

Onderwerp

Ambitiedocument gedeelde mobiliteit Oost-Brabant

Datum	7 december 2021	Naam en telefoon	Lidewij Dicou 5749
Afdeling	LWE	Portefeuillehouder	Joop van Orsouw

Wat adviseer je te besluiten?

1. Kennis te nemen van het "ambitiedocument gedeelde mobiliteit voor concessiegebied Oost-Brabant".
2. In te stemmen met de ambitie om samen werk te maken van gedeelde mobiliteit in lijn met het ambitiedocument, te weten:
 - a. samen met de provincie "Samen"-initiatieven zoals vrijwilligersprojecten en (deel-) mobiliteitsdiensten te stimuleren, faciliteren en ondersteunen;
 - b. samen met de provincie mobiliteitshubs verder te onderzoeken;
 - c. als wegbeheerder de doorstroming van de "Direct"-lijnen op orde te houden;
 - d. aan aanbieders van mobiliteit eisen te stellen zodat deze diensten ook aangesloten kunnen worden op Mobiliteit als Dienst;
 - e. op plekken waar nu geen haltes zijn samen met provincie onderzoeken of het realiseren van haltes voor "Flex"-vervoer (of "Samen"-initiatieven) toegevoegde waarde heeft voor de reiziger;
 - f. het voornemen om samen met de provincie het "Flex"-vervoer (hub- en haltetaxi) aan te besteden samen met het collectief vraagafhankelijk vervoer (regiotaxi).
3. De raad te informeren middels bijgevoegde raadsinformatiebrief.
4. Als voorwaarde op te nemen dat bij wijzigingen in de vervoersvormen de kosten niet worden afgewenteld op de gemeenten. De provincie is verantwoordelijk voor het vervoer van halte naar halte.

Wat is de aanleiding voor dit advies?

De provincie vraagt om in te stemmen met de ambitie om samen werk te maken van gedeelde mobiliteit. Ze vragen om draagvlak voor het gezamenlijk werk maken van gedeelde mobiliteit. Ze vragen om samen in te spannen voor een slim, flexibel, toekomstbestendig en duurzaam systeem van gedeelde mobiliteit in het Oost-Brabant. Voor een aantal onderwerpen is de gemeente verantwoordelijk. Het is aan het college om hierover een besluit te nemen.

Met de visie "[gedeelde mobiliteit is maatwerk](#)" (2018) heeft de provincie Noord-Brabant een beweging ingezet naar een andere vorm van mobiliteit. Maatschappelijke opgaven, demografische ontwikkelingen en mobiliteitstransitie vragen om een nieuwe aanpak. Van de traditionele manier van aanbesteden van openbaar vervoer en collectief vraagafhankelijk vervoer (regiotaxi) naar gedeelde mobiliteit.

Om op een zorgvuldige, gestructureerde manier te zorgen voor een Brabantbrede invoering van gedeelde mobiliteit is door de provincie per concessiegebied een proces doorlopen met de regio's en gemeenten. Samen kijken we naar de beste manier om te komen tot gedeelde mobiliteit. In het concessiegebied Oost-Brabant is dit proces eind 2020 opgestart met de vorming van een bestuurlijke kopgroep. Hierin zitten portefeuillehouders vanuit gemeenten (waaronder Oss) namens alle gemeenten, regio's en regiotaxi-organisaties. In de eerste helft van 2021 zijn in verschillende rondes met alle gemeenten gesprekken gevoerd over "gedeelde mobiliteit" ter voorbereiding van het opstellen van een gezamenlijke ambitie. Dit is nu vertaald in een ambitiedocument.

Het ambitiedocument (zie bijlagen 1 en 2) vormt de basis voor verdere uitwerking van opgaven die leiden tot concrete afspraken tussen de deelnemende overheden. Voor uitleg over het ambitiedocument zie ook <https://www.youtube.com/watch?v=6-TN6J3o3ig>. Voor uitleg over hoe gedeelde mobiliteit werkt zie ook <https://www.youtube.com/watch?v=fdwiNihP1KA> en voor uitleg over wat gedeelde mobiliteit is zie ook <https://www.youtube.com/watch?v=rdmMiCZEdn8>.

