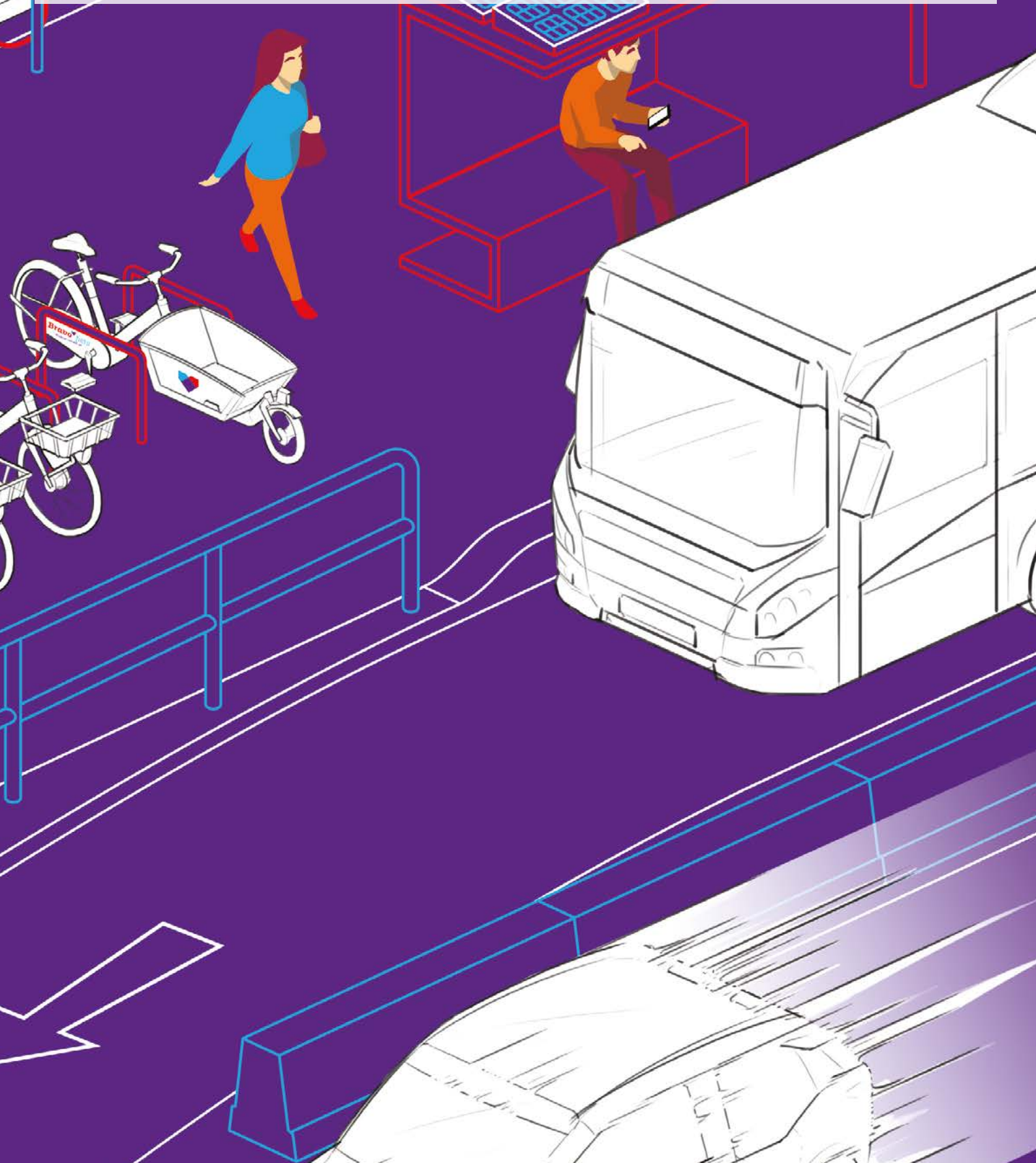


# AMBITIEDOCUMENT GEDEELDE MOBILITEIT

Startpunt in de transitie naar gedeelde mobiliteit in concessiegebied Oost-Brabant



## COLOFON

*Dit is een gezamenlijke uitgave van:*  
*Provincie Noord-Brabant*  
*Regio Hart van Brabant*  
*Regiotaxi 's-Hertogenbosch e.o.*  
*Regiovervoer Midden-Brabant*  
*Regio Noordoost-Brabant*  
*Regiotaxi Noordoost-Brabant*

Provincie Noord-Brabant

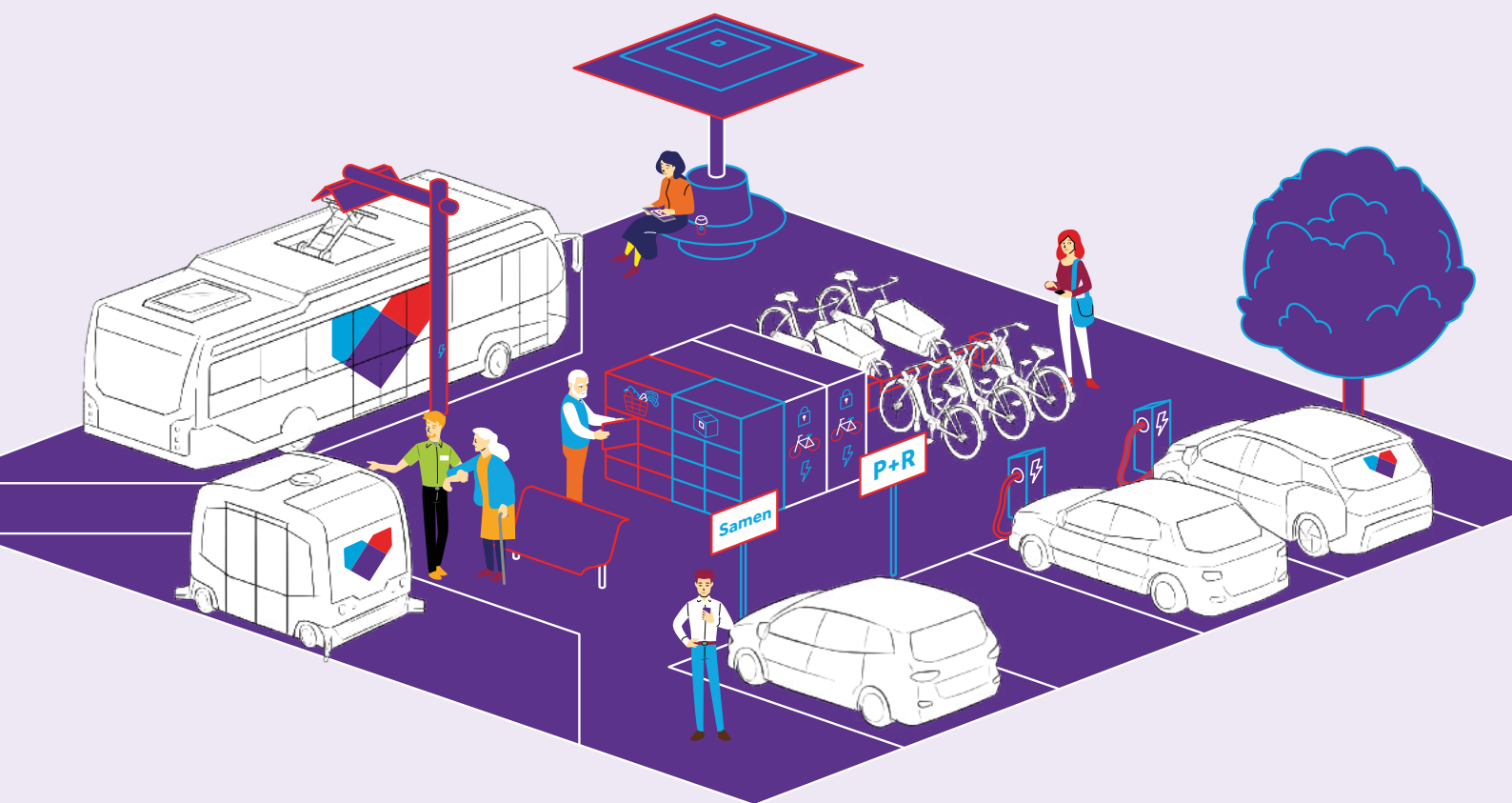


Regiovervoer  
Midden-Brabant



# INHOUD

<b>Inleiding</b>	<b>3</b>
<b>1. Gezamenlijke ambitie gedeelde mobiliteit</b>	<b>5</b>
<b>2. Hoe werkt het systeem van gedeelde mobiliteit?</b>	<b>9</b>
2.1 Voor de reiziger	9
2.2 'Achter de schermen': Lijngebonden, Flex en Samen	11
2.3 Lijngebonden vervoer	12
2.4 Flex	14
2.5 Samen	19
2.6 Locaties voor nader onderzoek	23
<b>3. De verbindende schakels</b>	<b>27</b>
3.1 Mobiliteit-als-Dienst	27
3.2 Mobiliteitshubs	30
<b>4. Belangrijke waarden</b>	<b>37</b>
4.1 Solide basis	37
4.2 De reiziger centraal	37
4.3 Betaalbaar en betaalgemak voor de reiziger	38
4.4 Duurzaamheid	39
4.5 Begrijpelijkheid en marketing	40
4.6 Inclusief en toegankelijk	42
4.7 Data en kennis verzamelen en delen	42
4.8 Samenvattend	43
<b>5. Hoe regelen we dit?</b>	<b>45</b>
5.1 Contractvormen, financiering en samenwerking	45
<b>6. De Planning</b>	<b>49</b>
<b>Bijlage</b>	<b>51</b>



# INLEIDING

Dit ambitiedocument is de eerste stap naar gedeelde mobiliteit in het concessiegebied Oost-Brabant, nadat de huidige ov-concessie en de regiotaxicontracten zijn afgelopen. Het is tot stand gekomen door samenwerking van de provincie met alle gemeenten in Oost-Brabant, de regio's Hart van Brabant en Noordoost-Brabant, en voor doelgroepenvervoer<sup>1</sup> de KCV-samenwerkingsverbanden Regiovervoer Midden-Brabant, Regiotaxi 's-Hertogenbosch e.o. en Regiotaxi Noordoost-Brabant en het reizigersoverleg (ROB).

Dit document vormt de basis voor verdere uitwerking van opgaven die leiden tot concrete afspraken tussen de deelnemende overheden. Deze afspraken zullen hun weerslag vinden in onder andere de aanbesteding van de concessie Oost-Brabant, de aanbestedingen van het Flex/Wmo-vervoer in deze regio, de stimulering en ondersteuning van Samen-initiatieven, en in projecten rond mobiliteitshubs. Het document richt zich op het gehele concessiegebied Oost-Brabant. Hierbij gaat het om stedelijk en landelijk gebied, en om verstedelijkt platteland. Per gebied kan de uitwerking verschillend zijn, maar er wordt altijd een goede basis met gedeelde mobiliteit geboden, passend bij de kenmerken van het gebied.

## Leeswijzer

Dit document schetst in hoofdlijnen hoe gedeelde mobiliteit eruit komt te zien in Oost-Brabant. Het document is als volgt opgebouwd:

1. De gezamenlijke ambitie;
2. De werking van het systeem van gedeelde mobiliteit in Oost-Brabant;
3. De verbindende schakels tussen het vervoersaanbod (Mobiliteit-als-Dienst en mobiliteitshubs);
4. De belangrijkste waarden voor het vervoersaanbod (duurzaamheid, betaalbaarheid en inclusiviteit en toegankelijkheid);
5. De manier waarop we dit regelen;
6. Het vervolgproces.

Per onderdeel benoemen we een algemene lijn met de ontwikkelingen, ambities en wat hiervoor nodig is. Dit wordt samengevat in:

- De "beloften aan de reiziger". Dit zijn in dit document de beloften van de provincie vanuit haar verantwoordelijkheid voor gedeelde mobiliteit (de provinciale basis);
- De opgaven voor de provincie, gemeenten en regio's, en de afspraken die nodig zijn voor het vervolg.

---

<sup>1</sup> In dit document gebruiken we de term doelgroepenvervoer voor het vervoer waar gemeenten verantwoordelijk voor zijn. Per regio verschilt de invulling hiervan. In Midden-Brabant gaat het om zowel het vraagafhankelijke Wmo-vervoer als het routegebonden vervoer (leerlingenvervoer, SW-vervoer en Jeugdvervoer). Voor de regio's 's-Hertogenbosch en Noordoost-Brabant gaat het alleen om het vraagafhankelijke Wmo-vervoer.

In dit document bedoelen we met “we” de gezamenlijke overheden in Oost-Brabant (provincie, gemeenten, regio’s). Een afzonderlijke partij benoemen we als zodanig.

**Disclaimer**

Dit document is gemaakt in een periode waarin Covid-19 een aanzienlijke impact heeft, ook op dit project. De hoge mate van onzekerheid over de verdere ontwikkelingen (onder andere in reizigersaantallen en financiële druk die Covid-19-gerelateerde maatregelen met zich meebrengen) dienen dan ook in acht te worden genomen bij het lezen van dit document.

# 1. GEZAMENLIJKE AMBITIE

## GEDEELDE MOBILITEIT

We maken samen werk van gedeelde mobiliteit. We zetten ons maximaal in voor een slim, flexibel, toekomstbestendig en duurzaam systeem van gedeelde mobiliteit in het concessiegebied Oost-Brabant. De reiziger staat centraal met een passend aanbod voor alle reizigers. Iedereen die zelfstandig kan reizen kan gebruik maken van het systeem van gedeelde mobiliteit, zonder fysieke, mentale of digitale drempels. Zo houden we de regio's bereikbaar en kunnen mensen blijven meedoen aan de samenleving.

### **Gedeelde mobiliteit**

Daarmee bedoelen we álle 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.

De kern van gedeelde mobiliteit is dat verschillende vervoersvormen op elkaar zijn afgestemd en opereren als één inclusief systeem, waardoor een reiziger zelf de reis kan samenstellen die past bij zijn of haar mobiliteitsbehoefte(n). Belangrijk is hierbij dat de reiziger dit op een laagdrempelige en begrijpelijke manier kan doen. Dit vraagt om verbindende schakels in zowel de fysieke wereld (mobiliteitshubs) als de digitale wereld (mobiliteit-als-dienst). Dit kan elke overheid niet afzonderlijk, maar het vraagt om een gezamenlijke aanpak als één overheid met inachtneming van ieders verantwoordelijkheden.

We bekijken gedeelde mobiliteit in zijn geheel, in samenhang met andere opgaves. Gedeelde mobiliteit levert in continue afstemming een belangrijke bijdrage aan deze beleidsterreinen.

De richtinggevende opgaven in de regio's zijn:

- aantrekkelijk vestigen (economie, verstedelijking, verduurzamen bedrijventerreinen),
- behoud van talent (vanuit arbeidsmarkt, jeugd en onderwijs),
- vitale leefomgeving (gezondheid, prettig wonen, inclusieve mobiliteit)
- duurzame bereikbaarheid.



Vanuit de provincie is dit traject onderdeel van een grotere transitie in mobiliteit, zoals verwoord in Koers mobiliteit.



We zetten ons in om de gezamenlijke ambities uit dit document verder uit te werken en te realiseren. Deze ambities zijn richtinggevend bij het ingaan van de nieuwe ov-concessie en het ingaan van nieuwe regiovervoer- en regiotaxicontracten.

De huidige ov-concessie loopt eind 2024 af, maar door de complexe marktsituatie onder invloed van Covid-19 is het niet wenselijk om dan aan te besteden. Dit betekent dat het ingaan van de nieuwe concessie verschuift naar eind 2026/half 2027. De provincie onderzoekt nu hoe dit juridisch te regelen is.

Daarnaast werken de provincie en gemeenten samen in de regiovervoer- en regiotaxicontracten. Ook onderzoeken we de mogelijkheden om de nieuwe Flex-producten van de provincie (de hub- en haltetaxi) hierbij te laten aansluiten. Dit speelt als eerste voor het regiotaxicontract 's-Hertogenbosch en omgeving. Hier loopt het huidige contract eind 2022 af. Vervolgens loopt het regiotaxicontract in Noordoost-Brabant eind 2023 af; de contracten in Midden-Brabant voor de regiecentrale en de vervoerders eind 2025. Afgesproken is dat de nieuwe situatie met flexvervoer vanuit de provincie ingaat net voor of gelijk met de nieuwe concessie. Dit betekent dat komende aanbestedingen in 's-Hertogenbosch en Noordoost-Brabant nog niet met de definitieve opzet van hub- en haltetaxi werken. In de nieuwe, nog aan te besteden contracten bestaat de mogelijkheid om vanaf 2027 óf te verlengen met de optie tot invoering van Flex, óf opnieuw aan te besteden.

De ambities liggen hiermee enkele jaren in de toekomst. Waar mogelijk willen we nu al starten met stappen die passen in de ambitie, bijvoorbeeld in de vorm van experimenten en projecten. Vanuit de ambities die we schetsen in dit document, werken we toe naar concrete afspraken en opgaven die gedeelde mobiliteit dichterbij brengen. Deze opgaven werken we de komende periode verder uit in werkstromen.



### **Schets van het gebied**

Het concessiegebied Oost-Brabant beslaat het Brabantse grondgebied van Midden-Brabant, via 's-Hertogenbosch, tot Noordoost-Brabant. Gebieden met specifieke kenmerken maar ook overkoepelende uitdagingen ten aanzien van mobiliteit. Zo zorgt de woningbouwopgave voor groei van steden en daarmee van mobiliteit. In de uitdagingen die dit stelt ten aanzien van ruimtebeslag en bereikbaarheid, zal gedeelde mobiliteit in de toekomst een steeds grotere rol krijgen. Een andere belangrijke opgave in dit deel van Brabant is het beter verbinden van de grotere woon- en werkgebieden zonder spoor (Uden/ Veghel/ Waalwijk). Het is zaak deze goed met ov te ontsluiten en te verbinden met hoofdknooppunten. De ontwikkeling van mobiliteitshubs kan een belangrijke rol spelen in het accommoderen van de interactie auto-fiets-ov en de bereikbaarheid van zowel steden als kleinere kernen.

Specifiek speelt het verbeteren van de verbindingen naar de toeristische trekpleisters als de Efteling en de Beekse Bergen in Hart van Brabant. Daarnaast vraagt de ov-bereikbaarheid vanuit de omliggende regio van en naar 's-Hertogenbosch bijzondere aandacht. De sterke agrifoodsector, geflankeerd door hightech en logistiek in Noordoost-Brabant vraagt om een bereikbare en verbonden regio om de aantrekkingskracht op technisch en IT-personeel te vergroten. Hierbij speelt het versterken van de agglomeratiekracht ook een belangrijke rol.

