende beleidsterreinen.



### Speerpunten:

- ▶ Spoor en HOV vormen de ruggengraat van Mobiliteit als dienst. De provincie zorgt voor de doorontwikkeling van een goed HOV-netwerk als basis voor Mobiliteit als dienst en maakt nadrukkelijk gebruik van innovaties.
- ▶ De provincie zet in op frequenter en sneller vervoer naar economische kernregio's, ook over de (provinciale) grens. Het spoor speelt daarbij een centrale rol. Om voldoende infracapaciteit te hebben en te voldoen aan de beoogde groei, ligt er een (rijks)opgave.
- ▶ De provincie stimuleert de ontwikkeling van knooppunten naar 'mobiliteitshubs', waar je gemakkelijk kunt overstappen, maar ook andere vervoersmogelijkheden en diensten vindt.
- ▶ Vanuit mobiliteit zoeken we actief de verbinding met andere beleidsterreinen. We kijken breder dan alleen naar mobiliteit of alleen de provincie. Zo kunnen we onze beleidsdoelen beter realiseren en de Brabantse reiziger betere mobiliteit bieden.
- ▶ De provincie benadrukt de belangen van de reiziger ook in de samenwerking met de andere overheden, bijvoorbeeld bij het verbinden van ov en doelgroepenvervoer.
- ▶ Een reiziger moet zonder hindernissen kunnen reizen; de reis sluit naadloos aan op de wensen van reizigers ('seamless travel') ook over provincie-, concessie- en landsgrenzen heen.



# Verantwoord



## Een rol als overheid waar dat nodig is

Als provincie nemen we onze verantwoordelijkheid voor waarden die belangrijk zijn voor het collectief. Het gaat bijvoorbeeld om bereikbaarheid, sociale veerkracht, duurzaamheid en toegankelijkheid. Dit zijn de doelen waar we op willen sturen. Verantwoord betekent dat we zorgen dat de provincie bereikbaar en duurzaam vervoer beschikbaar blijft voor iedereen. Maar ook dat we zorgen dat iedereen mee kan blijven doen in de samenleving, en verantwoordelijk omgaan met data en gegevens van reizigers.

### Naar een betere bereikbaarheid

Op plaatsen en momenten waar veel vraag naar vervoer is, blijft de bus belangrijk. Hiermee zorgen we ervoor dat reizigers samen reizen in een bus en wordt de vraag 'gebundeld' zodat met name steden beter bereikbaar zijn. De provincie behoudt haar sturende rol. Vanuit het doel 'bereikbaarheid' kunnen we bijvoorbeeld tariefdifferentiatie inzetten, om reizen buiten de spits te stimuleren.

Ook met Mobiliteit als dienst wordt het mogelijk om de bereikbaarheid te verbeteren; met een beter product kunnen reiziger makkelijker de keuze maken om hun eigen auto (deels) te laten staan. Om dit te realiseren is het cruciaal om samen te werken met andere overheden,

bijvoorbeeld door een koppeling te maken met het beleid voor woon- en werklocaties.

Voor bedrijventerreinen en het reisaanbod hiernaartoe hebben we speciale aandacht. Bedrijventerreinen zijn soms even groot als een dorp, maar werknemers reizen er op specifieke tijden heen, bijvoorbeeld in de spits. Met gedeelde mobiliteit willen we hier – samen met de markt – beter op inspelen.

### Meedoen aan de samenleving en sociale veerkracht

Om te zorgen dat alle Brabanders kunnen blijven meedoen aan de samenleving, hebben we oog voor de behoeftes van verschillende reizigersgroepen.



We kennen bijvoorbeeld al jarenlang buurtbussen, georganiseerd en bestuurd door vrijwilligers die de reizigers kennen en zo maatwerk kunnen bieden. Vrijwilligers blijven ook in de toekomst belangrijk. Samen met hen – en met gemeenten – willen we kijken hoe zij invulling kunnen geven aan de ontwikkeling van gedeelde mobiliteit. Niet alleen voor buurtbussen, maar ook voor de ontwikkeling van andere vormen binnen Samen en Flex Zo maken we gebruik van de sociale veerkracht van de samenleving.

