

Statenmededeling

Onderwerp

Uitvoering visie 'Gedeelde mobiliteit is maatwerk'

Datum

22 september 2020

Documentnummer

GS: 4759438

PS: 4763487

Aan Provinciale Staten van Noord-Brabant,

Kennisnemen van

De stand van zaken ten aanzien van de transitie naar gedeelde mobiliteit in West-Brabant.

Aanleiding

Op 14 december 2018 heeft Provinciale Staten de visie '[gedeelde mobiliteit is maatwerk](#)' vastgesteld en het college van Gedeputeerde Staten opdracht en mandaat gegeven voor uitvoering van deze visie via een adaptieve agenda. Een onderdeel van deze agenda is de transitie naar gedeelde mobiliteit in West-Brabant, waar de concessie afloopt in juli 2023. Eind 2019 bent u geïnformeerd over een eerste stap in dit proces in de vorm van een transitiestrategie via een [Statenmededeling](#) op 17 december 2019 en dit is besproken in de Statenwerkgroep op 31 januari jl. Dit is nu een stap verder uitgewerkt in een uitgangspuntendocument. Daarnaast willen we u ook informeren over de actuele situatie rondom Corona en de invloed hiervan op het ov.

Bevoegdheid

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

Kernboodschap

- 1. De transitiestrategie is een stap concreter geworden in een uitgangspuntendocument.*

In december 2019 hebben provincie, Regio West-Brabant (RWB), gemeenten en het Reizigersoverleg Brabant de transitiestrategie West-Brabant vastgesteld.

Daarin staan beloften aan de reiziger en opgaven om die beloften uit te werken. Deze opgaven zijn in een uitgebreid proces (via verschillende rondes) met gemeenten en de regio West-Brabant verder ingevuld. Het resultaat hiervan is opgenomen in het uitgangspuntendocument, dit is een gezamenlijk document dat ook door alle colleges van gemeenten in West-Brabant is vastgesteld en vormt de basis voor de vervolgitwerking. Met het uitgangspuntendocument hebben we vanuit onze verantwoordelijkheid een basis neergezet voor gedeelde mobiliteit. Gemeenten kunnen ervoor kiezen om eventuele extra's in te brengen in het kader van een eventuele plus bovenop deze basis. Ook zijn gemeenten verantwoordelijk voor de uitwerking van uitgangspunten rondom bijvoorbeeld WMO.

Datum

22 september 2020

Documentnummer

GS: 4759438

PS: 4763487

2. De provinciale basis geeft invulling aan de beloften aan de reiziger, dit doen we via verschillende vormen van vervoer.

Voor de uitwerking van gedeelde mobiliteit in verschillende vervoersvormen is een basis uitgewerkt met beschikbare middelen. Hierbij is ook gekeken naar extra mogelijkheden om hier nog een stap bovenop te zetten. Dit is in de tekst steeds cursief weergegeven. Hieronder gaan we in op de verschillende onderdelen van het vervoerssysteem.

Direct-lijnen, buslijnen en buurtbussen (verantwoordelijkheid provincie)

- Huidige bedieningstijden en frequenties zijn het uitgangspunt. *We willen ons hiernaast extra inzetten voor frequentieverhogingen op Direct corridors waar dit past bij de ontwikkeling in reizigersaantallen.*
- Daar waar vraag en aanbod te ver uiteenlopen scherpen we dit aan door te kijken naar een betere match. Dit betekent niet dat een lijn verdwijnt maar dat we kijken naar een oplossing die beter past bij de vraag (door bijvoorbeeld andere frequenties of kleinere voertuigen).
- Daarnaast zijn er een aantal lijnen waarbij bundeling en/of versnelling kansrijk zijn. Deze verbindingen worden de komende maanden door provincie en gemeenten nog besproken.
- De hoogwaardige Direct lijnen staan voor lange tijd vast: in elk geval 10 jaar. De andere buslijnen zetten we steeds voor kortere perioden vast met ruimte voor kleine aanpassingen (3 jaar). Zo kunnen we optimaal zorgen voor de best passende oplossing.
- Mogelijke grootschalige investeringen in de infrastructuur doen we samen met gemeenten als dit de doorstroming en versnelling van de Direct-lijnen verbetert. Dit is van belang voor een langdurige en toekomstbestendige optimalisatie van het ov-netwerk en is onderdeel van een aparte traject netwerkuitwerking toekomstbeeld ov.
- Buurtbussen blijven een belangrijke schakel en zetten we onveranderd voort. Wel gaan we in overleg met de buurtbus verenigingen kijken welke ontwikkelmogelijkheden er zijn.

