

Statenmededeling

Onderwerp

Stand van zaken experimenten Bravoflex

Datum

30 juni 2020

Documentnummer

GS: 4719690

PS: 4725019

Aan Provinciale Staten van Noord-Brabant,

Kennisnemen van

De stand van zaken ten aanzien van de experimenten met Bravoflex.

Aanleiding

Op 14 december 2018 heeft Provinciale Staten de visie '[gedeelde mobiliteit is maatwerk](#)' unaniem vastgesteld en het college van Gedeputeerde Staten opdracht gegeven voor uitvoering van deze visie via een adaptieve agenda. Onderdeel van deze adaptieve agenda zijn ook experimenten om ervaring op te doen met verschillende vormen van gedeelde mobiliteit. Op 7 april jl. bent u al geïnformeerd over alle lopende experimenten via een [Statenmededeling](#). Deze Statenmededeling gaat dieper in op de experimenten met Bravoflex met als bedoeling uw Staten uitgebreider te informeren over de stand van zaken en het vervolg.

Bevoegdheid

Bij het vaststellen van de visie 'gedeelde mobiliteit is maatwerk' hebben uw Staten ons college gemandateerd uitvoering te geven aan deze visie en hierover uw Staten te informeren. Uw Staten kunnen hier kennis van nemen vanuit uw controlerende rol. Daarnaast zijn uw Staten ook betrokken via een statenwerkgroep.

Kernboodschap

1. *Experimenten zijn een belangrijk onderdeel van de uitvoering van de visie gedeelde mobiliteit is maatwerk*

We willen de beste gedeelde mobiliteit bieden voor alle reizigers om Brabant bereikbaar te houden en zodat iedereen kan blijven meedoen aan de samenleving.

In de visie is dit verder uitgewerkt in drie verschillende vormen van vervoer:

1. Direct: op plaatsen en momenten met veel vervoersvraag zijn er directe busverbindingen. Dit is hoogfrequent, comfortabel busvervoer.
2. Flex: voor plaatsen en momenten met minder vraag naar vervoer kijken we naar andere oplossingen. Dit zijn meer flexibele oplossingen waarbij reizigers van halte naar halte worden gebracht. Hierbij kijken we ook naar de verbinding met doelgroepenvervoer.
3. Samen: dit zijn initiatieven uit de markt en de samenleving. Hieronder vallen de buurtbussen, maar ook andere vrijwilligers initiatieven of initiatieven vanuit de markt zoals deelmobiliteit.

Om deze verschillende vervoersvormen goed te verbinden zetten we in op mobiliteit als dienst. Reizigers moeten makkelijk inzicht krijgen in de verschillende reismogelijkheden en deze vervolgens eenvoudig kunnen boeken en betalen.

Als provincie hebben we veel kennis op het gebied van busvervoer en vrijwilligersinitiatieven. Het verder ontwikkelen van professioneel flexibel vervoer en de implementatie hiervan vroeg nader onderzoek. Tot een aantal jaren geleden hadden we hier weinig ervaring mee terwijl de samenleving wel steeds meer vraagt om flexibiliteit. Flexibel vervoer is hierbij een belangrijke schakel in het totaalaanbod en zorgt voor een goede aansluiting op het Directnetwerk. Experimenten zijn van groot belang om te kijken welke vormen van Flex nu goed aansluiten bij de vraag van de reiziger, maar ook om te kijken naar vormen van vervoer die op termijn met bestaande middelen te financieren zijn. Hierbij hoeft een experiment niet altijd succesvol te zijn om er toch van te kunnen leren. Daarom hebben we de afgelopen periode op vijf verschillende plekken met Flexvervoer onder de naam Bravoflex geëxperimenteerd, zodat we de lessen hiervan toe kunnen passen in volgende concessies.

Daarnaast is simultaan gewerkt aan een eerste invulling voor West-Brabant in de vorm van een transitiestrategie. Hierover bent u geïnformeerd via een [Statenmededeling](#) op 17 december 2019 en dit is besproken in de Statenwerkgroep op 31 januari jl. In deze transitiestrategie zijn twee vormen van Bravoflex benoemd waar we naartoe willen groeien:

1. Hubtaxi: dit is een flexibele vorm van vervoer zonder vaste route of dienstregeling van halte naar hub (vv). Op de hub stap je over op bus of trein. Op werkdagen tussen 7 en 18 uur kun je tegen OV-tarief reizen als er geen alternatief is. Hier buiten is het tarief 2,5 x OV-tarief.
2. Haltetaxi: dit vervoer brengt je rechtstreeks van de halte waar je wilt vertrekken naar de halte bij je bestemming en biedt daarmee meer mogelijkheden dan de hubtaxi, het brengt je zonder overstap naar je bestemming. Hierbij hoort ook een hoger tarief.

