UITGANGSPUNTENDOCUMENT

Een vervolgstap in de transitie naar gedeelde mobiliteit in West-Brabant

Provincie Noord-Brabant

RWB REGIO WEST-BRABANT

COLOFON

Dit is een gezamenlijke uitgave van de provincie Noord-Brabant en de Regio West-Brabant

INHOUD

Inleiding **3**

1. Gezamenlijke ambitie **5**

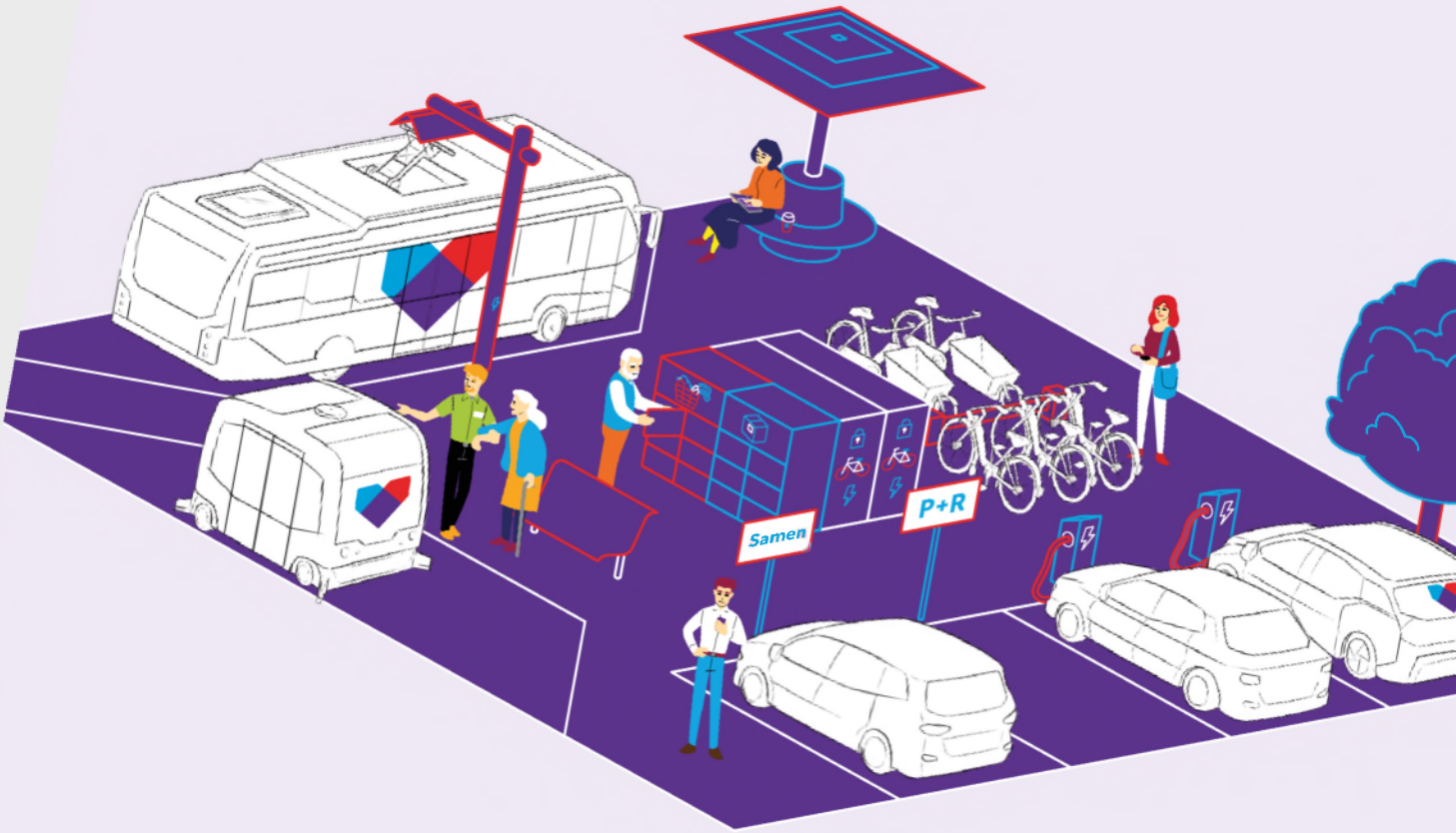
2. Hoe werkt het systeem van gedeelde mobiliteit in West-Brabant? **7**
2.1 Voor de reiziger 7
2.2 Totaalsysteem, Direct, overige buslijnen, Flex en Samen 7
2.3 Lijngebonden openbaar vervoer (concessie, verantwoordelijkheid provincie) 9
2.4 Flexibel vervoer (aanbesteding via Flex/WMO-contract) 14
2.5 Samen (verantwoordelijkheid provincie en gemeenten) 19
2.6 Samenvattend 21

3. De verbindende schakels **23**
3.1 Mobiliteit-als-Dienst, ook wel Mobility as a Service of MaaS genoemd, (gezamenlijke verantwoordelijkheid) 23
3.2 Mobiliteitshubs, gezamenlijke verantwoordelijkheid 24

4. Belangrijke waarden **27**
4.1 Solide basis 27
4.2 Duurzaam 27
4.3 Betaalbaar voor de reiziger 28
4.4 Begrijpelijkheid en marketing 28
4.5 Toegankelijkheid 28
4.6 Data en kennis verzamelen en delen 29

5. Hoe regelen we dit? **31**
5.1 Totaalafspraken 31
5.2 Aanbesteding concessie en proces 32
5.3 Aanbesteding Flex/WMO-contract 33
5.4 Uitwerking Samen en de verbindende schakels 33
5.5 Marktregie en een ontwikkelteam 34
5.6 Van nu tot 2023 34

Bijlage 1 kaart en tabel per gemeente West-Brabant **37**


Samen
P+R

INLEIDING

Achtergrond

Eind 2018 is met het vaststellen van de visie 'gedeelde mobiliteit is maatwerk' in Provinciale Staten gekozen om breder te kijken naar mobiliteit en de rol van openbaar vervoer daarbinnen. Belangrijke pijlers van de visie zijn het centraal stellen van de reizigers, inclusiviteit en flexibiliteit van het systeem en het als één overheid samen werken hieraan. In 2019 hebben provincie Noord-Brabant, regio West-Brabant (hierna RWB), gemeenten van West-Brabant en het Reizigersoverleg Brabant (ROB) samengewerkt aan het vertalen van de visie naar concrete stappen voor West-Brabant. Deze zijn vastgelegd in de transitiestrategie West-Brabant (December 2019).

In de transitiestrategie is aan de hand van beloften aan de reiziger het beeld geschetst hoe gedeelde mobiliteit eruit kan zien bij de start van de nieuwe concessieperiode in 2023. Daarnaast worden de opgaven benoemd die gezamenlijk uitgewerkt moeten worden om dat beeld realiteit te laten worden. Via een intentieovereenkomst hebben alle partijen aangegeven de schouders te willen zetten onder deze opgaven.

De benoemde opgaven zijn in het eerste half jaar van 2020 via verschillende stromen opgepakt en nader uitgewerkt. De opbrengst van deze trajecten komt samen in deze notitie die hiermee een nieuwe stap vormt in het tot stand brengen van gedeelde mobiliteit in West-Brabant. In deze notitie gaat het dan ook voornamelijk over hoe we dingen 'onder de motorkap' moeten regelen om de beloften aan de reiziger waar te kunnen maken. Deze notitie vormt input voor de aanbestedingstrajecten voor de openbaar vervoer concessie en het Flex/WMO-contract.

Dit rapport richt zich op de periode van de nieuwe concessie en het Flex/WMO-contract. Daarnaast loopt de netwerkuitwerking van Toekomstbeeld OV voor spoor en HOV, vanzelfsprekend sluiten deze trajecten op elkaar aan.

Leeswijzer

Deze notitie volgt dezelfde opbouw als de transitiestrategie West-Brabant. De opbouw is als volgt:

1. Gezamenlijke ambitie
2. 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

Per onderdeel benoemen we welke uitgangspunten we hanteren bij het verder realiseren van gedeelde mobiliteit in West-Brabant. Daar waar dat (nog) niet kan, geven we de stand van zaken aan.

In het document zijn een aantal zaken een gezamenlijke verantwoordelijkheid. Als er 'we' staat in de tekst dan bedoelen we de gezamenlijke overheden in West-Brabant (gemeenten, RWB en provincie). Soms zijn zaken ook de verantwoordelijkheid van alleen de gemeente of alleen de provincie. Dit is in het document zoveel als mogelijk benoemd.

1. GEZAMENLIJKE AMBITIE

We maken samen werk van gedeelde mobiliteit[1]. 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 leefbaarheid, energie en werklocaties.
We doen ons best om de gezamenlijke ambitie te realiseren. We beginnen al snel met kansen die zich voordoen. 1 januari 2023 gaat het nieuwe WMO/Flex-vervoer contract in, gevolgd door de nieuwe ov-concessie op 16 juli 2023. Dan willen we al ver op weg zijn.

Disclaimer rondom de situatie met Corona
In dit uitgangspuntendocument gaan we nog uit van een situatie zoals die voor Corona was. Met andere woorden: we gaan ervan uit dat in 2023 de situatie weer normaal is en dat marktpartijen in 2020/2021 weer in staat zijn om op een goede manier een inschrijving te maken. Dit is nu nog onzeker. De komende periode doet de provincie hier nader onderzoek naar en is ook intensief betrokken bij de landelijke trajecten waar wordt nagedacht over de impact van corona op het ov. In het najaar van 2020 verwacht de provincie meer inzicht te hebben in de mogelijke scenario's. Dit zou kunnen betekenen dat uitgangspunten moeten worden aangepast. Dit kan dan bijvoorbeeld gaan om frequenties van buslijnen of ambities rondom duurzaamheid. Naast inhoudelijke consequenties kan dit er ook voor zorgen dat we de aanbesteding zelf anders vorm moeten geven waarbij concessieduur, ingangsdatum en eventueel vorm van de concessie nog kunnen wijzigingen.

In het algemeen geldt natuurlijk ook dat uitgangspunten nog kunnen wijzigen door externe factoren die nu niet voorspelbaar zijn zoals veranderingen in Wet- en regelgeving.

1 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 rezen met een Flex-concept past binnen gedeelde mobiliteit.

26
41

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

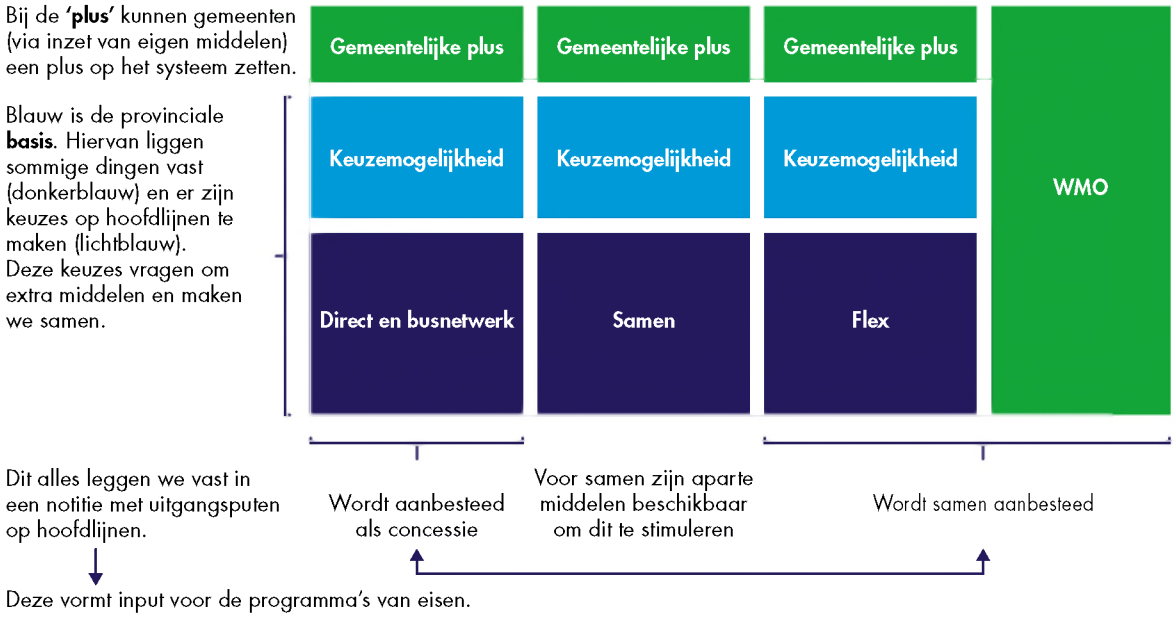
2.1 Voor de reiziger

In West-Brabant kan iedereen straks van halte naar halte met minimaal 1 mobiliteitsvorm (van gedeelde mobiliteit) 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 of '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 ov-tarief reizen. De provincie gaat zich ervoor inzetten om dit te verlengen naar 19.00 uur. Dit is het minimum wat overal geldt, op veel plekken rijden buslijnen ook buiten deze tijden tegen ov-tarief. 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.

2.2 Totaalsysteem, Direct, overige buslijnen, Flex en Samen

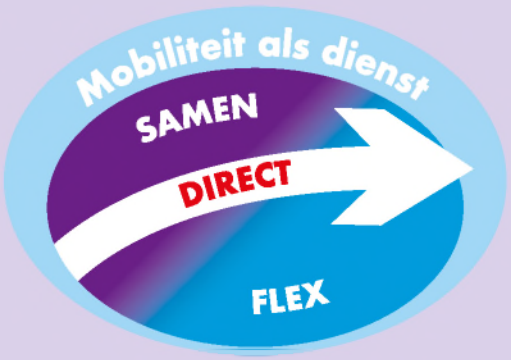
Basis en plus

Deze uitgangspuntennotitie is een weerslag van een uitgebreid traject. De provincie heeft hierin aangegeven wat ze in de basis willen bieden met beschikbare middelen en welke keuzemogelijkheden er nog zijn bij extra budget. Daarnaast hebben gemeenten ook de mogelijkheid om hier bovenop een plus te realiseren. Dit is weergegeven in onderstaand figuur.



In deze notitie geven we steeds duidelijk aan wat de uitgangspunten van de provinciale basis zijn (het donkerblauwe deel in bovenstaande figuur) en op welke punten de provincie zich in gaat spannen om een keuzemogelijkheid te realiseren, onder voorbehoud van financiering (het lichtblauwe deel). Dit gaat dan over de zaken waar de provincie verantwoordelijk voor is. Daarnaast hebben gemeenten een eigen verantwoordelijkheid rondom uitgangspunten voor het WMO-vervoer (wat in de aanbesteding gecombineerd gaat worden met Flex-vervoer).
Deze notitie beschrijft de basis en de keuzemogelijkheden vanuit de provincie en geeft uitgangspunten weer voor de integratie van ov met WMO-vervoer en geeft de vervolgstappen aan en wie waar voor verantwoordelijk is. Een eventuele gemeentelijke plus is nog niet opgenomen in deze notitie, maar kan door gemeenten nog in de tweede helft van 2020 ingebracht worden.

'Achter de schermen': Direct, Flex en Samen



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. In aanvulling hierop zijn er overige buslijnen, afhankelijk van de vraag van de reiziger. Ook blijven de buurtbussen belangrijk. Aanvullend hierop kijken we naar flexibele en kleinschalige mobiliteitsoplossingen. Dit kan een Flex-oplossing zijn, maar ook een vrijwilligers- of marktinitiatief (onder de noemer "Samen"). Bij elkaar vormt dit een integraal systeem dat toegankelijk is voor elke reiziger.

