

GEDEELDE MOBILITEIT

De impact van het COVID-19 virus op hoe gedeelde mobiliteit eruit komt te zien in West-Brabant is onzeker. We houden ontwikkelingen nauwlettend in de gaten en zullen als dat nodig is aanpassingen doen om het beste resultaat te bereiken.

Uitgangspunten voor gedeelde Mobiliteit in West-Brabant, een belangrijke stap

Waarom doen we dat en hoe?

De wereld van mobiliteit is in verandering: steeds meer nieuwe vormen van vervoer komen beschikbaar en mensen kiezen steeds vaker voor gebruik in plaats van bezit. De provincie Noord-Brabant, de regio West-Brabant (RWB) en de gemeenten in deze regio werken samen om deze transitie naar gedeelde mobiliteit vorm te geven. In 2019 hebben we hiervoor een [transitiestrategie](#) gemaakt. Hierin schetsen we een beeld van hoe gedeelde mobiliteit eruit kan komen te zien in West-Brabant. Dit aan de hand van beloftes aan de reiziger en de opgaven die we als gezamenlijke overheid hebben om die beloftes ook waar te kunnen maken.

In het kort is de belofte:

in West-Brabant kan straks iedereen van halte naar halte reizen met minimaal 1 mobiliteitsvorm. Dit kan een bus zijn, maar bijvoorbeeld ook een flexconcept, een deelsysteem of het meerijden met iemand. Door een goed ontwikkeld vervoerssysteem kan de reiziger altijd met maximaal 1 overstap de dichtstbijzijnde stations in (in elk geval) Breda, Roosendaal, Bergen op Zoom en 's-Hertogenbosch bereiken. Deze belofte geldt ook voor reizigers uit de kleinste kernen en buurtschappen: er komen dus meer opstapmogelijkheden. Daarbij is er (ma-vrij, 07:00-18:00) altijd gegarandeerd¹ een mobiliteit vorm beschikbaar tegen regulier ov-tarief.

De beloften worden kort uitgelegd in dit document. Samen met het Reizigersoverleg Brabant (ROB) hebben alle partijen in een intentieovereenkomst aangegeven hiervoor te willen gaan.

We zijn vervolgens aan de slag gegaan met de opgaven in verschillende trajecten. Zo hebben provincie, RWB en gemeenten in drie rondes uitgebreid met elkaar gesproken over de invulling van het systeem, welke keuzemogelijkheden daarin zitten en waar specifieke behoeftes liggen. Deze trajecten komen nu weer bij elkaar in een nieuw document waarin we de uitgangspunten op hoofdlijnen benoemen. Dat is weer een belangrijke stap naar gedeelde mobiliteit. Op basis van dit document werken we dit verder uit en worden bijvoorbeeld de programma's van eisen gemaakt voor de nieuwe contracten die we aangaan: voor de concessie en voor het Flex/WMO-taxicontract.

In deze samenvatting leggen we in het kort uit wat in het uitgangspuntendocument staat.

Wat merk ik ervan en wanneer?

Een van de rode draden bij gedeelde mobiliteit is dat we zoeken naar vervoersopties die het best passen bij de behoeften van de reizigers. Dat vraagt om flexibiliteit. In het uitgangspuntendocument hebben we het dan ook over de startsituatie (2023). Hierbij kiezen we voor een realistisch aanbod (passend bij de huidige reizigersaantallen) en daarop bouwen we vervolgens verder voort.

Voor de reiziger zal er bij het ingaan van het nieuwe systeem dan ook veel hetzelfde blijven, maar met een 'fris randje': bekende dienstverlening in combinatie met nieuwe keuzemogelijkheden en meer flexibiliteit.