Flexibel halte-halte vervoer (verantwoordelijkheid provincie)

- Vanaf elke halte (dit kan ook een nieuwe halte zijn) brengt een hubtaxi de reiziger naar een overstappunt waarbij de reiziger kan overstappen op bus of trein.
- Deze dienst is elke dag en avond beschikbaar vanaf elke halte in West-Brabant en je moet reserveren (via een app of telefonisch).
- Het tarief van deze dienst is in principe 2,5 keer ov-tarief, maar als er geen alternatief is zoals een bus of een buurtbus dan geldt overdag op werkdagen het ov-tarief van 7 tot 18 uur. *We willen ons er extra voor inzetten om dit te verlengen naar 19 uur.*
- De studenten ov-kaart is in principe niet geldig op de hubtaxi. *We willen ons er extra voor inzetten om dit toch toe te staan op langere verbindingen naar de steden als fietsen geen alternatief is.*
- Naast de hubtaxi bestaat ook de mogelijkheid om een haltetaxi te gebruiken: deze brengt je van halte naar elke gewenste halte in West-Brabant. Ook deze dienst reserveer je, waarbij je een kostendekkend tarief betaald. Dit is een extra service naast de hubtaxi en zorgt ervoor dat er altijd een alternatief is, ook op plekken waar nu geen commerciële taxi's rijden.

Datum

22 september 2020

Documentnummer

GS: 4759438

PS: 4763487

We hebben met gemeenten afgesproken om te gaan voor één inclusief systeem. Hierbij past dat we kijken naar de mogelijkheden om Flex met de WMO te combineren. Dit vraagt om afstemming van deze diensten en het gezamenlijk kijken naar kansen zonder afbreuk te doen aan de verschillende verantwoordelijkheden. Hierbij is in ieder geval afgesproken dat we Flexvervoer en WMO-vervoer gezamenlijk gaan aanbesteden, waarbij gemeenten verantwoordelijk zijn voor het WMO-vervoer.

Samen: initiatieven uit de samenleving en markt (verantwoordelijkheid provincie en gemeente)

De komende periode gaan we het volgende met betrokken stakeholders verder uitwerken:

- Vrijwilligersinitiatieven gaan we gezamenlijk met gemeenten faciliteren en stimuleren.
- Provincie en gemeenten hebben speciale aandacht voor initiatieven die bedrijventerreinen beter bereikbaar kunnen maken, bijvoorbeeld met deelauto's, deelfietsen of een meerrijddienst.
- Op een aantal plaatsen zijn naast het flexvervoer ook deelfietsen of deelsteps/scooters mogelijk interessant als aansluiting op het busnetwerk. Dit gaan we met betrokken gemeenten verder uitwerken.

3. Naast het vervoerssysteem blijven ook de verbindende schakels (Hubs en Mobiliteit als Dienst) belangrijk.

Om de verschillende vormen van vervoer met elkaar te kunnen combineren zijn mobiliteitshubs en Mobiliteit als Dienst belangrijk.

Voor mobiliteitshubs is in gesprekken met gemeenten een groot aantal (mogelijke) locaties genoemd. Deze lopen uiteen in omvang, type en locatie. Een eerste inventarisatie en indeling naar type hub (stedelijk, stadsrand, regionaal, lokaal) is opgenomen in het uitgangspuntendocument. Deze indeling vormt het startpunt voor nadere uitwerking samen met gemeenten in de tweede helft van 2020.

Datum

22 september 2020

Documentnummer

GS: 4759438

PS: 4763487

Voor Mobiliteit als Dienst blijft de ambitie staan dat we dit per 2023 betrouwbaar operationeel willen hebben in West-Brabant via minimaal één provider. Voor reizigers die geen gebruik kunnen of willen maken van een app zorgen we voor een oplossing.