Dat we zoeken naar een bredere invulling van gedeelde mobiliteit, betekent overigens niet dat we als provincie onze rol als opdrachtgever van het ov helemaal loslaten. We helpen actief om nieuwe invullingen vorm te geven en barrières weg te nemen, en geven ruimte voor eigen ideeën en participatie vanuit burgers.

### **Gedeelde mobiliteit als duurzaam systeem**

Doordat we het aanbod van gedeelde mobiliteit verbeteren, kunnen reizigers meer gebruik gaan maken van deze nieuwe vormen. Gedeelde mobiliteit is duurzamer dan individuele mobiliteit: per vervoersmiddel kunnen er immers meer reizigers mee. Ook als in de toekomst

iedereen elektrisch autorijdt gaat dit op. Daarnaast betrekken we nadrukkelijk de (elektrische) fiets bij gedeelde mobiliteit. Ook deelfietsen passen immers binnen dit concept. De fiets is bij uitstek een duurzame vorm van vervoer, en dat willen we stimuleren.

Vanuit het doel duurzaamheid kiest de provincie ervoor steeds meer zero-emissie bussen te laten rijden. Alle ov-bussen in Brabant moeten uiterlijk in 2025 Zero Emissie zijn. Daarmee gaan we een stap verder dan afspraken in het landelijk beleid waarin alleen nieuwe bussen vanaf 2025 zero emissie moeten zijn. Ook bij andere vormen van gedeelde mobiliteit faciliteren en stimuleren we een duurzame uitvoering. We doen dat samen met andere beleidsterreinen: op duurzaamheid gebeurt veel meer dan we in deze visie beschrijven. [Zie bijvoorbeeld brabant.nl/elektrischrijden](https://www.bijvoorbeeldbrabant.nl/elektrischrijden).

### **Data en kennis verzamelen en delen**

Data over reisgedrag en kennis over reizigers worden steeds belangrijker voor het beleid en de uitvoering van mobiliteit. Denk bijvoorbeeld aan data over reispatronen, waarmee marktpartijen nog beter kunnen inspelen op de wensen van de klant. Ook helpt data het product

voor reizigers te verbeteren, bijvoorbeeld door betere reisinformatie aan te bieden. Daarom vinden we het belangrijk om deze informatie te verkrijgen en beschikbaar te stellen.

Daarnaast is inzicht in de potentiële reiziger van essentieel belang, om goed in te spelen op de vraag. We vinden vraaggerichte mobiliteit heel belangrijk en zullen hier, gezien het strategisch belang, in de toekomst actief een kennisfunctie invullen. Dit doen we door data over reizigers te verzamelen en daarmee inzicht te krijgen in wat er nodig is aan mobiliteit zodat wij samen met marktpartijen, de samenleving en andere overheden goed in kunnen spelen op de vraag. Met deze kennis kunnen we bijvoorbeeld beginnende startups helpen toe te werken naar een uitvoerbaar product. Daarnaast is de kennisfunctie van belang om op een verantwoorde manier invulling te kunnen geven aan de rol van marktregisseur.

We streven ernaar een zo compleet mogelijk beeld van de vraag naar mobiliteit te krijgen. Dan kunnen we samen met partners beter inspelen op de behoeften van reizigers.

We bouwen het huidige beleid voor open data verder uit door eisen te stellen aan open standaarden en volgen daarbij de al bestaande landelijke afspraken. De privacy van reizigers staat bij dataverzameling altijd voorop.

### **Luisteren, leren en participeren**

Als provincie hebben we ervaring met projecten om dorpen en wijken te helpen hun mobiliteitsbehoefte zelf beter in te vullen. Hier brengen wij niet alleen kennis, maar halen we het ook. We leren veel door met dorpen en stadswijken in gesprek te gaan over hun behoeften, en dit proces te faciliteren, bijvoorbeeld met methodes als social design. We vinden het belangrijk dat burgers zelf kunnen participeren in gedeelde mobiliteit en hierover mee kunnen denken.