Datum

30 juni 2020

Documentnummer

GS: 4719690

PS: 4725019

2. Uit alle experimenten volgen belangrijke lessen voor de toekomst

Sinds 2017 experimenteren we met Bravoflex binnen de innovatiekaders en afspraken van bestaande concessies. Daarbij zijn we gestart in Helmond en zijn er later meer pilots gevolgd in Moerdijk, Roosendaal, Eindhoven en Bergen op Zoom. Deze pilots hebben overeenkomsten maar zijn ook maatwerk vanwege vervoersvraag, uitdagingen ter plekke en inbreng van gemeenten. Dit maakt ook dat uit elke pilot afzonderlijk andere lessen getrokken kunnen worden. Deze lessen zijn belangrijk voor de toekomstige implementatie van flexibel vervoer als onderdeel van gedeelde mobiliteit conform de vastgestelde visie. In onderstaand deel beschrijven we de verschillende lopende pilots, de lessen hieruit en de vervolgstappen.

Datum

30 juni 2020

Documentnummer

GS: 4719690

PS: 4725019

Eindhoven

Wat is de pilot?

De pilot in Eindhoven is gestart om te onderzoeken wat de potentie is van Bravoflex bovenop een al goed functionerend netwerk van buslijnen. Er zijn voor deze pilot dus geen buslijnen vervallen. De pilot in Eindhoven, Veldhoven en Waalre loopt nu sinds december 2018. Je kunt kris kras van halte naar halte reizen (haltetaxi) binnen de drie gemeenten tegen een kilometertarief (2,5 x OV tarief).

Sinds februari 2020 is het ook mogelijk om in Veldhoven tegen OV-tarief met Bravoflex te reizen naar een overstappunt (hubtaxi) waar verder gereisd kan worden met de bus.

Belangrijkste lessen

- Het systeem heeft tijd nodig om bekend te raken bij de gebruikers. Na een langzame start zien we de afgelopen maanden groei van 40 mensen per dag in november 2019 naar 60 mensen per dag in februari 2020.
- De gebruikers van Bravoflex in Eindhoven geven het systeem gemiddeld een 8.
- Ondanks het goede OV-netwerk binnen Eindhoven, wordt Bravoflex veel gebruikt voor verplaatsingen binnen Eindhoven zelf en minder van en naar Veldhoven en Waalre.
- Het is een relatief duur systeem in de exploitatie omdat er ook voertuigen betaald moeten worden als ze stilstaan. Daarbij zien we ook dat het lastig is om meer mensen in één rit te vervoeren omdat het vervoer erg kris kras is.

Vervolgstappen

Voor Eindhoven, Veldhoven en Waalre is de provincie voornemens om te gaan stoppen met de pilot. Er is een te groot verschil tussen de huidige kosten en een sluitende businesscase met bestaande middelen op de lange termijn. Wij zien hier nog wel kansen voor integratie met het WMO vervoer om het systeem efficiënter te maken. Er is echter veel weerstand vanuit de gemeenteraad van Eindhoven, wat ons enigszins verrast omdat Bravoflex een extra voorziening is bovenop de reguliere dienstregeling. De gemeenteraad van Eindhoven heeft in een aangenomen [motie](#) aan het college van B&W gevraagd om de provincie te verzoeken met deze pilot te stoppen. Zonder medewerking van de gemeente Eindhoven is het niet mogelijk om verder te kijken naar de integratie met WMO vervoer. Het alleen doorgaan in Veldhoven en Waalre is op dit moment geen optie omdat hier nu weinig gebruikers zijn en dan de kosten veel te hoog worden.

De reizigers in dit gebied hebben een goed alternatief in het huidige OV-netwerk omdat hier Bravoflex een aanvullende optie voor reizigers is bovenop het bestaande systeem. Voor Veldhoven en Waalre willen we samen met de gemeente nog verkennen of hier op langere termijn kansen zijn voor een andere invulling van gedeelde mobiliteit. Dit kan bijvoorbeeld een flexibele oplossing zijn in combinatie met WMO vervoer maar ook een vorm van deelmobiliteit zoals deelfietsen.

Helmond

Wat is de pilot?