Gebruikte termen

De indeling naar Direct, Flex en Samen is bedoeld om het samenspel tussen verschillende vervoerstypen "onder de motorkap" weer te geven: puur om deze verschillende vervoerstypen goed uit te kunnen werken (zie ook de toelichting in het kader hierboven). *De indeling staat in principe los van wat de reiziger straks gaat zien.* Er kunnen termen (bijvoorbeeld "Bravodirect") gebruikt worden in de branding naar reizigers toe, als dit voor de reiziger toegevoegde waarde heeft. Een ander onderscheid is de verdeling naar hoe deze vervoerstypen worden aanbesteed: deels via een concessie uitvraag en deels via een aanbesteding van het Flex/WMO-contract. Daarnaast is er ook vervoer in de Samen-categorie dat we gaan faciliteren en stimuleren.

In het volgende deel worden uitgangspunten voor de verschillende vervoersvormen beschreven. Hierbij wordt ook gebruik gemaakt van kaartmateriaal om de locaties weer te geven waar een onderwerp speelt. In bijlage 1 is een samenvatting opgenomen van de punten die spelen per gemeente.

In het vervolg wordt een onderscheid gemaakt in lijngebonden vervoer en Flex-vervoer[2]. Het eerste omvat alle buslijnen (waaronder ook Direct en buurtbus). Het tweede zijn de hubtaxi en haltetaxi en de integratie met WMO-vervoer. Het lijngeboden vervoer en het Flex-vervoer gecombineerd met WMO-vervoer zijn straks twee aparte contracten.

2.3 Lijngebonden openbaar vervoer (concessie, verantwoordelijkheid provincie)

De *provincie* is verantwoordelijk voor het lijngebonden openbaar vervoer. Dit zijn de Directlijnen, overige buslijnen en de buurtbussen. Onderstaande uitgangspunten hanteert de provincie voor de verdere uitwerking in de aanbesteding van de concessie. Als hierbij ook de gemeente een rol heeft dan is dit expliciet benoemd. In bijlage 1 staat benoemd welke uitgangspunten spelen op welke locaties per gemeente. Deze worden in het vervolgtraject door de provincie samen met gemeenten nog verder uitgewerkt. Hierbij wordt het Reizigersoverleg Brabant ook betrokken.

Direct (verantwoordelijkheid provincie)

Direct zijn verbindingen die voor de concessieduur gegarandeerd rijden en daarbij horen de volgende uitgangspunten:

- Met Directlijnen bedoelen we het ov-netwerk van busverbindingen die de potentie hebben door te groeien naar een hoogwaardig ov-product of dit nu al zijn (de merknaam Bravo-direct). Dit vormt samen met het spoor de ruggengraat van het systeem voor gedeelde mobiliteit. Voor Direct zijn bij de start van de concessie in de basis de *huidige frequentie en bedieningstijden* het uitgangspunt.
- Betrouwbaarheid is voor reizigers erg belangrijk in hun klantbeleving. Op Directlijnen is de reistijd cruciaal. Hierbij is *doorstroming* een belangrijke randvoorwaarde. De huidige rijdtijden zijn een uitgangspunt voor de nieuwe concessie. Maar de provincie onderzoekt tevens waar verbeterpotentieel zit ten opzichte van de huidige situatie. Op basis van de resultaten van dit onderzoek maken we eind 2020 en/of begin 2021 aanvullende afspraken over doorstroming. Daarnaast is het uitgangspunt dat we als wegbeheerders op Direct-corridors de doorstroming ook in de toekomst op orde houden. Deze afspraak betekent dus dat ook gemeenten zich

2 De indeling is iets aangepast om duidelijk aan te geven wat onder de concessie valt en wat onder het WMO/Flex contract valt. Daarom worden nu overige buslijnen (viel in de transitiestrategie onder Flex) en buurtbussen (viel onder Samen) in het concessiedeel beschreven.

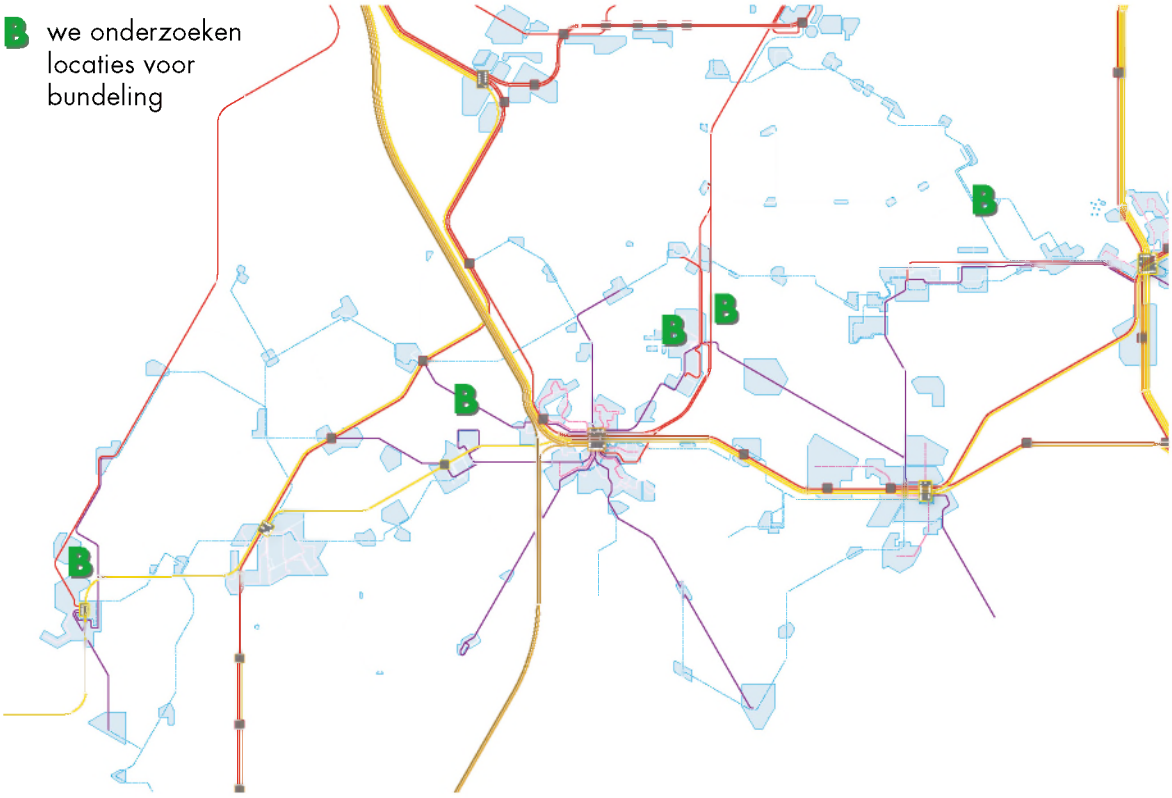
hiervoor inzetten. Een voorbeeld: wanneer een gemeente de snelheid verlaagt op de route van een Direct-lijn betekent dit dat er compenserende maatregelen getroffen moeten worden om de totale reistijd gelijk te houden.

- *Versnelling* is een belangrijk uitgangspunt om de Directlijnen nog aantrekkelijker te maken voor reizigers. Hierbij kijken we naar de mogelijkheden van de inpasbaarheid, maar is het ook belangrijk dat een grote groep reizigers hiervan profiteert. In onderstaand kaartje is aangegeven voor welke locaties we dit verder willen verkennen in de tweede helft van 2020. Dit is ook te vinden in bijlage 1.

Versnellen

- Mogelijke grootschalige *investeringen in de infrastructuur* doen we gezamenlijk als dit de doorstroming en versnelling van de Directlijnen verbetert. Dit is van belang voor een langdurige en toekomstbestendige optimalisatie van het ov-netwerk.
- *Bundeling* van verschillende lijnen tot zoveel mogelijk 1 Direct-corridor is belangrijk. Dit leidt tot aantrekkelijke corridors met hoge frequenties. Ook hierbij geldt dat een grote groep reizigers hiervan moet profiteren. In onderstaand kaartje is aangegeven voor welke locaties we dit verder willen verkennen in de tweede helft van 2020. Dit is ook te vinden in bijlage 1.

Bundelen



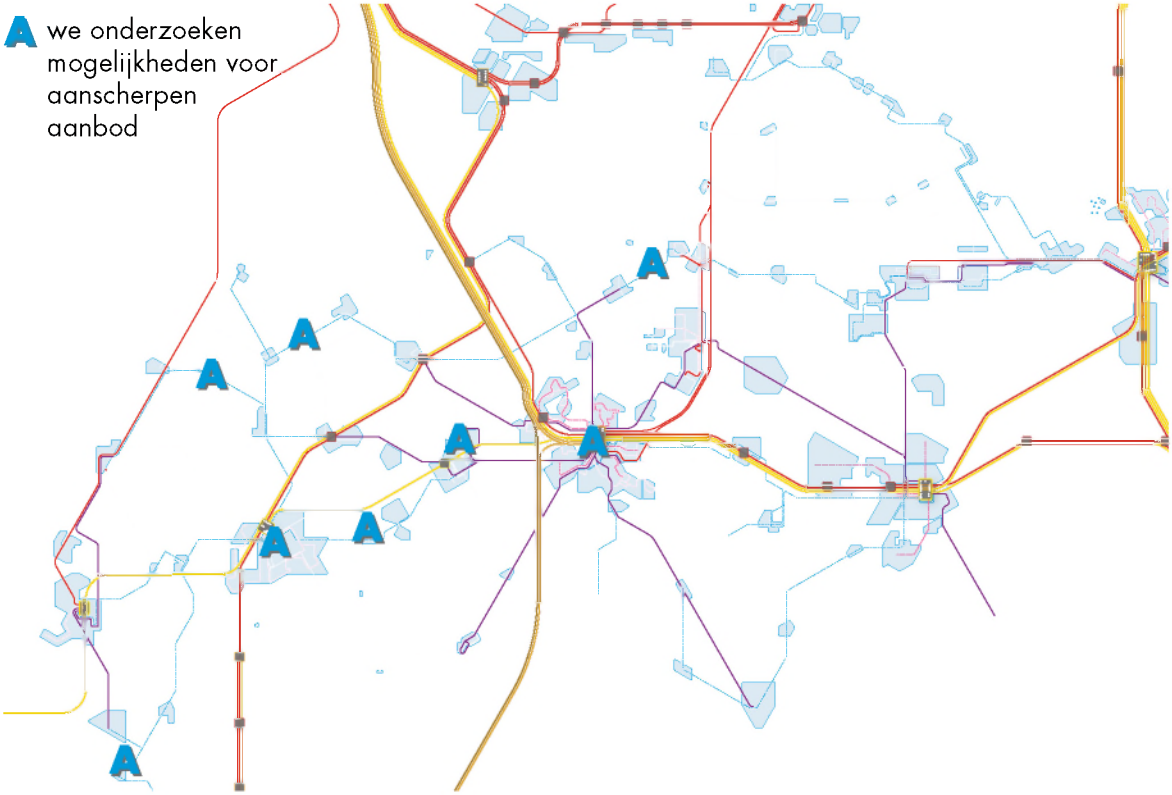
- Voor Direct zijn bij de start van de concessie in de basis de huidige frequentie en bedieningstijden het uitgangspunt. Bovenop deze basis heeft de provincie de intentie om op een aantal corridors toe te werken naar een *frequentieverhoging* waar de ontwikkeling van reizigersaantallen dit legitimeert. Dit geldt onder andere voor de A27 corridor tussen Breda en Geertruidenberg.
- De vervoerder krijgt *ontwikkelvrijheid* bij het maken van zijn bieding. Hierbij kan hij, binnen kaders, bijvoorbeeld zelf nog routekeuzes maken en bepalen welke voertuigen hij gaat inzetten per verbinding. Hierbij geldt als uitgangspunt: liever meer ritten met kleiner materieel dan minder ritten met groter materieel. Het geven van ontwikkelvrijheid aan vervoerders leidt tot lagere kosten en/of meer aanbod. De kaders hiervoor zal de provincie verder uitwerken in het vervolgtraject.
- Daarnaast kan een vervoerder in zijn bieding eventueel nog *extra vervoer* aanbieden als hier ruimte voor is. Hierbij kan de provincie al op voorhand een aantal wensen meegeven die de vervoerder kan meenemen in zijn aanbieding. Dit kunnen ook zaken zijn die meegenomen worden in de verdere ontwikkelruimte van de concessie na de start.
- Direct-lijnen blijven voor de *duur van de concessie* bestaan, waarbij er wel ruimte is voor doorontwikkeling om in te kunnen spelen op toekomstige ontwikkelingen.
- Een Direct-lijn betekent niet automatisch dat deze ook gaat rijden onder de voor reizigers herkenbare *merknaam Bravodirect*. De bussen die wel deze naam krijgen zijn herkenbaar aan een bepaalde kwaliteit ten aanzien van snelheid, comfort in en uitstraling van het materieel, frequentie en haltevoorzieningen.

Overige buslijnen, merknaam Bravo (concessie, verantwoordelijkheid provincie)

Dit zijn lijnen waar de huidige vraag te hoog is om in te vullen met een Flex-concept en te laag om als Direct-lijn te rijden. Hierbij gelden de volgende uitgangspunten:

- Voor deze lijnen is in principe bij de start van de concessie de *huidige dienstregeling het uitgangspunt* (wat betreft frequenties).
- Op een aantal verbindingen en/of tijdsperiodes is er een te groot verschil tussen vraag en aanbod. Op deze plekken en tijden *scherpen we het huidig aanbod aan* in overleg met gemeenten. Aanscherpen kan in de vorm van een kleiner voertuig, een lagere frequentie en/of een andere vervoersvorm. Er wordt altijd zorgvuldig gekeken naar reizigersstromen en reizigersgedrag. Reizigers hebben altijd een alternatief: een andere vervoersvorm of een halte op acceptabele (fiets)afstand. Het aanscherpen van het huidig aanbod wordt door de provincie verwerkt in het Programma van Eisen van de concessie. In onderstaande kaart is opgenomen welke verbindingen en/of tijdsperiodes we samen met gemeenten nader bekijken. Dit is ook te vinden in bijlage 1.

Mogelijkheden voor aanscherpen aanbod



- De overige buslijnen rijden onder de naam Bravo vanaf de start van de concessie maar hebben *niet dezelfde status* als Directlijnen. Na de start van de concessie zijn deze lijnen voor 3 jaar zeker, met mogelijk kleine optimalisaties in deze 3 jaar. Daarna kan het zijn dat lijnen worden aangepast. Zo kan enerzijds een verbinding bij zeer beperkt gebruik vervangen worden door een hubtaxi. Anderzijds kan bij toenemend gebruik de verbinding extra ritten of zelfs de Direct-status krijgen (bij meer dan 1000 reizigers per dag). In dat geval zal die lijn dan gedurende de gehele concessieperiode blijven rijden.

- We hanteren de volgende *uitgangspunten voor vermindering* van inzet op overige buslijnen:
  - De reizigersvraag is noemenswaardig gedaald óf
  - Er zijn doelmatige alternatieven beschikbaar die bewezen even goed of beter aansluiten bij de reizigersvraag.