### **Speerpunten:**

- ▶ Gedeelde mobiliteit is voor alle reizigers. Ook voor reizigers die niet op plekken wonen, werken of recreëren waar veel vraag is. De provincie wil dit samen met de markt en de samenleving invullen door nieuwe vormen te ontwikkelen binnen Flex en Samen om bijvoorbeeld ook kleinere kernen bereikbaar te houden.
- ▶ We zetten in op bundeling van de vraag via spoor en HOV op drukke plekken en momenten om zo de bereikbaarheid te waarborgen.
- ▶ Gedeelde mobiliteit moet zo duurzaam mogelijk zijn. Dit willen we bereiken door mensen te stimuleren er gebruik van te maken; door alle ov-bussen in 2025 zero emissie te laten rijden; en door andere duurzame vormen van mobiliteit zoveel mogelijk te stimuleren.
- ▶ Data wordt steeds belangrijker. We bouwen het beleid rondom open data verder uit, maar stellen de privacy van reizigers voorop.
- ▶ We vervullen een kennisfunctie om samen met de markt, de samenleving en andere overheden beter in te kunnen springen op de vraag van reizigers. Ook helpen we bij het opzetten van nieuwe (innovatieve) projecten. Dit past bij onze rol als 'marktregisseur'.



## Slim georganiseerd

### Slim organiseren doe je samen

Om deze visie slim te organiseren, is allereerst samenwerking met andere overheden en beleidsterreinen belangrijk. Ook zoeken we naar nieuwe vormen om samen te werken met marktpartijen, via innovatieve aansturing van contracten en concessies. Verder blijven we innoveren en experimenteren met nieuwe concepten in de praktijk. In dit hoofdstuk leggen we in hoofdlijnen uit hoe we dit gaan aanpakken en onze ambities gaan verwezenlijken. Deze aanpak krijgt verder vorm in een adaptieve agenda. Deze agenda staat niet 'vast' en kan aangepast worden als er nieuwe inzichten of ontwikkelingen zijn.

#### Provincie als marktregisseur

Alle verschillende vormen van gedeelde mobiliteit in de toekomst vragen om afstemming. Daar waar nodig zullen wij hierin een rol van marktregisseur oppakken. Hierbij leggen we de verbinding tussen verschillende vormen van mobiliteit en bevorderende toegankelijkheid voor zoveel mogelijk reizigers. Om dit goed te kunnen doen is kennis van de behoefte aan mobiliteit van essentieel belang. Daarnaast zorgen we zo veel mogelijk voor een gelijk speelveld voor marktpartijen. We doelen hiermee niet alleen op bestaande marktpartijen, maar ook op nieuwe bedrijven, die op een slimme manier invulling kunnen geven aan gedeelde mobiliteit.

Als marktregisseur bevorderen we standaardisatie bijvoorbeeld door ervoor te zorgen dat verschillende diensten en apps met elkaar kunnen 'praten'. Dit kunnen we niet alleen. Daarom bespreken en agenderen we dit onderwerp in Den Haag en Brussel. Daarnaast zien we een rol weggelegd voor het merk Bravo. Bravo is de 'paraplu' waar verschillende vormen van gedeelde mobiliteit onder kunnen vallen. Met dit merk worden de verschillende vormen herkenbaar voor de klant. De provincie beheert het merk en zoekt uit hoe we Bravo verder kunnen ontwikkelen.

We geven actief invulling aan deze nieuwe rol en geven hem stapsgewijs vorm. We kijken steeds naar de markt, de samenleving en naar andere overheden



om erachter te komen waar kansen voor gedeelde mobiliteit liggen. En om te zien waar we als provincie een effectieve bijdrage kunnen leveren met onze beschikbare (financiële) middelen.

### **Samenwerking is cruciaal**

Vanuit de gedachte dat we werken als één overheid bekijken we nadrukkelijk welke overheid waar de meeste toegevoegde waarde kan bieden. Daarom onderzoeken we de mogelijkheden om budgetten slim te bundelen. We zien bijvoorbeeld kansen om binnen Flex het fijnmazig ov te koppelen aan doelgroepenvervoer.