Aan welke opdracht draagt dit advies bij?

Dit advies draagt bij aan de opdracht om voorzieningen voor iedereen toegankelijk en bereikbaarheid te houden. Iedereen die zelfstandig kan reizen kan gebruik maken van het systeem van gedeelde mobiliteit, zonder fysieke, mentale of digitale drempels. Zo kunnen mensen blijven meedoen aan de samenleving. Een goed systeem van gedeelde mobiliteit draagt ook bij aan de ambities voor meer duurzame mobiliteit, als alternatief voor de auto.

Welk resultaat willen we bereiken?

Gedeelde mobiliteit is 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. We streven naar een (sociaal) veilig, betrouwbaar, betaalbaar en duurzaam mobiliteitssysteem voor iedereen.

Welke argumenten zijn er voor dit advies?

2.1 We zetten in op toekomstbestendig vervoer

Met het instemmen met de ambitie om samen werk te maken van gedeelde mobiliteit werken we gezamenlijk aan een slim, flexibel, toekomstbestendig en duurzaam systeem van gedeelde mobiliteit in Oost Brabant. Hiermee kunnen we ook makkelijker inspelen op toekomstige ontwikkelingen.

Het principe is:

- De provincie is verantwoordelijk voor vervoer van halte naar halte. De basis van het netwerk is het lijngebonden vervoer in de openbaar vervoer (ov-)concessie. Dit bestaat uit de "Direct"-lijnen, hoogwaardige verbindingen om belangrijke locaties met elkaar te verbinden, reguliere buslijnen en buurtbussen.
- Aanvullend op het busvervoer in de concessie ontwikkelen we samen flexibele vraagafhankelijke en kleinschalige oplossingen. Dit wordt deels geregeld via "Flex"-vervoer (hub- en haltetaxi), in

te vullen via een aanbesteding samen met het collectief vraagafhankelijk vervoer (regiotaxi). Ook het stimuleren, faciliteren en ondersteunen van "Samen"-initiatieven zoals een vrijwilligersinitiatief, een meerijddienst of deelmobiliteit dragen hieraan bij.

- Het vervoersaanbod komt fysiek samen op mobiliteitshubs (van klein tot groot, afhankelijk van de grootte en hoeveelheid van stromen). Het vervoersaanbod is digitaal ontsloten via Mobiliteit als Dienst (MaaS). Daarnaast voldoet het aanbod aan een aantal belangrijke waarden zoals duurzaamheid, betaalbaarheid voor de reiziger, begrijpelijkheid en inclusiviteit.

2.2 We zetten de reiziger centraal

Er wordt een passend aanbod voor alle reizigers ontwikkeld. Iedereen die zelfstandig kan reizen kan gebruik maken van het systeem van gedeelde mobiliteit, zonder fysieke, mentale of digitale drempels. Zo houden we voorzieningen bereikbaar en kunnen mensen blijven meedoen aan de samenleving.

2.3 We bundelen de krachten

We werken samen als één overheid. We bundelen de krachten vanuit de verantwoordelijkheid die iedereen heeft. De provincie heeft haar verantwoordelijkheid als concessiehouder en gemeenten zijn onder meer verantwoordelijk voor doelgroepenvervoer.

Een overzicht van de belangrijkste punten die de provincie realiseert:

- De provincie ontwikkelt samen met de regio's en gemeenten de komende jaren verder op hub- en haltetaxi.
- De provincie investeert de komende periode in onderzoek naar wat reizigers in het gebied belangrijk vinden.
- De huidige beschikbare middelen voor de OV concessie en regiotaxi blijven ook in de toekomst beschikbaar. Daarnaast zijn er aanvullende budgetten die worden ingezet voor de ontwikkeling van "Flex"-vervoer en "Samen"-initiatieven. Voor realisatie van infrastructuur en mobiliteitshubs gaan we uit van cofinanciering (via de Regionale Mobiliteitsprogramma's).