  Hierbij zal de provincie nog uitwerken wat de uitgangspunten zijn voor de maximale vermindering. Hierbij kan gedacht worden aan dat de totale daling van het aantal dienstregelingsuren per jaar niet meer dan 3% is voor de totale concessie. En dat aan het eind van de concessie minimaal 80% van het oorspronkelijke aanbod (uitgedrukt in dienstregelingsuren) nog rijdt.
  Als een lijn verdwijnt wordt gezocht naar een alternatief via hubtaxi tegen ov-tarief of via een Samen oplossing.
- We hanteren de volgende *uitgangspunten voor extra inzet* voor overige buslijnen:
  - De reizigersgroei is dusdanig dat er meer gereden moet worden op een lijn óf
  - Het is wenselijk vanuit provincie en vervoerder om een lijn op te waarderen tot een Direct-lijn
- Bij aanpassingen van het lijnennet zullen betreffende gemeenten altijd geconsulteerd worden (bijvoorbeeld via een ontwikkelteam), vergelijkbaar met de werkwijze nu in de huidige concessie.
- De vervoerder krijgt *ontwikkelvrijheid* bij het maken van zijn bieding. Hierbij kan hij bijvoorbeeld zelf nog kiezen welke voertuigen hij per lijn gaat inzetten. Zo kan hij in plaats van 1 keer per uur met een grote bus te rijden er ook voor kiezen om 2 keer per uur met een kleinere bus te rijden. Deze vrijheid leidt tot lagere kosten en/of meer aanbod.
- Op dit moment rijdt in West-Brabant een *nachtnet voor busvervoer*. Uitgangspunt voor de nieuwe concessie is dat, in lijn met de huidige situatie, dit alleen wordt gecontinueerd indien de vervoerder dit kostendekkend kan rijden. Dit kan betekenen dat reizigers een hoger tarief moeten betalen, zoals ook in de huidige situatie.
- De vervoerder moet zich houden aan de volgende uitgangspunten die gelden voor de *aansluiting op het Flex-contract*:
  - Als een verbinding wordt ingevuld met hubtaxi+ (zie ook 2.4, dit is een hubtaxi met een hogere kwaliteit) dan is dit een verbinding of gebied waar de concessiehouder niet of beperkt rijdt. Dit omdat de verbinding dan op een hoog kwaliteitsniveau wordt ingevuld via het Flex-contract, als je dit daarnaast ook via de concessie gaat rijden dan zou dit dubbelop zijn.
  - Dit zou mogelijk ook kunnen gelden voor een bepaalde periode (dat hij dan een bepaalde lijn alleen overdag mag rijden en dat 's avonds en/of in het weekend het vervoer wordt ingevuld via het flex-contract).
- Daarnaast kan een vervoerder in zijn bieding eventueel nog *extra vervoer* aanbieden. Hierbij kunnen we op voorhand al een aantal wensen meegeven die hij hierin kan meenemen. Dit kunnen ook zaken zijn die meegenomen worden in de verdere ontwikkelruimte van de concessie na de start. Hierbij zullen we stimuleren dat de vervoerder dit extra vervoer inzet op plekken/tijdsperiodes waar zoveel mogelijk reizigers van profiteren (vaak Direct-lijnen overdag op werkdagen). Dit wordt in het vervolg door de provincie verder uitgewerkt.

Buurtbussen (verantwoordelijkheid provincie)

Een belangrijke vaste waarde is en blijft de buurtbus. De buurtbus is een invulling van 'Samen' maar blijft in de toekomst onderdeel van de concessie. Dit betekent dat de concessiehouder de buurtbussen blijft faciliteren, maar dat deze wel gereden worden door vrijwilligers. Hierbij gelden de volgende uitgangspunten:

- De huidige buurtbussen blijven *onveranderd* tenzij we gezamenlijk concluderen dat aanpassing (ook in overleg met de vrijwilligers) een beter aanbod biedt voor de reiziger.
- Het is mogelijk om hierop *door te ontwikkelen* en in de toekomst kunnen nieuwe buurtbuslijnen ontstaan. Bij het ontstaan van nieuwe buurtbuslijnen hebben *gemeenten* ook een belangrijke rol in bijvoorbeeld het helpen bij het werven van vrijwilligers.
- Daarnaast is het denkbaar dat ook buurtbussen meer flexibel worden. Gedurende de concessie willen we hiermee graag meer ervaring opdoen, natuurlijk in overleg met de vrijwilligers van de buurtbusverenigingen.

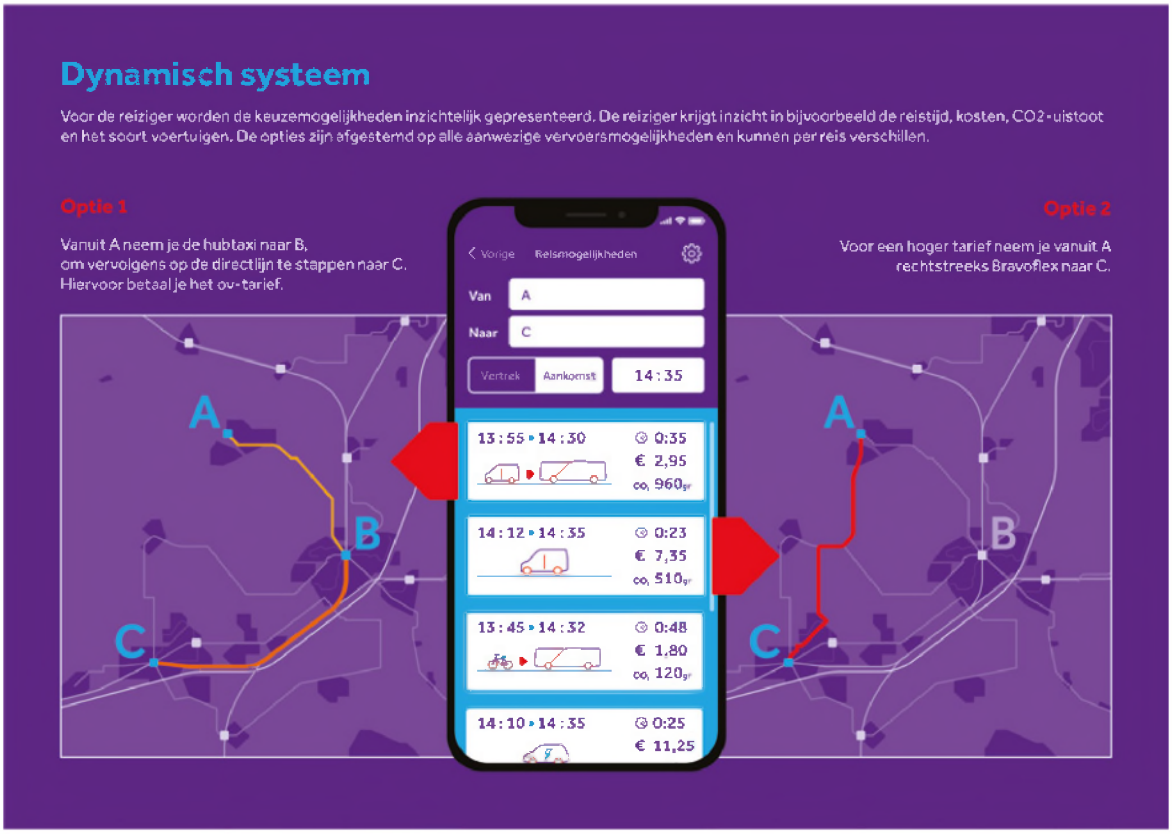
2.4 Flexibel vervoer (aanbesteding via Flex/WMO-contract)

Het Flexibele deel van het vervoer bestaat uit twee componenten. Ten eerste het halte-halte vervoer, hiervoor is de *provincie* verantwoordelijk. Ten tweede het WMO-vervoer (nu uitgevoerd als deur-deur vervoer), dit valt onder de verantwoordelijkheid van de *gemeenten*. In deze paragraaf gaan we op beide delen in. Gezamenlijk zijn we verantwoordelijk voor de integratie van beide onderdelen.

Flex, ingevuld als halte-halte vervoer (verantwoordelijkheid provincie)

Flex is een belangrijke laag om reizigers in West-Brabant toegang te bieden tot het systeem van gedeelde mobiliteit. Hierbij gelden de volgende uitgangspunten:

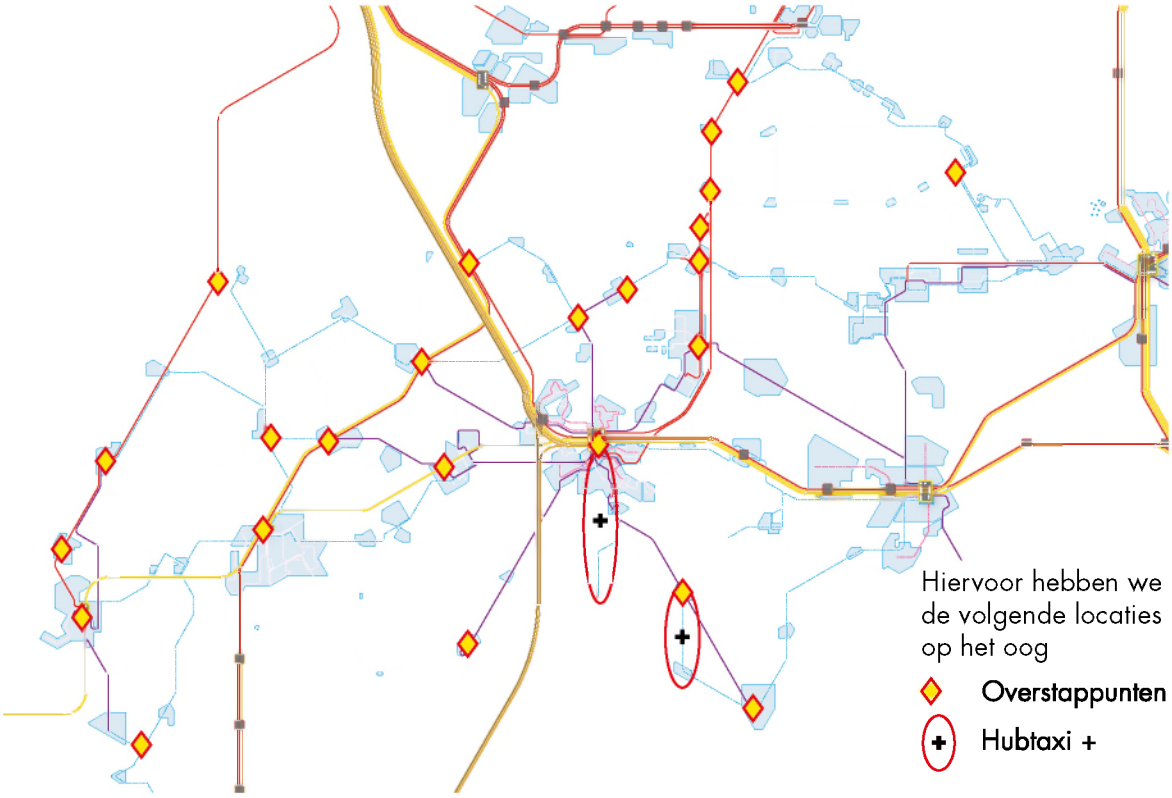
- Voor de toegang tot het systeem van gedeelde mobiliteit gaan we uit van de *hubtaxi*. Deze brengt mensen van halte naar hub (vv). De hubtaxi vertrekt vanaf alle beschikbare ov-haltes, moet je vooraf reserveren en geeft op logische plekken in het netwerk overstapmogelijkheden op buslijnen of treinverbindingen.
- De hubtaxi rijdt door heel West-Brabant, op alle dagen in principe van 7.00 tot 0.00 uur, ofwel *overdag, 's avonds en in het weekend* (ook op feestdagen).
- Hierbij geldt het *ov-tarief* op maandag tot en met vrijdag tussen 7 en 18 uur als er geen alternatief is zoals een bus of buurtbus of ander goed functionerend vrijwilligersinitiatief. Buiten deze tijden en als er wel een alternatief is, is het uitgangspunt ov-tarief * 2,5. Dit is het basis uitgangspunt maar door gemeenten is aangegeven dat ze dit graag verruimd zien. Daarom wil de provincie zich inzetten om het rijden tegen ov-tarief te verruimen naar 19 uur op maandag tot en met vrijdag. Als gemeenten hierboven nog langer willen doorrijden tegen ov-tarief dan kan dit onderdeel zijn van de gemeentelijke plus.
- Als extra service is er naast de hubtaxi ook de *haltetaxi*. De halte taxi is vervoer van halte naar halte en brengt je zonder overstap naar je bestemmingshalte. Dit is een extra service en daarom wordt ook een hoger tarief gevraagd. Voor de haltetaxi betaalt de reiziger in de basis de kostprijs. Wat dit precies wordt is de uitkomst van de aanbesteding van het Flex-vervoer. Nu is dit gemiddeld ongeveer ov-tarief * 5 voor vergelijkbare oplossingen.
- Hubtaxi en haltetaxi zijn flexibel en moet je *vooraf reserveren*. Voor veel mensen zal reserveren via een app hiervoor handig zijn. Daarnaast moet het ook mogelijk zijn om te reserveren voor mensen die geen smartphone hebben of kunnen gebruiken (bijvoorbeeld via de telefoon). Zie het volgende plaatje van een voorbeeld van een app. Prijzen en voorbeelden zijn fictief.



- Met de komst van de hubtaxi en de haltetaxi *vervalt het deur-deur vervoer* als mogelijkheid voor de ov-reiziger binnen de deeltaxi. Dit is het deel wat nu door de provincie wordt gefinancierd, dit geldt niet voor het WMO-vervoer wat de verantwoordelijkheid is van gemeenten.
- De *studenten ov kaart* is in de basis niet geldig op Flex (hubtaxi en haltetaxi). De provincie wil zich inzetten om de studenten ov kaart wel toe te staan op een aantal hubtaxi verbindingen waar fietsen geen of een minder goed alternatief is. Dit betekent dan dat de studenten ov kaart in principe geldt voor alle hubtaxi verbindingen die starten of eindigen buiten de steden Breda, Roosendaal en Bergen op Zoom. Hierbij geldt dat studenten alleen tegen de voorwaarden van de studenten ov kaart kunnen reizen op dezelfde tijden als wanneer ook het ov-tarief geldt op de hubtaxi. Dit betekent dus tussen 7 en 18 (of 19 uur, zie hierboven) en niet als er een alternatief beschikbaar is zoals een reguliere buslijn, buurtbus of goed functionerend vrijwilligersinitiatief.
- De haltetaxi en hubtaxi zijn ook beschikbaar op plekken waar nu nog geen openbaar vervoer beschikbaar is. In gesprekken met gemeenten zijn hier een aantal mogelijke locaties voor *extra haltes* genoemd. Zie hiervoor bijlage 1. De provincie gaat de al genoemde locaties in overleg met gemeenten verder onderzoeken. Hiervoor gelden de volgende uitgangspunten, waarbij we elke nieuwe halte beoordelen op de meerwaarde ten opzichte van bestaande haltes:
    - We kijken hierbij naar een inschatting van het aantal reizigers dat hier gebruik van kan maken
    - We kijken tevens naar de afstand tot alternatieven. Extra haltes zijn bedoeld voor locaties die nu nog geen of onvoldoende toegang hebben tot het systeem van gedeelde mobiliteit. Hierbij geldt een straal van 2,5 kilometer als richtlijn voor het beoordelen of er in de huidige situatie sprake is van toegang tot het systeem.

    - Als een kern al haltes heeft, is deze in principe al aangesloten op het systeem van gedeelde mobiliteit. Als hier nog extra haltes gewenst zijn is dit een mogelijke gemeentelijke plus waar de provincie met gemeenten aparte afspraken over kan maken.
- Voor de hubtaxi zijn een aantal *overstappunten* benoemd waar mensen vanuit de hubtaxi overstappen op bus of trein. Deze zijn in onderstaande kaart weergegeven en benoemd in bijlage 1.

