

Agenda statenwerkgroep Gedeelde Mobiliteit vrijdag 25 oktober 2019

1. Opening en mededelingen, vaststelling van de agenda

2. Transitiestrategie Gedeelde Mobiliteit en intentieovereenkomst West-Brabant

Er zal een ambtelijke toelichting worden gegeven en er is gelegenheid voor vragen.

3. Wat verder ter tafel komt

Mogelijkheid tot bespreken van o.a. verwachtingen en/of aanvullende wensen ten aanzien van de rol/invulling van de werkgroep (zie memo voorzitter), ideeën voor werkbezoeken en overige punten.

4. Vervolgafspraken en sluiting

Memo Voorbereiding werkgroep Gedeelde Mobiliteit op 25 oktober 2019

Beste werkgroepleden,

Tijdens de Statendag van 30 augustus jl. vond de startbijeenkomst van de werkgroep 'Gedeelde Mobiliteit' plaats. Omdat er nog wat vragen en verschillende beelden waren bij het doel en de rol van de werkgroep stuur ik u, ter voorbereiding op de volgende werkgroepbijeenkomst op 25 oktober, deze memo.

Visie 'Gedeelde mobiliteit is maatwerk' in het kort

- Kern van de visie: "Wij willen het slimste en duurzaamste mobiliteitssysteem van Europa, waarin de reiziger centraal staat, met een passend aanbod voor alle reizigers. Zo houden we Brabant bereikbaar, zorgen we voor een sterke economie en kunnen mensen blijven meedoen aan de samenleving".
- De nieuwe visie zet de kaders uiteen voor de ontwikkeling van gedeelde mobiliteit. Hieronder verstaan we wat nu onder openbaar vervoer valt, maar ook nieuwe vormen zoals deelsystemen, flex concepten, meerijden, enzovoorts. De visie is daarmee het startpunt van een transitie, die we samen met andere overheden vorm willen geven, maar ook samen met marktpartijen, kennisinstellingen, belangenorganisaties (waaronder het reizigersoverleg Brabant) en de samenleving (dus ook de reiziger zelf). De volledige visie kunt u [hier](#) nalezen.
- Om invulling te geven aan de visie maken we gebruik van een adaptieve agenda. PS hebben hiervoor GS gemandateerd om dit verder uit te werken binnen de kaders van de visie.
- De adaptieve agenda kijkt Brabant breed en richt zich in eerste instantie op West-Brabant, aangezien daar de huidige concessie het eerst afloopt (eind 2022).

Rolomschrijving van de werkgroep

De werkgroep komt voort uit de motie 'Vervolg voor OV-werkgroep' (d.d. 14 december 2019)¹. Voor de werkgroep zijn door de procedurevergadering de volgende randvoorwaarden meegegeven:

- per fractie maximaal 1 deelnemer
- op persoonlijke titel
- niet politiek.

Op basis van deze randvoorwaarden en de uitwisseling tijdens de startbijeenkomst is de volgende omschrijving van de rol van de werkgroep gemaakt:

De werkgroep is een informeel, niet politiek gremium, waarin statenleden op persoonlijke titel worden geïnformeerd, actief nadenken en met elkaar in gesprek gaan over het onderwerp gedeelde mobiliteit en daaruit voortvloeiende thema's voor de adaptieve agenda. De werkgroep kan daaruit gezamenlijk onderwerpen adresseren waarover u bijvoorbeeld het politieke debat wilt voeren via de formele lijn (= themabijeenkomst) en/of zich nader wilt laten informeren. Wat betreft dat laatste kan de werkgroep desgewenst experts uitnodigen of op collectief werkbezoek gaan.

Agenda 25 oktober a.s.

¹ De motie draagt GS het volgende op: "Een werkgroep bestaande uit PS leden, waarin alle partijen vertegenwoordigd zijn, onderdeel te laten zijn van de ontwikkelingen binnen de Visie "Gedeelde mobiliteit is maatwerk" en uitvoering van de bijbehorende adaptieve agenda en structureel bijeen te roepen voor overleg."

Zoals tijdens de startbijeenkomst aangekondigd staat op 25 oktober de transitiestrategie Gedeelde Mobiliteit en de intentieovereenkomst West-Brabant centraal. Er zal een ambtelijke toelichting worden gegeven en er is gelegenheid voor vragen.

Indien u verwachtingen en/of aanvullende wensen heeft ten aanzien van de rol/invulling van de werkgroep of andere bespreekpunten, hoor ik dit graag. Ook ideeën voor werkbezoeken zijn van harte welkom. Bij voorkeur verneem ik dit voorafgaand aan de bijeenkomst. Als de tijd het toelaat kunnen deze zaken worden besproken bij agendapunt "wvttk".