Voor de volgende onderwerpen zijn gemeenten verantwoordelijk of is samenwerking belangrijk:

- Het voornemen van de provincie en gemeenten om het "Flex"-vervoer (hub- en haltetaxi) en het collectief vraagafhankelijk vervoer (regiotaxi) gezamenlijk aan te besteden in een "Flex"-vervoercontract.
- Verdere samenwerking met de provincie om "Samen"-initiatieven (vrijwilligersprojecten en (deel-) mobiliteitsdiensten) te stimuleren, te faciliteren en te ondersteunen.
- Samenwerken aan het uiteindelijk tot stand brengen van mobiliteitshubs, zijnde belangrijke (fysieke) schakelpunten in het systeem van gedeelde mobiliteit.
- De gemeenten stellen - in afstemming met de provincie - de (landelijk) afgesproken minimale eisen aan aanbieders van deelmobiliteit, zodat deze ook aangesloten kunnen worden op Mobiliteit als Dienst. Mobiliteit als Dienst is de digitale verbindende schakel voor het systeem van gedeelde mobiliteit.
- De gemeenten houden als wegbeheerder binnen hun grondgebied de doorstroming van de Directlijnen op orde.

- Op plekken waar nu geen haltes zijn (zoals kleine kernen, buurtschappen en bedrijventerreinen) onderzoeken we samen met provincie of het realiseren van haltes voor "Flex"-vervoer of "Samen"-initiatieven toegevoegde waarde hebben voor de reizigers. Op basis hiervan worden vervolgstappen afgesproken.

2.4 Deze werkwijze biedt ruimte voor inwonerinitiatieven en maatwerk

Vanuit de "Samen"-initiatieven is er aandacht en ruimte voor inwoners- en vrijwilligersinitiatieven. In Oss kennen we al de wijkbus. Daarnaast is er steeds meer aandacht voor initiatieven vanuit de wijk (zoals bijvoorbeeld: Ruwaard Mobiel, leerlingenvervoer Teeffelen). Inwoners kennen hun eigen behoefte het beste. Het ambitiedocument biedt een kader om dit soort initiatieven te verkennen en eventueel in te passen in het totale netwerk.

2.5 Gezamenlijk aanbesteden is gunstig voor de efficiency

Door gezamenlijk aan te besteden zijn er in de uitvoering meer combinatiemogelijkheden en dit is gunstig voor de efficiency.

2.6 Gezamenlijk aanbesteden creëert kansen voor integratie van verschillende vervoersvormen

Het gezamenlijk aanbesteden creëert kansen voor integratie van verschillende vervoersvormen. Afhankelijk van wat voor de reiziger passend is, zijn er verschillende vormen van vervoer denkbaar.

Wat zijn kanttekeningen, tegenargumenten of risico's?

2.1 De gezamenlijke uitwerking vergt ambtelijke capaciteit

Voor het uitwerken van de opgaven dient ambtelijke capaciteit bij gemeenten beschikbaar te worden gesteld. Als gemeenten in de knel komen kan externe inhuur worden georganiseerd om de gemeenten zoveel mogelijk te ontlasten. Indien dit nodig is wordt dit nog apart uitgewerkt met ook financiële consequenties voor gemeenten. Verwachting is dat dit in 2022 nog niet speelt.

2.2 "Samen"-initiatieven, mobiliteitshubs en het op orde houden van de "Direct"-lijnen kosten geld en de kosten zijn nog niet gedekt

De provincie heeft financiële middelen beschikbaar voor "Samen"-initiatieven, mobiliteitshubs en het op orde houden van de doorstroming van de "Direct"-lijnen. Echter daarbij wordt uitgegaan van cofinanciering. Deze mogelijke kosten zijn nog niet gedekt. Als dit speelt gaat dit onderdeel uitmaken van het gemeentebrede, integrale afwegings- en besluitvormingsproces van de meerjarenbegroting.