Overstappunten Hubtaxi op Direct



- Op alle hubtaxi verbindingen bieden we een basiskwaliteit. De provincie wil zich inzetten om op twee *verbindingen meer kwaliteit* te bieden met meer reismogelijkheden en een zeer goede aansluiting op het overstappunt (zie ook kaart hierboven), dit noemen we Hubtaxi+. Dit gaat om de bediening van Ulicoten op de buslijn tussen Baarle-Nassau en Breda en op de verbinding tussen Breda en Galder/Meersel. Op deze verbindingen sluit dit goed aan op de reizigersvraag. Deze is te laag voor een buslijn maar is nog wel zo hoog dat meer kwaliteit voor hubtaxi toegevoegde waarde heeft.
- Bovenstaande uitgangspunten zijn in ieder geval geldig voor de gebieden buiten Bergen op Zoom, Breda en Roosendaal. *In deze steden* is over het algemeen een alternatief beschikbaar en is het de vraag wat de *toegevoegde waarde dan is van een hubtaxi*. Dit gaan we met de betreffende gemeenten verder uitwerken. Hierbij hanteren we als provincie de volgende uitgangspunten:
    - Niet elke halte die vervalt wordt automatisch een Flex-halte. Dit geldt voor de aanscherpingen die we doen in de voorbereiding van de aanbesteding, maar zal ook gelden voor aanpassingen gedurende de concessie. Wanneer loopafstanden naar alternatieve haltes acceptabel zijn (in het stedelijk gebied in basis 800m) kan gekozen worden om geen Flex-halte te realiseren of er komt wel een Flex-halte, maar het tarief is dan ov-tarief * 2,5.

    - Wanneer een totale wijk (een serie haltes) vervalt in het busnetwerk worden de haltes in deze wijk in principe wel Flex-haltes en wordt hier op maandag tot en met vrijdag tussen 7 en 18 (of 19) uur minimaal 1 reismogelijkheid (na reservering) per uur tegen ov-tarief geboden.
    - Als er toegevoegde waarde is voor haltetaxi tegen een lager tarief, als aanvulling op buslijnen en hubtaxi, dan is het mogelijk om dit gezamenlijk met gemeenten verder te onderzoeken in het kader van de gemeentelijke plus. Hierbij kan de provincie mogelijk meefinancieren vanuit het experimentenbudget vernieuwing ov.
- Tenslotte lopen er een aantal experimenten met Flex. We nemen de lessen hieruit zoveel mogelijk mee in de nieuwe aanbesteding en proberen binnen de bestaande experimenten al toe te groeien naar de nieuwe situatie.
- Vanuit deze experimenten is in ieder geval een les dat het belangrijk is om ook ruimte te hebben voor doorontwikkeling en flexibiliteit binnen het Flex/WMO-contract zoals we dit ook willen in de concessie. Hubtaxi en haltetaxi zijn nieuwe concepten en binnen het contract moet ruimte zijn om dit verder te ontwikkelen, maar moet ook ruimte zijn om nieuwe zaken in te passen die nog niet vooraf benoemd zijn.

WMO-vervoer (verantwoordelijkheid gemeenten)

De gemeenten (via RWB) en provincie gaan gezamenlijk Flex en WMO-vervoer aanbesteden. In het bovenstaande deel is aangegeven welke uitgangspunten voor het Flex deel gelden vanuit de verantwoordelijkheid van de provincie. In dit deel geven we aan welke uitgangspunten we meenemen voor het WMO-deel. Dit is belangrijk om straks een goede koppeling tussen beide elementen te kunnen maken. Hierbij is de ambitie dat het systeem van gedeelde mobiliteit voor iedereen toegankelijk is. Achter de schermen zijn het aparte systemen en aparte verantwoordelijkheden/financieringsstromen, maar hier merkt de reiziger niks van. Wel verschilt natuurlijk het aanbod dat per individu wordt aangeboden wanneer iemand een rit reserveert. Iemand met een WMO-indicatie heeft bijvoorbeeld, in tegenstelling tot iemand zonder indicatie, de mogelijkheid om van deur tot deur te reizen, maar reizen met een deelfiets is voor deze persoon misschien weer geen optie. Om duidelijk te maken met welk perspectief we werken aan het WMO-vervoer geven we een aantal reisvoorbeelden, dat in verschillende gemeenten toepasbaar is.

- Gerda (67 jaar) kan niet zelfstandig bij de halte komen, maar wil wel zoveel mogelijk zelfstandig reizen. Zij krijgt de WMO-indicatie Deur-Halte. Zo kan zij met de WMO-taxi bij de halte komen om over te stappen op de bus.
- Anton (77 jaar) kan niet zelfstandig reizen. Hij krijgt daarom een volledige WMO-indicatie. Bij het boeken raakt hij in gesprek met de telefonist over andere reismogelijkheden. Hij besluit Automaatje uit te proberen. Hij is hierover heel tevreden.
- Rick (19) is net geslaagd in het bijzonder onderwijs en is altijd met het leerlingenvervoer naar school gebracht. Nu wil hij naar zijn werk, elke dag dezelfde route. Hij durft nog niet met het OV, dus reist hij nu elke dag (oneigenlijk) met de WMO-taxi. Samen met de telefonist raakt hij in gesprek over andere opties. Hij gaat een week lang elke dag samen met een mobiliteitsconsulent de reis maken. Rick leert nu hoe het moet en heeft genoeg vertrouwen om het zelf te kunnen.

Om dit mogelijk te maken gaan we werken met uitgangspunten en uitwerkingsopgaves op drie verschillende onderdelen:

- De toegang tot het WMO-vervoer; hoe ga je om met indicatie en kun je gebruik van andere vervoermogelijkheden stimuleren?
- De productformule; wat voor vervoer bied je aan?
- De aansturing van het vervoer; hoe zorg je ervoor dat je het vervoer flexibel kunt ontwikkelen?

Op basis van de uitwerking van deze punten zal een Nota van Uitgangspunten voor de aanbesteding taxivervoer (WMO- en Flexvervoer) worden opgesteld, die in het eerste kwartaal van 2021 aan de gemeenten zal worden voorgelegd voor besluitvorming.

Toegang tot het WMO-vervoer

Uitgangspunten

We streven naar gezamenlijk beleid ten aanzien van de 'knoppen' voor de toegang.
We gaan uit van een gezamenlijke basis en een zekere mate van uniformiteit van het gebruik van deze 'knoppen' (o.a. keuze km-budget of mobiliteitsbudget. Het mobiliteitsbudget is het gecombineerde budget Flex en WMO en wordt dus achter de schermen verrekend tussen provincie en gemeenten).
Iedere gemeente bepaalt uiteindelijk zelf hoe ze het indicatieproces inrichten en welke knoppen ze willen inzetten. Dit kan dus verschillen per gemeente.
Bij inrichting van het vervoercontract meer mogelijkheden inbouwen om differentiatie in indicaties toe passen. Denk bijvoorbeeld aan reisadviezen en reisbudgetten op maat.

Uitwerkingsopgaven

1. Verder uitwerken van de mogelijkheden van instrumenten bij de indicatie (zoals indiceren op persoonsniveau).
    - Wat kan dit opleveren aan meer mobiliteit en/of minder kosten voor de gemeenten?
2. Verder uitwerken van de mogelijkheden voor gefaseerde invoering van km- en mobiliteitsbudget.
    - Verschillen, voor- en nadelen, hoe koop je andere vervoervormen in?

NB: deze beide instrumenten zijn belangrijk voor de sturing op het WMO-gebruik, maar minder urgent voor de planning van de aanbesteding van het nieuwe contract. Deze beide opgaven kunnen in een parallelspoor worden uitgewerkt met een ander tijdspad dan dat voor de aanbesteding van het contract.

De productkenmerken van het vervoer

Uitgangspunten

- Zoals al vastgelegd in de visie KCV leveren we niet in op de kwaliteit van het vervoersysteem van de Regiotaxi (het huidige ov- en WMO-deeltaxivervoer).
- We streven naar kostenbeperkende maatregelen.
- Voor de reiziger moet het vervoer zoveel mogelijk als één, inclusief (Flex- en OV-) systeem te gebruiken zijn.
- We gaan uit van voor de reiziger doorgaande tarieven WMO - Flex – Direct waardoor het aantrekkelijker wordt om vanuit het WMO-vervoer ook de andere vormen van vervoer te gebruiken.

Uitwerkingsopgaven

3. We werken de mogelijkheden voor het reizen met Bravo-flex, Bravo-bus en Samen aanbod door WMO-reizigers verder uit. Hiermee moeten meer keuzemogelijkheden ontstaan voor WMO-reizigers en voor de bijna WMO-reizigers. Goede informatievoorziening, bijvoorbeeld zoals die in Mobiliteit als Dienst (MaaS) wordt voorzien is daarbij erg belangrijk. Niet alleen voor de reizigers maar ook voor de WMO-consulenten.
4. We werken de mogelijkheden uit voor vermindering van de piekbelasting bij de vervoerder. Dit heeft enerzijds een dempend effect op de kosten van het vervoer en kan anderzijds ook bijdragen aan meer kwaliteit voor de reizigers. We doen dit door de mogelijkheden te verkennen van spits- en dal-tarieven, vroeg-boek-korting en het aanbieden van alternatieve reistijden.
5. We werken uit hoe de systeemkenmerken van WMO-vervoer en Flex zoveel mogelijk op elkaar kunnen aansluiten (vice versa) waardoor voor de reizigers een eenduidig en inclusief aanbod ontstaat.

Aansturing en organisatie

Uitgangspunten

We werken aan meer flexibiliteit in de contracten met vervoerder(s) om bijsturingsknoppen in te zetten en/of andere vervoervormen in te zetten of toe te voegen.
Gemeenten en provincie zijn elk financieel verantwoordelijk voor hun eigen gedeelte. Daarnaast gaan we uit van een gezamenlijk ontwikkelbudget en afspraken over Deur-Halte-Hub-vervoer. Het idee van het ontwikkelbudget is een pot geld waar we gezamenlijke verantwoordelijkheden rondom de integratie van de twee componenten OV en WMO ook gezamenlijk betalen.

Uitwerkingsopgaven

6. We gaan de mogelijkheden onderzoeken van het 'regiemodel' voor de aansturing van het vervoer. We onderzoeken daarbij zowel de private variant (waarbij een marktpartij de regierol op zich neemt) als de publieke variant (waarbij een overheidsorgaan dit doet). Belangrijk bij het onderzoek is dat we leren van de ervaringen elders, zoals bijvoorbeeld de ervaringen met Stroomlijn in Drechtsteden en de Zeeuwse Regiecentrale. In het onderzoek is er speciale aandacht voor de kosten van de regie, prikkels voor efficiency en de financiële effecten voor de gemeenten. Ook moet duidelijk worden wat de impact is op de ambtelijke organisatie en de operationele aansturing in de driehoek opdrachtgever-regiecentrale-vervoerders.
   Bij het onderzoek kijken we niet alleen naar de toepassingen voor het WMO-vervoer, maar ook naar de bredere mogelijkheden voor toepassing op meer onderdelen van gedeelde mobiliteit, zoals leerlingenvervoer, vervoer dagbesteding etc.

2.5 Samen (verantwoordelijkheid provincie en gemeenten)

Dit zijn alle mobilitsdiensten in aanvulling op Direct en Flex die door de samenleving en door de markt geïnitieerd en aangeboden kunnen worden. Hierbij gelden de volgende uitgangspunten:

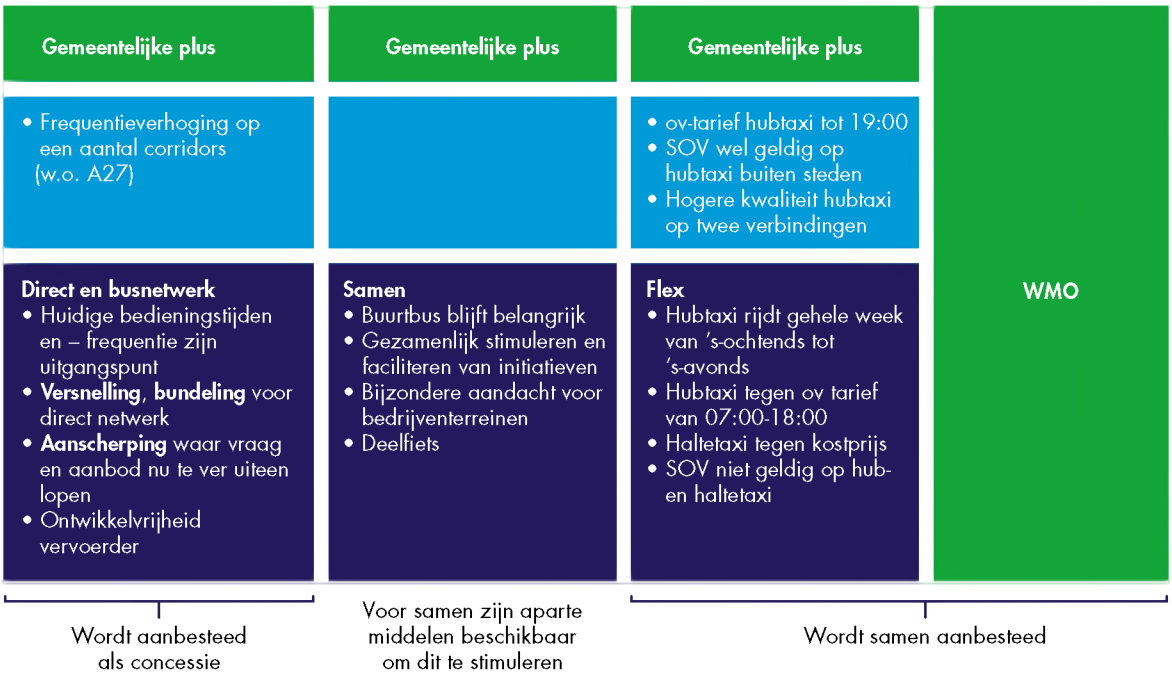
- De *buurtbus* is een belangrijke vorm van een Samen-initiatief. Deze wordt geregeld door de provincie via de concessie en staat daar omschreven (zie 2.3).
- Wat betreft andere *vrijwilligersinitiatieven* gaan we dit gezamenlijk als overheden faciliteren en stimuleren zodat er hier ook meer opties komen voor reizigers. Dit is gekoppeld aan de gelden die Brabant-breed vrijvallen vanuit de oude samenwerkingsovereenkomst regiotaxi die eind 2020 afloopt. Voor West-Brabant is hieruit vanaf 2021 tot en met 2026 een bedrag van ruim

400.000 per jaar beschikbaar. In het najaar van 2020 wil de provincie samen met de regio een proces starten om te leren van bestaande initiatieven en een aanpak te maken voor het initiëren van nieuwe projecten.