Het gebied is vanzelfsprekend geen eiland: de verbindingen met omliggende stedelijke regio's, zowel binnen Brabant als daarbuiten, zijn en blijven van groot belang.

In de bijlage is meer informatie opgenomen over de regio en de ontwikkelingen die er spelen in een aantal kaartbeelden.



# 2. HOE WERKT HET SYSTEEM VAN GEDEELDE MOBILITEIT?

In dit hoofdstuk gaan we dieper in op het systeem van gedeelde mobiliteit en hoe dit eruit komt te zien voor de reiziger.

## 2.1 Voor de reiziger

### **Belofte aan de reiziger**

In Oost-Brabant kan iedereen van halte naar halte met minimaal 1 mobiliteitsvorm reizen. Nu zijn dit vaak bussen, maar in de toekomst kunnen dit ook andere mogelijkheden zijn (zoals hubtaxi, deelsysteem of meerijden met iemand) en er kunnen extra haltes komen. Met goed bereikbare haltes en een goed ontwikkeld en samenhangend vervoersysteem kan de reiziger altijd met maximaal 1 overstap de dichtstbijzijnde grotere (bus)stations in Tilburg, 's-Hertogenbosch, Eindhoven, Oss, Uden, Cuijk en Boxmeer bereiken. Deze belofte geldt ook voor reizigers uit kleine kernen en buurtschappen en bijvoorbeeld ook bedrijventerreinen, omdat we het systeem van gedeelde mobiliteit voor iedereen toegankelijk maken. Het ov-tarief is altijd geldig van maandag tot en met vrijdag tussen 07.00 en 18.00 uur. Dit is een minimum; buslijnen in de concessie kunnen natuurlijk ook langer en in de weekenden rijden. De buslijnen in de concessie rijden sowieso altijd tegen ov-tarief. De verschillende vervoersopties zijn voor de reiziger begrijpelijk, gemakkelijk en logisch gemaakt zodat de reiziger zelf kan kiezen hoe te reizen. De reis moet op één plek eenvoudig gepland, geboekt en betaald kunnen worden, bijvoorbeeld via een app.

De provincie is verantwoordelijk voor het vervoer van halte naar halte. In de samenwerking met gemeenten kunnen de vervoersmogelijkheden toenemen waarbij de provincie ook kan helpen (bijvoorbeeld met personele inzet, verschillende tools en financiële middelen). Ook het aantal reizigers speelt hierin mee, net als een mogelijke koppeling met doelgroepenvervoer. Hierna volgt een voorbeeld van hoe dit voor een reiziger kan werken in de toekomst.

## Angela

Angela woont in **X**, een klein landelijk dorpje dat onderdeel is van gemeente **A**. Angela werkt in **B**. Ze heeft in haar persoonlijke voorkeuren aangegeven graag gezond bezig te zijn en afstanden tot 1 kilometer te willen lopen en tot 5 km te willen fietsen.

### De heenreis

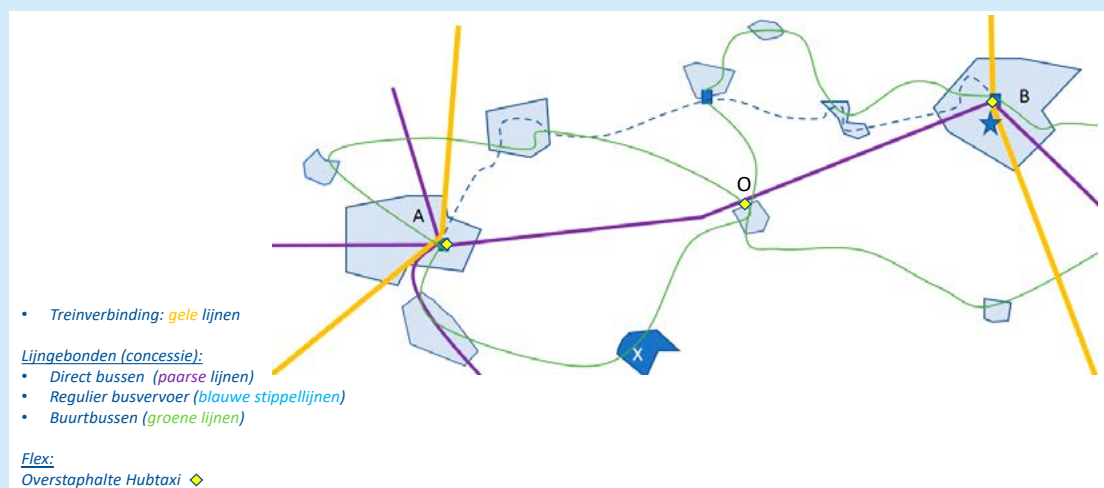


Op een typische dag gaat Angela naar haar werk. Ze kijkt hiervoor in haar Mobiliteit-als-Dienst app; geeft het tijdstip aan wanneer ze op haar bestemming wil zijn en krijgt, op basis van haar voorkeuren de volgende mogelijkheden te zien:

€		• (eigen) Fiets naar overstappunt O, daar de <u>Directlijn</u> pakken naar B, lopen naar haar bestemming (★)
€		• <u>Buurtbus</u> naar O, daar de <u>Directlijn</u> pakken naar B, lopen naar haar bestemming (★)
€€		• <u>Hubtaxi</u> naar overstappunt O, daar de <u>Directlijn</u> pakken naar B, lopen naar haar bestemming (★)
€€€		• <u>Haltetaxi</u> direct naar de halte vlak bij haar bestemming (★)
		• <u>Deelauto</u> vanaf lokale hub naar haar bestemming (★)

In haar app kan Angela per keuzemogelijkheid ook zien hoe de opties scoren op verschillende aspecten zoals reistijd, kosten, CO<sub>2</sub> uitstoot enzovoorts.

Omdat het flink regent kiest Angela er dit keer voor om niet de fiets te pakken, maar een **hubtaxi naar het overstappunt** te reserveren. De hubtaxi is iets duurder dan het ov-tarief (omdat er ook een buurtbus rijdt) maar dat heeft ze er wel voor over omdat ze op de app precies kan zien hoe lang het duurt voordat de hubtaxi bij de halte is. Zo kan ze precies van huis vertrekken wanneer dat nodig is. Een deelauto zou het snelst zijn maar is ook duurder. Daarbij is Angela graag onder de mensen.



### De terugreis

Nadat ze klaar is op haar werk wil Angela weer naar huis reizen. Inmiddels schijnt de zon en heeft Angela eigenlijk wel zin om een stukje te fietsen. Ze geeft dit aan in haar Mobiliteit-als-Dienst app en krijgt als optie onder andere te zien dat ze de Directlijn kan pakken naar overstappunt O en vanaf daar met een deelfiets naar haar dorp kan fietsen. In haar dorp kan ze op de lokale hub haar deelfiets weer stallen en het laatste stukje naar huis lopen.

## 2.2 'Achter de schermen': Lijngelbonden, Flex en Samen

In de visie 'gedeelde mobiliteit is maatwerk' is een eerste opzet gemaakt van het totaalsysteem van gedeelde mobiliteit. Het gaat om het bij elkaar brengen van vraag en aanbod met Mobiliteit-als-Dienst en mobiliteitshubs als verbindende schakels (zie hiervoor hoofdstuk 3).

Het aanbod bestaat uit drie categorieën:

- Lijngelbonden: op drukke plekken en tijdstippen blijven de bus en trein belangrijk als ruggengraat van het systeem. Voor de bus krijgt dit vorm via hoogfrequent comfortabel busvervoer op momenten met veel vraag, dit noemen we Direct. Maar ook hier kan het aanbod maatwerk zijn en kunnen we een ander product aanbieden op rustigere momenten en plaatsen. Dit zijn dan niet altijd Directlijnen maar dit kunnen ook reguliere buslijnen zijn. Ook buurtbuslijnen vallen in deze categorie voor kleinere vervoersstromen. Dit vervoer wordt geregeld in de concessie.
- Flex: voor plaatsen en momenten met minder vraag, kijken we naar andere oplossingen dan reguliere buslijnen. Dit vervoer biedt de toegang tot het lijngelbonden vervoer en is bij uitstek geschikt om te combineren met doelgroepenvervoer dat ook flexibel is.
- Samen: onder gedeelde mobiliteit vallen ook nieuwe concepten als deelauto's, deelfietsen, dorpsbussen en meerrijddiensten, opgezet door de markt of de samenleving. Dit vergt een andere aanpak dan lijngelbonden en Flex; dit vervoer is een aanvulling hierop.

Deze vervoersvormen vergen ieder een eigen aanpak en eigen afspraken. Dat wordt in dit hoofdstuk verder uitgewerkt.

Voor de reiziger is het onderscheid in lijngelbonden, Flex en Samen niet per sé van belang: de reiziger stelt zijn eigen mix van vervoersvormen samen, passend bij de reisbehoefte op dat moment.

De provincie is verantwoordelijk voor het halte-halte vervoer. Het lijngelbonden vervoer is hierbij altijd tegen ov-tarief. Waar deze optie er niet is, is de hubtaxi beschikbaar tegen ov-tarief op werkdagen tussen 7.00 uur en 18.00 uur. Hubtaxi rijdt tegen een hoger tarief als er tijdens deze uren een goed alternatief beschikbaar is (de bus, buurtbus of een voor iedereen vindbaar, toegankelijk, hoogwaardig en bestendig Samen-initiatief). Daarnaast zijn er meer opties beschikbaar tegen een hoger tarief, zoals een deelsysteem of een Flex-rit met de haltetaxi zonder overstap.

### Basis en plus

In dit ambitiedocument geeft de provincie aan wat ze in de basis wil bieden met de beschikbare middelen. Daarnaast hebben gemeenten ook de mogelijkheid om hier bovenop een plus - gewenste extra kwaliteit voor haar inwoners - te realiseren. Voorbeelden van een plus kunnen zijn dat er bijvoorbeeld later dan 18.00 uur met een hubtaxi tegen ov-tarief gereden kan worden of dat bepaalde groepen in een gemeente een gereduceerd tarief krijgen. Het basis- en plusmodel is weergegeven in onderstaand figuur.



In dit ambitiesdocument geven we daar waar relevant, duidelijk aan hoe de provinciale basis is opgebouwd en waar eventueel kansen zijn voor een gemeentelijke plus. Ook zijn er natuurlijk zaken waar intensief op samengewerkt gaat worden, zoals in de koppeling van Flex en doelgroepenvervoer.

In de volgende paragrafen gaan we dieper in op de verschillende onderdelen van het vervoersysteem.

## **2.3 Lijngebonden vervoer**

De provincie is als ov-autoriteit verantwoordelijk voor het lijngebonden openbaar vervoer. Dit zijn de Directlijnen, de reguliere buslijnen (in allerlei vormen) en de buurtbussen.

### **Directlijnen**

Directlijnen zijn de lijnen waarop grote stromen reizigers worden vervoerd tussen plaatsen met (structureel) veel vraag. Het vormt samen met het spoor de ruggengraat van gedeelde mobiliteit. Dit is in de basis al vormgegeven in het kader van de netwerkuitwerking [Toekomstbeeld OV 2040](#).

Kenmerkend voor Brabant is dat de capaciteit op het spoor bijna maximaal wordt gebruikt en dat een aantal stedelijke agglomeraties niet per spoor ontsloten zijn.

Dit hoogwaardige ov-net is belangrijk om de bereikbaarheid van Brabant te waarborgen, maar ook om een betaalbaar systeem te bieden met kwalitatief goede, gedeelde mobiliteit. Daarom blijft de provincie hierop inzetten.

Directlijnen komen op grote bestemmingen en knooppunten en rijden de snelste route met een hoge frequentie. De ambitie voor Directlijnen is een frequentie van 6 keer per uur in de spits en buiten de spits 4 keer per uur op maandag tot en met zaterdag. In de avonden en het weekend minimaal 2 keer per uur. Zo biedt Direct hoogwaardige verbindingen naar stedelijke gebieden en de belangrijkste hubs zoals intercitystations.

Naast hoge frequentie en snelheid zijn ook andere zaken belangrijk voor Direct. Direct is een comfortabele manier van reizen met hoge kwaliteit, snelheid en minimale reistijd. Directlijnen blijven voor de duur van de concessie bestaan, waarbij er ruimte is om in te spelen op toekomstige ontwikkelingen.

### **Reguliere buslijnen**

Naast de Directlijnen zijn er ook reguliere buslijnen. Deze rijden op plaatsen waar voldoende vervoersvraag is voor een buslijn, maar waar deze vraag niet groot genoeg is om de frequenties van Direct te bieden. Deze lijnen kunnen ook een meer lokale functie hebben in stad of streek. Reguliere buslijnen rijden niet altijd de gehele week en niet altijd met hoge frequenties. Ze behoren tot de concessie en zijn onderdeel van de nog uit te werken opgaves. Voor deze buslijnen geldt verder dat ze niet dezelfde status hebben als Directlijnen. Het kan zijn dat dit soort lijnen gedurende de concessie wordt omgezet in een Flex-oplossing, maar ook andersom is het mogelijk dat een Flex-oplossing toch een reguliere buslijn wordt. Ook is het denkbaar dat bij groei een reguliere buslijn een Directlijn wordt en daarmee de gehele concessieperiode blijft rijden. Kortom: een flexibel systeem in samenhang met Direct en Flex dat gedurende de concessie aangepast kan worden.

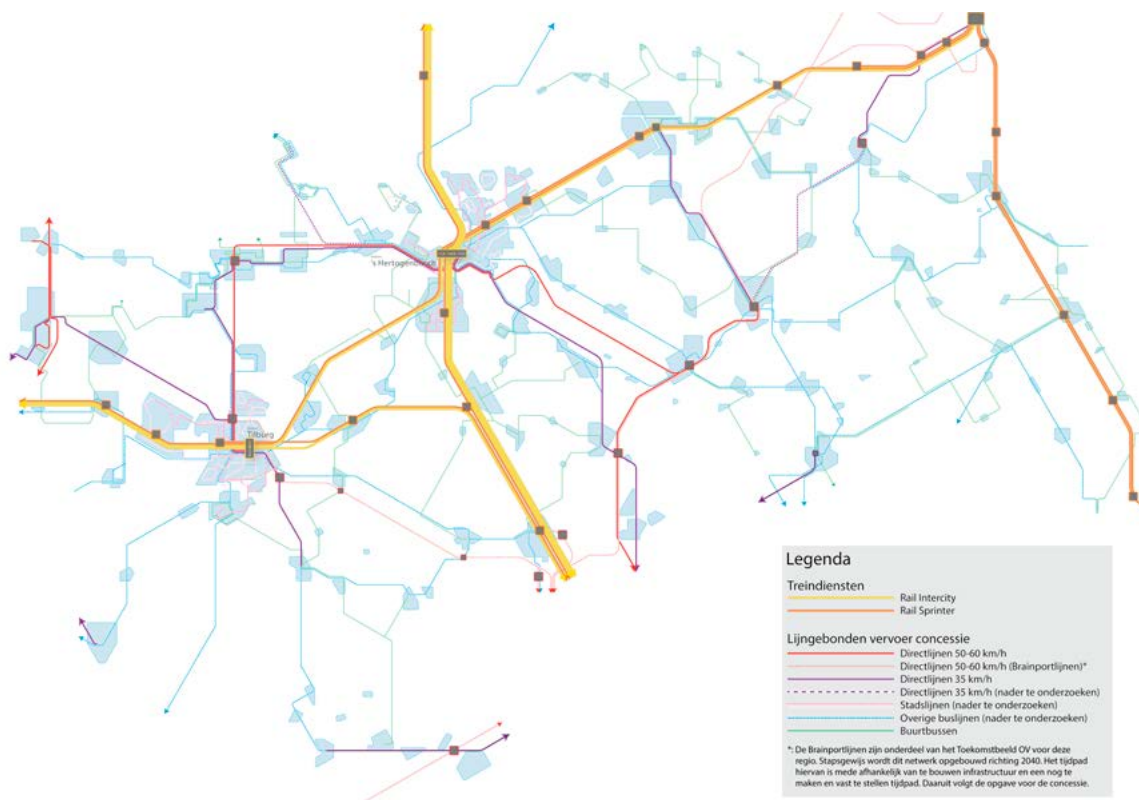
## Buurtbus

De buurtbus is een bestaande en goed gewaardeerde vervoersvorm die ook in de toekomst blijft als onderdeel van de concessie. De huidige buurtbuslijnen blijven onveranderd (peildatum najaar 2021), tenzij we gezamenlijk (ook in overleg met de vrijwilligers) concluderen dat aanpassing een beter aanbod biedt voor de reiziger.

## Het lijngebonden netwerk voor Oost-Brabant

De verschillende vormen van lijngebonden vervoer vormen samen een netwerk. Voor Oost-Brabant is dit weergegeven in onderstaand kaartbeeld:

- Rode/paarse lijnen zijn het Directnetwerk en komen voort uit Toekomstbeeld OV 2040. Deze verbindingen staan niet ter discussie maar op een aantal plaatsen moet nog wel een keus gemaakt worden uit mogelijke routevarianten. Dit werken we in een later stadium verder uit.
- Groene lijnen zijn het buurtbusnetwerk en staan ook niet ter discussie.
- Blauwe gestippelde buslijnen bekijken we gezamenlijk voor de beste oplossing, passend bij de vraag.



Bovenstaande kaart laat zien welke verbindingen in ieder geval geboden gaan worden met Direct en buurtbus. Voor de gestippelde lijnen is nog geen definitieve oplossing weergegeven op de kaart. Over de best passende oplossing voor gedeelde mobiliteit gaat de provincie met gemeenten en andere stakeholders in het vervolgtraject in gesprek. Dit zijn oplossingen uit het gehele spectrum van lijngebonden vervoer, Flex en Samen in combinatie met mobiliteitshubs. De behoefte van reizigers en de omvang van de vraag zijn uiteraard richtinggevend voor het vormgeven van het aanbod. Hierbij kijken we ook naar toekomstige ontwikkelingen, zoals nieuwe woningbouwlocaties. Voor deze actie is het wel van belang dat de situatie na Covid-19 enigszins gestabiliseerd is.