Gedeelde mobiliteit

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

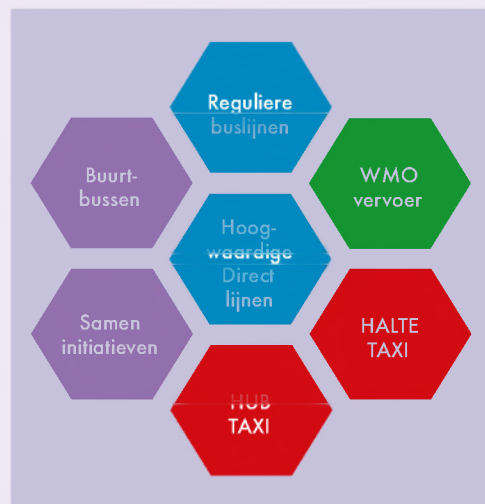
¹ Dit is het minimum, veel buslijnen rijden ook buiten die periode en vanzelfsprekend zijn die altijd tegen ov-tarief.

Dit is een eerste stap naar het eindbeeld waar we naar streven (in dit korte [filmpje](#), wordt het eindbeeld uitgelegd).

Het systeem: wat zit er straks in?

In de kern bestaat het systeem van gedeelde mobiliteit uit snelle, hoogwaardige verbindingen (Direct), reguliere buslijnen, Flexibel halte-halte vervoer dat daarop aansluit (Flex) en initiatieven uit de markt en door vrijwilligers die bijdragen aan de mobiliteit van mensen (Samen). We gaan voor een inclusief systeem en zoeken actief naar het combineren met WMO-vervoer.

Als reiziger kan je straks gebruik maken van één van deze vervoersvormen, maar tijdens een reis kan je deze ook in verschillende combinaties gebruiken².



Op de volgende pagina worden de verschillende vervoersvormen verder uitgelegd.

Verbindende schakel: Hubs en Mobiliteit als Dienst

De verbindende schakels tussen al deze verschillende vervoersvormen zijn mobiliteitshubs en, digitaal, Mobiliteit als dienst.

Mobiliteitshubs

In gesprekken hebben gemeenten een groot aantal aan (mogelijke) mobiliteitshubs 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 in de tweede helft van 2020/begin 2021.

Mobiliteit als Dienst

Mobiliteit als dienst maakt het eenvoudiger om gebruik te maken van deze (nieuwe) vervoermogelijkheden. Het verbindt de verschillende vormen van gedeelde mobiliteit en zorgt ervoor dat het systeem begrijpelijk is voor de reiziger.

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 ondernemen.

We zorgen dat onze aanbieders van vervoer 'Mobiliteit-als-Dienst-proof' zijn door gezamenlijk minimale eisen voor te schrijven (t.a.v. interoperabiliteit, data enz.) Voor reizigers die geen gebruik kunnen of willen maken van een app zorgen we voor een oplossing.

Belangrijke waarden

Bij het vormgeven aan gedeelde mobiliteit vinden we een aantal waarden belangrijk. Zoals **(sociale) veiligheid** en **betrouwbaarheid** die samen een basis vormen. We willen een **duurzaam** (zero emissie) mobiliteitssysteem waarbij we dat zo veel als mogelijk al bij de start willen realiseren, maar uiterlijk per 1-1-2025 voor de bussen en per 1-1-2030 voor buurtbussen en de Hub- en Haltetaxi's. Ook willen we dat gedeelde mobiliteit **betalbaar** is en blijft. Dit doen we door overal waar gedeelde mobiliteit beschikbaar is, minimaal één vervoersoplossing tegen ov-tarief te bieden. Daarnaast passen we tariefdifferentiatie toe (dat wil zeggen: een kwalitatief beter product kost ook meer). Zo houden we gedeelde mobiliteit voor de reiziger én voor de samenleving betaalbaar. Gedeelde mobiliteit moet **toegankelijk** zijn voor eenieder, waarbij we de toegankelijkheid regelen op systeemniveau. Dit betekent dat er altijd een toegankelijk alternatief is (zoals ov of de hubtaxi), maar dat niet elke vervoersvorm toegankelijk hoeft te zijn (zoals een vrijwilligersinitiatief of buurtbus).