Als Mobiliteit als Dienst niet vanzelf tot stand komt zal de provincie hierop actie ondernemen. Daarnaast zorgen we er samen met gemeenten voor dat onze aanbieders van vervoer 'Mobiliteit-als-Dienst - proof' zijn door gezamenlijk met gemeenten minimale eisen voor te schrijven (t.a.v. interoperabiliteit, data enz.). Hiervoor is een document met (minimale) eisen ontwikkeld.

4. Voor gedeelde mobiliteit blijven we vasthouden aan belangrijke waarden.

Het vervoerssysteem (zie punt 2) en de verbindende schakels (zie punt 3) moeten voldoen aan een aantal waarden conform de visie 'gedeelde mobiliteit is maatwerk'. Hierbij blijven een aantal uitgangspunten onverminderd van belang voor de toekomst. Hierbij gaat het om (sociale) veiligheid en een betrouwbaar systeem. Daarnaast zijn er ook waarden die in het uitgangspuntendocument verder geconcretiseerd zijn:

Duurzaam

- Het busnetwerk is vanaf uiterlijk 1-1-2025 zero emissie (ZE). Voor lange buslijnen gelden deze afspraken niet per 1-1-2025 maar uiterlijk per 1-1-2030 omdat verduurzaming ten koste kan gaan van de kwaliteit voor de reiziger. Dit geldt voor Breda-Utrecht en Bergen op Zoom - Rotterdam.
- In de aanbesteding van de concessie gaan we de vervoerder stimuleren om zoveel mogelijk ZE-bussen te bieden bij de start van de concessie. Daarbij mag het naar voren halen van verduurzaming naar 2023 niet ten koste gaan van 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 wil realiseren. Ook hier mag verduurzaming niet ten koste gaan van de kwaliteit voor de reiziger.

Betaalbaarheid voor de reiziger

- Uitgangspunt is dat reizigers door het hele systeem kunnen reizen met hetzelfde betaalmiddel. Hierbij staat gemak voor de reiziger voorop.
- Op lijngebonden openbaar vervoer (Direct, overige buslijnen en buurtbus) geldt altijd het 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. De provincie gaat zich

- inzetten om hier 19 uur van te maken. Buiten deze tijden en als er wel alternatieven zijn, geldt 2,5 keer ov-tarief op de hubtaxi.
- Haltetaxi rijdt in principe tegen kostprijs (ongeveer 5 keer ov-tarief). Samen met gemeenten verkennen we 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 momenten en locaties waar het ov-tarief geldt op de (langere) regionale verbindingen met de hubtaxi buiten Bergen op Zoom, Breda en Roosendaal.

Datum

22 september 2020

Documentnummer

GS: 4759438

PS: 4763487

Toegankelijkheid

Uitgangspunt is toegankelijkheid op het systeemniveau en niet op voertuigniveau. Dit betekent dat er altijd een toegankelijk alternatief is (zoals bus of hubtaxi), maar dat niet elke vervoersvorm toegankelijk hoeft te zijn (zoals een vrijwilligersinitiatief of buurtbus).

Data en kennis verzamelen en delen

- 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. Het resultaat is [hier](#) te vinden. 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.
- We opereren bij dataverzameling en -bewerking in lijn met de richtinggevendende principes uit de datavisie 'waarde gedreven digitaal transformeren' en hebben nadrukkelijk oog voor belangrijke aspecten als privacy en informatiebeveiliging.
- Met gemeenten hebben we afgesproken dat we gezamenlijk de monitoring van gedeelde mobiliteit verder gaan uitwerken. 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.
- We willen een Brabantbrede Bravo innovatie community voor gedeelde mobiliteit instellen 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. In de tweede helft van 2020 wordt dit verder uitgewerkt.

5. De transitie naar gedeelde mobiliteit is een gezamenlijk proces met gemeenten.

In het bovenstaande stuk zijn veel punten opgenomen waar de provincie verantwoordelijk voor is in het bieden van een goede basis van gedeelde mobiliteit. Maar ook voor gemeenten zijn een aantal punten belangrijk vanuit hun eigen verantwoordelijkheid. Dit gaat om de volgende uitgangspunten en afspraken:

- WMO gerelateerde aspecten.
- Het gezamenlijk eisen stellen aan Mobiliteit als Dienst aanbieders.