## Samenvattend

### Belofte aan de reiziger

Het busvervoer blijft een belangrijke basis binnen gedeelde mobiliteit met daarbij verschillende onderdelen. Direct is een herkenbaar product met een hoogwaardig kwaliteitsniveau en aantrekkelijke frequenties. Direct komt op de grootste bestemmingen en knooppunten. De ambitie is dat Direct 6 keer per uur in de spits en buiten de spits 4 keer per uur op maandag tot en met zaterdag rijdt. In de avond en het weekend rijdt Direct nog steeds minimaal 2 keer per uur. Daarnaast blijven de buurtbussen bestaan. Doorontwikkeling van de buurtbus is mogelijk als dit tot verbetering voor de reiziger leidt. Ook worden op verbindingen waar dit past bij de omvang van de vraag, reguliere buslijnen ingezet naast Direct. Er zijn dus verschillende vormen van lijngebonden busvervoer die aansluiten op de vraag van de reiziger.

### Afspraken/opgaves

- Directlijnen blijven voor de duur van de concessie bestaan, waarbij er ruimte is om in te spelen op toekomstige ontwikkelingen. Daarnaast blijven de buurtbuslijnen ook onveranderd, tenzij wijzigingen leiden tot een beter product voor de reiziger. Reguliere buslijnen vullen de Directlijnen aan. Reguliere buslijnen volgen de ontwikkeling van de vraag en kunnen ook tijdens de concessie nog worden omgezet in een andere oplossing (kan bij minder vraag een Flex-oplossing worden, maar bij meer vraag ook een Directlijn).
- De komende periode - vanaf 2022, als de situatie na Covid-19 naar verwachting weer duidelijker is – gaat de provincie samen met gemeenten en regio's kijken naar het netwerk. Hierbij kijken we naar de detailinvulling van het Directlijnnet. Daarnaast werken we het beste aanbod verder uit voor plaatsen met kleinere vervoersstromen (de blauwe gestippelde lijnen). De provincie organiseert het proces en zorgt voor de benodigde input (vervoerkundig, inzicht in reizigersgedrag, enzovoort). Gemeenten, regio's en het Reizigersoverleg Brabant leveren capaciteit voor input en gezamenlijke oplossingen.
- Doorstroming en randvoorwaardelijke investeringen in infrastructuur zijn een belangrijk thema in de samenwerking met gemeenten. De provincie onderzoekt de doorstroming op de belangrijkste ov-assen om knelpunten in kaart te brengen. Het uitgangspunt is dat we als wegbeheerders de doorstroming op de Directlijnen ook in de toekomst op orde houden.

## 2.4 Flex

Met Flex willen we iedereen toegang geven tot het systeem van gedeelde mobiliteit, ook kleine kernen, buurtschappen en bedrijventerreinen. Als hier nog geen haltes zijn, kunnen deze worden toegevoegd als dit meerwaarde heeft voor de reiziger. Met Flex kom je vanuit het hele gebied op een gemakkelijke manier van en naar de Directlijnen.

### Het halte-haltevervoer binnen Flex

De provincie kent voor het halte-haltevervoer van Flex twee hoofdvormen, namelijk de hubtaxi en de haltetaxi. Hiervoor gelden de volgende uitgangspunten:

### **Hubtaxi**

- Voor de toegang tot het systeem van gedeelde mobiliteit gaan we uit van de hubtaxi. Deze brengt mensen van halte naar overstappunt (vv). De hubtaxi vertrekt vanaf alle beschikbare haltes, moet in principe vooraf gereserveerd worden en geeft op logische plekken in het netwerk aansluiting op buslijnen of treinverbindingen. Het is de ambitie om de kwaliteit van de aansluiting zo goed mogelijk te maken in termen van o.a. comfort en overstaptijd.
- Overstappunten zijn in principe haltes van Directlijnen waar overgestapt kan worden op buslijnen met een hoge frequentie. Overstappunten zijn zo gesitueerd dat een logische reis gemaakt kan worden naar de eindbestemming.
- De hubtaxi rijdt in het hele concessiegebied Oost-Brabant, ook 's avonds en in het weekend.
- 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 een voor ieder vindbaar, toegankelijk, hoogwaardig en bestendig Samen-initiatief (met vrijwilligers en/of commercieel).
- Buiten deze tijden en/of als er wel een alternatief is, is het uitgangspunt het ov-tarief \* 2,5.

### **Haltetaxi**

- Als extra service bestaat naast de hubtaxi ook de haltetaxi. Deze haltetaxi is rechtstreeks 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 gehanteerd. Het kan bijvoorbeeld een comfortabel alternatief zijn voor een reis die anders gemaakt wordt met hubtaxi en overstap op ov. Voor de haltetaxi betaalt de reiziger de kostprijs. Hoe hoog dit precies wordt, is de uitkomst van de aanbesteding van de haltetaxi. Nu is dit gemiddeld ongeveer het ov-tarief \* 5 voor vergelijkbare oplossingen.

### **Algemeen Flex**

- Met de komst van de hubtaxi en de haltetaxi vervalt het deur-deurvervoer als mogelijkheid voor de ov-reiziger binnen de regiotaxi. Dit is het deel wat nu door de provincie wordt gefinancierd. Dit geldt niet voor het deur-deur-doelgroepenvervoer wat de verantwoordelijkheid is van gemeenten.
- De studenten ov-kaart is in principe niet geldig op hubtaxi en haltetaxi.
- Hubtaxi en haltetaxi zijn flexibel en moet je in principe 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 app willen of kunnen gebruiken (bijvoorbeeld via de telefoon).
- Hubtaxi en haltetaxi zijn ook beschikbaar op plekken waar nu nog geen openbaar vervoer beschikbaar is. Daarmee hebben ze een belangrijke toegevoegde waarde in het netwerk. Vooral ook daar waar het gaat over de zogenaamde 'first and last mile'. Welke locaties dit zijn, is één van de opgaves die nog in samenhang met het gehele systeem van gedeelde mobiliteit ingevuld moet worden.
- Voor deze locaties gelden de volgende uitgangspunten, waarbij de provincie elke nieuwe halte beoordeelt op de meerwaarde ten opzichte van bestaande haltes:
  - We kijken naar een inschatting van het aantal reizigers dat hier gebruik van kan en wil maken.
  - We kijken naar de afstand tot bestaande haltes en alternatieven. Extra haltes zijn bedoeld voor locaties die nu nog geen of onvoldoende toegang hebben tot het systeem van gedeelde mobiliteit. Hierbij geldt een afstand van 2,5 kilometer als provinciale richtlijn voor het beoordelen of er in de huidige situatie sprake is van toegang tot het systeem.

- Als een kern al haltes heeft – we hanteren hiervoor als peildatum het moment van vaststellen van dit ambitiedocument - is deze in principe al aangesloten op het systeem van gedeelde mobiliteit.
- Als er extra haltes – of haltes op kortere afstand - gewenst zijn, is dit een mogelijke gemeentelijke plus waarover provincie en gemeenten aparte afspraken kunnen maken.

## Samenvattend

### Belofte aan de reiziger

Er komen meer reismogelijkheden door toepassing van hubtaxi en haltetaxi, ook door het toevoegen van meer haltes/opstapplaatsen als die er nu nog niet zijn. Je kunt met een hubtaxi tegen ov-tarief reizen op werkdagen tussen 7 en 18 uur naar een overstappunt als er geen andere mogelijkheden zijn. Als er wel alternatieven zijn - en op andere tijdstippen - kun je nog steeds met de hubtaxi rijden, maar dat is dan 2,5 keer het ov-tarief. Tegen een hoger tarief – kostprijs, ongeveer 5 keer het ov-tarief - kun je met de haltetaxi ook rechtstreeks naar je bestemmingshalte reizen.

### Afspraken/opgaves

- We gaan samen onderzoeken hoe we hubtaxi en haltetaxi verder invullen in concessiegebied Oost-Brabant, ook in relatie tot de verdere invulling van het lijngebonden vervoer.
- Op plekken waar nu geen haltes zijn (zoals kleine kernen, buurtschappen en bedrijventerreinen) onderzoeken we op basis van al aangeleverde informatie vanuit gemeenten, of het realiseren van haltes toegevoegde waarde heeft voor de reizigers. Zie hiervoor ook 2.6.

## Integratie met doelgroepenvervoer

De ambitie is om hubtaxi en haltetaxi gezamenlijk aan te besteden met het doelgroepenvervoer. Hierbij willen we toewerken naar één flexibel systeem voor ov-reizigers en doelgroepenvervoer-reizigers. Binnen Flex zijn er in de toekomst reisproducten met uiteenlopende kenmerken, passend bij de verschillende doelgroepen. Ov-reizigers reizen van halte naar halte; voor doelgroepenvervoer-reizigers is de reis van deur tot deur de basis. Hieronder een voorbeeld van hoe dit er in de toekomst uit kan zien.

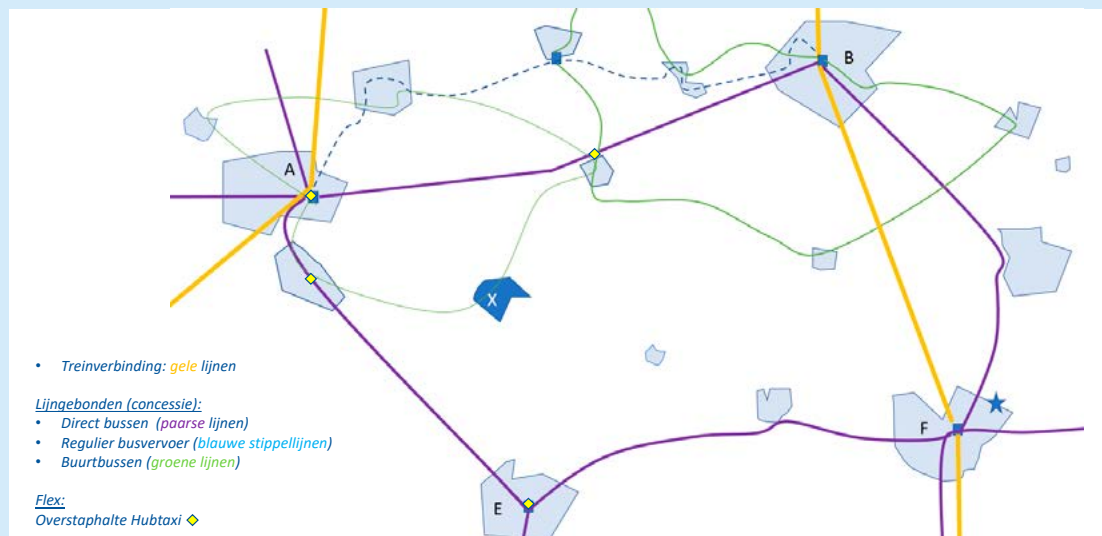
Het vraagstuk is hoe we vanuit de huidige situatie komen naar de gewenste integratie van provinciaal Flexvervoer en gemeentelijk doelgroepenvervoer. Er bestaan nu verschillende contracten en looptijden, maar ook verschillen in aansturingssystemen. Regio Midden-Brabant werkt met het zogenaamde regiemodel; de regio's 's-Hertogenbosch en Noordoost Brabant werken met het zogenaamde all-in model.

Onderzoeksbureau Cissonius is gevraagd om te onderzoeken hoe we vanuit deze huidige situatie kunnen komen tot een gezamenlijke aanbesteding die leidt tot een goed Flex-product voor alle reizigers, inclusief het doelgroepenvervoer. Hierbij is onder meer gekeken naar het op elkaar aansluiten van aanbestedingstermijnen en contractperiodes.

## Henk



Henk woont in **X**, een klein landelijk dorpje dat onderdeel is van gemeente **A**. Henk kan op zich zelfstandig reizen, maar langere afstanden lopen lukt niet (hij heeft dan ook een WMO-indicatie). Regelmatig gaat Henk voor controle naar het ziekenhuis in **F**.

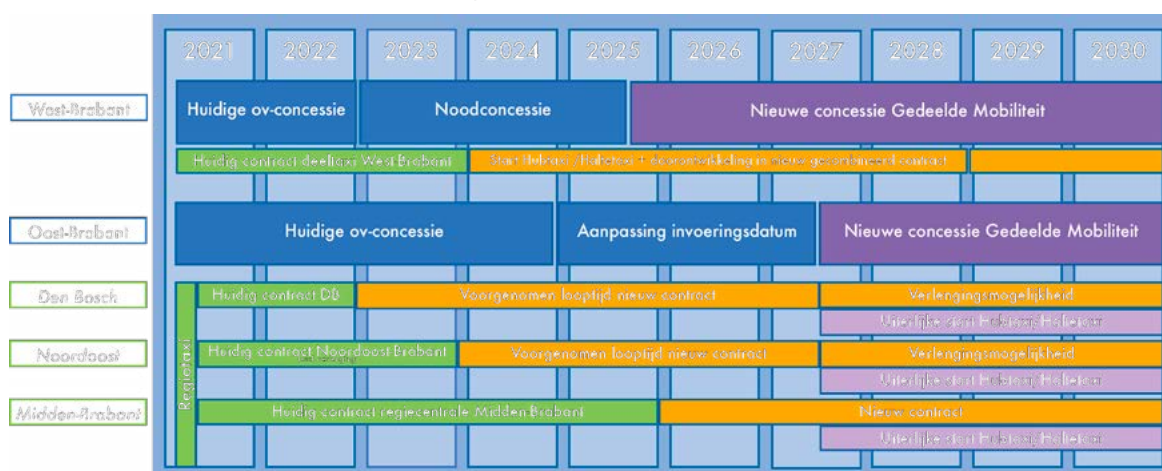


Henk kan voor de reis naar en van het ziekenhuis gebruik maken van de regiotaxi die hem van deur naar deur brengt. Omdat Henk het tijdstip van de afspraak al ruim van te voren weet kan hij de taxirit goed plannen. De afspraak loopt flink uit. Henk kijkt in zijn *Mobiliteit-als-Dienst app* en ziet alle opties die passen bij zijn persoonlijke instellingen. De app maakt ook inzichtelijk (o.a.) welke kosten en reistijd gemoeid zijn met de reis. Zo kan Henk kiezen wat het beste voor hem uitkomt en zijn mobiliteitsbudget optimaal inzetten. Omdat gedeelde mobiliteit en het doelgroepenvervoer functioneren als één systeem kiest Henk ervoor de terugrit te maken via een combinatie van de Directlijn bij het ziekenhuis en regiotaxi. De Directlijn brengt hem snel en comfortabel naar overstappunt E vanwaar de regiotaxi hem naar zijn huis brengt.

*(Het voorbeeld van Henk beschrijft een situatie waarbij het doelgroepenvervoer en gedeelde mobiliteit geïntegreerd zijn en de betreffende gemeente werkt met een mobiliteitsbudget).*

Uit dit onderzoek blijkt dat alle regiotaxi-organisaties in concessiegebied Oost van mening zijn dat de toekomstige hub- en haltetaxi een plek kunnen krijgen in de huidige aansturingssystemen. Zowel de provincie als de regiotaxi-organisaties zien meerwaarde in samenwerking bij de ontwikkeling en inkoop van Flex-vervoer. Door doelgroepenvervoer en hub- en haltetaxi samen in te kopen, kan dit vervoer efficiënter worden georganiseerd. Daarnaast heeft dit vervoersysteem meerwaarde voor inwoners van het gebied. Met name op plekken waar de vervoersvraag onvoldoende is om regulier openbaar vervoer te laten rijden, is er dan een alternatieve vervoersvorm aanwezig. Hieronder een voorbeeld van hoe dit er in de toekomst uit kan zien.

De provincie heeft aangegeven dat ze de hub- en haltetaxi gefaseerd in de tijd wil ontwikkelen en uitrollen. Er wordt begonnen met invoering in West-Brabant en de leerervaringen uit deze regio worden benut in de aanbestedingen van flexvervoer in concessiegebied Oost-Brabant. Dit uitgangspunt is positief ontvangen door de regiotaxi-organisaties. Het biedt alle partijen het vertrouwen dat de samenwerking praktisch uitvoerbaar is en past in de tijd. Door bij de aanbestedingen rekening te houden met de looptijden van contracten met mogelijkheden voor verlenging, kan worden gezorgd dat aanbestedingen en termijnen op elkaar aansluiten. Hierbij is gekeken naar verschillende scenario's. Het meest kansrijke scenario op dit moment is de variant waarin hub- en haltetaxi worden aanbesteed samen met alle afzonderlijke regiotaxi-organisaties met de bestaande aansturingssystemen. Dit zijn dan verschillende contracten, maar het is wel mogelijk om dit zo te regelen dat de reiziger hier straks niks van merkt. In aanbestedingen worden de aanbevelingen van Cissonius geïmplementeerd, zelfs passend bij de gewenste aansturingssystemen van de regio-taxiorganisaties. Het bovenstaande leidt tot de volgende planning



Toelichting op deze planning:

- Hub- en haltetaxi worden het eerst ingevoerd in West-Brabant (naar verwachting begin 2024) en vanaf dan doorontwikkeld in/voor deze regio.
- Invoering van de hub- en haltetaxi kan in definitieve vorm plaatsvinden in samenhang met de nieuwe ov-concessie Oost-Brabant. Deze is nu beoogd om te starten in zomer 2027.
- Tot die tijd wordt al wel gezamenlijk aanbesteed, maar hierbij zal het vervoer voor de vrije reiziger nog veel lijken op het huidige systeem van deurtaxi. Dit wordt nog verder uitgewerkt.
- Alle contracten zijn zo ingericht dat uiterlijk vanaf zomer 2027 de hub- en haltetaxi kunnen instromen. Dit kan gekoppeld zijn aan een verlenging maar kan ook door opnieuw aan te besteden.
- Het bovenstaande is de basis, maar dit betekent niet dat alles stilligt. Er wordt ruimte gemaakt om al vóór 2027 te starten met eerste pilots, om zo ervaring op te doen met hub- en haltetaxi in het gebied.

De komende periode zal dit verder uitgewerkt worden in de werkstroom Flex. Hierbij zijn de volgende acties belangrijk:

- De provincie gaat in overleg met de regio's uitwerken welke vormen van vervoer in de eerstvolgende aanbestedingen meegenomen gaan worden. Dit is gebaseerd op de huidige vormen van vervoer voor de vrije reiziger in de nu al lopende contracten.
- Binnen alle aanbestedingen is het belangrijk om ruimte te houden voor ontwikkelingen en experimenten met hub- en haltetaxi.

- Het mogelijk maken van hub- en haltetaxi vanaf 2027 gekoppeld aan optionele verlengingen, wordt gezamenlijk per regio verder uitgewerkt.

## Samenvattend

### Belofte aan de reiziger

Door samen te werken en Flex-vervoer en doelgroepenvervoer te zien als één systeem (in samenhang met lijngebonden vervoer en Samen) komen er meer reismogelijkheden voor reizigers die nu gebruik maken van doelgroepenvervoer.