- In 2021 kunnen eerste *voorstellen voor projecten en experimenten* worden ingediend. Hierbij kan het gaan om concrete voorstellen, dit kunnen vrijwilligersinitiatieven zijn maar ook initiatieven in combinatie met een marktpartij zoals een deelauto die ook gebruikt kan worden door vrijwilligers. Daarnaast kan het ook gaan om een proces om op een bepaalde plek te komen van vervoersbehoefte naar een oplossing (community aanpak). Een belangrijk uitgangspunt voor de hoogte en de duur van de financiering bij concrete projecten is dat de reiziger een overstap kan maken op het reguliere ov-netwerk. Daarnaast moet het initiatief goed vindbaar zijn voor de reiziger, bijvoorbeeld in een Mobiliteit-als-Dienst app. Initiatieven alleen gericht op de leefbaarheid van een kleine kern of op een bepaalde doelgroep kunnen in aanmerking komen voor een eenmalige financiële bijdrage.
- Van *huidige experimenten* die nu nog lopen nemen we de belangrijkste lessen mee voor de toekomst. Als deze experimenten succesvol zijn kijken we hoe we deze ook in de nieuwe situatie kunnen voortzetten.
- Naast bovengenoemde vrijwilligersinitiatieven is het ook belangrijk dat we kijken naar Samen-initiatieven die ervoor zorgen dat *bedrijventerreinen* beter bereikbaar worden. Hierbij is belangrijk dat bedrijven(terreinen) zelf behoefte hebben aan een oplossing en hier ook actief aan willen meewerken. Hierin kan het Brabants Mobiliteitsnetwerk een rol spelen. Door gemeenten is een aantal kansrijke locaties benoemd (zie bijlage 1). In de tweede helft van 2020 gaan we gezamenlijk verkennen hoe we hiermee verder gaan. Voor concrete initiatieven gaan we uit van gezamenlijke financiering (ook samen met bedrijven), waarbij de provincie aparte middelen beschikbaar heeft vanuit 'experimentenbudget vernieuwing ov'.
- Op een aantal plaatsen zijn naast Flex-vervoer ook *deelfietsen of deelsteps/-scooters* mogelijk interessant om de aansluiting te bieden op het busnetwerk. Hiervoor zijn door gemeenten al een aantal mogelijke locaties genoemd (zie bijlage 1). In de tweede helft van 2020 gaan we gezamenlijk verkennen hoe we hiermee verder gaan en hoe we kansrijke projecten eventueel gezamenlijk kunnen financieren. Ook kijken we hierbij aanvullend of er op een aantal locaties (met grotere afstanden naar bestemmingen) kansen zijn voor deelauto's in aansluiting op het busnetwerk. Voor de verschillende initiatieven heeft de provincie aparte middelen beschikbaar vanuit het 'experimentenbudget vernieuwing ov'.

2.6 Samenvattend

In onderstaande figuur zijn de hoofdlijn van de basis en de keuzemogelijkheden weergegeven in de figuur uit het begin van dit hoofdstuk.



Het bovenstaand overzicht geeft aan wat er nu ligt aan uitgangspunten voor de verschillende vervoersvormen. Gemeenten hebben de ruimte om hier bovenop zelf nog een eventuele gemeentelijke plus uit te werken in afstemming met de provincie. Dit is in dit document nog niet concreet benoemd. Wel zijn een aantal onderwerpen aangegeven die gemeenten graag in het vervolg verder verkennen als onderdeel van de gemeentelijke plus. Dit kan als gemeente afzonderlijk maar ook door dit samen met een aantal gemeenten of de gehele regio te doen.

Onderwerpen waar de gemeentelijke plus dan over kan gaan zijn:

- Verlengen van het rijden van de hubtaxi tegen ov-tarief na 18/19 uur
- Verlage van de prijs voor de reiziger voor haltetaxi en hubtaxi als er geen ov-tarief geldt.
- Aanvullende beschikbaarheid avondvervoer bovenop de basis vanuit de provincie.
- Aanvullende bereikbaarheid kleine dorpen/kernen bovenop de basis vanuit de provincie
- Aanvullende bereikbaarheid bedrijventerreinen bovenop de basis vanuit de provincie.
- Enzovoort.

Om bij de start van de concessie en het Flex/WMO-contract mee te nemen is het belangrijk dat gemeenten in de tweede helft van 2020 aangeven waar eventuele extra wensen zijn. Ook is het mogelijk en moet er ruimte zijn om gedurende de looptijd van de concessie en het Flex/WMO-contract nog gemeentelijke plussen toe te voegen.

Bravo

3. DE VERBINDENDE SCHAKELS

3.1 Mobiliteit-als-Dienst, ook wel Mobility as a Service of MaaS genoemd, (gezamenlijke verantwoordelijkheid)

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 uit hoofdstuk 2, bijvoorbeeld in de vorm van een app.

Voor Mobiliteit-als-Dienst geldt dat de provincie hiervoor al veel kennis in huis heeft, ook via SmartwayZ.NL. De provincie gebruikt die kennis om een goede strategie te maken voor de invoering van Mobiliteit-als-Dienst en volgt hierbij de landelijke pilots. Om straks goed aan te kunnen sluiten op een toekomstig platform is het belangrijk dat ook gemeenten hierop anticiperen.
Dit is uitgewerkt in de volgende uitgangspunten:

- *Per 2023 willen we Mobiliteit-als-Dienst betrouwbaar operationeel hebben via minimaal één provider.* Als dit niet vanzelf tot stand komt zal de provincie hierop actie nemen, bijvoorbeeld door dit apart aan te besteden. Dit doen we als de concessie en het Flex-contract gegund zijn zodat we ook goed zicht hebben wat het aanbod is in deze contracten. Deze keuze wordt begin 2022 gemaakt.
- We zorgen dat onze aanbieders van vervoer Mobiliteit-als-Dienst proof zijn/ aan kunnen sluiten op Mobiliteit-als-Dienst. Dit doen we door *gezamenlijk als provincie en gemeenten minimale eisen voor te schrijven* in onze contracten en in bijvoorbeeld vergunningen/ontheffingen (o.a. ten aanzien van interoperabiliteit, data en standaarden). Gemeenten gaan zelf over het toegang geven tot de openbare ruimte aan deelsystemen, maar we spreken af dat we op een aantal vlakken wel dezelfde minimale eisen stellen zodat dit soort diensten straks goed gekoppeld kunnen worden aan Mobiliteit-als-Dienst. Hiervoor is een document beschikbaar met hierin de minimale eisen benoemd. Dit document is een 'levend' document wat periodiek wordt aangepast, gefaciliteerd door de *provincie*.
- *Voor vrijwilligers initiatieven is de wens dat ze minimaal vindbaar moeten zijn bij de Mobiliteit-als-Dienst provider*, maar dat ze bijvoorbeeld niet boekbaar hoeven te zijn omdat dit niet altijd past binnen een vrijwilligersinitiatief. Dit is in de uitwerking maatwerk. We nemen dit als punt mee bij het traject van de verder uitwerking van de aanpak voor vrijwilligersinitiatieven.
- *Voor reizigers die geen gebruik kunnen of willen maken van een app zorgen we voor een oplossing.* Een kansrijke oplossing lijkt hierbij de koppeling met het WMO-contract omdat hiervoor ook een telefooncentrale wordt ingezet. We gaan in de tweede helft van 2020 gekoppeld aan de aanbesteding van het Flex-contract dit nader onderzoeken. Maar we kijken ook naar andere mogelijkheden en maken gebruik van ervaring die nu al wordt opgedaan in de landelijke MaaS pilots.

3.2 Mobiliteitshubs, gezamenlijke verantwoordelijkheid

In West-Brabant bestaan al verschillende knooppunten en is er een goed netwerk van bestaande haltes. Op mobiliteitshubs wordt boven het bestaande nog meer geboden. Mobiliteitshubs zijn plekken waar verschillende vormen van vervoer bij elkaar komen en waar reizigers snel en comfortabel over kunnen stappen. Daarnaast kunnen er bepaalde voorzieningen op een mobiliteitshub te vinden zijn, zodat het verblijf op een hub aangenamer wordt. Er zijn verschillende schaalniveaus. Hierbij is er een verschil tussen overstappunten vanuit de hubtaxi en mobiliteitshubs waar meerdere vormen van gedeelde mobiliteit te vinden zijn. Bij mobiliteitshubs is er ook een verschil in soort en grootte.

In de gesprekken met gemeenten is een aantal mobiliteitshubs genoemd. Deze zijn opgenomen in bijlage 1. Hiermee hebben we een inventarisatie van mogelijke hubs in allerlei soorten en maten, van een kleine hub in het dorp tot een grotere hub aan een snelweg waar mensen hun fiets en auto kunnen parkeren en dan weer verder reizen met de bus of trein. Daarnaast zijn er ook verschillen in het uitwerkingsniveau. Sommige hubs die genoemd zijn, zijn nog een eerste idee en van andere hubs liggen er al meer concrete plannen. Soms kan een mobiliteitshub ook de omvorming zijn van een bestaand knooppunt.

In onderstaande tabel staat weergegeven welke soorten mobiliteitshubs er zijn en is een eerste categorisering gemaakt op basis van de inventarisatie die is opgehaald bij gemeenten.

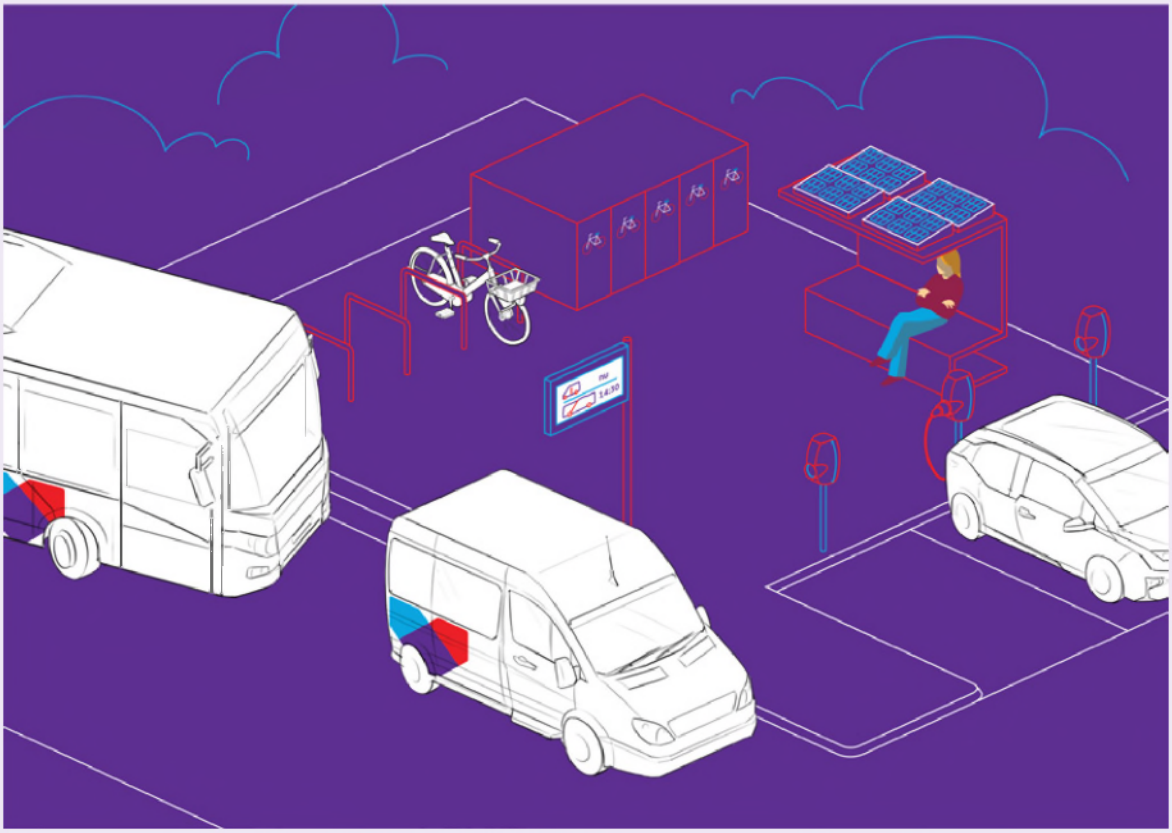
	Type HUB			Locaties West-Brabant
1	**Stedelijke HUB**	**OV knooppunten trein in de stad (Intercity, Voorstadstations)** Binnenstedelijk hoogwaardig OV-knooppunt, ontsloten met slimme first- en last mile oplossingen en katalysator voor ruimtelijke ontwikkelingen.		Station Roosendaal, Station Breda, Station Bergen op Zoom
2	**Stadsrand HUB**	**P+R knooppunten randen van de stad (ook snelweghubs)** Transferia, carpoolplaatsen met handige voorzieningen waar personen overstappen van auto naar deelfiets, collectief natransport, bedrijfsbusje of HOV.	*stadsrand* *snelweg*	Breda West/Prinsenbeek, Breda Oost/Bijster Willemstad A4, Raamsdonksveer A27, Oosterhout A27, Sleeuwijk Tol A27, Hank A27, Nieuwendijk A27, Etten-Leur Trivium
3	**Regionale HUB**	**Overstappunt op spoor of HOV in de regio** Buiten stedelijke gebieden overstappen van auto of fiets op spoor of HOV. Combinatie met vraag gestuurd en flexibel vervoer mogelijk.		Station Lage Zwaluwe, Station Zevenbergen, Station Oudenbosch, Station Etten-Leur
4	**Lokale HUB**	**Wijk-hub in dorp/stad, HUB aan de rand van een dorp** Kleinschaligere opstaplocaties in landelijk gebied en kleinere (stads) wijken. Overstap van auto of fiets op (H)OV, aanbod van deelmobiliteit. Bundeling voorzieningen op dorps- of (stads)wijkniveau. Vaak in samenhang met stedelijke (her) ontwikkeling en benutten van bestaande voorzieningen.		Halsteren Molenplein, Roosendaal Bravis Ziekenhuis, Bergen op Zoom Olympialaan, Bergen op Zoom Boerenverdriet, Dinteloord, Fijnaart Busstation, Klundert Oranjestraat, Made gemeentehuis, Terhijden-noord N285, Wagenberg kruispunt, Oud Gastel busstation, Baarle-Nassau Sint-Jansstraat, Ossendrecht Postbaan, Oosterhout busstation/Amphia, Wijk en Aalburg Kromme Nol, Etten-Leur Centrum, Breda Frankenthalerstraat, Zundert Stuyvesant, Steenbergen rondweg, diverse lokale hubs gemeente Altena

Naast de in de tabel genoemde categorieën zijn er ook nog overstappunten voor de hubtaxi. Deze zijn benoemd in paragraaf 2.2 en dit zijn plekken waar mensen overstappen van de hubtaxi op bus of trein. Dit betekent dat op deze plek minimaal goede haltevoorzieningen nodig zijn. Als deze samenvallen met het stimuleren van meer vormen van gedeelde mobiliteit - dus meer zijn dan alleen een overstappunt voor de hubtaxi - zijn ze opgenomen in bovenstaande tabel. Andersom geldt dat de hubtaxi in principe rijdt naar de benoemde overstappunten (zie 2.4 en bijlage 1), dit betekent dat een hubtaxi niet per definitie altijd naar de mobiliteitshubs rijdt zoals in bovenstaand overzicht zijn benoemd.

De indeling in categorieën is een eerste ordening. Maar elke hub is anders en elke hub heeft maatwerk nodig. Er zijn niet alleen verschillen tussen de categorieën, maar ook bijvoorbeeld binnen de categorie lokale hub. Er zullen verschillen zijn in mobiliteitsaanbod, maar ook op het gebied van voorzieningen. Samen bepalen we de ideale combinatie van voorzieningen en mobiliteitsaanbod en de exacte locatie. Daarnaast kan er ook verschil in de termijn van realisatie zitten, van korte termijn tot langere termijn.

We hebben een eerste inventarisatie en categorisering van de mobiliteitshubs. Het is belangrijk om nu inzicht te krijgen in welke hubs we op korte termijn oppakken en door wie ze worden opgepakt en wat hiervoor nodig is. Hiervoor is nader onderzoek nodig naar bijvoorbeeld welke potentie er is per hub (ook vanuit reizigers bezien), waar kansen liggen om zaken te combineren met andere werkzaamheden, welke locaties al meer uitgewerkt zijn, toekomstige ontwikkelingen (wonen, werken en voorzieningen), haalbaarheid, financiële consequenties, enzovoort. Het is ook denkbaar dat sommige locaties nog afvallen, omdat bijvoorbeeld sprake is van onvoldoende meerwaarde.

Voor de verdere uitwerking van dit proces is samenwerking tussen gemeenten, RWB en provincie noodzakelijk. In de tweede helft van 2020 gaan we dit door middel van een onderzoek verder verkennen en uitwerken zodat we vervolgens komen tot een lijst met mobiliteitshubs die we gaan aanpakken op korte termijn en langere termijn. Hierbij horen ook afspraken over wie wat hierin oppakt en wie waarvoor verantwoordelijk is.