We vragen kennisinstellingen om mee te denken over de ontwikkeling van gedeelde mobiliteit, bijvoorbeeld bij het Innovatiecentrum Bravo. Met een Brabant-brede samenwerking zorgen we dat de kennis hieruit beschikbaar is voor iedereen.

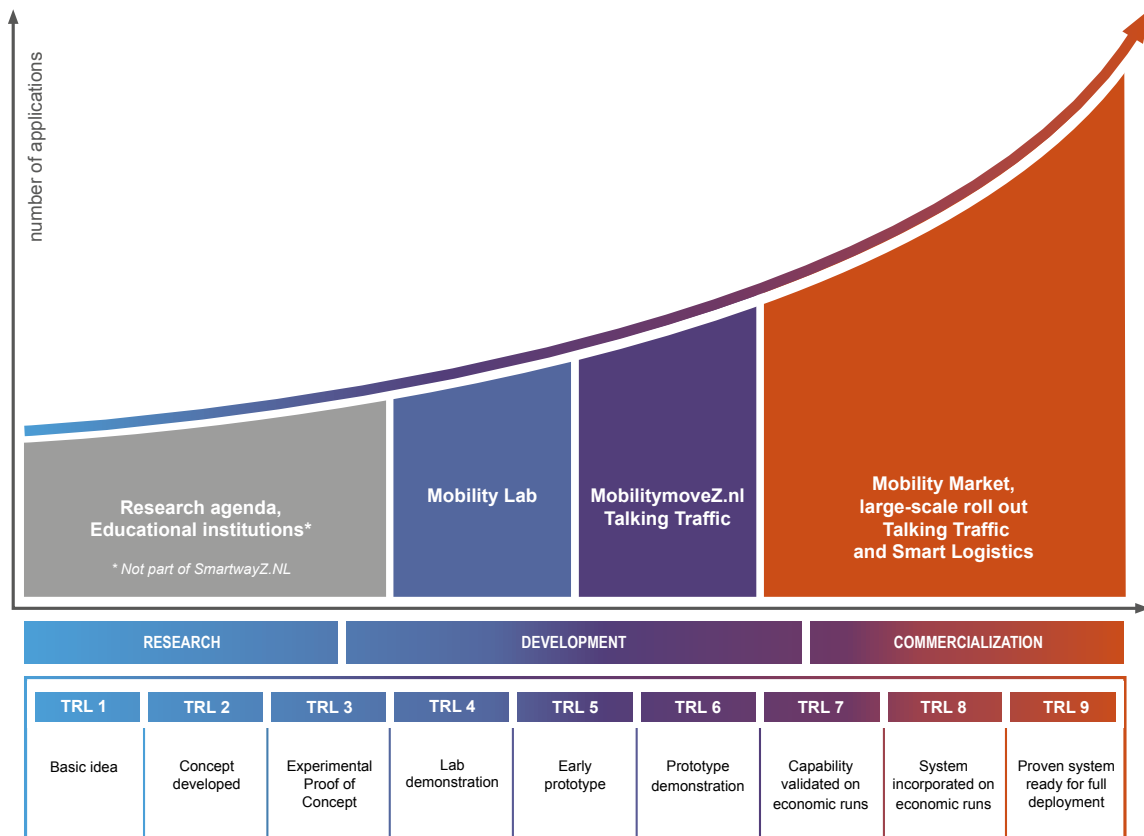
Daarnaast werken we samen met grote bedrijven die een voorbeeldfunctie hebben en een voorloper kunnen zijn in nieuwe vormen van gedeelde mobiliteit. Werkgevers kunnen we bijvoorbeeld betrekken via het Brabant Mobiliteitsnetwerk (bmn).

Mobiliteit als dienst is een ontwikkeling die niet alleen in Brabant, maar ook landelijk speelt. Samenwerking op Nederlandse en Europese schaal is daarom belangrijk. Dit kan bijvoorbeeld door op dat niveau meer duidelijkheid te krijgen over de rol die overheden in deze ontwikkeling kunnen spelen. Als provincie zullen we dit onderwerp in Den Haag en in Brussel agenderen en sluiten we zoveel mogelijk aan op trajecten die hier ontwikkeld worden. Maar als het nodig blijkt om zelf de eerste stappen te zetten, dan kunnen we dit doen, bijvoorbeeld door het Bravo-merk door te ontwikkelen als platform voor Mobiliteit als dienst.