### Afspraken/opgaves

- De ambitie is gezamenlijk aanbesteden van doelgroepenvervoer en hub- en haltetaxi.
- Deze situatie gaat uiterlijk in vanaf zomer 2027.
- Voor de aanbestedingen die starten vóór 2027 wordt door de provincie in overleg met de betreffende regio's uitgewerkt welke vormen van vervoer voor de vrije reiziger meegenomen worden in de aanbestedingen.
- In de komende periode én in de nieuwe contracten, blijft er ruimte om te experimenteren met hub- en haltetaxi om zo ervaring op te doen.

## 2.5 Samen

'Samen' is de term die we hanteren voor alle mobiliteitsdiensten in aanvulling op lijngebonden en Flex die door de samenleving en door de markt geïnitieerd en aangeboden (kunnen) worden.

Concreet zien we verschillende vormen van 'Samen'-initiatieven:

- Initiatieven vanuit de samenleving met vrijwilligers. Dit kan gaan om bijvoorbeeld een dorpsauto of dorpsbus, een meerijdeninitiatief of een elektrische deelauto voor een groep mensen.
- Initiatieven vanuit de markt. Hierbij gaat het bijvoorbeeld om verschillende deeldiensten zoals deelfietsen, -scooters en -auto's.

Het vervoer in deze categorie kan zich ook specifiek richten op meer kwetsbare doelgroepen. Veel mensen uit deze gebruikersgroep kunnen ook in beeld zijn als reiziger voor doelgroepenvervoer en dan met name het Wmo-vervoer. Daarom is het belangrijk om dit te bezien in samenhang met integratie van doelgroepenvervoer. Hierin hebben gemeenten een belangrijke rol.

### Rol gemeenten en provincie

Gemeenten en provincie hebben en houden bij Samen-initiatieven vooral een stimulerende en faciliterende rol (bijvoorbeeld door hulp bij het opzetten en/of bijdragen). Hiervoor is ook een [toolkit](#) beschikbaar voor het opzetten van een initiatief vanuit behoefteonderzoek. De provincie vindt het vooral belangrijk dat een initiatief een schakel is in het totaalsysteem van gedeelde mobiliteit, aansluit op de vraag van de reiziger en zich richt op meerdere doelgroepen.

Voor het Samen-onderdeel voorzien we verschillende vormen van ondersteuning, gerelateerd aan de mate waarin aan een aantal voorwaarden kan worden voldaan. Dit varieert van minimale voorwaarden als toegankelijkheid en vindbaarheid, tot meer uitgebreidere voorwaarden als duurzaamheid en aansluiten op Mobiliteit-als-Dienst. Dit laatste is weer gekoppeld aan bijvoorbeeld een hogere financiële bijdrage (dit kan ook een jaarlijkse bijdrage in de exploitatie zijn) en het dragen van het Bravo-merk. De precieze invulling van ondersteuning en de mogelijkheden hierin, wordt

verder uitgewerkt. Hierbij zal ook nog verder uitgewerkt worden aan welke kenmerken een Samen-initiatief moet voldoen, wil dit gelden als een volwaardig reisalternatief in relatie tot het tarief van de hubtaxi.

Voor de ontwikkeling van deelmobiliteit willen we ruimte bieden aan de markt. Deelmobiliteit kan vanzelf ontstaan, waarbij de focus waarschijnlijk in eerste instantie meer zal liggen op het stedelijk gebied. De provincie kan ook samen met gemeenten deze initiatieven ondersteunen bij het verder uitrollen, ook op plekken met minder vraag.

In het concessiegebied Oost-Brabant is al veel beschikbaar aan Samen-initiatieven. In onderstaande tabel staat een groot aantal Samen-initiatieven, die al actief zijn of nog in ontwikkeling. Deze zijn in de gesprekken met de gemeenten geïnventariseerd. Dit vormt een mooie basis om de komende tijd op door te ontwikkelen. Dit kan door nieuwe initiatieven toe te voegen, maar ook door bestaande initiatieven beter te ondersteunen en aan te sluiten op gedeelde mobiliteit.

<b>gemeente</b>	<b>Samen-vanuit samenleving</b>	<b>Samen-vanuit markt</b>
Bernheze	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Hop on Hop off in Heesch.</li> <li>• Hadee Carrycab in Heeswijk Dinther.</li> <li>• Vervoersservice HDL Heeswijk Dinther.</li> <li>• Stichting Graag Gedaan (ons Welzijn)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Amber: in Heesch door de gemeente (kantoor-uren) en bewoners (buiten kantooruren).</li> </ul>
Boekel	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Huize Padua: eigen dienst met vrijwilligers</li> <li>• Ritjes In Boekel: Meerrijdienst met app (in ontwikkeling).</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Deelfietsen: enkele duo deelfietsen (semi-commercieel)</li> </ul>
Boxmeer	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Stichting vrijwillige hulpdienst Boxmeer</li> <li>• Project Overloon: In samenwerking met dorpsraad</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Fietsplan Pantein Boxmeer.</li> </ul>
Cuijk	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Vervoerdienst Stichting welzijn ouderen Cuijk</li> <li>• project Zonnebus Padbroek</li> </ul>	
Grave	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Graag gedaan! Vervoer op maat Grave</li> </ul>	
Mill en Sint Hubert	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Buddy's Mill en St. Hubert</li> <li>• Vervoerdienst Stichting welzijn ouderen Mill;</li> </ul>	



<b>gemeente</b>	<b>Samen-vanuit samenleving</b>	<b>Samen-vanuit markt</b>
Sint Anthonis	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Stichting Vrijwilligers Thuishulp St. Anthonis</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Zorgaanbieder St. Anthonis;</li> <li>• vervoer van en naar activiteiten</li> </ul>
Boxtel	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Zilverexpress (= Tuk-Tuk Boxtel).</li> <li>• Seniorenbus Boxtel (in ontwikkeling)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Greenwheels (in ontwikkeling)</li> <li>• Elektrische deelauto: 3 deelauto's beschikbaar</li> </ul>
Sint Michiels-gestel	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Boodschappenbus St. Michielsgestel</li> <li>• Pool deel-scootmobielen (in ontwikkeling)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Initiatief voor elektrische deelauto.</li> </ul>
Den Bosch	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Seniorenbus</li> <li>• De Zonnebloemauto</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Deelscooters: Go Sharing en Felyx</li> <li>• Amber: Ook in-house bij PNB.</li> <li>• Bravofiets: 13 locaties</li> <li>• Greenwheels</li> <li>• Mywheels</li> <li>• Snappcar</li> <li>• U-mobility (e-deelfietsen en auto's)</li> </ul>
Dongen	<ul style="list-style-type: none"> <li>• ANWB Automaatje: Dongen, Vaart en 's-Gravenmoer</li> </ul>	
Gilze en Rijen	<ul style="list-style-type: none"> <li>• ANWB Automaatje: Rijen</li> <li>• Hulpcentrale Gilze-Hulten</li> <li>• Molenschot Mobiel</li> </ul>	
Goirle	<ul style="list-style-type: none"> <li>• ANWB-automaatje Goirle</li> <li>• Museum Plusbus Goirle</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Greenwheels (initiatief)</li> </ul>
Heusden	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Collectief ouderenvervoer Heusden (verenigingen)</li> <li>• Vervoersdienst Zorgzaam</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Deelfietsen met name gericht op overbrugging ov-halte en bestemming (in verkenning)</li> <li>• Deelfietsen bedrijventerrein het Hoog (Nieuwkuijk) en faciliteren locaties voor parkeren deelfietsen op andere bedrijventerreinen en carpoolterrein (beoogd P + R Spoorlaan Drunen)</li> </ul>

<b>gemeente</b>	<b>Samen-vanuit samenleving</b>	<b>Samen-vanuit markt</b>
Hilvarenbeek	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Flexibel vervoer Hilvarenbeek</li> </ul>	
Landerd/ Uden	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Vervoerdienst zorg coöperatie Zeeland</li> <li>• Vervoerdienst zorg coöperatie Reek</li> <li>• Begeleid vervoer Uden</li> <li>• BoodschappenPlusbus/ Samen Uitbus Uden</li> <li>• De Zonnebloemauto Uden</li> <li>• Muzemobiel Uden</li> <li>• SamSam Uden</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Deelauto's (project Uden Duurzaam op weg)) o.a. in Uden, Odiliapeel, Schaijk, Zeeland en Zijtaart.</li> </ul>
Loon op Zand	<ul style="list-style-type: none"> <li>• ANWB Automaatje: Loon op Zand en Kaatsheuvel.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Go-share (interesse)</li> </ul>
Mejerijstad	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Boodschappen Plusbus (Ons Welzijn)</li> <li>• Samen-uit bus, boodschappenbus (Welzijn de Meierij)</li> <li>• Dorpsauto Boerdonk (Zorg om het dorp)</li> <li>• Vervoerdienst hulpdienst Diakonievoghel</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Zijtaart: deelauto-project (initiatief).</li> </ul>
Oisterwijk	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Parel Express Oisterwijk</li> <li>• Vrijwilligersvervoer Oisterwijk VVO</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Deelauto de Leerfabriek Oisterwijk.</li> <li>• samen slim rijden: <a href="http://www.onzeauto.com">www.onzeauto.com</a></li> </ul>
Oss	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Boodschappen Plus Bus (Samen uit)</li> <li>• Graag gedaan! Vervoer op maat</li> <li>• Wijkbus (opgericht na opheffen stadsdienst)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Greenwheels bij stations CS en West</li> <li>• Deelautosystemen bij woningbouw projecten (initiatief projectontwikkelaars)</li> </ul>
Tilburg	<ul style="list-style-type: none"> <li>• ANWB-automaatje</li> <li>• De Zonnebloemauto</li> <li>• OPSTAPbus</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Deelscooters Go Sharing</li> <li>• Deelauto's (diverse aanbieders)</li> <li>• Deelfietsen (Bravofiets)</li> </ul>
Vught	<ul style="list-style-type: none"> <li>• ANWB Automaatje: Vught, Cromvoirt en Helvoirt</li> <li>• Stichting Seniorenbus Vught</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Deelscooters: Felyx</li> <li>• Ons auto</li> </ul>

<b>gemeente</b>	<b>Samen-vanuit samenleving</b>	<b>Samen-vanuit markt</b>
Waalwijk	<ul style="list-style-type: none"> <li>• De Zonnebloemauto</li> <li>• Vervoer- en Boodschappendienst Waspik</li> <li>• Boodschappenbus Waalwijk</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Bravofiets</li> <li>• Ov-fiets (uitbreiding kluizen)</li> <li>• City Steps</li> </ul>

(Stand van zaken augustus 2021)

Tevens is er inzicht in locaties waar nu geen of weinig vervoersmogelijkheden zijn (zie tabel in 2.6). We onderzoeken gezamenlijk verder welke kansen hier zijn voor Samen-initiatieven in samenhang met kansen met andere vormen van gedeelde mobiliteit (zoals ov en Flex). Ter illustratie zijn in de bijlagen enkele verschillende typen Samen-initiatieven opgenomen.

## Samenvattend

### Belofte aan de reiziger

Naast het lijngebonden vervoer en Flex zijn er meer vervoersvormen beschikbaar zoals vrijwilligersinitiatieven, meerijddiensten en deelsystemen. Dit biedt voor de reiziger meer reismogelijkheden en is inzichtelijk, makkelijk in gebruik en sluit aan op de behoeften.

### Afspraken/opgaves

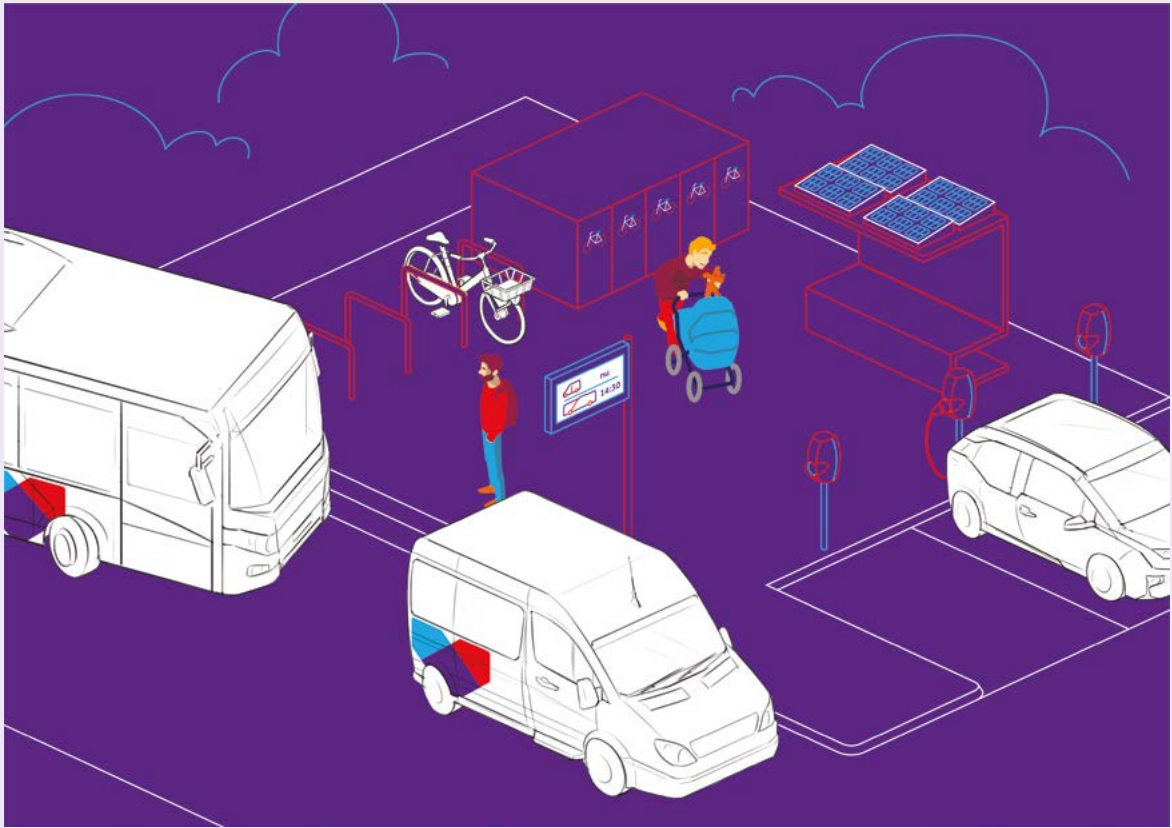
- De provincie werkt de voorwaarden en mate van ondersteuning van Samen verder uit als basis voor overleg met gemeenten en regio's.
- Er is een goed overzicht van wat er loopt aan Samen-initiatieven in concessiegebied Oost-Brabant. We houden elkaar op de hoogte van de ontwikkelingen op dit vlak en kijken ook bij de verdere uitwerking hoe deze initiatieven nog meer onderdeel kunnen worden van gedeelde mobiliteit.
- We kijken naar kansen voor extra initiatieven, ook op basis van de inventarisatie bij gemeenten naar mogelijke plekken met weinig vervoer. Dit is ook gekoppeld aan de uitwerking van lijngebonden vervoer en Flex.
- Bij kansen voor nieuwe initiatieven betrekken en ondersteunen we ook reizigers via bijvoorbeeld dorpsraden en verenigingen. Hiervoor is een toolkit ter beschikking om te ondersteunen bij onderzoek.

## 2.6 Locaties voor nader onderzoek

Uit de eerste twee rondes met gesprekken met de gemeenten is een aantal mogelijke locaties gekomen waar nu in de perceptie van gemeenten geen of weinig ov is. Op deze locaties gaan we kijken naar de situatie en mogelijkheden voor gedeelde mobiliteit. Hierbij kijken we naar alle vormen binnen lijngebonden, Flex en Samen; afhankelijk van de reizigersvraag op een locatie. Deze locaties gaan we in het vervolgtraject verder onderzoeken.

<b>Gemeente</b>	<b>Plek zonder gedeelde mobiliteit/ ov</b>	<b>Genoemd vanwege slechte bediening</b>
Bernheze	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Heeswijk-Dinther nieuwe wijken</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Diverse wijken (o.a. Heesch West) en bedrijventerreinen.</li> <li>• Vorstenbosch en Loosbroek (voor 8:00 en na 18:00 en weekend geen ov bediening)</li> </ul>
Boekel	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Venhorst</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Huize Padua</li> </ul>
Boxtel		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Esch, Liempde, Lennisheuvel</li> </ul>
Cuijk	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Linden</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Padbroek, Vianen, Sint Agatha</li> </ul>
Sint Michiels-gestel	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Verbindingen tussen Berlicum en andere kernen in gemeente</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Gemonde</li> </ul>
's-Hertogenbosch		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Nuland</li> </ul>
Dongen	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Bedrijventerrein Tichelrijt</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 's Gravenmoer, Klein Dongen – Dongen-Vaart</li> </ul>
Goirle		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Wijk de Hellen</li> </ul>
Heusden	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Bedrijventerrein het Hoog (Vlijmen)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Vesting Heusden/noordelijke kernen inclusief bedrijventerreinen; ov met name oost-west gericht.</li> </ul>
Hilvarenbeek	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Haghorst</li> </ul>	
Loon op Zand	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Zorglocaties: Vossenbergh, De Eekhof en De Venloene;</li> <li>• Bedrijvenpark Kaatsheuvel;</li> <li>• (centrum) De Moer</li> </ul>	
Meijerijstad		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Erp, Veghel Noordkade</li> </ul>
Oisterwijk		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Pannenschuur en zuidoostelijke wijken</li> </ul>

<b>Gemeente</b>	<b>Plek zonder gedeelde mobiliteit/ov</b>	<b>Genoemd vanwege slechte bediening</b>
Oss	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Geffen, bedrijventerreinen (o.a. Vorstengrafdonk, Elzenburg/De Geer)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Schadewijk</li> </ul>
Tilburg	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Leyhoeve/vd Valk, Udenhout-Noord, dorps hart Berkel-Enschot (en mogelijk naar de toekomst toe een nieuw station).</li> </ul>	
Vught		<ul style="list-style-type: none"> <li>• IJzeren Man en Kamp Vught</li> </ul>
Waalwijk	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Bedrijventerrein Havens</li> </ul>	



# 3. DE VERBINDENDE SCHAKELS

In hoofdstuk 2 hebben we de verschillende vormen van aanbod beschreven. Maar dit aanbod moet natuurlijk wel gekoppeld worden aan de vraag van de reiziger. Hiervoor zijn de verbindende schakels belangrijk. Dit doen we door gedeelde mobiliteit voor de reiziger zoveel mogelijk digitaal én ruimtelijk te verbinden. We brengen het plannen, boeken en betalen van elke reis digitaal bij elkaar via Mobiliteit-als-Dienst. We verbinden mobiliteitsdiensten fysiek aan elkaar via mobiliteits hubs. De verschillende vormen van aanbod komen zo bij elkaar. Dit hoofdstuk gaat in op deze twee belangrijke schakels.