N.B. als bijlage is een powerpoint toegevoegd met achtergrondinformatie over de visie Gedeelde Mobiliteit. Eventuele vragen hierover kunt u voorafgaand aan of tijdens de werkgroepbijeenkomst stellen.

Uw berichten graag aan statengriffie@brabant.nl mailen.

Met vriendelijke groet,

Harry van den Berg,
Voorzitter



Hoofdlijn informatie programma gedeelde mobiliteit

September 2019

Provincie Noord-Brabant

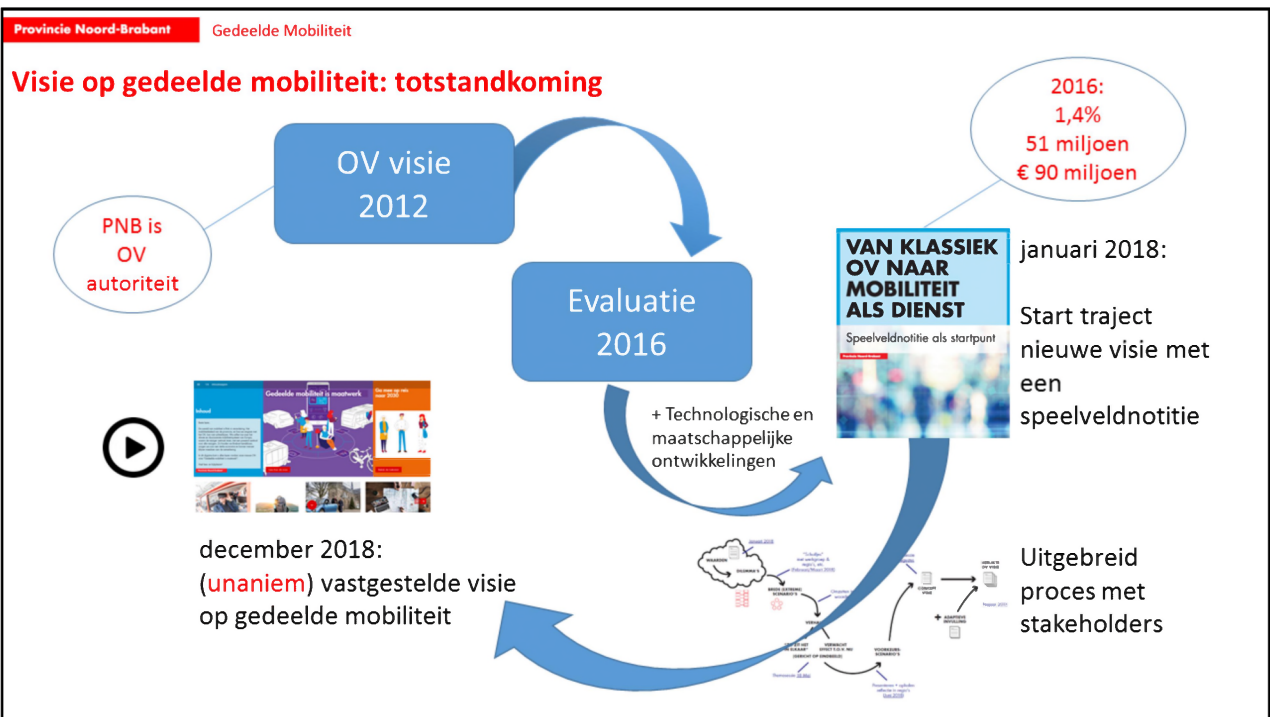
Gedeelde Mobiliteit

Waarom

PNB is ov-autoriteit voor het regionaal openbaar vervoer in Noord-Brabant. Dit betekent dat we concessieverlener zijn, vanuit die hoedanigheid sturen we nu **drie concessies** aan (West-Brabant, Oost-Brabant en Zuidoost-Brabant).

De huidige concessies hebben redelijk lange looptijden (8 á 10 jaar) en geven de concessiehouders het alleenrecht op openbaar vervoer in dat gebied. Binnen de concessie is wel ontwikkelruimte.

Waarom is ov een belangrijk punt voor de provincie?