### **Innovatieve aansturing**

In de toekomst gaan we gericht om met concessies. Een concessie zal vooral toegevoegde waarde hebben in de Direct vorm van aanbod. We gaan meer sturen op hoofdlijnen en op eindresultaten, of maken gebruik van nieuwe vormen van financiering voor zero-emissiematerieel. Zo kunnen we de transitie naar zero-emissievervoer makkelijker maken. Nadrukkelijk kijken we naar nieuwe innovatieve aanbestedingstechnieken om bijvoorbeeld consortiavorming en innovatie te stimuleren in concessies en contracten.





De transitie van klassiek ov naar gedeelde mobiliteit moeten we zorgvuldig vormgeven. Dit zal stapsgewijs gebeuren, zodat niet alleen de early adopters, maar alle reizigers mee kunnen doen.

### Innoveren en experimenteren

Innoveren en experimenteren hoort bij Brabant. Dat zien we terug in de transitie van klassiek ov naar Mobiliteit als dienst. Als provincie willen we deze innovatie bij marktpartijen en kennisinstellingen stimuleren. Om meer kennis op te doen over deze innovaties, gaan we door met experimenten in de praktijk. De lessen gebruiken we om het transitiepad in de adaptieve agenda verder vorm te geven. Verder delen we de kennis actief door deze op te nemen in een online tijdlijn. Deze tijdlijn gaat de stappen die worden gezet in de adaptieve agenda bevatten.

Voor deze experimenten sluiten we aan bij de aanpak van het programma SmartwayZ.NL.

SmartwayZ.NL test slimme mobiliteitsoplossingen en brengt ze op grote schaal in praktijk. Het gaat onder andere om Coöperatief en Autonoom rijden en

Mobility as a Service. SmartwayZ.NL zet verschillende initiatieven op. Zoals Mobility Lab, dat startups ondersteunt bij het testen van hun prototype in de praktijk. MobilitymoveZ.NL maakt het mogelijk om verder ontwikkelde mobiliteitsconcepten te testen, in een echte omgeving met echte gebruikers. En via Mobility Market kunnen concepten die zich daadwerkelijk hebben bewezen worden opgeschaald. Door aan te sluiten bij deze aanpak, breiden we de mogelijkheden uit om te testen in de praktijk en maken we optimaal gebruik van elkaars kennis en faciliteiten.

### De reiziger centraal: hoe doe je dat?

In deze visie zetten we de reiziger centraal. Dat klinkt simpel, maar in de praktijk is het minder eenvoudig. Er is namelijk niet één type reiziger. Om beter aan te sluiten bij de behoeften van zoveel mogelijk reizigers, moeten we nieuwe methodieken ontwikkelen.

Daarom werken we aan een nieuwe manier van monitoring. We monitoren nu vooral het gebruik van de bus, maar we hebben meer informatie nodig over het gebruik van andere vormen van mobiliteit. Ook hebben we meer inzicht nodig in verschillende reizigersgroepen



en leefstijlen. Welke groepen hebben interesse in nieuwe vervoersconcepten en welke niet? En hoe bepalen verschillende groepen hun vervoerskeuzes? Dit gaan we uitzoeken met een algemeen Brabant-breed onderzoek, en door reizigers actief te betrekken bij experimenten in de praktijk. Door reizigers meer en vaker te laten participeren in de opzet van gedeelde mobiliteit, leren we meer over hun wensen en gedrag. Zo komen we te weten hoe reizigers een product ervaren en hoe we dit kunnen verbeteren.

Om de nieuwe methodieken goed vorm te geven, analyseren we bestaande onderzoeken en beschikbare reizigersgegevens. Ook hier maken we gebruik van de reeds ontwikkelde reizigersaanpak van SmartwayZ.NL.