## 3.1 Mobiliteit-als-Dienst

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.

De provincie ziet Mobiliteit-als-Dienst als het middel om het aanbod van lijngebonden, Flex en Samen inzichtelijk te maken voor reizigers. De provincie voelt zich verantwoordelijk voor de realisatie en heeft de ambitie om Mobiliteit-als-Dienst de komende jaren te realiseren. Anderzijds zou Mobiliteit-als-Dienst bij uitstek op landelijke of zelfs Europese schaal tot stand moeten komen, zodat je hiermee ook buiten Brabant kan reizen. Daarom sluiten we zoveel mogelijk aan bij de landelijke ontwikkelingen, zoals de landelijke Mobility-as-a-Service<sup>2</sup> pilots van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat.

Mobiliteit-als-Dienst is een belangrijke schakel in gedeelde mobiliteit. Vanuit de markt verwachten we dat er goede aanbieders ontstaan om deze schakel te verzorgen. Vooralsnog kiezen we daarom voor een afwachtende houding en laten we deze markt zijn werk doen. Hiervoor zijn we onder meer goed aangehaakt op de landelijke MaaS-pilots en houden we ontwikkelingen in de gaten. De provincie wil Mobiliteit-als-Dienst in elk geval bij de start van de nieuwe situatie betrouwbaar en operationeel hebben via minimaal één provider. Als dit toch niet vanuit de markt lukt, dan zal de provincie stappen zetten door bijvoorbeeld Mobiliteit-als-Dienst aan te besteden.

Om voorbereid te zijn op de uitrol van Mobiliteit-als-Dienst stellen we nu al minimale eisen aan partijen die gedeelde mobiliteit voor ons (gaan) uitvoeren. We nemen eisen op in alle contracten en concessies om goed te kunnen aansluiten op Mobiliteit-als-Dienst. Dit geldt in ieder geval voor de ov-concessie, de doelgroepenvervoer-contracten en bij deelauto's en deelfietsen. 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

---

2 Mobility as a Service is de internationale term voor Mobiliteit-als-Dienst



gekoppeld kunnen worden aan Mobiliteit-als-Dienst. Hier is een document voor beschikbaar met [minimale eisen](#). Dit document is tot stand gekomen in afstemming met SmartwayZ.NL en Brabantstad en sluit aan op de landelijke afspraken rondom de MaaS-pilots. Een voorbeeld van dit soort eisen is bijvoorbeeld het voorschrijven van de TOMP-API<sup>3</sup>. Dit document is een levend document en de Provincie faciliteert dat dit up-to-date blijft.

Vrijwilligersinitiatieven moeten niet alleen vindbaar zijn, maar als dat mogelijk is ook aansluiten op de functionaliteiten van Mobiliteit-als-Dienst. Dit werken we uit in de 'Samen'-aanpak. Dit is mogelijk als het toegevoegde waarde heeft voor de reiziger en als het vrijwilligersinitiatief dit ook wil en kan. Maar dit is dus geen verplichting. Wel willen we zorgen dat dit soort initiatieven goed vindbaar zijn.

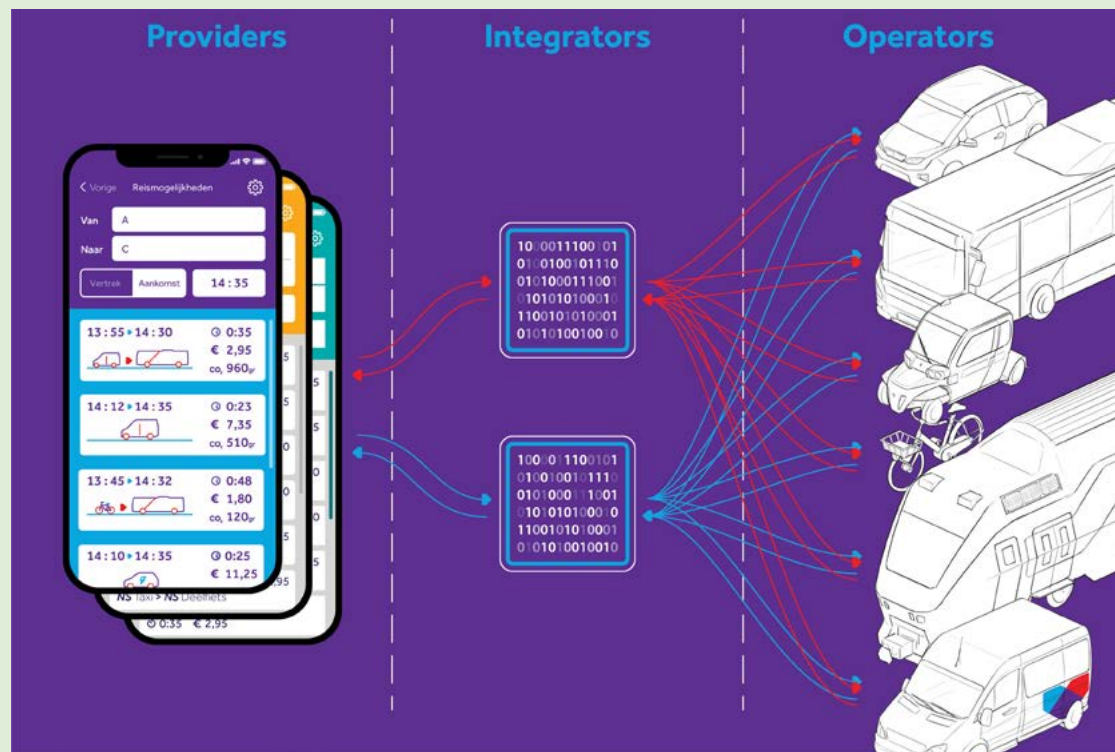
Daarnaast is het belangrijk dat gedeelde mobiliteit ook beschikbaar is voor mensen die geen gebruik willen of kunnen maken van een app. Reizigers moeten meegenomen worden in deze ontwikkeling.

In de afbeelding hiernaast is uitgelegd hoe het speelveld van Mobiliteit als Dienst eruitziet en welke partijen hierin nodig zijn.

---

3 ICT-laag die de verbinding maakt tussen operators (het aanbod) en providers (waarin de reiziger de vraag stelt)

## Mobiliteit-als-Dienst: hoe werkt dat en wie doet wat?



In de wereld van Mobiliteit-als-Dienst zijn verschillende partijen werkzaam die op hun beurt verschillende rollen hebben. Op hoofdlijnen gaat het om:

### Provider(s)

- Biedt de dienst aan (bijvoorbeeld via een App) en brengt hierin de verschillende vervoersmogelijkheden op een begrijpelijke manier samen. Idealiter biedt deze de functies: informeren, reserveren, boeken en betalen.

### Integrator(s)

- ICT laag die de verbinding maakt tussen operators (het aanbod) en providers (waarin de reiziger de vraag stelt).

### Operator (s)

- De aanbieders van verschillende vormen van vervoer. Dit kan openbaar vervoer zijn maar bijvoorbeeld ook een deelsysteem.

Om de reiziger een goed overzicht te geven van de mogelijkheden voor een gewenste reis, moet je weten wat voor die reiziger op dat moment belangrijk is. Waar wil hij/zij naartoe? Op welk moment? Tegen welke kosten? Kan de reiziger fietsen? Hoe belangrijk is duurzaamheid? Die voorkeuren heeft de reiziger aangegeven in de Mobiliteit-als-Dienst app. Op basis daarvan krijgt de reiziger een aantal mogelijkheden. Dit loopt via een ICT-platform van één of meerdere integrators. Om dit samenspel goed te laten verlopen, en te zorgen dat de reiziger een volledig en 'eerlijk' (dat wil zeggen: zonder bevoordeling van een bepaalde optie) aanbod krijgt, zijn afspraken nodig over zaken als informatiedeling, privacy en tarieven.

**Kortom: om Mobiliteit-als-Dienst te laten werken, zijn verschillende vervoersdiensten nodig. Die moeten op een eenduidige, laagdrempelige wijze kunnen worden gekoppeld aan de vervoersbehoefte van een reiziger.**

## Samenvattend

### Belofte aan de reiziger

Bij het ingaan van de nieuwe situatie (of zoveel eerder als mogelijk) wordt het vervoersaanbod inzichtelijk en toegankelijk gemaakt via een app van minimaal één Mobiliteit-als-Dienst provider. Ook zonder app kan de reiziger gebruik maken van gedeelde mobiliteit.

### Opgaves/afspraken

- Gemeenten, provincie en regio's in concessiegebied Oost-Brabant stellen eisen aan alle partijen die gedeelde mobiliteit voor ons uitvoeren, zodat we straks goed op Mobiliteit-als-Dienst kunnen aansluiten. Dit staat in alle contracten en concessies of bij subsidies of vergunningen (voor bijvoorbeeld deeldiensten) die we verstrekken. Daarmee sluiten de verschillende vormen van mobiliteit goed aan op Mobiliteit-als-Dienst. Hiervoor is een document met de minimale eisen beschikbaar. Dit document is een 'levend' document wat periodiek wordt aangepast, gefaciliteerd door de provincie.
- De volledige aansluiting van vrijwilligersinitiatieven op Mobiliteit-als-Dienst is een apart vraagstuk en onderdeel van de Samen-aanpak. Dit is mogelijk als het toegevoegde waarde heeft voor de reiziger en als het vrijwilligersinitiatief dit ook wil en kan. Maar dit is dus geen verplichting. Wel willen we zorgen dat dit soort initiatieven goed vindbaar zijn.
- We nemen reizigers mee in al deze ontwikkelingen. We hebben speciale aandacht voor mensen die geen gebruik maken van de app. De provincie onderzoekt hiervoor de mogelijkheden en laat zich hierbij onder andere adviseren door het Reizigersoverleg Brabant (ROB).

## 3.2 Mobiliteitshubs

In het toekomstbeeld kan de reiziger elke keer opnieuw zijn of haar reis samenstellen, afgestemd op de behoeften van dat moment. Verschillende vormen van vervoer worden gebruikt voor stukjes van de reis. Ruimtelijk komt dit vaak samen op mobiliteitshubs.

### Wat is een mobiliteitshub?

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 aangenaam is en/of het reizen via een hub meerwaarde biedt. Denk bijvoorbeeld aan laadvoorzieningen of een pakketservice. Op een mobiliteitshub vind je verschillende vormen van gedeelde mobiliteit, maar je kan er ook je fiets en/of je auto parkeren. Een mobiliteitshub bevat dus altijd meerdere voorzieningen en vervoersvormen. Het is dus meer dan een bushalte met een fietsenkleem.

Hubs zijn essentieel voor het systeem. Mobiliteitshubs kunnen er bijvoorbeeld ook voor zorgen dat mensen gemakkelijk toegang krijgen tot een Directlijn wanneer die buiten een kern rijdt. Daarmee zijn mobiliteitshubs ook gekoppeld aan de ontwikkeling van het lijngebonden vervoer en het Flex-vervoer.

In concessiegebied Oost-Brabant bestaan al vele verschillende knooppunten en is er een goed netwerk van bestaande haltes. Op mobiliteitshubs wordt bovenop het bestaande, nog meer geboden. Mobiliteitshubs kennen verschillende schaalniveaus. Van een kleine hub in het dorp, tot een grotere

hub aan een snelweg waar mensen hun fiets en auto kunnen parkeren, en vanaf daar weer verder reizen met de bus en/of trein. Een mobiliteitshub is soms de omvorming van een bestaand knooppunt, maar het kan ook een mobiliteitshub op een nieuwe locatie zijn.

In het overzicht op de volgende pagina zijn de typen mobiliteitshubs die de provincie hanteert, terug te vinden. De categorisering laat zien dat er verschillende vormen van mobiliteitshubs zijn. Ze verschillen in grootte maar ook in locatie (stedelijk of meer landelijk) en in functie (wel of niet verblijven, vervoersmogelijkheden). Hierbij hanteren we het uitgangspunt dat een mobiliteitshub altijd een busverbinding heeft. Er kunnen ook plaatsen zijn waar gedeelde mobiliteit wordt geboden zonder een busverbinding, bijvoorbeeld een plek waar meerdere deelauto's worden aangeboden. Deze plaatsen noemen we een microhub; ze vallen buiten de definitie van mobiliteitshub zoals we die in dit document hanteren.

### **Overstappunten**

Naast de in de tabel genoemde categorieën van mobiliteitshubs, zijn er ook nog overstappunten voor de hubtaxi. Dit zijn plekken waar mensen overstappen van de hubtaxi op bus of trein. Dit betekent dat op deze plek minimaal goede, toegankelijke 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 – dan valt dit ook samen met een mobiliteitshub. Voor overige haltevoorzieningen geldt dat deze in principe blijven bestaan. Hier kun je opstappen op het lijgebonden vervoer en/of kun je gebruik maken van de hubtaxi of haltetaxi.

## Verschillende mobiliteitshubs



### Stedelijke hub

Hoogwaardige OV-knooppunt in (groot) stedelijk gebied met kwaliteit van de openbare ruimte en belangrijk knooppunt voor (inter-)nationaal en regionaal ov. Het is de hub van de stad en heeft veel voorzieningen en deelmobiliteit, met voldoende parkeerplaatsen voor fiets en auto.



### Stadshub

Ov-knooppunt in of aan de rand van de stad dat aansluit bij de voorzieningen in de omgeving. Het kan een herkomst en/of bestemmingslocatie zijn, maar ook een overstaplocatie. Dit betekent dat er voldoende auto- en fietsparkeerplaatsen zijn, maar ook veel voorzieningen en deelmobiliteit.



### Snelweghub

Het knooppunt ligt aan of dichtbij een snelweg en heeft een snelle ov-verbinding naar stedelijk gebied. Het is met name een opstaplocatie met voldoende auto- en eventueel fietsparkeerplekken. Extra voorzieningen en deelmobiliteit zijn maatwerk.



### Regionale hub

OV-knooppunt met een bus- of treinstation dat de regio verbindt met stedelijk gebied. Het is voornamelijk een herkomstlocatie, waarbij de meeste reizigers met de fiets en de auto komen. Er zijn voldoende parkeerplaatsen voor beide modaliteiten. Voorzieningen en deelmobiliteit zijn aanwezig, passend bij de locatie.



### Lokale hub

Klein knooppunt in het centrum of aan de rand van een dorp met een (Direct)busverbinding. Het is voornamelijk een overstappunt waar voldoende fietsparkeerplaatsen belangrijk zijn. Ook parkeerplaatsen voor de auto zijn aanwezig. Voorzieningen en deelmobiliteit is maatwerk per locatie. De locatie in het centrum kan een verzorgende functie hebben voor de eigen kern en omliggende dorpen en kan dienen als ontmoetingsplek.

In het [Toekomstbeeld OV 2040](#) (vastgesteld document) is een aantal hubs opgenomen, verdeeld naar verschillende types en realisatiefasen. In onderstaande tabel is dit weergegeven.

<b>Gemeente</b>	<b>Locatie</b>	<b>Type hub</b>	<b>Fase TBOV</b>
Bernheze	Nistelrode	Snelweghub	2 (schaalsprong)
's-Hertogenbosch	Brabantpoort/ Rosmalen	Stadshub	
's-Hertogenbosch	Pettelaarpark (zuid)	Stadshub	
's-Hertogenbosch	Centraal Station	Stedelijke hub	2 (schaalsprong)
Gilze-Rijen	Gilze	Snelweghub	
Meerijstad	Sint Oedenrode	Snelweghub	1 b (doorontwikkelen)
Meerijstad	Veghel busstation	Regionale hub	
Meerijstad	Veghel West	Snelweghub	1 b (doorontwikkelen)
Oisterwijk	Moergestel	Snelweghub	2 (schaalsprong)
Tilburg	Tilburg Noord	Stadshub	1 b (doorontwikkelen)
Tilburg/Goirle	Tilburg Zuid/Goirle	Stadshub	
Tilburg	Tilburg Zuidoost	Stadshub	1 b (doorontwikkelen)
Uden	Busstation	Regionale hub	

Bij de totstandkoming van dit ambitiedocument hebben gemeenten verschillende locaties genoemd die nader onderzocht kunnen worden op kansrijkheid in aanvulling op de al benoemde hubs in toekomstbeeld ov 2040.

<b>Gemeente</b>	<b>Genoemde mogelijke aanvullende locaties</b>
Boxmeer	station Boxmeer, Station Vierlingsbeek
Boxtel	station
's-Hertogenbosch	diverse wijkhubs, station/ busstation/ spoorzone als complex project, station 's-Hertogenbosch Oost
Gilze en Rijen	station Rijen
Grave	Busstation
Heusden	Pakkethubs, Nieuwkuijk (de la Courtstraat), Vlijmen (Vijfhoevenlaan), Drunen (Wolfshoek/ spoorlaan), Oud Heusden (vestingstraat), als overstaplocatie op lokaal en snelwegniveau geldt huidig carpoolterrein ter hoogte van Ei van Drunen, beoogd als P+R ter hoogte van Spoorlaan.
Loon op Zand	Kaatsheuvel- de Horst, Efteling, Hoge Steenweg (busstation).
Oss	centraal station
Tilburg	Spoorzone en station Tilburg Universiteit
Vught	Motel van de Valk als interessante locatie
Waalwijk	busstation, 4 tot 6 microhubs, Elisabeth Tweesteden Ziekenhuis (ETZ), Taxandriaweg

Deze eerste inventarisatie is vooral bedoeld om een overzicht te krijgen van locaties die kansrijk zijn voor het realiseren van een mobiliteitshub. Deze opsomming is niet limitatief en vormt vooral een startpunt om met elkaar het gesprek aan te gaan over die locaties en verder te onderzoeken of deze locaties kansrijk zijn voor verdere ontwikkeling. Hierbij kijken we ook naar de verdere categorisering van de hubs (zijn het hubs met een link met het busnetwerk of kleinschaligere hubs). Afhankelijk van de categorisering kijken we hoe we deze hubs samen verder kunnen ontwikkelen. Voor een microhub kan dit ook door gezamenlijk deelmobiliteit te stimuleren als onderdeel van de Samen-aanpak.