4. BELANGRIJKE WAARDEN

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 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 de doorstroming voor gedeelde mobiliteitsvormen, verkeersveiligheidsmaatregelen, enzovoort. Hier blijven de afspraken van de transitiestrategie gelden zoals het tijdig delen van informatie door wegbeheerders over routes, wegwerkzaamheden en maatregelen die impact hebben op de doorstroming van gedeelde mobiliteit. Hierbij hebben *gemeenten* een belangrijke rol. In paragraaf 2.3 is hierover al benoemd dat het uitgangspunt is dat wegbeheerders op Directcorridors nu en in de toekomst de doorstroming op orde houden.
De verdere invulling van de solide basis krijgt verder vorm in de uitwerking van de concessie, het Flex/WMO-contract en de uitwerking van de aanpak voor Samen-initiatieven.

4.2 Duurzaam

Het busnetwerk is vanaf uiterlijk 1-1- 2025 zero emissie, hier is de provincie verantwoordelijk voor in samenwerking met gemeenten voor laadlocaties. Hierbij gelden de volgende uitgangspunten:

- Voor *lange buslijnen* gelden deze afspraken niet per 1-1-2025 maar uiterlijk per 1-1-2030 omdat verduurzaming ten koste kan gaan van het voorzieningenniveau c.q. de kwaliteit voor de reiziger. Dit geldt voor Breda-Utrecht (lijn 400, 401, 402) en Bergen op Zoom – Rotterdam (310).
- In de aanbesteding van de concessie gaan we de vervoerder stimuleren om zoveel mogelijk ZE-bussen te bieden bij de *start van de concessie*. Dit gaat de provincie in de aanbesteding van de concessie nog verder uitwerken. Belangrijk hierbij is dat het naar voren halen van verduurzaming in 2023 niet ten koste mag gaan van het voorzieningenniveau c.q. de kwaliteit voor de reiziger.
- *Voor buurtbus en Flex* geldt dat de provincie zoveel mogelijk in 2025, maar uiterlijk per 1-1-2030 zero emissie willen realiseren. We werken de haalbaarheid hiervan verder uit in de aanbestedingen en nemen hierin dan ook recente ontwikkelingen vanuit de markt mee. Ook hier geldt: verduurzaming mag niet ten koste mag gaan van het voorzieningenniveau c.q. de kwaliteit voor de reiziger.
- De provincie heeft als uitgangspunt duurzame energie voor het laden van de bussen en wil daarnaast het gebruik van *Brabantse energie* stimuleren in de concessie. We nemen dit mee als wens. Daarnaast stimuleren we het lokaal opwekken van energie op kleine schaal op mobiliteitshubs.

4.3 Betaalbaar voor de reiziger

Het tariefsysteem moet makkelijk zijn en reizigers moeten weten waar ze aan toe zijn qua kosten. Hierbij gelden de volgende uitgangspunten:

- Op *lijngebonden openbaar vervoer* (Direct, overige buslijnen en buurtbus) geldt altijd ov-tarief inclusief de Studenten ov kaart
- Bij *hubtaxi* geldt het ov-tarief op maandag tot en met vrijdag tussen 7 en 18 uur overdag als er geen (buurt)bus-alternatief is of een ander goed functionerend vrijwilligersinitiatief. De provincie gaat zich inzetten om hier 19 uur van te maken. Buiten deze tijden en als er wel alternatieven zijn, is het tarief ov-tarief *2,5 op de hubtaxi.
- *Haltetaxi* rijdt in principe tegen kostprijs (ongeveer ov-tarief x 5). Samen met gemeenten verkennen we nog waar plekken zijn waar met aanvullende financiering tegen een lagere prijs gereden kan worden.
- In de basis geldt de *Studenten ov kaart* niet op de hubtaxi en haltetaxi. De provincie gaat zich inzetten om de Studenten ov kaart wel geldig te laten zijn op de tijden dat het ov-tarief geldt op de (langere) regionale verbindingen met de hubtaxi buiten Bergen op Zoom, Breda en Roosendaal.
- *Contant betalen is niet mogelijk* voor alle lijngebonden bussen (Direct, overige buslijnen en buurtbussen) en Flex-vervoer.
- Uitgangspunt is dat reizigers door het hele systeem kunnen reizen met *hetzelfde betaalmiddel*. Dit wordt verder uitgewerkt in beide aanbestedingen. Hierbij staat gemak voor de reiziger voorop.

4.4 Begrijpelijkheid en marketing

Hierbij blijven de afspraken van de transitiestrategie gelden. De provincie zorgt ervoor dat het totaalsysteem (van Direct, Flex en Samen) in heel Brabant voor iedereen begrijpelijk is. Hiervoor blijven de provincie het merk Bravo inzetten. We zetten in op een actieve promotiestijl en kijken we naar nieuwe mogelijkheden om (potentiele) reizigers te informeren ten te betrekken bij gedeelde mobiliteit in heel Brabant. Natuurlijk hebben marktpartijen hier ook een rol in om informatie aan te bieden over hun eigen product. Daarnaast is er ruimte voor gemeenten om aanvullende acties uit te voeren en kijken we ook naar een herkenbare aansluiting op ov-systemen in omliggende regio's. De komende periode gaat de provincie dit in overleg met gemeenten verder uitwerken zodat de Brabant-brede marketing vorm krijg. Ook gaan we dan dieper in op de uitsplitsing van de merknaam Bravo in eventuele verschillende productformules (zoals BravoDirect en BravoFlex). Dit doen we alleen als dit toegevoegde waarde heeft voor de reiziger. Het is hierbij goed om te beseffen dat termen in dit document zoals hubtaxi en haltetaxi nog werknamen zijn en dat we dus goed gaan kijken naar hoe dit het meest begrijpelijk is voor de reiziger.

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 van gemeenten en andere wegbeheerders. Voor toegankelijkheid gelden de volgende uitgangspunten:

- Afspraak is *toegankelijkheid op het systeemniveau* en niet op voertuigniveau. Dit betekent dat er altijd een toegankelijk alternatief is tegen hetzelfde tarief (zoals ov of de hubtaxi), maar dat niet elke vervoersvorm toegankelijk hoeft te zijn (zoals een vrijwilligersinitiatief of buurtbus).

Hierbij is het belangrijk dat je op de heen- en terugreis een toegankelijke reis kan maken. Dit gaan we in detail uitwerken in de aanbestedingen, ook in overleg met vrijwilligersinitiatieven en buurtbusvrijwilligers.

- Toegankelijkheid van *mobiliteitshubs en haltes* en juiste opname van informatie hierover in het centraal haltebestand is *verantwoordelijkheid wegbeheerder* conform de geldende richtlijnen.

4.6 Data en kennis verzamelen en delen

Inzicht in de verplaatsingsbehoeften en het reizigersgedrag 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. Hierbij gelden de volgende uitgangspunten:

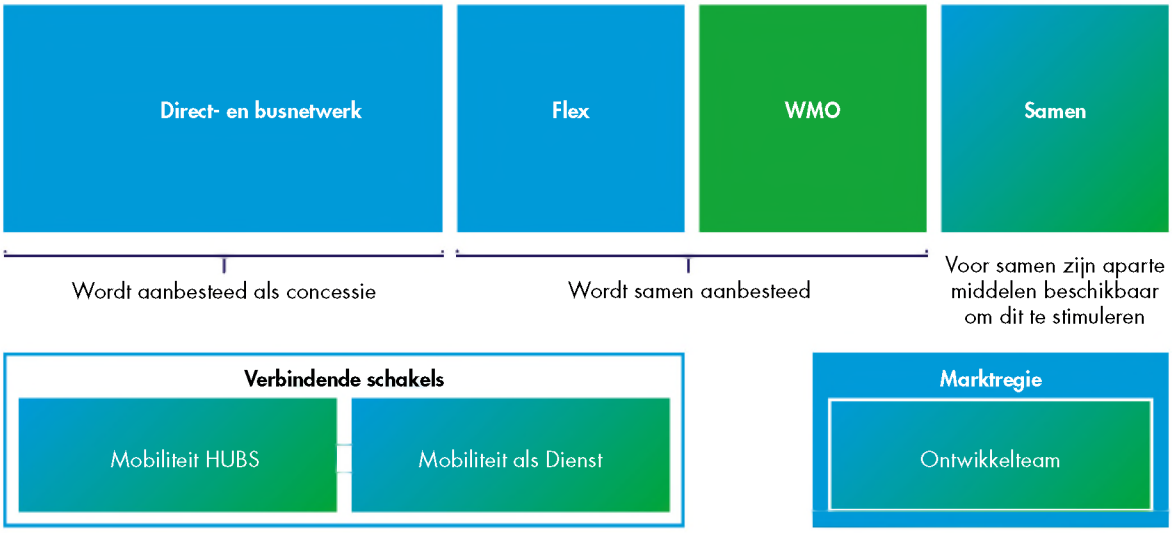
- De afspraken van de transitiestrategie blijven staan zoals het onderzoek doen naar *reizigersgedrag*. Hiervoor is een uitgebreide enquête gehouden in de eerste helft van 2020 om te vragen wat inwoners van West-Brabant belangrijk vinden in hun mobiliteit en hoe ze aankijken tegen gedeelde mobiliteit. Daarnaast is aanvullende data verzameld om de potentie van gedeelde mobiliteit beter in beeld te brengen. Deze data wordt de komende periode gebruikt in de verdere uitwerking en is ook input om bijvoorbeeld de strategie op begrijpelijkheid en marketing verder vorm te geven.
- Een belangrijk aanvullend uitgangspunt is dat we afspreken hoe we *gezamenlijk gaan monitoren op gedeelde mobiliteit*. In de nieuwe situatie wordt veel data gegenereerd via verschillende partijen. Het is belangrijk dat we afspreken deze zoveel mogelijk op dezelfde manier te verzamelen. Ook om data te kunnen combineren en te delen zodat we gezamenlijk ook inzicht hebben in de voortgang op onze ambitie om ons maximaal in te zetten voor een slim en duurzaam systeem van gedeelde mobiliteit in West-Brabant waarin de reiziger centraal staat. Dit werken we de komende periode samen uit *(verantwoordelijkheid provincie en gemeenten)* en is ook een belangrijk onderdeel van de eisen die we stellen in de concessie, het Flex-WMO-contract en via andere afspraken met marktpartijen. Dit heeft ook een link met de eisen die we stellen in het kader van de koppeling met Mobiliteit-als-Dienst (zie ook 3.1).
- De provincie is voornemens om een *Brabant-brede Bravo innovatie community* in te stellen samen met een aantal kennisinstellingen. Doel hiervan is om op basis van kennis en onderzoek zo goed mogelijk de transitie naar gedeelde mobiliteit vorm te geven. Hieronder kunnen verschillende communities ontstaan, waarbij ook andere overheden, marktpartijen en belangenorganisaties betrokken worden. In de tweede helft van 2020 wordt dit door de provincie verder uitgewerkt.

E

5. HOE REGELEN WE DIT?

5.1 Totaalafspraken

In de voorgaande hoofdstukken is een aantal verschillende onderdelen van het systeem van gedeelde mobiliteit besproken. Hieronder is dit samengevat in een plaatje. Blauw zijn de onderdelen waar de provincie voor verantwoordelijk is, groen zijn de onderdelen waar de gemeenten voor verantwoordelijk zijn. Daarnaast zijn er onderdelen met een gedeelde verantwoordelijkheid.



Op basis van deze uitgangspuntennotitie gaan we een aantal zaken verder uitwerken in:

- een concessie voor het lijngebonden openbaar vervoer (Direct, overige buslijnen en buurtbussen),
- een aanbesteding van Flex en WMO-taxidiensten
- een aanpak voor stimuleringsmaatregelen voor Samen-initiatieven.
- een aanpak voor mobiliteitshubs
- een aanpak voor Mobiliteit-als-Dienst (vanaf 2022 aan de orde)

Het is belangrijk om regie te houden over dit totaal, om ervoor te zorgen dat alle onderdelen goed op elkaar aansluiten. De reiziger moet goed gebruik kunnen maken van het gehele systeem van gedeelde mobiliteit en moet niet merken dat dit achter de schermen door verschillende partijen wordt geregeld. Deze rol noemen we marktregie. De provincie gaat verder uitwerken hoe dit contract-overstijgend vorm kan krijgen en verkent hierbij welke rol een gezamenlijk ontwikkelteam hierin kan innemen.

Voor het totaal gelden de volgende uitgangspunten:

- Voor de concessie, het Flex/WMO-contract en de uitwerking van Samen-initiatieven is *ontwikkelruimte* belangrijk. We willen gedurende de contractduur nog kunnen aanpassen (ook binnen de concessie en het Flex/WMO-contract) en eventueel schuiven (binnen bepaalde marges, zie ook deel hierover bij overige buslijnen) tussen contracten.
- De *duur van de concessie* is in principe 10 jaar. Dit biedt de vervoerder voldoende ontwikkelruimte en zekerheid. Daarnaast willen we de mogelijkheid openhouden om op termijn concessies anders in te delen in een volgende aanbesteding. Hierbij zou de concessie Oost voor een deel samengevoegd kunnen worden met West. Om dit goed vorm te geven is een langere concessieduur ook van belang.
- De *duur van het Flex- en WMO-contract* moet aansluiten bij de duur van de concessie. Dit zou bijvoorbeeld kunnen door twee keer een contract van 5 jaar af te sluiten.
- *Ingangsdatum* concessie is 16 juli 2023, het WMO/Flex-contract gaat in per 1 januari 2023.

5.2 Aanbesteding concessie en proces

De provincie trekt de aanbesteding van de concessie en heeft hiervoor de volgende planning voor ogen:

- Oktober 2020: Nota van uitgangspunten gereed.
- Februari 2021: Concept Programma van Eisen
- Juni 2021: Publicatie bestek
- Juli - Oktober 2021: Nota's van inlichtingen
- Oktober 2021: Sluiting inschrijvingstermijn
- December 2021: Gunning concessie
- Januari 2022 - Juli 2023: Implementatie concessie

In het proces om te komen tot deze uitgangspuntennotities is al in meerdere rondes gesproken met gemeenten en is hier ook voor een deel info opgehaald die belangrijk is voor de verdere uitwerking in de Nota van Uitgangspunten en het Programma van Eisen. Hier gaat de provincie verder op verdiepen. Dit start vanaf de zomer van dit jaar (2020) en doen we door individueel met alle gemeenten te spreken. Mogelijk voeren we enkele gesprekken met meerdere gemeenten, omdat bepaalde verbindingen meerdere gemeenten raken. In de verdiepende gesprekken gaan we de volgende onderwerpen bespreken:

- Kaders om mee te geven (bijv. benutten ov-infrastructuur)
- Verbeterpotentieel (kansen die wij zien om reizigersgroei te realiseren)
- De relatie met hubs.