Hoe regelen we het?

Met het vaststellen van het uitgangspuntendocument is er weer een belangrijke stap gezet naar het realiseren van gedeelde mobiliteit in West-Brabant. Met deze uitgangspunten gaan we in verschillende trajecten verder werken aan het realiseren van gedeelde mobiliteit, onder andere met het aanbesteden van de concessie (waarin het busvervoer en de buurtbussen zitten, geplande inwerkingtreding op 16 juli 2023), de aanbesteding van Flex en WMO-doelgroepenvervoer (geplande inwerkingtreding 01-01-2023), en het verder uitwerken en vormgeven van mobiliteitshubs en een aanpak voor het stimuleren en faciliteren van Samen initiatieven.

² Voor gebruik van doelgroepenvervoer is een indicatie vereist.

Reguliere
buslijnen

Hoog-
waardige
Direct
lijnen

Buurt-
bussen

Direct-lijnen, buslijnen en buurtbussen (verantwoordelijkheid provincie)

- Huidige bedieningstijden en frequenties zijn het uitgangspunt, *maar op een aantal lijnen wil de provincie zich hard maken voor een frequentieverhoging.*
- Op een beperkt aantal plaatsen 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 is er een aantal lijnen waarbij bundeling³ van lijnen en/ of versnelling kansrijk zijn. Deze verbindingen worden de komende maanden door provincie en gemeenten nog besproken.

- **Buurtbussen** blijven een belangrijke schakel en zetten we onveranderd voort. Wel gaan we in overleg met de buurtbusverenigingen kijken welke ontwikkelmogelijkheden er zijn.

Flexvervoer

Het Flexvervoer bestaat uit twee componenten. Het vervoer om aan te sluiten op het ov-netwerk (halte-halte vervoer, verantwoordelijkheid provincie) en het deel wat bestemd is voor WMO geïndiceerden (deur-deur vervoer, verantwoordelijkheid gemeenten).

Flexibele halte-halte vervoer:

- 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.
- Hiervoor moet je **reserveren** (via een app of telefonisch).
- Het tarief van deze dienst is in principe 2,5 keer ov-tarief.
- Wanneer (op werkdagen van 07:00 tot 18:00 uur) de HUBTAXI de enige optie is om van een halte naar een overstappunt te gaan, dan rijdt deze tegen regulier ov-tarief. *De provincie wil zich inzetten voor het verlengen van deze periode tot 19.00 uur.*
- De studenten ov kaart is in principe niet geldig op de Hubtaxi, *maar de provincie gaat zich inzetten om dit wel geldig te laten zijn buiten steden Bergen op Zoom, Roosendaal en Breda (in deze steden zijn er voldoende reguliere bus-alternatieven).*

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 betaalt (hierbij moet je denken aan ongeveer 5 keer ov-tarief). Dit is een extra service naast de hubtaxi.

HUB
TAXI

HALTE
TAXI

WMO
vervoer

WMO vervoer

Provincie en gemeenten hebben afgesproken om te gaan voor één inclusief systeem. Hierbij past dat we kijken naar de mogelijkheden om Flex halte-halte vervoer te combineren met WMO-vervoer. Dit vraagt om afstemming van deze diensten en het gezamenlijk kijken naar waar kansen liggen zonder afbreuk te doen aan de verschillende verantwoordelijkheden.