We gaan in de vervolgfase aanvullend onderzoek doen om meer inzicht te krijgen in de potentie van de verschillende locaties. Eerst wordt de huidige situatie op een locatie in beeld gebracht. Hierbij maken we gebruik van bestaande data (bijvoorbeeld het aantal arbeidsplaatsen en inwo-

ners rond een hub) en welke voorzieningen en mobiliteitsdiensten er nu zijn. Dit wordt vergeleken met een wensbeeld (archetype) van de hub. Op deze manier kun je zien waar "gaten" zijn en hoe een hub nog ontwikkeld kan worden. Dit kan bijvoorbeeld een uitbreiding van voorzieningen zijn, maar ook van mobiliteitsdiensten. In dit onderzoek kijken we ook naar de urgentie van een hub, welke plaats heeft deze in het vervoersnetwerk, zijn er al ontwikkelingen waar een koppeling mee te maken is, zijn hier al partijen mee bezig, enzovoort. Dit leidt tot meer inzicht en geeft aan welke hubs kansrijk zijn om mee te beginnen. Hierbij is het ook mogelijk om eerder te beginnen met de realisatie van een voorbeeld-hub als gemeenten dit willen. Bij deze realisatie is het uitgangspunt cofinanciering via het RMP. Zie ook paragraaf 5.1.

## Samenvattend

### **Belofte aan de reiziger**

Mobiliteitshubs zorgen ervoor dat reizigers makkelijk op en over kunnen stappen op het systeem van gedeelde mobiliteit. Het zijn herkenbare punten in het systeem van gedeelde mobiliteit.

### **Opgaves/afspraken**

- In concessiegebied Oost-Brabant gaan we de eerste inventarisatie van hubs gezamenlijk verder onderzoeken om te kijken naar potentie en urgentie.
- Daarnaast is het mogelijk, wanneer gemeenten dit willen, om op een aantal plekken een voorbeeld-hub te realiseren.





# 4. BELANGRIJKE WAARDEN

Dit hoofdstuk gaat in op een aantal belangrijke waarden en uitgangspunten die van belang zijn voor het totale systeem van gedeelde mobiliteit.

## 4.1 Solide basis

We hanteren een aantal waarden en uitgangspunten die in de toekomst onverminderd van belang blijven. Het gaat om (sociale) veiligheid, waarbij we de bestaande afspraken doorzetten, zoals 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 doorstroming voor gedeelde mobiliteitsvormen, verkeersveiligheidsmaatregelen, enzovoorts.

Tevens vinden we het belangrijk dat personeel zich opstelt als een gastheer/vrouw voor het totale systeem van gedeelde mobiliteit. En tenslotte stimuleren we dat vervoerders rekening houden met social return bij het aannemen van personeel.

## Samenvattend

### Belofte aan de reiziger

Het systeem van gedeelde mobiliteit is (sociaal) veilig en betrouwbaar. Personeel in de bus en het Flexvervoer gedraagt zich als gastheer/vrouw voor het totale systeem.

### Opgaves/afspraken

- De wegbeheerders zorgen voor het tijdig delen van informatie over routes, wegwerkzaamheden en maatregelen die impact hebben op de doorstroming voor gedeelde mobiliteit (vooral lijngebonden vervoer).
- De provincie en gemeenten gaan (sociale) veiligheid, betrouwbaarheid en eisen aan personeel de komende periode verder concretiseren in een aantal eisen en wensen als basis voor de aanbestedingen. Dit voor zowel lijngebonden vervoer als Flex. Voor Sameninitiatieven zullen gemeenten en de provincie partijen helpen om deze punten zo goed mogelijk mee te nemen in de initiatieven.

## 4.2 De reiziger centraal

In de visie op gedeelde mobiliteit staat de reiziger centraal en dat is uiteraard ook zo voor de uitwerking van de ambities in dit document. Ook wanneer wordt ingegaan op systemen en afspraken tussen overheden en hoe we samenwerken en zaken regelen, doen we dat altijd om voor de reiziger in Brabant een goed aanbod van gedeelde mobiliteit te realiseren. Daarom leggen we steeds de link met de belofte aan de reiziger. In de volgende waarden staat de reiziger ook steeds centraal. Gedeelde mobiliteit moet betaalbaar, duurzaam, begrijpelijk en toegankelijk zijn.

Maar wat vindt de reiziger nu echt belangrijk? Daarvoor blijft het belangrijk om onderzoek te doen. Hiervoor is er al bestaand onderzoek en sluiten we ook aan bij de gedragsbenadering vanuit SmartwayZ.NL. Veel mensen kennen de nieuwe opties nog niet, maar zouden ermee kennis kunnen maken, bijvoorbeeld met deelmobiliteit en een hubtaxi. Via pilots en experimenten (en het hierbij bevragen van reizigers) doen we hier ook kennis op voor de toekomst. Om steeds beter inzicht krijgen in de reiziger, delen we als samenwerkende overheden en Reizigersoverleg Brabant zoveel mogelijk onze kennis.

Daarnaast weten we ook al veel van de reizigers die nu gebruik maken van het ov. Via data, via klachten- en opmerkingen die binnenkomen bij de diverse klantenservices, en natuurlijk ook via het Reizigersoverleg Brabant. Deze samenwerking met het Reizigersoverleg willen we ook zeker in de toekomst voortzetten en uitbreiden, zodat we gebruik kunnen blijven maken van deze kennis en kunde.

## Samenvattend

### Belofte aan de reiziger

Bij de ontwikkeling van gedeelde mobiliteit staat de reiziger centraal. Hiervoor verzamelen we data die inzicht geven in de mobiliteitsbehoeften van de reiziger.

### Opgaves/afspraken

- De provincie zal samen met regio's een onderzoek uitzetten naar wat (potentiële) reizigers belangrijk vinden voor de toekomst van gedeelde mobiliteit.
- Bij pilots die we uitvoeren met gedeelde mobiliteit, doen we altijd onderzoek naar wat reizigers van nieuwe mogelijkheden vinden. Dit gebruiken we voor het steeds verbeteren van gedeelde mobiliteit.
- We delen met elkaar de inzichten in de wensen van de reiziger, die we verzamelen als samenwerkende partijen (provincie, gemeenten, regio's, ROB, vervoerbedrijven, mobiliteit-aanbieders, MaD-providers).

## 4.3 Betaalbaar en betaalgemak voor de reiziger

Het tariefsysteem moet makkelijk te begrijpen zijn en reizigers moeten weten waar ze aan toe zijn qua kosten.

### Tarieven

Het volgende geldt voor de tarieven voor de reiziger:

- Op lijngebonden openbaar vervoer (Direct, reguliere buslijnen en buurtbus) geldt altijd ov-tarief en is de Studenten-ov-kaart geldig.
- Bij de hubtaxi geldt het ov-tarief op maandag tot en met vrijdag tussen 7 en 18 uur, overdag als er geen goed alternatief is. Buiten deze tijden en als er wel alternatieven zijn, geldt ov-tarief x 2,5 voor de hubtaxi. Een goed alternatief vinden we een bus, een buurtbus en/of een voor ieder vindbaar, toegankelijk, hoogwaardig en bestendig Samen-initiatief (met vrijwilligers en/of commercieel).
- De Haltetaxi rijdt in principe tegen kostprijs (resultaat aanbesteding, inschatting is ongeveer ov-tarief x 5).
- In principe geldt de Studenten-ov-kaart niet op de hubtaxi en haltetaxi.

Het bovenstaande zal door de provincie de komende periode verder uitgewerkt worden, bijvoorbeeld in een tarievenhuis voor het lijngebonden vervoer.

### **Betaalgemak**

Hierbij gelden de volgende uitgangspunten:

- Contant betalen is niet mogelijk voor alle lijngebonden bussen (Direct, reguliere buslijnen en buurtbussen) en de hub- en haltetaxi's.
- Uitgangspunt is dat reizigers op een simpele manier door het hele systeem kunnen reizen met hetzelfde betaalmiddel gedurende hun gehele reis. Hier ligt ook een link met de Mobiliteit-als-Dienst app. Dit wordt verder uitgewerkt in het vervolgtraject.

De ov-chipkaart is in de huidige situatie belangrijk voor het reguliere ov. Rond 2023 zal dit landelijk vervangen worden door betalen met pinpas/mobiele telefoon. In de uitwerking van de aanbestedingen, wordt met deze verandering rekening gehouden.

Het gebruik van hetzelfde betaalmiddel geldt voor het busnetwerk en Flex en zoveel mogelijk ook voor Samen-initiatieven vanuit de markt (zoals deelsystemen). Voor vrijwilligersinitiatieven kan gekeken worden naar de beste oplossing en is betalen afhankelijk van de aard en de schaal van het initiatief. Ook kan hiervoor de prijs afwijken van het reguliere ov-tarief. Een deelauto heeft bijvoorbeeld een ander tarief dan het ov.

### **Samenvattend**

#### **Belofte aan de reiziger**

Op alle buslijnen blijft het ov-tarief gelden. Daarnaast kun je, als er geen goed alternatief is, op werkdagen tussen 7 en 18 uur tegen ov-tarief met de hubtaxi reizen naar een overstappunt op het ov. Betaalgemak voor de reiziger is heel belangrijk. Je kunt in de toekomst betalen met reguliere betaalmiddelen, maar ook via de Mobiliteit-als-Dienst app.

#### **Opgaven/afspraken**

Het tariefsysteem en de wijze van betalen voor de concessie wordt door de provincie de komende periode verder uitgewerkt. Voor Flex en Samen werken gemeenten en de provincie dit samen verder uit.

## **4.4 Duurzaamheid**

De ambitie is dat het busnetwerk uiterlijk vanaf 2025 zero emissie<sup>4</sup> is. Dit is in lijn met de visie gedeelde mobiliteit. Dit betekent dat we bij het ingaan van de nieuwe concessie in ieder geval zero emissie rijden, zonder dat dit ten koste gaat van het aanbod aan de reiziger en zonder verlies aan flexibiliteit.

Speciale aandacht hierbij vergen de langere buslijnen Oss-Uden-Eindhoven (305) en Tilburg-Waalwijk-'s-Hertogenbosch (300/301). Deze lijnen hebben een uitzonderingspositie in het netwerk. Ze leggen lange afstanden af met hoge snelheden. Zero emissie kan hier ten koste gaan van

---

4 Met zero emissie wordt elektrisch aangedreven bedoeld. Dit kan met batterij techniek zijn, maar ook waterstof.

kwaliteit voor de reizigers door minder zitplaatsen en rijden met een lagere snelheid. Marktpartijen bevestigen dit. We vinden dit niet wenselijk. Daarom is op deze lijnen de ambitie om zo snel mogelijk zero emissie te rijden en de eis om dit uiterlijk in 2030 gerealiseerd te hebben.

Ten aanzien van laadlocaties van het busnetwerk voor zero emissie, willen we zoveel mogelijk ruimte bieden voor de toekomstige vervoerder, bijvoorbeeld om zelf laadstrategieën te ontwikkelen. Maar we zien ook dat op een aantal grote laadlocaties samenwerking nodig is. Logische locaties voor starten met of uitbreiden van laadvoorzieningen zijn in ieder geval de bestaande stallingen in Tilburg, Waalwijk, 's-Hertogenbosch en Uden. Samen met de betreffende gemeenten, de netwerkbeheerders en de eigenaren van de stallingen gaan we dit de komende periode verder uitwerken.

De provincie heeft als uitgangspunt duurzaam opgewekte 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.

Voor Flex en buurtbussen is de ambitie van provincie en gemeenten om per 2025 zo veel mogelijk zero emissie te rijden. Uiterlijk per 1-1-2030 willen we voor deze vervoersvormen zero emissie realiseren. Dit werken we nog verder uit in de aanbestedingen, waarbij we ook recente ontwikkelingen vanuit de markt meenemen. Hierbij geldt dat verduurzaming niet ten koste mag gaan van het voorzieningenniveau c.q. de kwaliteit voor de reiziger.

Voor Samen-initiatieven stimuleren de provincie en gemeenten zoveel mogelijk duurzaamheid. We kijken ook naar wat mogelijk is en het beste past per project. Het stimuleren van duurzaamheid bij Samen kan gekoppeld zijn aan een financiële bijdrage, maar kan ook geregeld worden via bijvoorbeeld een vergunning of ontheffing voor een deelsysteem.

## Samenvattend

### Belofte aan de reiziger

Vanaf de start van de nieuwe concessie rijden de bussen zero emissie. Uitzondering hierop zijn de lange buslijnen, Flexvervoer en buurtbussen. Deze zijn uiterlijk per 1 januari 2030 zero emissie.

### Opgaves/afspraken

- Vooruitlopend op de aanbesteding gaan we samenwerken op een aantal grotere laadlocaties. De provincie neemt hiervoor initiatief en betreft ook Enexis, de eigenaren van de stallingen, en de betreffende gemeenten hierbij.
- Voor hubtaxi, haltetaxi en buurtbussen geldt dat we zoveel mogelijk per 2025 zero emissie willen rijden, maar uiterlijk per 1-1-2030.

## 4.5 Begrijpelijkheid en marketing

De provincie voelt zich verantwoordelijk voor de verschillende onderdelen van Flex, lijngebonden en Samen. De provincie zorgt ervoor dat het totaalsysteem in heel Brabant voor iedereen begrijpelijk en herkenbaar is. Daarom stuurt de provincie de marketing van het totaalsysteem van gedeelde mobiliteit aan. Dit gaat in ieder geval gelden bij de start van de concessie Oost-Brabant.

We zetten in op een actieve promotiestijl en kijken naar nieuwe mogelijkheden om (potentiële) reizigers te informeren en te betrekken bij gedeelde mobiliteit in heel Brabant. Marktpartijen kunnen ook zelf informatie aanbieden over hun eigen product mits dit bijdraagt aan de begrijpelijkheid van het totaalsysteem. Dit is het uitgangspunt bij de aanbestedingen. Ook is er ruimte voor gemeenten om aanvullende acties uit te voeren, bijvoorbeeld voor promotie van gedeelde mobiliteit bij eigen inwoners. Hiervoor kunnen gemeenten ook eigen communicatiekanalen inzetten.

### **Het Bravo-merk**

We behouden en continueren het merk Bravo voor alle gedeelde mobiliteit in Brabant. Dit geldt in ieder geval voor Direct en Flex vervoer. Voor Samen-initiatieven willen we dit zoveel mogelijk stimuleren als dit toegevoegde waarde heeft voor de reiziger.

We gebruiken alleen productnamen als dit toegevoegde waarde heeft in de herkenbaarheid voor reizigers. Dit betekent dat we de volgende namen gaan gebruiken voor reizigers:

- Bravo: de overkoepelende naam. Dit geldt in ieder geval voor reguliere buslijnen, maar ook voor initiatieven uit de Samen-categorie. Ook de eigen naam van bijvoorbeeld de vrijwilligersclub kan worden gebruikt, al dat niet in combinatie met Bravo.
- Bravo Direct: hoogwaardig busvervoer met een hoge frequentie volgens een dienstregeling waarin niet wordt gereserveerd.
- Bravo Flex: auto of kleine bus, waarin vooraf wordt gereserveerd (hubtaxi en haltetaxi zijn dus werknamen en worden waarschijnlijk niet gebruikt voor de reiziger).
- Als dit toegevoegde waarde heeft kan ook gekeken worden naar aanvullende namen, zoals bijvoorbeeld Bravofiets.

De provincie werkt dit verder uit.

Speciale aandacht geldt bij dit onderwerp voor mentale toegankelijkheid. Het systeem van gedeelde mobiliteit moet voor iedereen toegankelijk en vooral ook begrijpelijk zijn. We denken hierbij bijvoorbeeld aan reizigers die geen gebruik kunnen maken van een app of reizigers die laaggeletterd zijn.

### **Samenvattend**

#### **Belofte aan de reiziger**

Het totaalsysteem van gedeelde mobiliteit is in heel Brabant voor iedereen te begrijpen, te gebruiken en te vinden.

#### **Opgaves/afspraken**

- De provincie gaat verder verkennen en uitwerken hoe Brabantbrede marketing verder ingevuld kan worden voor alle concessies.
- De provincie ontwikkelt een aantal eisen en wensen voor marketing in aanbestedingen.
- De provincie werkt de komende periode de precieze inzet van het merk Bravo en mogelijke productformules verder uit.
- In onderling overleg gebruiken provincie en gemeenten hun eigen communicatiekanalen om gedeelde mobiliteit nog meer te promoten.

#### 4.6 Inclusief en toegankelijk

Inclusiviteit wordt steeds belangrijker in de Nederlandse samenleving. Mobiliteit geeft vrijheid. De mate waarin iemand zich zelfstandig kan verplaatsen is van grote invloed op deelname aan de samenleving. Iedereen, met of zonder een beperking, heeft recht om te kunnen reizen. Inclusieve gedeelde mobiliteit is hierbij van belang.

Iedereen die zelfstandig kan reizen kan gebruik maken van het systeem van gedeelde mobiliteit, zonder fysieke, mentale of digitale drempels. Zo houden we de regio's bereikbaar en kunnen mensen blijven meedoen aan de samenleving. We volgen het actieprogramma 'Iedereen Onderweg' (Ministerie VWS) en het VN-verdrag inzake de rechten van gehandicapten. Doel is om de hindernissen in de gedeelde mobiliteit voor reizigers met een (mobiliteits-)beperking te minimaliseren, zodat ze zich ook kunnen verplaatsen zoals ze dat zelf kunnen en graag willen. Toegankelijkheid blijft daarmee dus ook in de toekomst heel belangrijk. Hierbij gaat het om mentale toegankelijkheid (dit is uitgewerkt onder het kopje Begrijpelijkheid) en om fysieke toegankelijkheid.

De mobiliteitsvormen, mobiliteitshubs en bushaltes zijn zodanig vormgegeven dat zoveel mogelijk mensen ze (fysiek) kunnen gebruiken als ze zelfstandig kunnen reizen. Dit vereist nauwe samenwerking met gemeenten en andere wegbeheerders. Hierbij blijven bestaande afspraken gelden met wegbeheerders rond opname van informatie over toegankelijke haltes in het centraal haltebestand.

Afspraak is uit te gaan van toegankelijkheid op 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 elk voertuig binnen 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.

#### Samenvattend

##### **Belofte aan de reiziger**

Reizigers die zelfstandig kunnen reizen, kunnen gebruik maken van gedeelde mobiliteit.