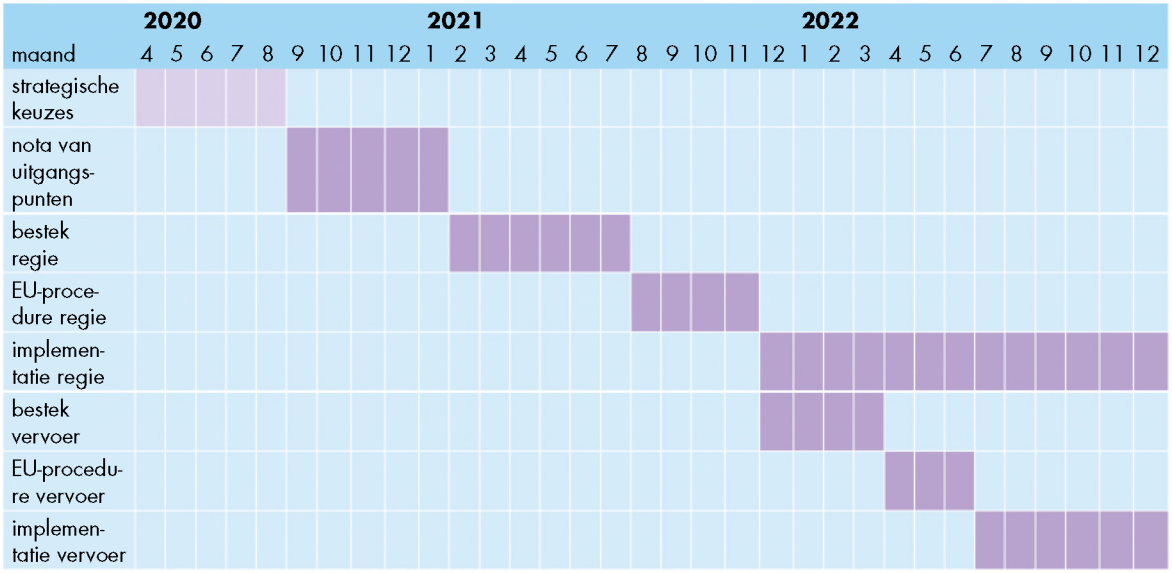
Het is belangrijk om te duiden dat we tijdens de verdiepende netwerkgesprekken niet als provincie en gemeenten samen de routes en/of frequenties bepalen. We kijken gezamenlijk naar mogelijke opties, maar hierbij zal er in de uitwerking ook ruimte blijven voor de vervoerder om dit zelf ook nog in te vullen. Samen bekijken we de data, verkennen we verbeterpotentieel en kijken we naar eventuele eisen en kaders. Dit alles vormt voor de provincie input voor het Programma van Eisen en de vormgeving van de nieuwe concessie. De aanbesteding van de concessie is een provinciale verantwoordelijkheid, natuurlijk op basis van dit uitgangspuntendocument. Via de vervolguitwerking en via de verdiepende gesprekken blijft de input van en samenwerking met gemeenten tijdens de voorbereiding van de aanbesteding belangrijk (bijv. met betrekking tot hubs, infrastructuur en het delen van ontwikkelingen). Ook is er nog de mogelijkheid om formeel te reageren op het concept Programma van Eisen in het voorjaar van 2021.

5.3 Aanbesteding Flex/WMO-contract

Deze aanbesteding is een gezamenlijke verantwoordelijkheid. De gemeenten zijn verantwoordelijk voor het WMO-deel en de provincie is verantwoordelijk voor het Flex-deel.

Om de verschillende belangen goed te borgen voert een onafhankelijk projectleider de aanbesteding van dit contract uit. Het komende half jaar werken we aan de zogeheten nota van uitgangspunten voor de aanbesteding. Deze stellen we vast tijdens de bestuurscommissie KCV van begin januari 2021. Op basis van de nota van uitgangspunten besluiten de gemeenten en provincie in begin 2021 definitief of zij aansluiten bij de gezamenlijke aanbesteding.

De planning na de nota van uitgangspunten is afhankelijk van de keuze in aansturingsmodel. Dit is één van de uitwerkingsopgaven zoals benoemd in paragraaf 2.4, onderdeel WMO-vervoer, met een uiteindelijke keuze eind 2020. De planning ziet er dan op hoofdlijnen[3] als volgt uit:



5.4 Uitwerking Samen en de verbindende schakels

Met de twee aanbestedingen zoals hierboven omschreven hebben we twee belangrijke pijlers van gedeelde mobiliteit in gang gezet, maar hiermee zijn we er nog niet. Om Samen-initiatieven vorm te geven en mobiliteitshubs en Mobiliteit-als-Dienst uit te rollen gelden nog de volgende afspraken, dit is een samenvatting van de teksten zoals benoemd in paragraaf 2,5, 3.1 en 3.2:

- Voor *vrijwilligersinitiatieven* start de provincie in de tweede helft van 2020 een proces om te komen tot een aanpak gekoppeld aan de oude regiotaxi samenwerkingsovereenkomst en de middelen die hieruit vrijkomen (400.000 per jaar voor West-Brabant).
- We kijken gezamenlijk naar kansen voor *deeldiensten* rondom bedrijventerreinen en deelfietsen op bepaalde locaties. Bij kansrijke opties zoeken we gezamenlijk naar financiering waarbij de provincie middelen heeft vanuit vernieuwing ov.

3 Dit is de planning op basis van een regie aansturingsmodel. Mocht er gekozen worden voor een all-in aansturingsmodel dan is dat – gezien de kortere doorlooptijd– goed in te passen.

- Voor *Mobiliteit-als-Dienst* volgt de provincie de landelijke ontwikkelingen en zet een strategie uit (in overleg met gemeenten) om te komen tot Mobiliteit-als-Dienst vanaf 2023. Hierbij willen we dat het vervoersaanbod inzichtelijk en toegankelijk is via een app van minimaal één provider. Gezamenlijk schrijven we nu al dezelfde eisen voor om straks hier goed op te kunnen aansluiten.
- Voor de *belangrijke waarden* geldt dat we de afspraken zoals benoemd in hoofdstuk 4 zo goed mogelijk meenemen in alle trajecten.

5.5 Marktregie en een ontwikkelteam

In het bovenstaande deel worden de losse componenten van gedeelde mobiliteit benoemd. Hierbij horen ook reguliere ontwikkeltrajecten binnen de concessie en contracten. Dit moet verder uitgewerkt worden in de betreffende aanbestedingen.

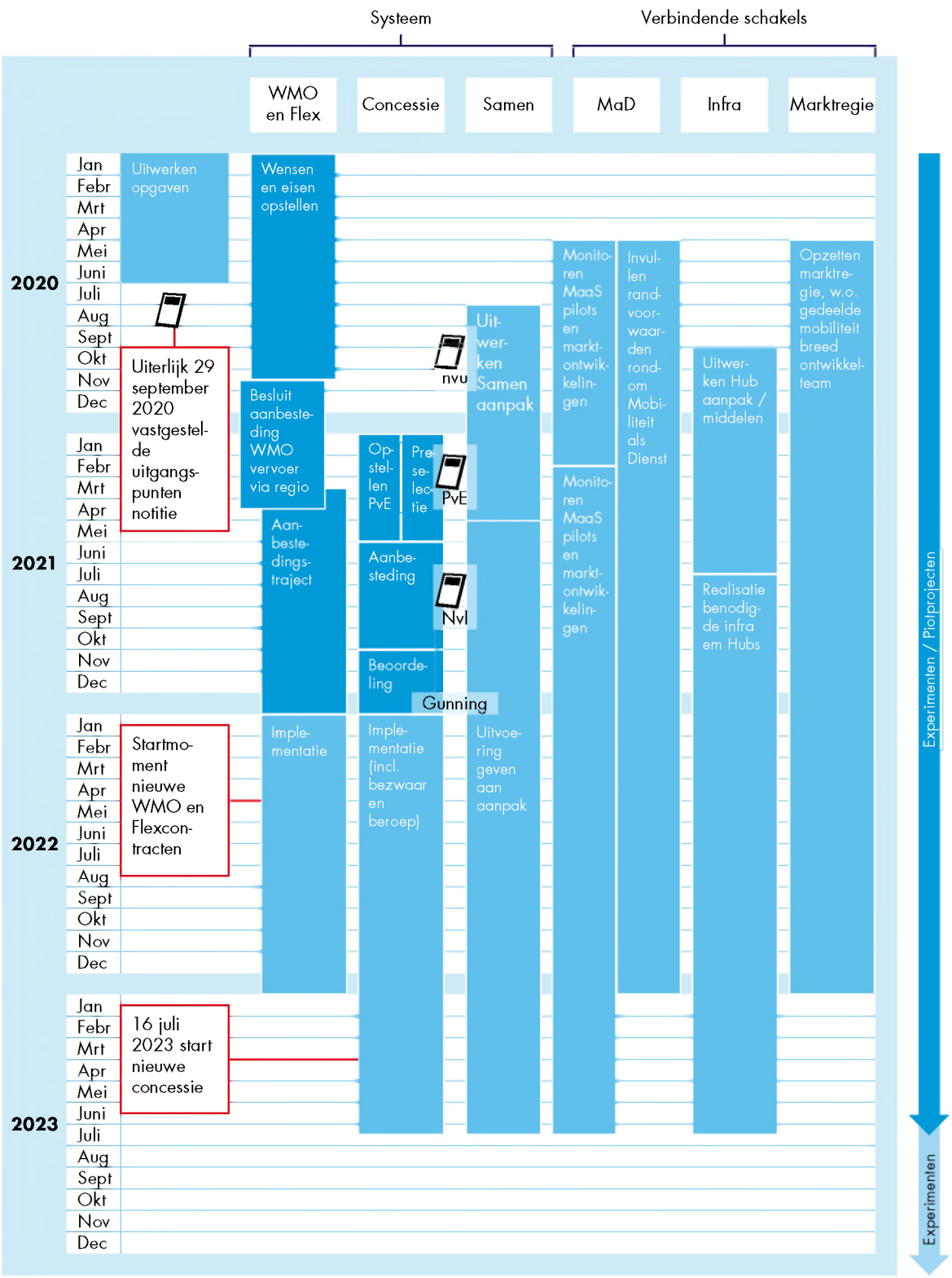
Toch zijn er ook momenten waarop ontwikkelingen het contract overstijgen. Om voor de reiziger ervoor te zorgen dat de verschillende onderdelen goed op elkaar aansluiten en dat er sprake is van een goed functionerend systeem is het belangrijk dat er een marktregisseur is. De provincie heeft al in haar visie "Gedeelde mobiliteit is maatwerk" aangegeven deze rol te willen invullen voor heel Brabant en dit zal dus ook voor West-Brabant op die manier ingevuld gaan worden.

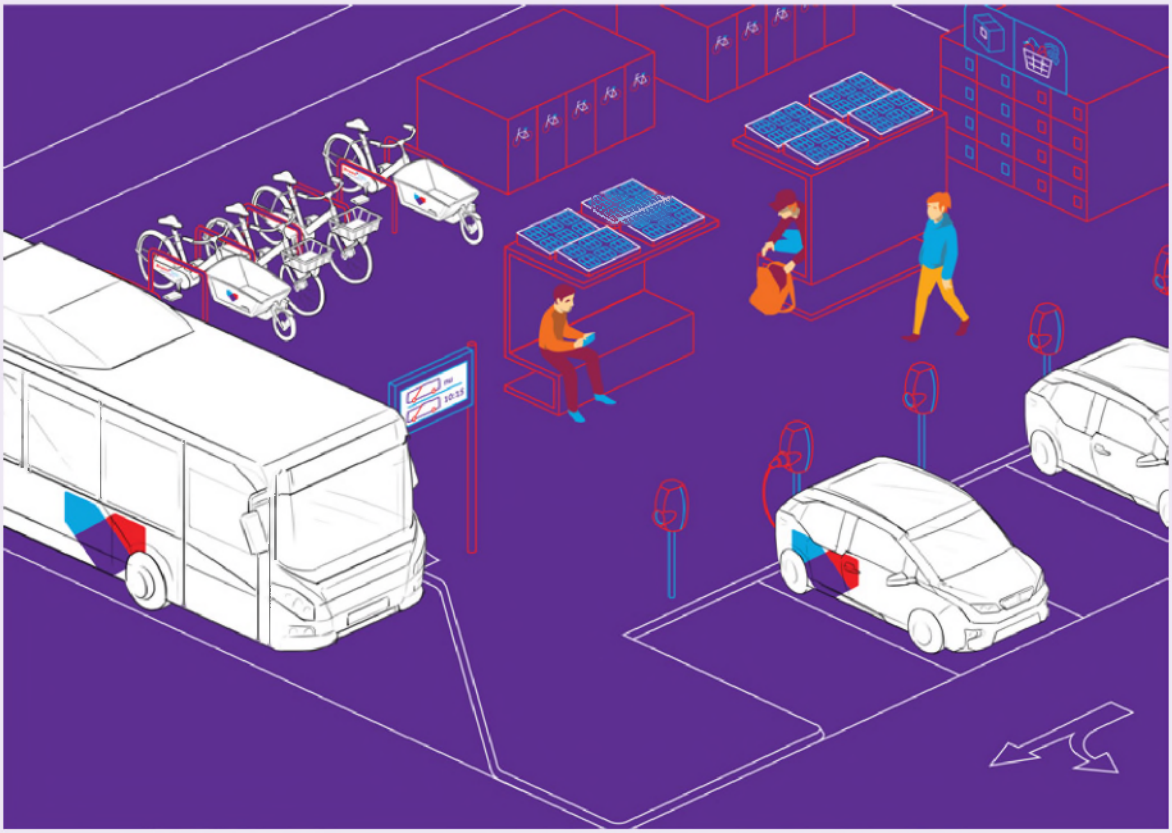
Hierbij zien we een belangrijke rol voor het met elkaar delen en bespreken van contract overstijgende zaken. Dit noemen we het ontwikkelteam gedeelde mobiliteit. De provincie zal de rol op zich nemen van trekker van dit ontwikkelteam en hiervoor een aanpak gaan ontwikkelen. In dit ontwikkelteam zal in ieder geval een vertegenwoordiging plaatsnemen van de verschillende marktpartijen, overheden en het Reizigersoverleg Brabant.

Bij deze uitwerking horen ook een aantal financiële afspraken. Dit kan bijvoorbeeld gaan over de vorming van een ontwikkelbudget waar gemeenten en provincie een financiële bijdrage aan leveren. Hiermee kunnen nieuwe projecten en ontwikkelingen gefinancierd worden. Daarnaast zal de provincie zich inzetten voor extra budget om ook tijdens de looptijd van de concessie en het Flex-contract ontwikkelingen in reizigersaantallen te kunnen faciliteren. Tenslotte is het ook belangrijk om financiële afspraken te maken over zaken waarbij de kosten gedeeld moeten worden. Dit is bijvoorbeeld denkbaar als er mengvormen ontstaan tussen WMO-vervoer en Flex (zoals een deurhub product). Of als door wensen uit het plus pakket de exploitatiekosten van Flex toenemen. Hierbij hoort dan ook dat we deze kosten delen, hoe we dit gaan vormgeven zullen we gezamenlijk verder uitwerken.