In Helmond is gestart met Bravoflex als vervanging van een aantal stadslijnen die slecht gebruikt werden, onder andere vanwege de vier treinstations in Helmond en het goede fietsnetwerk in deze stad. In Helmond rijdt overdag en op zaterdag een flexibel systeem waarmee je kris kras door de hele gemeente kunt reizen van halte naar halte voor € 3,00 per rit (haltetaxi). De pilot liep tot december 2019 (2 jaar), maar om meer ervaring op te doen met de integratie van WMO-vervoer is besloten om deze te verlengen tot december 2020.

Belangrijkste lessen

- Het systeem wordt relatief goed gebruikt door gemiddeld ca. 110 reizigers per dag (voor corona).
- Bravoflex wordt in Helmond het meest gebruikt voor reizen van en naar het station (44%) en de meeste ritten worden gemaakt naar de oostzijde waar de stadslijnen vervallen zijn.
- De klanttevredenheid voor Bravoflex in Helmond scoort gemiddeld een 7.
- Het uitvoeren van een dergelijke pilot in de concessie is relatief duur omdat we ook betalen als de voertuigen stil staan.
- Er is in 2020 wel gestart met een eerste kleine pilot om WMO reizigers ook gebruik te laten van Bravoflex, maar vanwege Corona is dit voortijdig beëindigd en zijn hier ook geen conclusies aan te verbinden.

Datum

30 juni 2020

Documentnummer

GS: 4719690

PS: 4725019

Vervolgstappen

In Helmond zijn er te weinig mogelijkheden om binnen de bestaande pilot toe te werken naar een sluitende businesscase met bestaande middelen. Hierbij is nu het voorstel van de provincie en Hermes om terug te vallen op de stadslijnen die hier eerst reden. Met de gemeente zijn we aan het kijken of zij hier bovenop nog aanvullende wensen hebben en of hier nog extra financiering mogelijk is. Verder is Taxbus in Helmond ook opengesteld voor OV reizigers en biedt daarmee een alternatief.

Datum

30 juni 2020

Documentnummer

GS: 4719690

PS: 4725019

Bergen op Zoom

Wat is de pilot?

In Bergen op Zoom was een belangrijke aanleiding voor Bravoflex de aanpassing van het lijnennet in deze stad, omdat 2 buslijnen te weinig reizigers trokken om deze te kunnen behouden. Bravoflex is hier onderdeel van een bredere pilot met gedeelde mobiliteit met onder andere een verbetering van de routes van het streekvervoer. Daarnaast zal na de zomer een aanvullend deelfietssysteem worden geïntroduceerd. Hiermee willen we beter inspelen op de vervoersvraag. Bravoflex kan in Bergen op Zoom kris kras door de hele gemeente gebruikt worden voor €3,50 per rit (haltetaxi) maar ook naar het station (hubtaxi) voor €1,50 per rit (op werkdagen tot 19 uur en op zaterdag tot 18 uur). Op dit moment geldt als introductie voor alle ritten een tarief van €1,50.

Belangrijkste lessen

De pilot in Bergen op Zoom is pas recent (december 2019) van start gegaan en loopt tot het eind van deze concessie (juli 2023). De periode tot juni 2020 is te kort om totaal conclusies te trekken over het functioneren mede omdat vanaf maart het aantal reizigers door Corona sterk is afgenomen. In de periode tot maart was het aantal reizigers nog beperkt (tussen de 4 en 12 reizigers per dag).

Moerdijk

Wat is de pilot?

In Moerdijk is de aanleiding van de pilot de wens, mede vanuit de gemeente om te kijken naar aanvullend vervoer in de avonduren en weekenden als het regulier OV niet meer rijdt en hierbij zo veel als mogelijk aan te sluiten bij het al aanwezige Deeltaxisysteem. In Moerdijk kun je met Bravoflex kris kras van halte naar halte door de gemeente reizen (haltetaxi) voor €3,50 en dit systeem rijdt alleen in de avonden (van 19.00 tot 0.00) en weekenden (van 9.00 tot 0.00). De pilot wordt deels gefinancierd door de gemeente en loopt af per december 2020. Deze pilot wordt gereden door de uitvoerder van het WMO-contract waardoor ritten met elkaar gecombineerd kunnen worden.