##### **Opgaves/afspraken**

- We werken de toegankelijkheid de komende periode verder uit op systeemniveau. De eisen voor voertuigen zijn straks onderdeel van de aanbesteding van de ov-concessie en het Flex-vervoer.
- Toegankelijkheid van mobiliteitshubs en haltes en de juiste opname van informatie hierover in het centraal haltebestand, is verantwoordelijkheid van de wegbeheerder conform de geldende richtlijnen.

#### 4.7 Data en kennis verzamelen en delen

Data over reisgedrag en kennis over reizigers is erg 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. Gekoppeld aan de opgaves, gaan we verder onderzoek doen naar de reizigersbehoefte en de daarbij passende vormen van gedeelde mobiliteit zoals ook verwoord in 4.2.

Daarnaast is het belangrijk om zoveel mogelijk af te spreken hoe we gezamenlijk gaan monitoren op gedeelde mobiliteit. In de nieuwe situatie wordt veel data gegenereerd via verschillende partijen. Om data te kunnen combineren en te delen, is het van belang dat we afspreken deze zoveel mogelijk op dezelfde manier te verzamelen. Zo hebben we gezamenlijk inzicht in de voortgang van onze ambitie om ons maximaal in te zetten voor een slim en duurzaam systeem van gedeelde mobiliteit, waarin de reiziger centraal staat. Dit werken we de komende periode samen uit en is tevens een belangrijk onderdeel van de eisen die we stellen in de concessie, de Flex-contracten 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).

Daarnaast wil de provincie ook in bredere zin een kennisfunctie vervullen voor het opzetten van gedeelde mobiliteit in heel Brabant. We vragen kennisinstellingen om mee te denken. De provincie verkent hoe dit verder vorm kan krijgen, en wil hiervoor bestaande samenwerkingen met kennisinstellingen uitbouwen. Dit ook om invulling te geven aan een doorontwikkeling van gedeelde mobiliteit op het gebied van innovatie. Hiervoor werken we tevens samen met SmartwayZ.NL.

## 4.8 Samenvattend

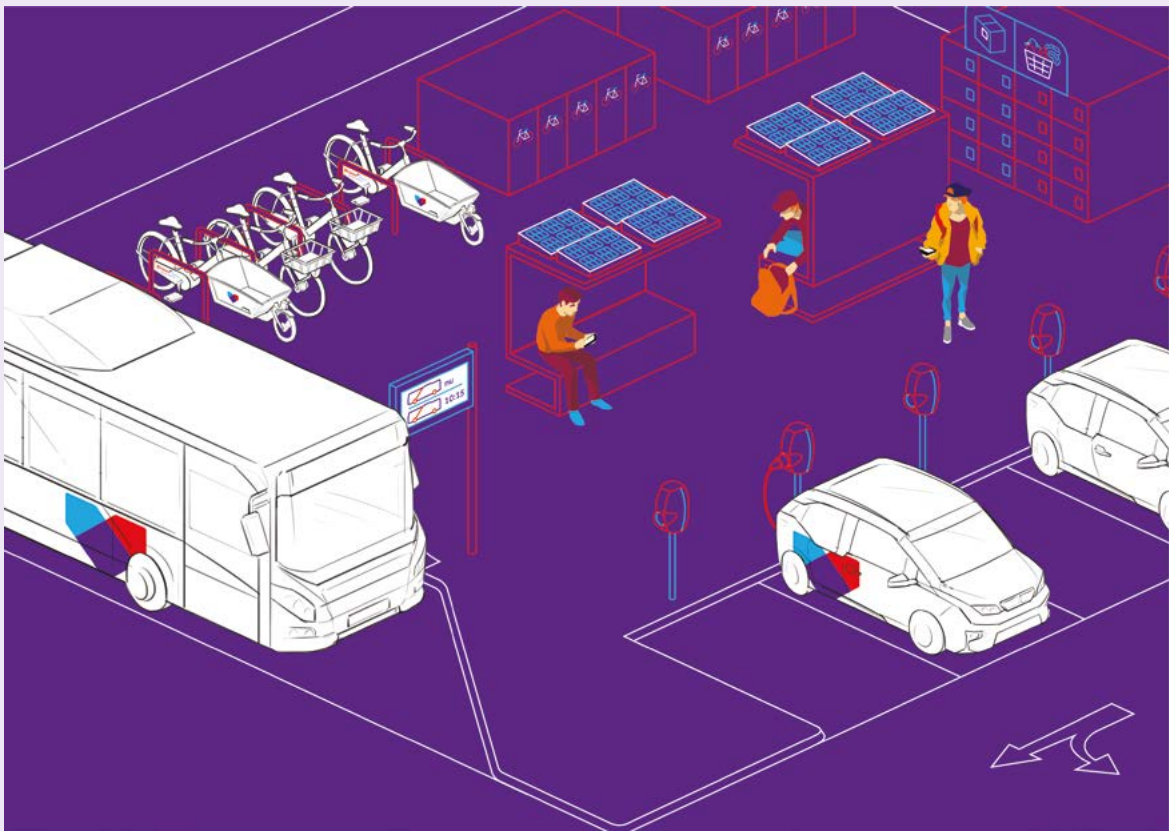
### **Beloofte voor de reiziger**

Gedeelde mobiliteit moet aansluiten op de vraag van reizigers. Daarom doen we gericht onderzoek.

### **Opgaves/afspraken**

- Om goed inzicht te hebben in een passend aanbod, doen we aanvullend onderzoek. Eind 2021/begin 2022 starten we een onderzoek naar reisgedrag en achterliggende motieven van reizigers in het concessiegebied Oost-Brabant. Zo krijgen we nog meer inzicht in de reizigersbehoefte en in de daarbij passende vormen van gedeelde mobiliteit. We hebben samen een voortrekkersrol en betrekken grote werkgevers en onderwijsinstellingen in de regio.
- Gemeenten en provincie werken verder uit hoe ze gedeelde mobiliteit gezamenlijk gaan monitoren.





# 5. HOE REGELLEN WE DIT?

## 5.1 Contractvormen, financiering en samenwerking

### Concessie, contract, subsidieregeling

De voorgaande hoofdstukken laten zien hoe we onze ambities voor de gedeelde mobiliteit in het concessiegebied Oost-Brabant inhoudelijk vorm willen geven. Hoe we dit gaan regelen, is hiervan een afgeleide. Op dit moment zijn hiervoor al de belangrijkste contouren duidelijk:

Lijngebonden vervoer is bij uitstek geschikt om te regelen in een concessie. Hieronder vallen een aantal vormen van busvervoer.

- Het Direct-netwerk is van vitaal belang voor concessiegebied Oost-Brabant en deze ruggengraat blijft de komende jaren stabiel. Daarom organiseren we dit in een concessie. Dit vormt het stabiele deel van de concessie.
- Reguliere buslijnen blijven ook onderdeel van de concessie. Voor dit deel willen we flexibiliteit in de concessie. Het moet mogelijk zijn om buslijnen te vervangen door andere vormen van gedeelde mobiliteit (zoals hubtaxi of een Samen-initiatief) als dit beter aansluit bij de vraag van de reiziger. Daarnaast moet het omgekeerd ook mogelijk zijn om groei binnen de concessie te faciliteren.
- Buurtbussen blijven eigen vrijwilligersinitiatieven, maar zullen wat betreft ondersteuning gekoppeld blijven aan de concessie. We gaan een model uitwerken waarin er meer ruimte is voor maatwerk. De eisen die we binnen de concessie aan buurtbussen stellen, worden hierop aangepast.

Hiermee wordt de ruggengraat van het systeem van gedeelde mobiliteit geregeld via de concessie.

Andere vormen sluiten hierop aan maar worden niet geregeld via de concessie. Dit gaat dan om:

- Flexvervoer. Dit willen we gaan koppelen aan de aanbesteding(en) van de contracten van het doelgroepenvervoer in concessiegebied Oost-Brabant. Het gaat vooral om de hubtaxi en haltetaxi.
- Samen-initiatieven. We kijken naar meerdere manieren om dit te organiseren. Dit kan voor deelsystemen mogelijk via een aanbesteding, maar ook met losse opdrachten of via het verstrekken van subsidies. Samen met gemeenten (die ook bijvoorbeeld vergunningen kunnen afgeven voor deelmobiliteit) werkt de provincie dit de komende periode nog verder uit, waarbij samenwerking en het optimaal inzetten van elkaars beleidsmogelijkheden belangrijk zijn. Vanuit de provincie zijn hiervoor middelen beschikbaar (op basis van cofinanciering).

De gemeenten en provincie kijken verder dan alleen financiering: we zorgen ook voor expertise en ondersteuning om organisaties en communities uit de samenleving te helpen met het opzetten van een vervoersconcept. Hiervoor is bijvoorbeeld al een toolkit gedeelde mobiliteit beschikbaar.

## Bekostiging

In dit document geven we onze ambitie aan voor de komende periode. Deze ambitie moet straks voor de reizigers zorgen voor een passend aanbod aan gedeelde mobiliteit, maar moet natuurlijk ook betaalbaar blijven voor de deelnemende partijen.

De provincie heeft verschillende budgetten tot haar beschikking om invulling te geven aan gedeelde mobiliteit:

- Exploitiemiddelen concessie: De provincie wil met het beschikbare geld in concessiegebied Oost-Brabant (in 2021 was dit ca. 31 miljoen euro) een goede basis neerzetten waarmee een passend aanbod van gedeelde mobiliteit kan worden geboden aan de reizigers.
- Voor opstart van initiatieven vooruitlopend op de nieuwe situatie is er al geld beschikbaar vanuit verschillende financieringsbronnen. Het gaat om het experimentenbudget vernieuwing ov en het projectengeld gedeelde mobiliteit (vrijgekomen vanuit de samenwerkingsovereenkomst regiotaxi). Deze laatste middelen zijn gericht op integratie ov en doelgroepenvervoer.
- Er wordt in principe uitgegaan van cofinanciering voor Samen-initiatieven. De provincie, gemeenten en andere relevante partners dragen gezamenlijk bij. De mogelijke vormen en mate van deze cofinanciering worden verder uitgewerkt.
- Daarnaast zijn investeringen nodig in infrastructuur en mobiliteitshubs. Voor de realisatie hiervan gaan we uit van cofinanciering door gemeenten en provincie samen. Dit wordt ingebracht in de Regionale Mobiliteit Programma's of vanuit andere relevante programma's, zoals MIRT-trajecten, SmartwayZ.NL

Gemeenten en regio's hebben hiernaast zelf ook verschillende middelen ter beschikking. Kansen om hierop samen te werken worden de komende periode nog verder uitgewerkt per fase van de uitwerking van Gedeelde Mobiliteit. Het is belangrijk om de komende tijd financieel te kunnen anticiperen, om kansen die voortvloeien uit werkstromen ook te kunnen realiseren op gemeenteniveau.

## Governance, marktregie en ontwikkelteam

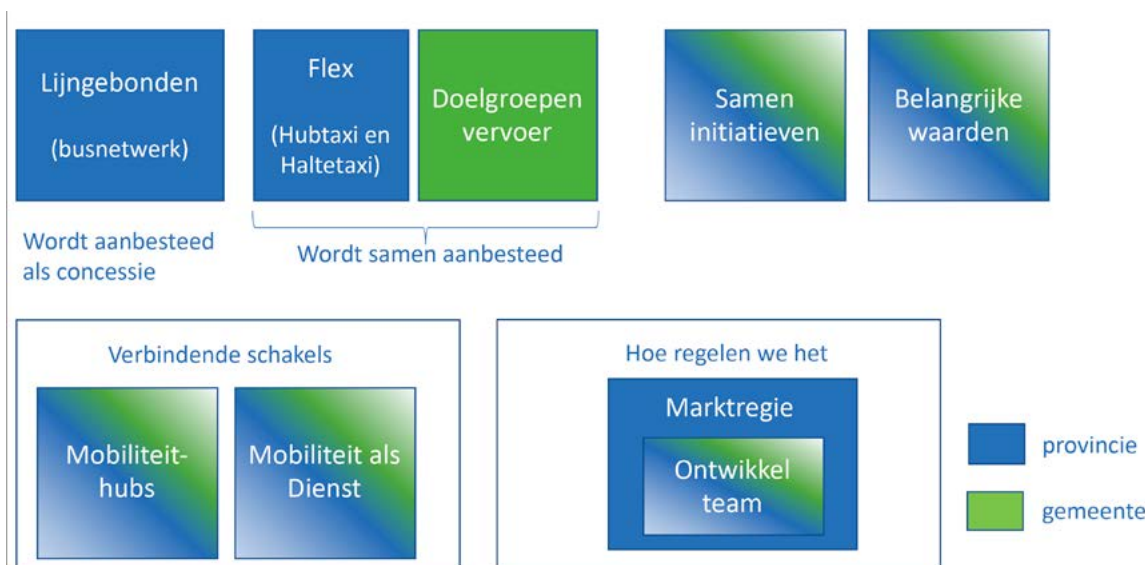
De provincie en gemeenten in concessiegebied Oost-Brabant willen gezamenlijk gedeelde mobiliteit realiseren conform dit ambitiesdocument. Samenwerking is hierin cruciaal. De totstandkoming van dit ambitiesdocument is een eerste stap. Ten opzichte van vroeger is dit een hele nieuwe vorm van samenwerking.

In het toekomstige systeem werken we samen met veel meer partijen (ov-vervoerders, taxivervoerders, deelsystemen, Mobiliteit-als-Dienstproviders, vrijwilligersinitiatieven, buurtbussen, enzovoort). Hierbij blijft ook de samenwerking met reizigersorganisaties (zoals het ROB en de reizigers-overleggen van de regiotaxi) belangrijk. De komende periode gaan we dit gezamenlijk verder verkennen en uitwerken.

Omdat er meer verschillende vervoersvormen zijn georganiseerd door verschillende partijen, vraagt dit om een nieuwe kijk op marktregie. De verschillende onderdelen moeten voor de reiziger goed op elkaar aansluiten en er moet voor de reiziger een goed functionerend totaalsysteem zijn. Om hiervoor te zorgen, 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 dus ook voor concessiegebied Oost-Brabant. Hierbij zien we een belangrijke rol voor het met elkaar delen en bespreken van contract-overstijgende zaken. Dit noemen we het "ontwikkelteam gedeelde mobiliteit". Hierin zitten de verschillende marktpartijen, gemeenten, regio's en het reizigersoverleg. De provincie zal dit team trekken. De komende periode wordt dit verder uitgewerkt. Er blijft ruimte voor ontwikkeltrajecten binnen de concessie en contracten.

## De werkstromen en wie is waarvoor verantwoordelijk

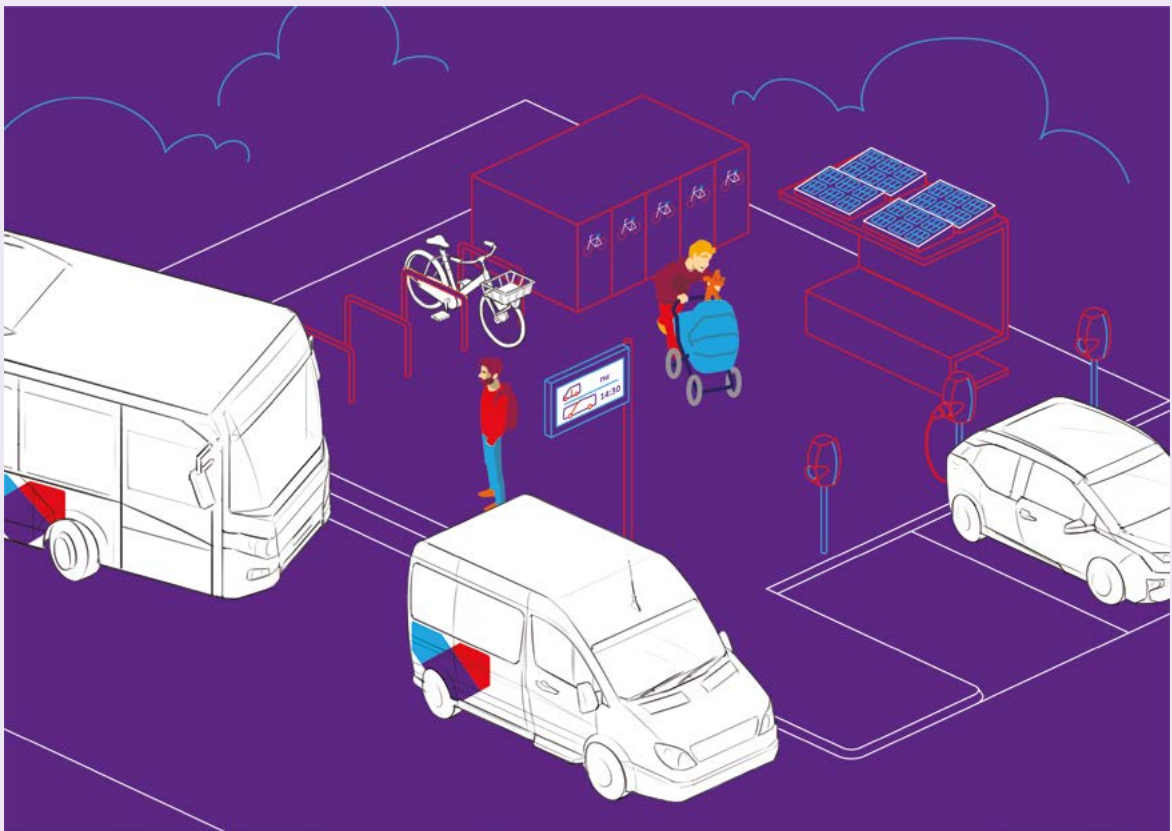
Het voorgaande krijgt in het vervolg op dit ambitiesdocument vorm in verschillende werkstromen. In onderstaande afbeelding is dit weergegeven. Daarbij is ook aangegeven wie waarvoor verantwoordelijk is:



## Samenvattend

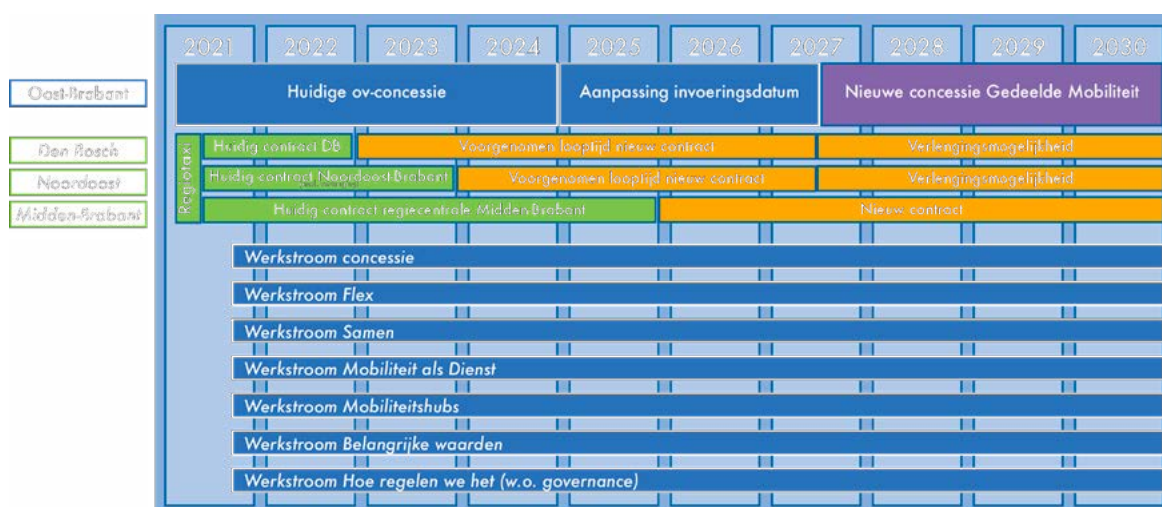
### Opgaves/afspraken

- Het lijngebonden vervoer wordt geregeld via de concessie. De provincie trekt dit als concessieverlener.
- Flex-vervoer (hubtaxi en haltetaxi) worden gekoppeld aan de aanbesteding(en) van de doelgroepenvervoercontracten. Dit wordt verder uitgewerkt in de werkstroom Flex volgens de afspraken van paragraaf 2.5
- Om (alle systeemonderdelen van) gedeelde mobiliteit in concessiegebied Oost-Brabant te realiseren, zet de provincie verschillende financieringsbronnen in zoals het bestaande exploitatiebudget, aanvullende financiering voor Flex en Samen-initiatieven en financiering voor realisatie mobiliteitshubs (via het RMP).
- Voor Samen-initiatieven en mobiliteitshubs wordt ook een deel gefinancierd door cofinanciering vanuit gemeenten.
- Het samenwerkingsmodel en governance werken we de komende periode verder uit, waaronder ook hoe we gaan samenwerken in het ontwikkelteam gedeelde mobiliteit. Dit wordt een aparte werkstroom.
- Samenwerking met reizigersorganisaties blijft ook in de toekomst belangrijk.