In 2016 is de ov-visie ('vraaggericht, verbindend en verantwoord') geëvalueerd. Hieruit en uit de dagelijkse praktijk blijkt dat de vervoersaantallen toenemen op goedlopende lijnen, waardoor de slechtlopende lijnen meer onder druk komen. Daarnaast is de wereld op het gebied van mobiliteit aan het veranderen. Uit een breed traject "Toekomst mobiliteit" (2017) is daarom als speerpunt gekomen dat de provincie het openbaar vervoer toekomstbestendig maakt en klaar maakt voor Mobiliteit als dienst (ook wel *Mobility as a Service* of MaaS genoemd).

Dit wordt binnen de programmalijn vernieuwing ov ingevuld door experimenteren in de praktijk met nieuwe mobiliteitsdiensten. Maar ook door te kijken naar hoe we in de toekomst omgaan met concessies. Dit is de aanleiding geweest om een nieuwe visie op te stellen.

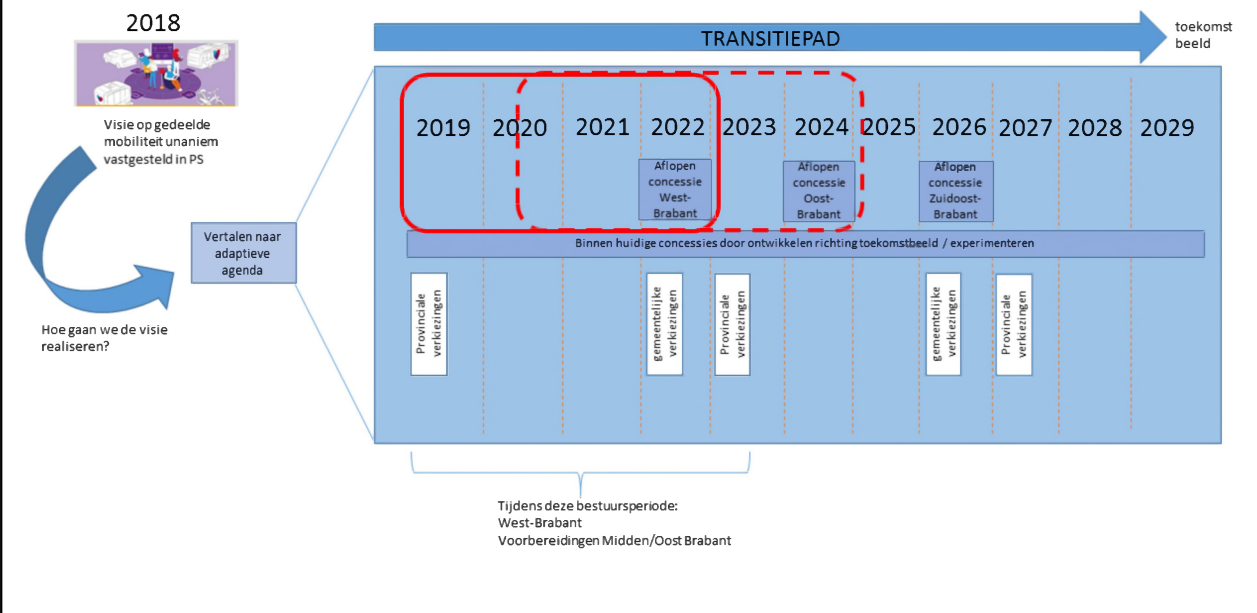
In januari 2018 hebben we hiervoor een Speelveldnotitie gemaakt als startpunt voor een breed traject. Dit traject resulteerde in de visie 'gedeelde mobiliteit is maatwerk' die op 14 december 2018 unaniem is vastgesteld in PS.