2.3 Het omzetten van reguleren buslijnen naar "Flex"-vervoer heeft financiële consequenties

Het "Flex"-vervoer wordt door de provincie ingezet op plaatsen en momenten met minder vraag, in de vorm van de hub- of haltetaxi. Hiervoor geldt doordeweeks na 18:00 uur en in de weekenden een hoog tarief: bij de hubtaxi 2,5 keer zoveel als het OV-tarief, bij de haltetaxi 5 keer het OV-tarief. De studenten ov-kaart is niet geldig in de hub- of haltetaxi. Bovendien moeten ritten van te voren worden geboekt, bij voorbeeld met een app. Een aantal belangrijke waarden van gedeelde mobiliteit

komt hierdoor in gevaar, namelijk dat gedeelde mobiliteit betaalbaar en toegankelijk voor iedereen moet zijn.

Het kan voorkomen dat de provincie of de concessiehouder gedurende de concessie besluit reguliere buslijnen te schrappen, waardoor hier alleen nog "Flex"-vervoer beschikbaar is. De eventuele extra kosten komen voor rekening van de reiziger. We zien dit op dit moment gebeuren bij buslijn 90 richting Geffen, waar straks in de avonduren en in de weekenden alleen nog het duurdere alternatief van de hub- of haltetaxi beschikbaar is. De provincie is verantwoordelijk voor het vervoer van halte naar halte. Bij wijzigingen in de vervoersvormen is het niet acceptabel dat kosten worden afgewenteld op de gemeenten.

2.4 De consequenties van de ambities zijn nog niet concreet

Er wordt gevraagd in te stemmen met een ambitie die nog niet heel concreet is en waarvan de gevolgen nog niet bekend zijn. Instemmen met ambities betekent echter niet dat nu automatisch wordt ingestemd met alle vervolgstappen. We hebben nu onze stip aan de horizon geformuleerd en hebben nog ruimte om in de uitwerking hier samen stappen op te zetten die passen bij ieders verantwoordelijkheden, snelheid, nieuwe ontwikkelingen en financiële mogelijkheden.

2.5 Het effecten van de nieuwe ideeën als deelmobiliteit en nieuwe apps is nog onduidelijk

Mobiliteitshubs, deelmobiliteit en nieuwe apps, gaat dat wel werken in de praktijk? De komende periode is er ruimte om dit ook samen te ontwikkelen. Bovendien is het niet zo dat alles volledig op de schop gaat. Het busvervoer blijft een belangrijke ruggengraat van gedeelde mobiliteit, daaromheen ontwikkelen we nieuwe vormen van gedeelde mobiliteit. Dit hoeven niet allemaal nieuwe zaken zijn. De reiziger staat centraal en ook de snelheid waarmee de reiziger nieuwe vormen van mobiliteit oppakt.

2.6 Het effect van Covid op openbaar vervoer is nog onduidelijk

Covid zorgt voor grote onzekerheid op de markt en in de landelijke aanbestedingskalender. Hierdoor wordt mogelijk geschoven met de looptijd van contracten en het ingaan van nieuwe contracten. Voor het concessiegebied Oost-Brabant wil dit zeggen dat de nieuwe situatie naar alle waarschijnlijkheid ingaat per medio 2027. Het traject van gedeelde mobiliteit richt zich dus op de situatie vanaf 2027. De ambities die we samen onderzoeken gaan daarmee over de toekomst en niet zo zeer over de huidige situatie. In de lijn van de ambitie kunnen we nu al wel gaan voorbereiden, stappen zetten en lokaal experimenteren. In de huidige situatie zorgen de lagere reizigersaantallen als gevolg van Covid op sommige plaatsen voor noodzakelijke aanpassingen in de huidige dienstregelingen.

2.7 Het vrij toegankelijke deur-tot-deurvervoer vervalt als mogelijkheid voor de ov-reiziger binnen regiotaxi bij invoering van hub- en haltetaxi

Voor de ov-reizigers vervalt het deur-tot-deurvervoer bij invoering van een nieuw systeem. Echter deze ov-reiziger kan wel gebruik maken van hub- en haltetaxi. Dit vervoer ontwikkelt de provincie de komende jaren samen met de regio's en gemeenten. Voornemen is dat hub- en haltetaxi wordt

ingevoerd in volgende aanbestedingen in combinatie met het collectief vraagafhankelijk vervoer (regiotaxi).