5.6 Van nu tot 2023

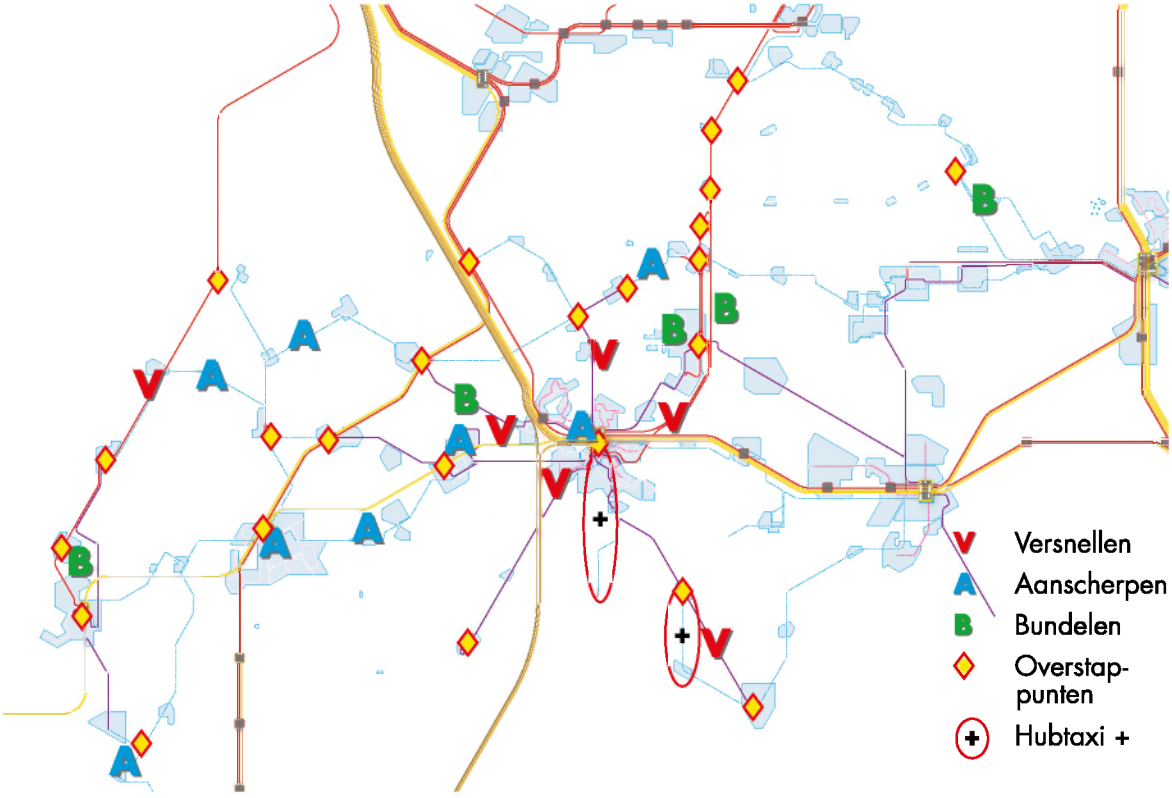
Met deze notitie zetten we een nieuwe stap naar het realiseren van gedeelde mobiliteit in West-Brabant. De uitgangspunten worden gebruikt als input bij de aanbestedingstrajecten voor de concessie en Flex/WMO die dit najaar starten. Maar ook voor de uitwerking van Samen, Mobiliteit-als-Dienst en mobiliteitshubs. Daarnaast zijn er ook lopende experimenten. Van deze experimenten nemen we de belangrijkste lessen mee in de aanbestedingen. In de volgende afbeelding is de planning weergegeven voor deze trajecten.


Systeem
Verbindende schakels
WMO en Flex
Concessie
Samen
MaD
Infra
Marktregie
2020
2021
2022
2023
Jan
Febr
Mrt
Apr
Mei
Juni
Juli
Aug
Sept
Okt
Nov
Dec
Uitwerken opgaven
Wensen en eisen opstellen
Uiterlijk 29 september 2020 vastgestelde uitgangspunten notitie
Besluit aanbesteding WMO vervoer via regio
nvu
Uitwerken Samen aanpak
Monitoren MaaS pilots en marktontwikkelingen
Invullen randvoorwaarden rondom Mobiliteit als Dienst
Uitwerken Hub aanpak / middelen
Opzetten marktregie, w.o. gedeelde mobiliteit breed ontwikkelteam
Aanbestedingstraject
Opstellen PvE
Preselectie
PvE
Aanbesteding
Nvl
Beoordeling
Gunning
Realisatie benodigde infra em Hubs
Startmoment nieuwe WMO en Flexcontracten
Implementatie
Implementatie (incl. bezwaar en beroep)
Uitvoering geven aan aanpak
16 juli 2023 start nieuwe concessie
Experimenten / Pilotprojecten
Experimenten



BIJLAGE 1 KAART EN TABEL PER GEMEENTE WEST-BRABANT

Totaaloverzicht



In principe blijft het huidig lijnennet de basis. Op een aantal plaatsen is er een aantal mogelijke veranderingen in bovenstaande kaart weergegeven en benoemd in onderstaande tabel. In het vervolgproces werkt de provincie dit verder uit samen met gemeenten.

ABG

Versnelling Direct	Breda- Baarle Nassau niet meer via Ulicoten
Bundeling Direct	
Mogelijkheden voor aanscherping overige buslijnen	
Hubtaxi +	Hubtaxi plus verbinding op Ulicoten - Chaam en op Breda -Galder/Meersel
Overstappunten hubtaxi (relevant voor de gemeente)	Chaam Dorpsstraat, Baarle-Nassau St-Janstraat, Station Breda
Mogelijke extra haltes in kern waar nu geen OV is	Strijbeek
Mobiliteitshubs	Baarle-Nassau St-Janstraat
Overig (overige buslijnen en gedeelde mobiliteit)	

Altena

Versnelling Direct	
Bundeling Direct	
Mogelijkheden voor aanscherping overige buslijnen	
Hubtaxi +	
Overstappunten hubtaxi (relevant voor de gemeente)	Sleeuwijk Tol A27, Nieuwendijk A27, Hank A27, Wijk en Aalburg Kromme Nol
Mogelijke extra haltes in kern waar nu geen OV is	Waardhuizen, Uitwijk, Uppel, Drongelen
Mobiliteitshubs	Sleeuwijk Tol A27, Nieuwendijk A27, Hank A27 en Wijk en Aalburg Kromme Nol, meerdere kleine lokale hubs
Overig (overige buslijnen en gedeelde mobiliteit)	Verkennen en versnellen en bundelen verbinding Wijk en Aalburg – 's-Hertogenbosch (overige buslijnen 121, 135)

Bergen op Zoom

Versnelling Direct	
Bundeling Direct	Verkennen bundelen lijnen Steenbergen- Bergen op Zoom via één hoogwaardige verbinding (Halsteren)
Mogelijkheden voor aanscherping overige buslijnen	
Hubtaxi +	
Overstappunten hubtaxi (relevant voor de gemeente)	
Mogelijke extra haltes in kern waar nu geen OV is	Station Bergen op Zoom, Halsteren Molenplein
Mobiliteitshubs	Station Bergen op Zoom, Halsteren Molenplein, Bergen op Zoom Olympialaan, Bergen op Zoom Boerenverdriet)
Overig (overige buslijnen en gedeelde mobiliteit)	Bereikbaarheid Bravis Ziekenhuis in Roosendaal

Breda

Versnelling Direct	Wens extra (snelle) ritten Breda Geertruidenberg via verlengde busbaan en A27
Bundeling Direct	
Mogelijkheden voor aanscherping overige buslijnen	stadslijnen 1,2,4,5,7 (-6 tot 8%).
Hubtaxi +	
Overstappunten hubtaxi (relevant voor de gemeente)	Breda Station
Mogelijke extra haltes in kern waar nu geen OV is	
Mobiliteitshubs	Breda Station, Stadsrandhubs Oost (Bijster) en West (Prinsenbeek), Breda Frankenthalerstraat
Overig (overige buslijnen en gedeelde mobiliteit)	Verkennen bundeling stads- en streeklijnen

Drimmelen

Versnelling Direct	Verkennen potentie Made-Breda niet via Terheijden
Bundeling Direct	
Mogelijkheden voor aanscherping overige buslijnen	Lijn 123 verbinding Made – Raamsdonksveer, buiten de spits
Hubtaxi +	
Overstappunten hubtaxi (relevant voor de gemeente)	Station Lage Zwaluwe, Wagenberg Kruispunt, Made gemeentehuis, Oosterhout Busstation, Geertruidenberg Essenboom / Keizersveer A27
Mogelijke extra haltes in kern waar nu geen OV is	Oud-Drimmelen, Blauwe Sluis, westzijde Wagenberg, noordzijde Made
Mobiliteitshubs	Station Lage Zwaluwe, Wagenberg kruispunt, Made gemeentehuis, Terheijden Noord N285
Overig (overige buslijnen en gedeelde mobiliteit)	

Etten-Leur

Versnelling Direct	Verkennen potentie versnelling Breda – Etten-Leur Noord
Bundeling Direct	
Mogelijkheden voor aanscherping overige buslijnen	Verbinding Etten-Leur Noord – Station/Centrum Etten-Leur
Hubtaxi +	
Overstappunten hubtaxi (relevant voor de gemeente)	Etten-Leur Station en/of Etten-Leur Centrum
Mogelijke extra haltes in kern waar nu geen OV is	
Mobiliteitshubs	Etten-Leur Trivium, Etten-Leur Station, Etten-Leur Centrum
Overig (overige buslijnen en gedeelde mobiliteit)	Verkennen gedeelde mobiliteit Vosdonk en halte centrum

Geertruidenberg

Versnelling Direct	Wens extra (snelle) ritten Breda – Geertruidenberg via verlengde busbaan en A27
Bundeling Direct	Huidige twee lijnen naar Breda (123 en 326) wordt 1 hoogwaardige verbinding via Oosterhout
Mogelijkheden voor aanscherping overige buslijnen	Lijn 123 verbinding Made-Raamsdonksveer buiten de spits
Hubtaxi +	
Overstappunten hubtaxi (relevant voor de gemeente)	Raamsdonksveer Van Wijngaardenstraat, Raamsdonksveer Essenboom/Keizersveer A27, Made Gemeentehuis
Mogelijke extra haltes in kern waar nu geen OV is	
Mobiliteitshubs	Raamsdonksveer A27
Overig (overige buslijnen en gedeelde mobiliteit)	

Halderberge

Versnelling Direct	
Bundeling Direct	
Mogelijkheden voor aanscherping overige buslijnen	Oud-Gastel – Oudenbosch buiten de spits, Lijn 111 buiten de spits
Hubtaxi +	
Overstappunten hubtaxi (relevant voor de gemeente)	Station Oudenbosch, Oud-Gastel busstation, Station Roosendaal, Dinteloord of Willemstad/A4
Mogelijke extra haltes in kern waar nu geen OV is	
Mobiliteitshubs	Station Oudenbosch, Busstation Oud-Gastel
Overig (overige buslijnen en gedeelde mobiliteit)	

Moerdijk

Versnelling Direct	
Bundeling Direct	Verkennen Breda- Zevenbergen van huidige twee lijnen naar 1 hoogwaardige verbinding
Mogelijkheden voor aanscherping overige buslijnen	Misschien enkele ritten Fijnaart-Zevenbergen buiten de spits
Hubtaxi +	
Overstappunten hubtaxi (relevant voor de gemeente)	Station Lage Zwaluwe, Station Zevenbergen, Station Oudenbosch, Wagenberg kruispunt, Dinteloord/ Willemstad A4/Numansdorp, Oud-Gastel busstation
Mogelijke extra haltes in kern waar nu geen OV is	De gemeente is nog bezig met een inventarisatie van mogelijke locaties waar nu geen halte is
Mobiliteitshubs	Station Lage Zwaluwe, Station Zevenbergen, Willemstad A4, Busstation Fijnaart, Klundert Oranjeplein
Overig (overige buslijnen en gedeelde mobiliteit)	Verkennen ontsluiting van toekomstig Logistiek Park Moerdijk en Haven- en Industriegebied Moerdijk

Oosterhout

Versnelling Direct	Wens extra (snelle) ritten Breda – Geertruidenberg via verlengde busbaan en A27
Bundeling Direct	Oosterhout-Noord (325-326) en Oosterhout-Zuid (Tilburgseweg versus Slotlaan)
Mogelijkheden voor aanscherping overige buslijnen	
Hubtaxi +	
Overstappunten hubtaxi (relevant voor de gemeente)	Busstation Oosterhout/ Amphia, Made Gemeentehuis,
Mogelijke extra haltes in kern waar nu geen OV is	
Mobiliteitshubs	Busstation Oosterhout/Amphia, Oosterhout A27
Overig (overige buslijnen en gedeelde mobiliteit)	Onderzoek naar verbetering bedrijventerreinen Vijf Eiken en Weststad met Samen initiatief.

Roosendaal

Versnelling Direct	
Bundeling Direct	
Mogelijkheden voor aanscherping overige buslijnen	Stadslijnen 1, 2, 3 en 4 (in samenhang met hubtaxi)
Hubtaxi +	
Overstappunten hubtaxi (relevant voor de gemeente)	Station Roosendaal
Mogelijke extra haltes in kern waar nu geen OV is	
Mobiliteitshubs	Station Roosendaal, Bravis Ziekenhuis
Overig (overige buslijnen en gedeelde mobiliteit)	Bereikbaarheid Bravis ziekenhuis, gedeelde mobiliteit station/centrum/gemeentehuis, verkennen versnelling verbinding Steenbergen - Roosendaal

Rucphen

Versnelling Direct	
Bundeling Direct	
Mogelijkheden voor aanscherping overige buslijnen	Misschien enkele ritten Roosendaal – Rucphen – Etten-Leur
Hubtaxi +	
Overstappunten hubtaxi (relevant voor de gemeente)	Station Roosendaal, Etten-Leur (Station en/of centrum)
Mogelijke extra haltes in kern waar nu geen OV is	
Mobiliteitshubs	
Overig (overige buslijnen en gedeelde mobiliteit)	

Steenbergen

Versnelling Direct	Bergen op Zoom – Rotterdam: realisatie hub Dinteloord in Q1 2021 (aan de rand kern i.p.v. halte Zuideinde)
Bundeling Direct	Verkennen bundelen lijnen Steenbergen - Bergen op Zoom via 1 hoogwaardige verbinding (Halsteren)
Mogelijkheden voor aanscherping overige buslijnen	Lijn 111 buiten de spits
Hubtaxi +	
Overstappunten hubtaxi (relevant voor de gemeente)	Dinteloord en/of Willemstad A4 Steenbergen (halte nader te bepalen) Busstation Oud-Gastel, Station Roosendaal
Mogelijke extra haltes in kern waar nu geen OV i	Buurtschappen: 1. Boompjesdijk 2. Bloemendijk 3. Notendaal 4. Zwarte Ruiter? 5. Oude Heijdijk? 6. Koevering?
Mobiliteitshubs	1. Nieuw: Dinteloord (Q1 2021) 2. Bestaand: Steenbergen-Rondweg (functioneert reeds als hub, wens deelfiets)
Overig (overige buslijnen en gedeelde mobiliteit)	1. Ontwikkel-opgave: betere ov-verbinding kern Steenbergen – Roosendaal, ook vanwege Bravis-ziekenhuis (2025). 2. Kernen De Heen en Nieuw-Vossemeer hebben sterk excentrische haltes. Verkennen mogelijkheden voor Samen initiatief. 3. Verkenning loopt naar carpoolplaats Steenbergen-West/A4 (bedrijventerrein Reinierpolder), mogelijkheden verkennen voor Samen initiatief of halte buurtbus. 4. Onderzoek gewenst naar deelfiets en -auto voor gemeente brede toepassing.

Woensdrecht

Versnelling Direct	
Bundeling Direct	
Mogelijkheden voor aanscherping overige buslijnen	Verbinding Putte/Ossendrecht Postbaan buiten de spits. Lijn 104 lokaal traject Hoogerheide
Hubtaxi +	
Overstappunten hubtaxi (relevant voor de gemeente)	Ossendrecht Postbaan, Station Roosendaal
Mogelijke extra haltes in kern waar nu geen OV is	
Mobiliteitshubs	Ossendrecht Postbaan
Overig (overige buslijnen en gedeelde mobiliteit)	

Zundert

Versnelling Direct	Verkennen mogelijke versnelling spitsritten Breda – Zundert (via Graaf Engelbertlaan in Breda)
Bundeling Direct	
Mogelijkheden voor aanscherping overige buslijnen	
Hubtaxi +	
Overstappunten hubtaxi (relevant voor de gemeente)	Zundert Oranjeplein, Station Roosendaal
Mogelijke extra haltes in kern waar nu geen OV is	Park Patersven
Mobiliteitshubs	Zundert Stuyvesant, gedeelde mobiliteit richting BCT/ Hazeldonk
Overig (overige buslijnen en gedeelde mobiliteit)	

Brabantlaan 1
Postbus 90151
5200 MC 's-Hertogenbosch
Telefoon (073) 681 28 12
www.brabant.nl