Samen: initiatieven uit de samenleving en markt

Een aantal onderdelen gaan we de komende periode gezamenlijk uitwerken, ook met betrokken stakeholders:

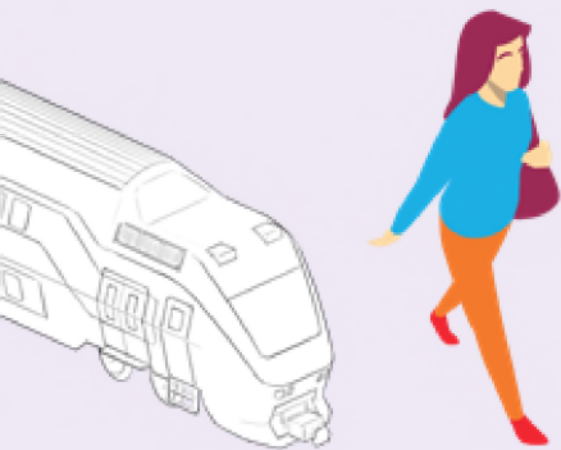
- Vrijwilligersinitiatieven gaan we als overheden gezamenlijk faciliteren en stimuleren.
- Van huidige, lopende, experimenten nemen we de belangrijkste lessen mee voor de toekomst en kijken we hoe we deze, wanneer ze succesvol zijn, in de nieuwe situatie voort kunnen zetten.
- We hebben speciale aandacht voor initiatieven die bedrijventerreinen beter bereikbaar kunnen maken.
- Op een aantal plaatsen zijn naast het flex vervoer ook deelfietsen of deelsteps/-scooters mogelijk interessant als aansluiting op het busnetwerk.

Samen
initiatieven

In het Uitgangspuntendocument zijn kaarten te vinden met daarop de lijnen waar aanscherping, bundeling en versnelling nader onderzocht en uitgewerkt gaan worden.

De hoogwaardige Direct lijnen staan voor lange tijd vast: in elk geval 10 jaar. De andere buslijnen zetten we steeds voor kortere perioden vast (3 jaar). Zo kunnen we optimaal zorgen voor de best passende oplossing.

³ Bij bundeling laat je verschillende lijnen meer over 1 route laten rijden zodat hier een hogere frequentie ontstaat.



Angela woont samen met haar man Rob en twee kinderen in Wouw en werkt drie dagen in de week in de horeca in Breda. Rob brengt 's-ochtends de jongste naar de dagopvang en de oudste fietst naar school. Ze hebben, naast de leasewagen van Rob, bewust geen tweede auto: Op mooie dagen fietst Angela naar Roosendaal waar ze op de Intercity naar Breda stapt. Bij slecht weer pakt ze de bus of hubtaxi naar het station. "Met een auto zou ik wel iets sneller in Breda zijn, maar ik werk in de binnenstad en daar is parkeren niet alles. Trouwens: de aansluitingen zijn prima en zo ben je nog in beweging".

Rachid werkt als "creative" voor een communicatiebureau uit Breda. Hij werkt voornamelijk digitaal en zit niet vast aan één plaats, maar gaat zeker een of twee keer per week naar kantoor om samen met zijn collega's ideeën uit te werken, concepten te bedenken of vanuit daar klanten te bezoeken. Vanuit zijn woonplaats Ulicoten pakt hij dan de hubtaxi naar Chaam, waar hij overstapt op de Directlijn naar Breda. "Ik zou ook het stukje naar het overstappunt in Chaam kunnen fietsen, maar de hubtaxi verbinding is gewoon goed en ik kan dan makkelijk mijn longboard meenemen". Daarmee is Rachid in Breda ook snel op zijn eindbestemming.



Mia woont al haar hele leven in Almkerk. Hoewel zij niet al te goed meer ter been is blijft ze graag onder de mensen. Zo gaat zij elke woensdagmiddag op bezoek bij haar zoon en kleinkinderen in Raamsdonkveer. Daarvoor pakt Mia de buurtbus die haar en haar rollator naar het overstappunt aan de A27 brengt. Daarna brengt de Directlijn haar snel tot in Raamsdonkveer. "Dan ist nog mar een klein stukske mee dien Hubtaxi, die zet me mooi af bij de halte bij hullie in de buurt".

Meer informatie?

Heb je interesse in meer achtergrondinformatie of nadere uitleg van de zaken die in deze flyer zijn beschreven, kijk dan eens op:

<http://publicaties.brabant.nl/gedeelde-mobiliteit>