Belangrijkste lessen

- Het gebruik is relatief beperkt (130 reizen per maand).
- Kosten zijn relatief hoog, mede omdat dit apart geregeld moet worden los van bestaande contractafspraken.
- Omdat de pilot mede vanuit de wens van de gemeente is opgezet is de samenwerking met de gemeente goed.
- Bravoflex vormt voor het grootste deel van de reizigers een aanvulling op andere alternatieven als fiets of opgehaald worden.
- De vervoerder kan de ritten relatief makkelijk inpassen in de taxi's die ze voor o.a. de Deeltaxi al beschikbaar hebben.
- Een groot deel van de reizigers reist van en naar een knooppunt van openbaar vervoer
- De waardering van het systeem door de reizigers is hoog.

Datum

30 juni 2020

Documentnummer

GS: 4719690

PS: 4725019

Vervolgstappen

Op basis van bovenstaande lessen willen we in Moerdijk het bestaande concept omvormen naar een hubtaxi- systeem waarbij reizigers naar een hub reizen en overstappen. Hierbij willen we toegroeien naar het kilometertarief van 2,5 x OV-tarief zodat we aansluiten bij de uitgangspunten van de transitiestrategie voor hubtaxi in avonduren en weekenden. We onderzoeken nog de mogelijkheid om met een bijdrage van de gemeente een lager tarief voor de reizigers te hanteren. Ook wordt de haalbaarheid onderzocht om de pilot uit te breiden naar de gemeenten Halderberge en Drimmelen.

Roosendaal

Wat is de pilot?

Bravoflex is in Roosendaal gestart met als doel om op momenten dat er geen bus rijdt een oplossing te bieden. Waarbij een bijkomend verwacht effect was dat ook meer mensen overdag van het OV gebruik gaan maken omdat ze nog tot een later tijdstip naar huis kunnen gaan. Met deze Bravoflex pilot kun je in Roosendaal in de avonduren (na 21.30) van en naar station Roosendaal reizen (hubtaxi) voor € 1,50 per rit. Op deze lijnen is ook de Studenten OV-kaart geldig, dit in tegenstelling tot andere Bravoflex experimenten. Bravoflex rijdt hier aanvullend op de reguliere stadslijnen die na 21.30 niet meer rijden. De pilot loopt af per december 2020.

Belangrijkste lessen

- Het gebruik is beperkt, gemiddeld ongeveer 23 reizigers per avond, minder dan 2 per rit (voor corona).
- Een groot deel van het aantal reizigers (80% van de ritten) vertrekt vanaf centraal station, het systeem wordt dus vooral gebruikt om naar huis te gaan.
- Reizigers zijn frequente, reguliere OV-reizigers, met daarbij ook een groot aandeel OV studentenkaarten.
- Bravoflex is met name een alternatief voor fiets en opgehaald worden.
- De proef heeft niet geleid tot meer gebruik overdag in het stadsvervoer.

Vervolgstappen

In Roosendaal willen we de pilot niet verlengen vanwege het beperkt aantal reizigers. Deze aantallen zijn te laag om dit structureel te financieren uit OV exploitatiemiddelen. De reizigers die hier nu gebruik van maken hebben veelal een alternatief. Daarnaast past deze vorm van hubtaxi in de avonduren tegen OV-tarief ook niet bij de lijn van de transitiestrategie. Reizigers die geen alternatief hebben kunnen terugvallen op de deeltaxi die ook openstaat voor OV-reizigers in Roosendaal.

Datum

30 juni 2020

Documentnummer

GS: 4719690

PS: 4725019

3. Op basis van de lessen werken we aan de transitie naar gedeelde mobiliteit

Hierbij samenvattend de belangrijkste lessen voor het vervolg uit alle Bravoflex experimenten:

- Bravoflex zoals ingevuld in de huidige pilots kost in de uitvoering teveel in verhouding tot het aantal reizigers. Dit is deels te verklaren omdat het gaat om het introduceren van een nieuw concept, maar is niet houdbaar in een structurele situatie.
- Reizigers geven aan dat ze wel tevreden zijn over het concept in aanvulling op het regulier OV. Maar hierbij duurt het wel een tijd voor ze het kennen en gaan gebruiken. Hierbij gaan reizigers Bravoflex eerder gebruiken als hier ook een noodzaak voor is, bijvoorbeeld als een bestaande buslijn vervalt.
- Draagvlak bij reizigers is belangrijk maar draagvlak bij een gemeente is ook heel belangrijk.
- Nieuwe concepten toevoegen aan een bestaand contract is lastig en kost over het algemeen veel geld. Een les hieruit is ook dat we moeten kijken hoe we dit in de toekomst anders kunnen regelen.
- Combinatie met WMO vervoer is voor de toekomst een kansrijke richting om wel te komen tot een haalbare businesscase.