Kern van de visie

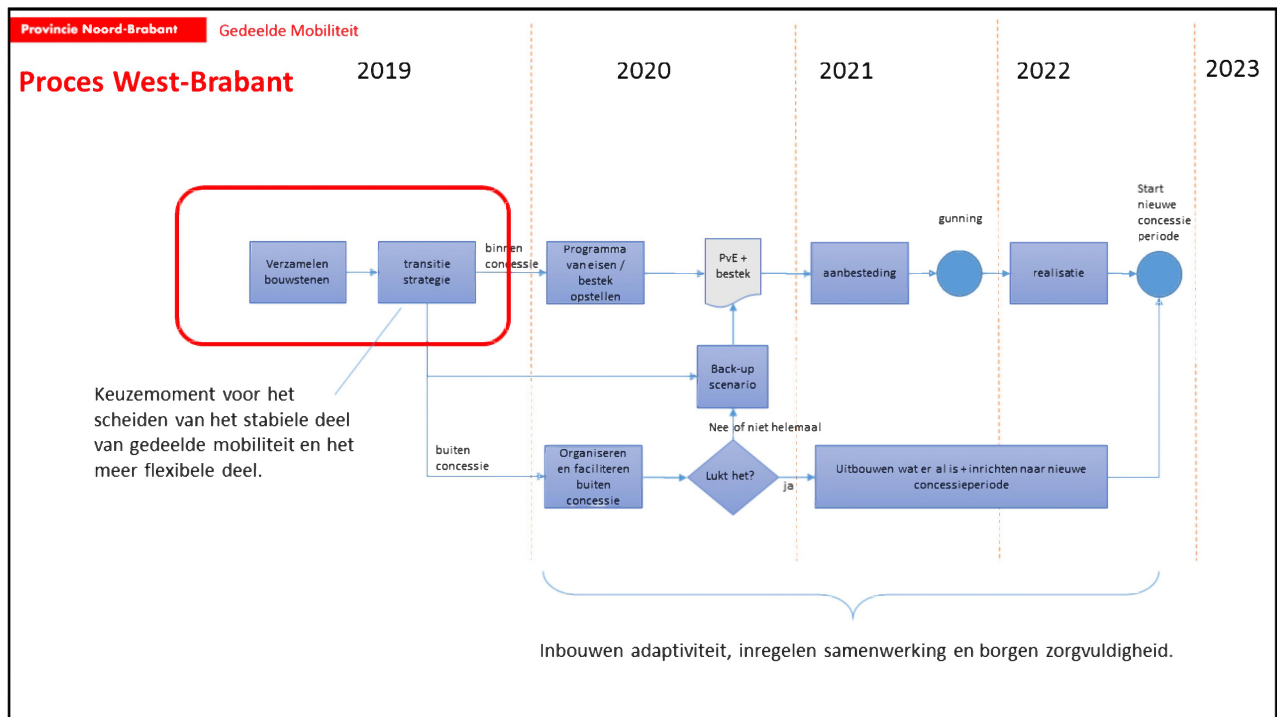


De nieuwe visie zet de kaders uiteen voor de ontwikkeling van gedeelde mobiliteit. Hieronder verstaan we wat nu onder openbaar vervoer valt, maar ook nieuwe vormen zoals deelsystemen, flex concepten, meerijden, enzovoorts. De komende jaren werken we aan de realisatie van dit beeld. De visie is daarmee het startpunt van een transitie, die we samen met andere overheden vorm willen geven, maar ook samen met marktpartijen, kennisinstellingen, belangenorganisaties (waaronder het reizigersoverleg Brabant) en de samenleving (dus ook de reiziger zelf). De volledige visie kunt u [hier](#) nalezen. Een rode draad in de visie is het denken in toegevoegde waarde; zowel in systeem en rol als voor de reiziger. Juist daarom zijn we geïnteresseerd in de beweegredenen van de reizigers enz. Om hier inzicht in te krijgen is het van belang om data gedreven te werk te gaan. Dit past overigens volledig in de brede mobiliteit data strategie.

Proces totaal transitiepad



Om invulling te geven aan de visie maken we gebruik van een adaptieve agenda. **PS heeft hiervoor GS gemandateerd om dit verder uit te werken binnen de kaders van de visie.** De adaptieve agenda richt zich op de toekomstige concessies, maar ook binnen de huidige concessies wordt gewerkt aan doorontwikkeling richting het toekomstbeeld. De eerste concessie die afloopt is **West-Brabant in 2022**. Dit betekent dat **eind 2019 duidelijk moet zijn wat in een nieuwe concessie in West-Brabant wordt uitgevraagd**. In deze bestuursperiode gaan we daarom in elk geval nieuwe situaties creëren in West-Brabant, en voorbereidingen treffen voor Midden/Oost-Brabant.