Waar moeten we rekening mee houden?

a. Financiën

Op dit moment zijn er geen financiële consequenties. We zitten in de voorbereidende fase. Voorbereidingskosten worden gefinancierd vanuit de gereserveerde middelen van de provincie Noord-Brabant dan wel via inzet van ambtelijke capaciteit vanuit de regio, provincie en gemeenten. Indien nodig kan door de regio's extern ingehuurd om de gemeenten te ontlasten. Naar verwachting is dit nog niet nodig voor 2022.

Op dit moment is nog geen zicht op de kosten voor realisatie van mobiliteitshubs, het op orde houden van de doorstroming van "Direct"-lijnen en voor "Samen"-initiatieven. Voor deze maatregelen zijn in de (meerjaren)begroting nog geen gelden opgenomen. Als meer zicht is op de kosten voor realisatie gaat dit onderdeel vormen van het gemeentebrede, integrale afwegings- en besluitvormingsproces van de meerjarenbegroting. Ook het wijzigen van lijnen naar "Flex"-vervoer kan leiden tot extra kosten, die nog niet gedekt zijn.

b. Privacy

Er zijn geen privacy risico's.

c. Communicatie

De gemeenteraad wordt geïnformeerd met bijgevoegde raadsinformatiebrief. Afsproken is dat dit op hetzelfde moment plaatsvindt na besluitvorming bij alle partijen (na 7 december). Er kunnen daarnaast regionale raadsinformatiebijeenkomsten worden georganiseerd voor raadsleden. De regio vraagt nog na bij een aantal griffies wat een goede datum en tijdstip kan zijn. Zodra hier meer over bekend is, worden de raadsleden geïnformeerd.

Regio Noordoost-Brabant (RNOB) en de Provincie Noord-Brabant versturen, ook namens de gemeenten, een persbericht naar de (regionale) media. Dit persbericht versturen wij ook naar de lokale media.

d. Uitvoering

De nieuwe concessie zal in de loop van 2027 pas ingaan. Dit betekent niet dat alles nu stil ligt. De komende periode gaan we aan de slag met de uitwerking van de verschillende werkstromen en kijken we gezamenlijk waar we al eerste stappen kunnen zetten op het gebied van deelmobiliteit, vrijwilligersinitiatieven en mobiliteitshubs. De aanbesteding van collectief vraagafhankelijk vervoer (regiotaxi) zal ook in overleg met de provincie afgestemd worden op de planning van de concessie zodat dit straks goed op elkaar aansluit.

e. Overlegd met

Het ambitiedocument is tot stand gekomen door samenwerking van de provincie met

- Alle gemeenten in concessiegebied Oost-Brabant
- De regio's Hart van Brabant en Noordoost-Brabant
- De KCV-samenwerkingsverbanden Regiovervoer Midden-Brabant, Regiotaxi 's-Hertogenbosch e.o. en Regiotaxi Noordoost-Brabant
- Het reizigersoverleg (ROB).

Dit collegevoorstel is intern afgestemd met:

Joep van Oss – MM-MO

Gery van Uuden – FC

Gweny Cremers – MAC-COM

Bijlagen

- ambitiedocument gedeelde mobiliteit Oost-Brabant
- raadsinformatiebrief gedeelde mobiliteit
- publieksversie ambitiedocument

Samenvatting (=korte inhoud)

De bestuurlijke kopgroep gedeelde mobiliteit Oost-Brabant vraagt de colleges in de regio Oost-Brabant om de nieuwe aanpak voor gedeelde mobiliteit te ondersteunen door deze vast te stellen. Hiermee wordt vastgelegd dat we gezamenlijk werk maken van gedeelde mobiliteit vanuit ieders verantwoordelijkheid.