We zien Flex (in de vorm van hubtaxi en haltetaxi) nog steeds als een kansrijke aanvulling op het reguliere OV. Maar we moeten dit op een andere manier gaan regelen, door dit onder andere te combineren met WMO vervoer en dat ook al in de aanbesteding van contracten zo mee te nemen. Daarnaast zien we de hubtaxi voor de toekomst als de basisinvulling van Flex die aansluit op trein of bus om kleine kernen of eventueel woonwijken bereikbaar te houden. Haltetaxi is een extra service die ook een hogere prijs kent. Voor de lopende pilots is het belangrijk om toe te werken naar dit eindbeeld. Hierbij is de integratie met WMO-vervoer een belangrijk thema en dit vraagt dus ook om samenwerking met gemeenten. Hierbij proberen we al zoveel mogelijk te doen binnen bestaande afspraken, maar zal dit pas echt vorm kunnen krijgen na nieuwe aanbestedingen. Daarom nemen we bovenstaande lessen ook mee in de uitwerking van de transitie naar gedeelde mobiliteit in West Brabant.

Consequenties

1. Het stoppen of aanpassen van experimenten kan leiden tot weerstand

Mogelijk dat het stoppen of aanpassen van een aantal experimenten kan leiden tot weerstand bij reizigers. De gemaakte keuzes zijn allemaal in overleg met de gemeenten genomen of zijn juist op het verzoek van gemeenten zo genomen zoals in Eindhoven. Maar hierbij kan het dus zijn dat dit toch leidt tot negatieve geluiden. Daarom is een zorgvuldige communicatie belangrijk.

2. Het stoppen van Bravoflex heeft financiële consequenties

We financieren de Bravoflex pilots vanuit de voor innovatie gereserveerde middelen binnen de ontwikkelbudgetten, reguliere Dienstregelingsuren en het programma vernieuwing OV. Vanuit vernieuwing OV is de afgelopen 3 jaar ca. €700.000,- geïnvesteerd in de pilots bovenop de reguliere middelen vanuit de concessies. Experimenten met flexibel vervoer zijn essentieel om meer ervaring op te doen met Flex als belangrijke pijler van de visie gedeelde mobiliteit. Hierbij zijn we de verschillende pilots gestart met het idee dat het mogelijk was om te komen tot een sluitende businesscase binnen afzienbare tijd, ook in relatie tot WMO vervoer. Dit blijkt tegen te vallen binnen de bestaande pilots, maar biedt wel waardevolle informatie voor de toekomst. Ook omdat de pilots allemaal verschillende accenten hadden, hebben we in korte tijd maximaal kunnen leren voor de toekomst. De lessen nemen we dus mee voor het vervolg van Bravoflex als een belangrijk onderdeel van het systeem van gedeelde mobiliteit. Hiervoor blijven we de resterende middelen voor innovatie vanuit vernieuwing OV inzetten voor experimenten binnen en buiten concessies. Maar ook reguliere middelen vanuit de concessie zullen ingezet blijven om verder invulling te geven aan de visie gedeelde mobiliteit.

Europese en internationale zaken

N.v.t.

Communicatie

Uitgebreide informatie over de visie op gedeelde mobiliteit, de lopende experimenten, de opbrengst van bijeenkomsten en de doorlopen processtappen zijn te vinden in het [digizine](#).

Wij informeren uw Staten, naast de actieve betrokkenheid van de Statenwerkgroep, tweemaal per jaar via een voortgangsrapportage over de transitie naar gedeelde mobiliteit.

Datum

30 juni 2020

Documentnummer

GS: 4719690

PS: 4725019

Vervolg

- We gaan bovenstaande lijn in overleg met gemeenten de komende periode verder uitwerken.
- Op dit moment wordt ook verder gewerkt aan uitwerking van de transitiestrategie West-Brabant. Na de zomer zullen uw Staten hier verder over worden geïnformeerd via een reguliere voortgangsrapportage gedeelde mobiliteit.

Datum

30 juni 2020

Documentnummer

GS: 4719690

PS: 4725019

Gedeputeerde Staten van Noord-Brabant,

de voorzitter,

de secretaris,

prof. dr. W.B.H.J. van de Donk

drs. M.J.A. van Bijnen MBA

Programmamanager: de heer G.P.C. Mennen, (06) 18 30 31 36,
gmennen@brabant.nl.

Opdrachtnemer: mevrouw A.W. de Boer, (06) 52 79 43 66, adboer@brabant.nl.