Tenslotte is goede marketing cruciaal. Dat gaat verder dan het ophangen van een poster in de bus. Om nieuwe groepen aan te spreken, zijn innovatieve vormen van marketing nodig. We stimuleren marktpartijen om hier meer vorm aan te geven en kunnen daar eventueel bij helpen. Bijvoorbeeld door het totale Mobiliteit als dienst concept als marktregisseur te promoten.



### Speerpunten:

- ▶ De provincie neemt waar nodig de rol van marktregisseur op zich en legt verbindingen tussen de verschillende vormen van gedeelde mobiliteit, in samenspraak met marktpartijen. Hiervoor wordt het merk Bravo ingezet.
- ▶ De provincie past concessies gerichter toe en zoekt naar andere vormen van samenwerking met de markt, de samenleving en andere overheden om invulling te kunnen geven aan gedeelde mobiliteit.
- ▶ Daar waar de provincie werkt met concessies of contracten zoeken we naar meer ontwikkelruimte en flexibiliteit en sturen we meer op hoofdlijnen. Ook worden nieuwe aanbestedingstechnieken ingezet als deze toegevoegde waarde hebben.
- ▶ De provincie blijft experimenten inzetten om te leren voor de toekomst. We sluiten aan bij de aanpak van SmartwayZ.NL, zodat we voor verschillende typen marktpartijen een interessante proefomgeving kunnen bieden.
- ▶ De provincie stelt de reiziger écht centraal. Dit doen we onder andere door meer kennis te verzamelen van nieuwe en bestaande reizigersgroepen, door breed onderzoek uit te zetten, en door reizigers te betrekken bij de ontwikkeling van nieuwe concepten.

# Ten slotte



## Het begint nu

**Deze visie geeft een beeld voor de toekomst; hoe wij als provincie aankijken tegen gedeelde mobiliteit en hoe we daar gaan komen. De komende jaren werken we aan de realisatie van dit beeld. De visie is daarmee het startpunt van een transitie, die we samen met andere overheden willen vormgeven als één overheid.**

Het realiseren van onze doelen en ambities is geen eenvoudige opgave. Zeker niet in een wereld die zo snel in beweging is. Het vraagt om een transitiepad dat richting geeft voor de toekomst, maar ook voldoende ruimte biedt om bij nieuwe ontwikkelingen bij te kunnen sturen. Een pad dat rekening houdt met de verschillende typen reizigers, die in hun eigen tempo omgaan met vernieuwingen. Dit transitiepad werken we uit in een adaptieve agenda.

Deze adaptieve agenda passen we periodiek aan. De resultaten geven we terug via een online tijdlijn. Dit kunnen bijvoorbeeld resultaten van concrete experimenten zijn, of van een onderzoek onder reizigers. Daarnaast willen we via de adaptieve agenda de voortgang monitoren van de effecten die in deze visie staan

beschreven. Dit is nog in ontwikkeling, maar wat we willen monitoren valt in de volgende vier categorieën:

- ▶ **Aanbod:** de ontwikkeling van het aanbod van verschillende vormen van gedeelde mobiliteit;
- ▶ **Gebruik:** de ontwikkeling van het gebruik van gedeelde mobiliteit;
- ▶ **Effecten:** de bijdrage aan doelen als duurzaamheid en veiligheid;
- ▶ **Beleving:** de ontwikkeling van de klanttevredenheid, bijvoorbeeld in de vorm van mobiliteitsgeluk.

De wereld van mobiliteit is in verandering. Niets doen is geen optie. Daarom moeten we nu aan de slag om onze doelen te realiseren.



## COLOFON

Dit is een uitgave van Provincie Noord-Brabant.

Tekst en redactie: Provincie Noord-Brabant

Ontwerp en vormgeving: Delta3

Illustratie: IQ-Media

Fotografie: Erik van der Burgt, Wim Hollemans,

Fred Tigelaar, Lyanne Oussoren

Drukwerk: ADC Reproservice

Deze visie is vastgesteld door Provinciale Staten van Noord-Brabant op 14 december 2018.

Voor meer informatie:

[www.brabant.nl/vernieuwingOV](http://www.brabant.nl/vernieuwingOV)

[vernieuwingOV@brabant.nl](mailto:vernieuwingOV@brabant.nl)

*December 2018*

*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).*