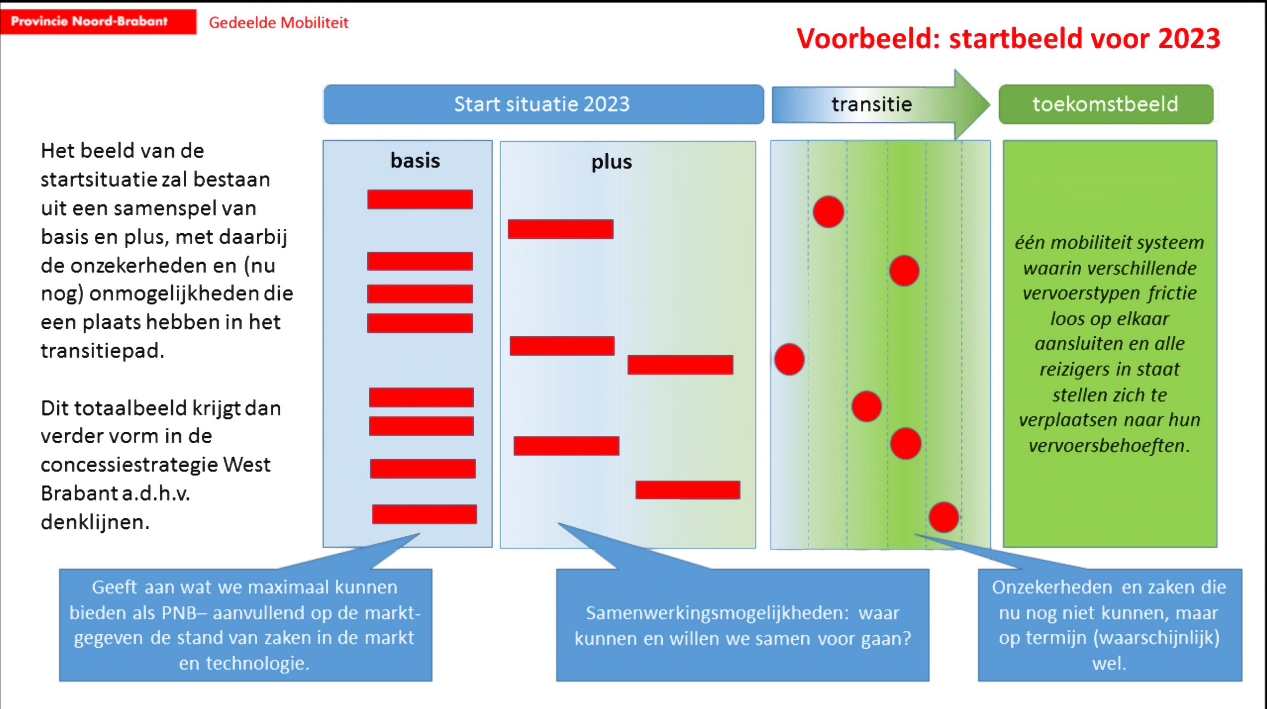


De eerste concessie die afloopt is **West-Brabant in 2022**. Dit betekent dat **eind 2019** duidelijk moet zijn wat in een nieuwe concessie in West-Brabant wordt uitgevraagd.

Hoe komen we daar?

- Per 2023 is er sprake van een nieuwe situatie (=startpunt).
- Hoe het systeem van gedeelde mobiliteit eruit ziet in West-Brabant op dat moment is afhankelijk van:
 - Mogelijkheden markt en technologische ontwikkelingen.
 - Wensen en mogelijkheden gemeenten en regio.
 - Ervaringen en behoeften reizigers.
- Om inzicht te krijgen in bovenstaande afhankelijkheden maken we gebruik van extern advies en onderzoeken, en organiseren we:
 - Een brede marktoriëntatie (internationaal en niet alleen huidige vervoerders).
 - Gesprekken met de gemeenten in West-Brabant.
 - Onderzoek (o.a. Buas) en experimenten.
- Verdeling onderdelen gedeelde mobiliteit naar een 'basis' en 'plus' variant (tussenstap).
- Op basis hiervan denklijn voor West-Brabant vormgeven als transitiestrategie (resultaat).

Een bepalende factor hierin is wat de regio en de gemeenten willen en kunnen inbrengen in gedeelde mobiliteit. **Uitgangspunt is hierbij dat we samen meerwaarde kunnen creëren** op thema's als bereikbaarheid, economische ontwikkeling, inclusiviteit, het 'blijf-klimaat' en duurzaamheid. Samen met de regio West-Brabant werken we dit verder uit via een **bestuurlijke kopgroep** (waarin de gemeenten Altena, Bergen op Zoom, Breda, Halderberge, Moerdijk, Oosterhout en Rucphen zijn vertegenwoordigd) en ambtelijke samenwerking.



We hanteren een methodiek waarbij verschillende bouwstenen, die elk bijdragen aan het totaalbeeld, worden uitgewerkt. Zo komen we tot een beeld van hoe het systeem van gedeelde mobiliteit in West-Brabant vanaf begin 2023 eruitziet en werkt.). Per bouwsteen wordt zo concreet mogelijk gemaakt wat hierbij een basis kan zijn, welke 'plussen' er mogelijk zijn en waar onzekerheden zitten (in bijvoorbeeld stand van techniek of de markt).