# 6. DE PLANNING

Voor het vervolgproces geldt onderstaande globale planning. Een aantal zaken (zoals de aanbesteding van de concessie en de regiotaxicontracten) zijn nog onderwerp van onderzoek (wanneer precies de nieuwe situatie ingaat). Maar er zijn ook werkstromen waar we nu al mee kunnen starten zoals Samen-projecten en mobiliteitshubs.



Het uitwerken van de ambities, opgaven en uitgangspunten uit dit document pakken we per werkstroom verder op. De nadere invulling van de werkstromen krijgt na vaststelling van het document verder vorm. Indicatief kunnen we de eerste stappen per werkstroom kort aangeven:

- Werkstroom concessie: netwerkanalyse.
- Werkstroom Flex: aanbesteding 's-Hertogenbosch, uitwerken eerste pilots.
- Werkstroom Samen: uitwerken kenmerken Samen initiatieven, aanpak voor Samen initiatieven uitrollen en kennisdeling.
- Werkstroom Mobiliteit-als-Dienst: stellen MaD voorwaarden aan initiatieven en volgen landelijke ontwikkelingen/ kennisdeling.
- Werkstroom Mobiliteitshubs: onderzoek kansrijkheid genoemde locaties.
- Werkstroom Belangrijke waarden: uitwerken begrijpelijkheid, onderzoek naar behoeften reizigers.
- Werkstroom "Hoe regelen we het": uitwerken samenwerkingsmodel, governance, ontwikkelteam gedeelde mobiliteit.

Deze opsomming is niet uitputtend, maar bedoeld om een beeld te geven van wat de eerste stappen per werkstroom zijn. Deze stappen zullen in samenwerking tussen regio's, gemeenten en provincie in 2022 verder vorm krijgen.





# BIJLAGE

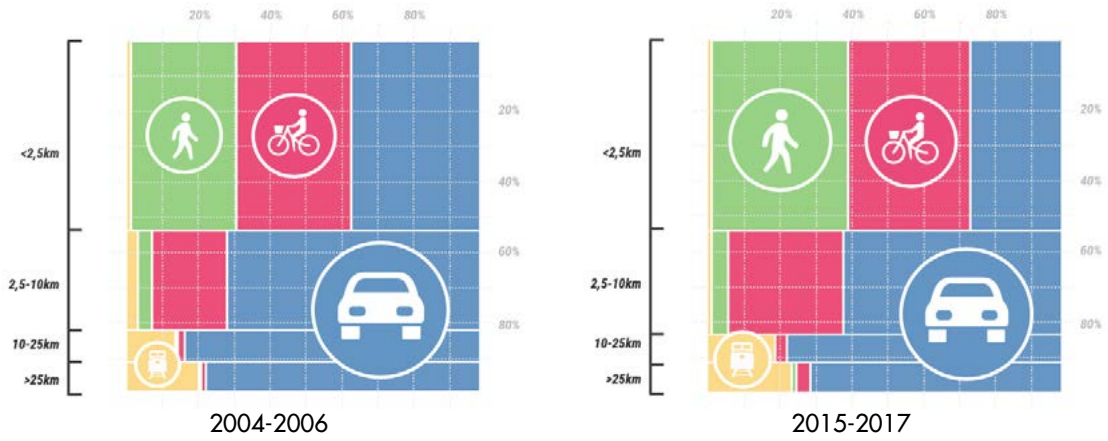
## Achtergrondinformatie



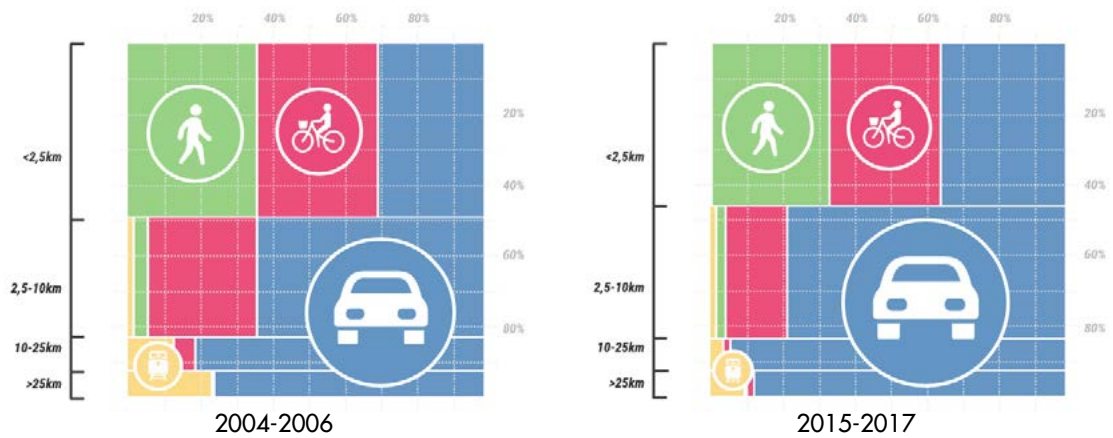
## Aantal afbeeldingen vanuit gebiedsanalyse smartwayZ.NL

### Reisgedrag

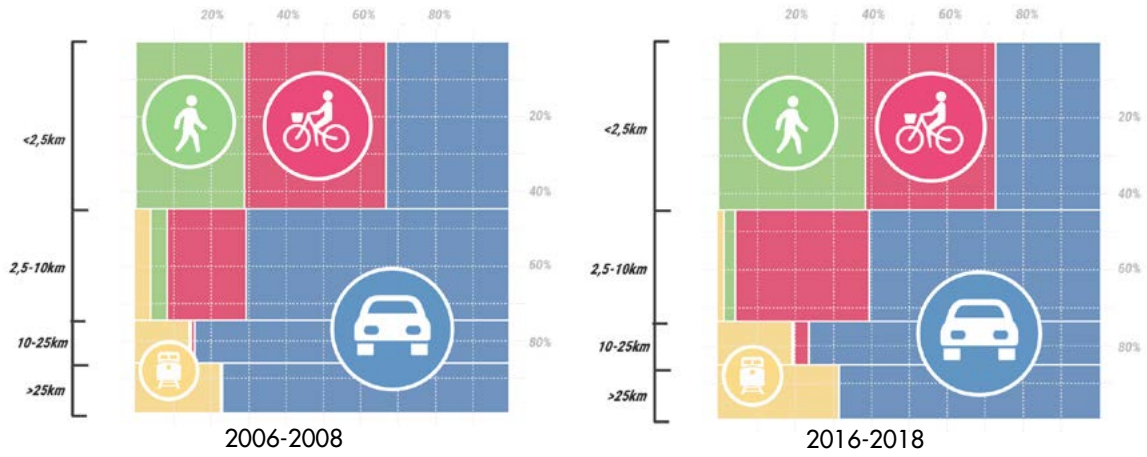
#### Hart van Brabant (stedelijk)



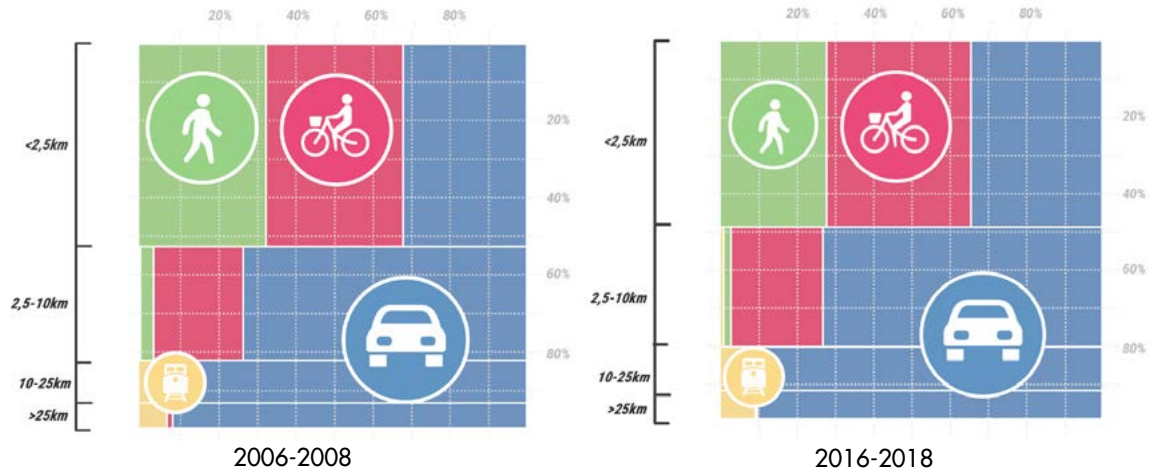
#### Hart van Brabant (niet stedelijk)



### Noordoost-Brabant (stedelijk)



### Noordoost-Brabant (niet stedelijk)



Bron: Gebiedsanalyse Smartwaz.nl

## Enkele voorbeelden van verschillende Samen-initiatieven, zowel vanuit de samenleving (rood) als vanuit de markt (paars).

### Busje met een vaste route

Een busje (of ander voertuig) dat een vaste route rijdt en waar je onderweg bij in/uit kunt stappen.



In Heesch rijdt al enkele jaren het Hop-on Hop-off busje rond. De bus rijdt een vaste route binnen een uur. Sta je langs de route en steek je je hand op, dan stopt de bus.

In Casteren rijdt de dorpsbus van Casters Vervoer in en rondom Casteren. Iedereen kan hier gebruik van maken en daarnaast wordt ook een vaste groep leerlingen van en naar school vervoerd.



**Peter woont in Hoogeloont:**

"Als ik naar mijn broer in Hapert wil neem ik de dorpsbus die stopt dichtbij, maar een klein stukje lopen."

### Buurtbus

Een klein busje die een vaste route rijdt op vaste tijdstippen (dienstregeling) met vaste haltes waar je in/uit kunt stappen.

**Saskia woont in Helenaveen:**

"Met de buurtbus rijdt ik naar Deurne en daar kan ik overstappen op de trein."



In bijna iedere gemeente van Noord-Brabant rijdt wel een buurtbus. Zoals de buurtbus tussen Deurne en Helenaveen. Wil je meer weten over buurtbussen kijk dan op [www.bravo.info/buurtbus](http://www.bravo.info/buurtbus)



### Dorpsauto (deelauto)

Vrijwilligers rijden de dorpsauto voor inwoners van een dorp of wijk als zij het vervoer niet kunnen regelen met familie of kennissen.



Zorgcoöperatie Graag Gedaan is in mei 2018 van start gegaan met de dorpsauto voor vervoer binnen Leende en Leenderstrip.

Deur tot deur vervoer voor alle bewoners van Boerdonk die geen andere mogelijkheid voor vervoer hebben.

**Echtpaar Schellekens woont in Boerdonk:**

"Dankzij de dorpsauto kunnen wij donderdags de grote boodschappen doen. De vrijwillige chauffeur tilt zelfs de boodschappen voor ons."



### Vervoersdienst met lidmaatschap

Een vervoersdienst die zorgt voor mensen met een mobiliteitsprobleem dat niet op een andere manier kan worden opgelost.

**Mevrouw Jansen woont in Vught:**

"Ik kan geen gebruik maken van bus of deeltaxi en met de seniorenbus kan ik toch op bezoek bij een vriendin. Heel fijn."



Voor senioren die niet of beperkt mobiel zijn, rijdt in Vught een seniorenbus. Als abonnee kan men zich voor een klein bedrag per rit laten vervoeren binnen de gemeentegrenzen van Vught en een aantal bestemmingen daarbuiten.

Vervoersdienst de Witte Raaf vervoert leden in Eindhoven. Als je lid bent kun je hiervan gebruik maken. Zo kun je o.m. naar het ziekenhuis, de dagbesteding of familie.



### Meerijden met een vrijwilliger

Als reiziger meerijden in een auto van een vrijwilliger of in een gezamenlijke buurtauto/bus met een vrijwillige chauffeur.



Via de app InBoeke! kan je een rit aanvragen. Vrijwilligers schrijven dan in op de gevraagde ritten om deze te rijden.

ANWB-Automaatje is ook al in diverse gemeenten in Noord-Brabant actief. Dit is ook een voorbeeld van een meerrijddienst.



In Sprundel rijdt de dorpsbus binnen en buiten de gemeente Rucphen om reizigers van A naar B te brengen.

**Thea woont in Boekel en gebruikt de app InBoeke!:**

"Als ik naar de winkels wil, kan ik zo met iemand meerijden. Dat is heel gemakkelijk."



## Deelscooter

Delen van elektrische scooters binnen een bepaald gebied van grotere steden en in de omliggende dorpen via een app. Reizen mag binnen en buiten het servicegebied.

Daan heeft net zijn bus gemist. De volgende bus komt over een half uur. In de app op zijn telefoon zoekt hij een scooter dichtbij. Er staat een Felyx scooter twee straten verderop. Daan reserveert deze, loopt 3 minuten naar de scooter en rijdt naar school. Hij was nog op tijd voor de les.

In Eindhoven kun je via een app kosteloos lid worden van Felyx of Go sharing deelscooters. Als je wilt rijden met een scooter kun je deze vinden, plannen en betalen in een app. Je betaalt een bedrag per gereden kilometer.

Deelscooters vind je in steden en randgemeenten van Breda, Tilburg, 's-Hertogenbosch en Eindhoven.



## Deelauto

Delen van één of meerdere auto's via een app voor bedrijven, particulieren en instellingen.

Voor zzp'er Erika is het makkelijk om klanten te bezoeken met deze elektrische deelauto en al haar zakelijke ritten 100% op te voeren als bedrijfskosten.

Amber heeft sinds kort in Tilburg, Den Bosch en Eindhoven een servicegebied waar gegarandeerd een deelauto voor de deur wordt gebracht.

Uden duurzaam op weg is opgezet door gemeente Uden, Area (wooncoöperatie) en IBN (sociaal werk). De 18 deelauto's zijn te gebruiken door bedrijven en particulieren in Uden en de dorpen in de omgeving.



Dankzij deze service kan mevrouw Hussini haar eigen auto weg doen. Ze reed hiermee weinig en had hier wel veel vaste kosten aan.



## Deelfiets

Op vaste punten staan fietsen die je kunt huren en weer terug kan brengen naar hetzelfde of een ander punt.



In Bergen op Zoom, 's-Hertogenbosch en Tilburg staan Bravo fietsen. Je kan een fiets gebruiken en weer inleveren op een ander punt.

Op de treinstations zijn OV-fietsen beschikbaar. Deze staan ook bij grote busstations in o.a. Veghel, Uden en Waalwijk.

In Helmond vind je op meerdere plekken Go About Deelfietsen.

Koen is net begonnen met zijn eerste baan. Met 'ov komt hij aan in Helmond aan en daar neemt hij de deelfiets voor het laatste stuk naar zijn werk.



## Deelstep

Op vaste punten staan elektrische steps die je kunt huren en weer terug kan brengen naar hetzelfde of een ander punt.

Michelle loopt stagne bij een bedrijf in Waalwijk. Het bedrijventerrein is lastig te bereiken met openbaar vervoer. Daarom neemt Michelle voor de laatste 3 kilometer een step naar het bedrijventerrein.

In Waalwijk kun je via een app kosteloos lid worden van Citysteps. Als je wilt rijden met een step kun je deze vinden, plannen en betalen in een app. Je betaalt een bedrag per gereden kilometer.



## Meerrijddienst

Via een app kun je ritten aanbieden of inschrijven op een rit. Je rijdt dan (een gedeelte van) je reis mee met iemand anders. Een vernieuwende manier van carpoolen.

Petra kan zelf geen auto rijden en woont in Huijbergen waar beperkt openbaar vervoer is. Ze komt via een meerrijddienst in contact met Antoinette die elke dag voor haar werk door Huijbergen rijdt. Petra kan met Antoinette meerijden tot Roosendaal waar ze de trein neemt naar Breda.

Binnenkort kun je via een nieuwe meerrijddienst in West-Brabant makkelijk met elkaar meerijden. Je geeft in een app aan waar en wanneer je ergens naar toe wilt reizen. En je kunt zien wie er op dat moment met zijn eigen auto dezelfde kant op rijdt. Tevens is via de app te zien welke openbaar vervoer verbindingen aansluiten op dat moment. Zo kun je een combinatie maken van meerijden en OV.









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