- Doorstroming als randvoorwaarde voor Direct lijnen.
- De gezamenlijke uitwerking van de verschillende vormen van Samen initiatieven (zoals vrijwilligersvervoer, deeldiensten, en bereikbaarheid bedrijventerreinen).
- De gezamenlijke uitwerking van mobiliteitshubs.
- Het met elkaar ontwikkelen van gezamenlijke monitoring van gedeelde mobiliteit.
- Een eventuele gemeentelijke plus bovenop de basis van de provincie (wanneer een gemeente dat nu al wil).
- Afspraken omtrent het verdere traject (hoe en wanneer betrekken we elkaar, doorontwikkeling, enz.).

Datum

22 september 2020

Documentnummer

GS: 4759438

PS: 4763487

6. *De actuele situatie met Corona kan invloed hebben op de planning.*

In het 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 op dit moment nog hoogst onzeker. Alle in Nederland lopende of binnenkort startende aanbestedingen zijn stop gezet, waarbij een oplossing gezocht wordt voor het wel door laten lopen van het vervoer (via verlengingsafspraken of noodconcessies). Ook op landelijk niveau wordt er onderzocht wat de gevolgen van Corona zijn op de huidige en toekomstige concessies en wordt bekeken of hiervoor gezamenlijke afspraken gemaakt kunnen worden voor bijvoorbeeld de planning. Hierbij is het belangrijk dat er niet te veel aanbestedingen tegelijk gaan lopen.

Het is nu van groot belang dat de huidige concessies weer financieel op orde komen. Op dit moment gebruikt maar de helft van het aantal reizigers ten opzichte van 2019 de bus in Brabant. Hierdoor zijn de opbrengsten voor vervoerders veel lager. Voor 2020 zijn de verliezen beperkt door de rijksbijdrage. Voor 2021 en verder lopen nog overleggen van vervoerders en decentrale overheden met het ministerie (via het NOVb). Pas als daar duidelijkheid over is, kan per concessie een maatregelenpakket afgesproken worden om structureel gezonde concessies te krijgen. Vooruitlopend hierop zijn we al in gesprek met de vervoerders om te kijken naar mogelijke maatregelen. Hierbij kan gedacht worden aan het aanpassen van de dienstverlening aan het aantal reizigers maar ook andere maatregelen om de kosten te beperken worden onderzocht.

Het bovenstaande heeft ook gevolgen voor hoe verder te gaan met de concessie West. Dit najaar verwachten we meer inzicht te hebben in de mogelijke scenario's hiervoor. Onderdeel van deze scenario's zijn onder andere de financiële consequenties, duur en start van de concessie en de vorm van de concessie.

Consequenties

1. Financiële middelen

In het uitgangspuntendocument geven we aan dat we met bestaande middelen een basis kunnen bieden. Met aanvullende financiering kunnen we hier bovenop voor een aantal uitgangspunten zorgen voor een beter aanbod aan reizigers. Dit gaat dan om het langer rijden tegen ov-tarief op de hubtaxi, uitbreiding van frequenties op een aantal Direct corridors en het toestaan van de ov studentkaart op de hubtaxi overdag op langere verbindingen. De financiële gevolgen hiervan worden nog verder uitgewerkt en hier komen we op terug via de reguliere begrotingscyclus als dit nodig is. Hierbij kunnen er ook nog aanvullende financiële consequenties zijn vanwege de huidige situatie met Corona.

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. Deze statenmededeling is het tweede moment om de voortgang te melden.

Vervolg

Met het vaststellen van het uitgangspunten document is er weer een belangrijke stap gezet naar het realiseren van gedeelde mobiliteit in West-Brabant. De eerstvolgende stappen zijn (o.a.):

- Gemeenten kunnen op basis van het uitgangspuntendocument een eventuele 'plus' verder vormgeven in de tweede helft van 2020.
- De nota's van uitgangspunten voor de concessie (tweede helft 2020) en het Flex/WMO-contract (december 2020) worden gemaakt, waarna de aanbestedingen gaan lopen
- Uitwerking van de mobiliteitshubs
- Vormgeven aan de aanpak van Samen initiatieven

Bijlagen

1. Uitgangspuntendocument
2. Publieksversie uitgangspuntendocument

Datum

22 september 2020

Documentnummer

GS: 4759438

PS: 4763487

Gedeputeerde Staten van Noord-Brabant,

de voorzitter,

de secretaris,

Datum

22 september 2020

Documentnummer

GS: 4759438

PS: 4763487

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.