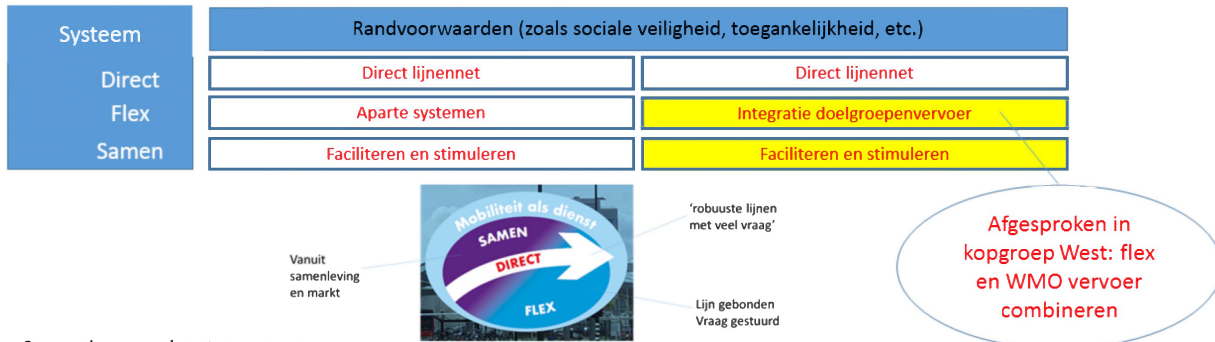
De basis wordt gevormd door te kijken wat het maximaal haalbare is wanneer de provincie deze bouwsteen vormgeeft (naar de huidige stand van techniek, markt, etc.). De plus is waar samenwerkingskansen liggen. Onzekerheden (zoals bijvoorbeeld nog niet beschikbare technologie, maar ook aanbestedingsresultaten) worden geplaatst in het transitiepad naar het moment waarop naar verwachting de onzekerheid weg is.

Werkwijze toegepast op bouwstenen

	BASIS	PLUS
Systeem	Randvoorwaarden (zoals sociale veiligheid, toegankelijkheid, etc.)	
Direct	Direct lijnennet	Direct lijnennet
Flex	Aparte systemen	Integratie doelgroepenvervoer
Samen	Faciliteren en stimuleren	Faciliteren en stimuleren
Mobiliteitshubs		Gezamenlijke realisatie van HUB netwerk
MaD	2023 alle vervoersdiensten 'MaD proof' en minimaal één MaD app voor reizigers beschikbaar	
Duurzaamheid	2025 ZE direct lijnennet/ flankerend beleid	2023 ZE direct/ flankerend beleid gemeenten
Betaalbaarheid	Direct netwerk / toegang hiertoe OV conform	Subsidie specifieke doelgroepen
Begrijpelijkheid	Brabantbrede begrijpelijkheid standaard	Lokale aanvulling op standaard
	Concessie of contract / aanbestedingsvormen	
	Bekostiging	
	Governance	
	Asset management	

Dit zijn de bouwstenen die we hiervoor hanteren. De gele blokken zijn – ons inziens- in elk geval cruciaal om op samen te werken. De bouwstenen lichten we hierna kort toe.

Verdieping: systeem van direct, flex en samen



Samenhangend systeem van:

- **Direct:** op plaatsen en momenten waar veel vervoersvraag is.
- **Flex:** van locatie naar locatie op een flexibele manier. Onderscheiden naar: lijn gebonden Flex en vraag gestuurd Flex. Maatwerk per locatie. Verbinding met doelgroepenvervoer.
- **Samen:** initiatieven vanuit markt en samenleving (o.a. buurtbussen, deeldiensten, enz.). In breder systeem plaatsen is onontgonnen gebied met veel potentie/kansen (bijvoorbeeld t.a.v. blijfklimaat en duurzaamheid)

Reiziger merkt niets van dit onderscheid, voor hen is het (voelt als) één samenhangend systeem.

We leggen hierbij nader uit wat het verschil is tussen hub-hub (direct en lijngebonden flex), halte-hub/halte-halte/ deur-deur/ etc. (diverse soorten flex).

Verdieping: HUBS en Mobiliteit als Dienst

Mobiliteitshubs

Gezamenlijke realisatie van HUB netwerk

MaD

2023 alle vervoersdiensten 'MaD proof' en minimaal één MaD app voor reizigers beschikbaar

- Mobiliteit als dienst is de digitale schakel tussen vervoersdiensten en de reiziger.
- Hubs vormen de fysieke schakel tussen vervoersdiensten en zijn hiermee een belangrijk onderdeel van het mobiliteitssysteem.
- Verschillende typen HUBS (stadsrand, dorpsrand, bedrijventerrein, communityhub, station, etc.)
- Kijken naar 'slimme schakelkansen' met ruimtelijke ontwikkeling of bijvoorbeeld het lokaal opwekken van energie en deze direct inzetten voor de Hub en de vervoerstromen die daar gebruik van maken.



Verdieping: Duurzaamheid, betaalbaarheid en begrijpelijkheid

Duurzaamheid	2025 ZE direct lijnennet/ flankerend beleid	2023 ZE direct/ flankerend beleid gemeenten
Betaalbaarheid	Direct netwerk / toegang hiertoe OV conform	Subsidie specifieke doelgroepen
Begrijpelijkheid	Brabantbrede begrijpelijkheid standaard	Lokale aanvulling op standaard

Duurzaamheid

Direct: uiterlijk 2025 ZE, voor Flex en Samen onderzoeken we wat daar mogelijk is.

We scheppen randvoorwaarden maar geven ook maximaal ruimte aan de markt om tot een goede oplossing te komen.

Hiervoor ook marktorientatie in september.

Betaalbaarheid

Het tariefsysteem moet makkelijk zijn en reizigers moeten weten waar ze aan toe zijn qua kosten (zekerheid en begrijpelijkheid). Hierbij geldt:

- Het direct netwerk en toegang daartoe is de basis van het systeem en zal tegen een tarief dat vergelijkbaar is met het huidige ov tarief worden aangeboden.
- Voor Flex en Samen: Afwijken kan afhankelijk van kwaliteitsniveau. Meer kwaliteit kan leiden tot een hogere prijs. Lijngebonden Flex en Buurtbus tegen tarief dat vergelijkbaar is met huidig ov tarief.

Begrijpelijkheid

- Brabantbreed niveau van begrijpelijkheid waar provincie verantwoordelijk voor is.

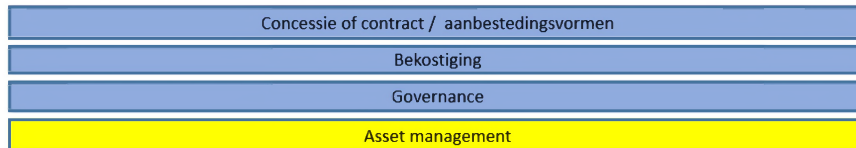
- Promotiestijl actief: actief doelgroepen opzoeken, laten proberen, kijken naar een andere aanpak en hier ook expertise voor inschakelen.

Duurzaamheid: hier heldere insteek direct: 2025 ZE en we kijken wat er haalbaar is voor 2023 (zit ook plus optie). Voor Flex en Samen is het lastiger gezien de daar in te zetten voertuigen, zwaarte accu's enz. Hiervoor marktorientatie in september.

Betaalbaarheid: Direct, toegang daartoe en lijngebonden Flex en buurtbus blijven tegen tarief vergelijkbaar met nu. Variaties in prijs kan bij Flex en samen afhankelijk van serviceniveau.

Begrijpelijkheid: trendbreuk met nu: actieve promotiestijl

Verdieping: Concessie/contract, bekostiging, governance en asset management



Deze aspecten volgen op de voorgenoemde bouwstenen. Hierbij gaan we op zoek naar de meest passende vorm/optie bij de samenwerkingskeuzes.

Uitgangspunten

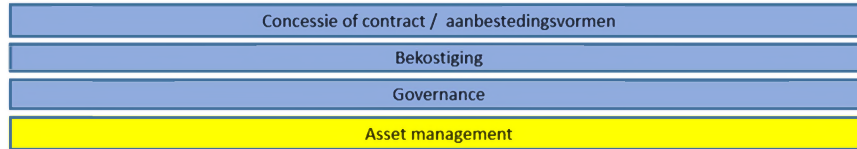
Concessie/contract: optimale mix robuust en flexibel. Dat wil zeggen:

Direct netwerk via concessie (met mogelijk aanvulling lijn gebonden flex). Vraaggestuurd Flex via contractvorm.

Samen: stimuleren van het aanbod d.m.v. subsidieregelingen enz. Aparte positie buurtbus: ondersteuning door professionele partij die past bij de kenmerken van de betreffende buurtbusdienst.

Bekostiging: beschikbare middelen vanuit PNB worden breed ingezet waar het nodig is om het totaalsysteem van direct, flex en samen te realiseren. Middelen die nu beschikbaar zijn voor de regio West-Brabant blijven ook voor de regio beschikbaar als startpunt.

Verdieping: Concessie/contract, bekostiging, governance en asset management

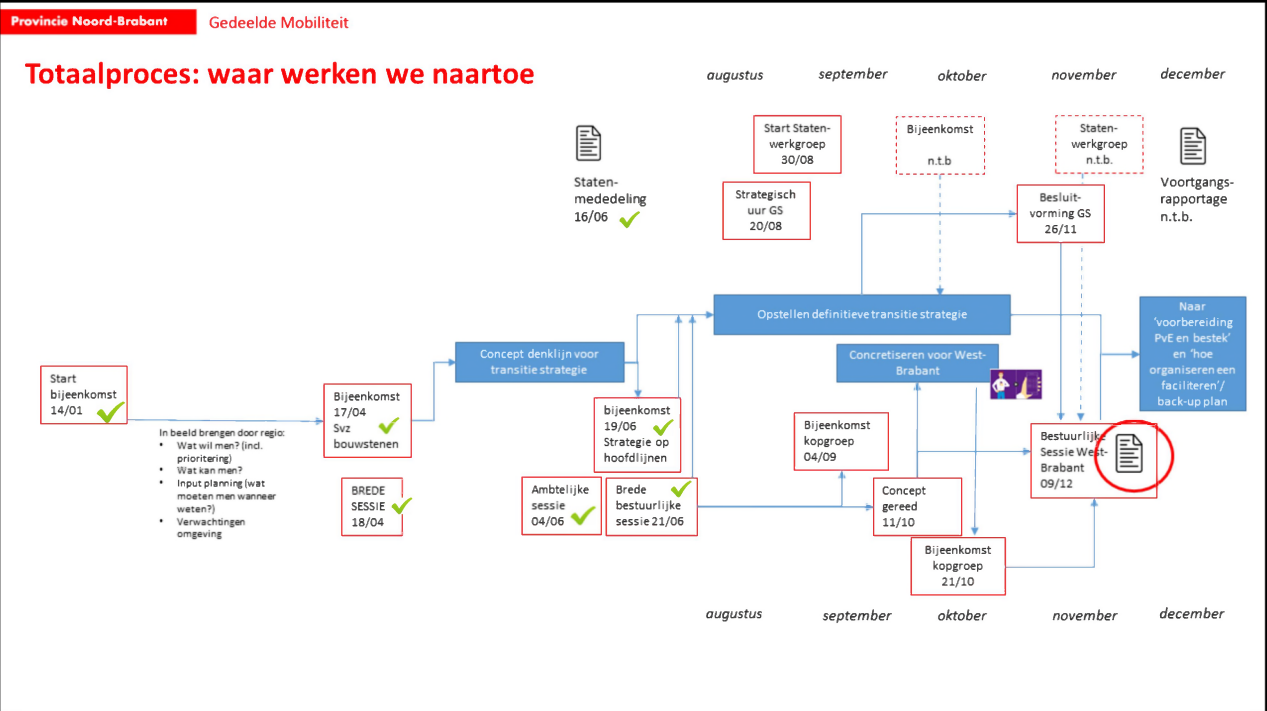


Uitgangspunten

Governance: maatwerk in rol (toegevoegde waarde denken). PNB voelt zich verantwoordelijk voor het totaal van gedeelde mobiliteit maar is niet overal in de 'lead'. Gebiedsgericht werken aan gedeelde mobiliteit.

Asset management: van belang bij o.a. remises, laadplaatsen en HUBS. Zo veel mogelijk vrijheid geven aan de markt maar wel met een eerlijk speelveld, d.w.z. voldoende locaties waarvan gebruik kan worden gemaakt (link met RO beleid).

Asset management link met RO maar ook met Energie.



We werken samen met de Regio West-Brabant en de gemeenten toe naar een invulling van de adaptieve agenda in de vorm van een transitiestrategie gedeelde mobiliteit met een bijbehorende samenwerkingsovereenkomst. Deze schetst het startbeeld van de nieuwe situatie en de afspraken die we hieromtrent maken. Ook de opgaven en kansen in de regio die nader moeten worden uitgewerkt worden hierin beschreven. De datum voor het tekenen van deze overeenkomst is **9 december 2019** (besluitvorming GS op 26 november 2019).

Na het tekenen van de samenwerkingsovereenkomst wordt het aanbestedingstraject voor het concessiedeel gestart, samen met het parallelle traject waarin het niet concessiedeel van gedeelde mobiliteit vorm krijgt. Hierbij vormt het 'basis' deel de terugvaloptie mocht tijdens het proces blijken dat een plus niet haalbaar is. Daarnaast worden de opgaven en kansen die zijn benoemd in de samenwerkingsovereenkomst verder uitgewerkt.