



# GEDEELDE MOBILITEIT IN CONCESSIEGEBIED OOST-BRABANT

Informatieflyer maart 2023

Provincie Noord-Brabant

*In Brabant werken we – regio's, gemeenten en provincie – aan de transitie naar gedeelde mobiliteit. Dat doen we per concessiegebied. In concessiegebied Brabant Oost (wat bestaat uit de regio's Hart van Brabant en Noordoost Brabant) zijn we hiermee gestart in 2020. In deze flyer geven we een korte duiding van de achtergrond van gedeelde mobiliteit, hoe we er mee bezig zijn en de stand van zaken per maart 2023.*

## Gedeelde Mobiliteit

### Achtergrond

De wereld van mobiliteit is in verandering: Er komen steeds meer nieuwe vormen van vervoer beschikbaar en door (mobiele) technologie kan hier op een gemakkelijke, flexibele manier gebruik van worden gemaakt. Aan de andere kant zorgen ontwikkelingen op allerlei vlak voor een ongekende dynamiek. Na de coronaperiode stromen de wegen weer vol, budgetten staan onder druk en staan we voor grote uitdagingen ten aanzien van o.a. woningbouw, stikstof en klimaat. Dit alles heeft zijn weerslag op hoe we met mobiliteit (kunnen) omgaan. Om hier optimaal op te kunnen inspelen werken we samen aan gedeelde mobiliteit in Brabant.

### Gedeelde mobiliteit

In 2018 heeft de provincie Noord-Brabant (PNB) de visie "[Gedeelde mobiliteit is maatwerk](#)" vastgesteld. Hierin worden de contouren geschetst voor een transitie naar één inclusief mobiliteitssysteem, waarin reizigers de keuze hebben uit verschillende vervoersdiensten om zo zelf zijn/haar/hun reis samen te stellen, passend bij diens reisbehoefte(n).

Op die manier kunnen we Brabant economisch sterk en bereikbaar houden, en zorgen dat mensen deel kunnen blijven nemen aan de samenleving. Dat is alleen mogelijk wanneer we als overheden samenwerken, met oog voor elkaars belangen en verantwoordelijkheden.

Meer informatie over wat gedeelde mobiliteit is kunt u vinden in deze [video](#).

### Hoe werkt gedeelde mobiliteit?

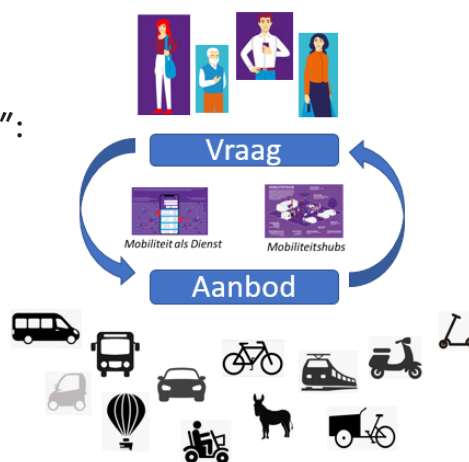
In essentie gaat het om het optimaal op elkaar laten aansluiten van reizigersvraag en het aanbod aan vervoer. Daarbij is het belangrijk om te beseffen dat zowel de vraag als het aanbod erg uiteenlopend kan zijn (lijngelaten vervoer, flexibele vervoersoplossingen, vrijwilligersinitiatieven, deelmobiliteit, enz.). Er is dus niet "één vervoersoplossing voor alle behoeften". De reiziger kan zelf bepalen wat de beste vervoersoplossing (of combinatie daarvan) voor dát moment is.

Binnen dit aanbod vormt het lijngelaten busvervoer (wat via de ov-concessie wordt geregeld) de ruggengraat. Rondom die stabiele basis komen nieuwe vormen van vervoer.

Een belangrijke nieuwe vervoersvorm is het **Flexvervoer**. Hierbij kunnen reizigers vanaf elke halte van en naar een overstappunt worden gebracht waar men op de snelle buslijnen kan overstappen. Hier liggen ook aanzienlijke combinatiekansen met doelgroepenvervoer. Daarom gaan we dit ook gezamenlijk vormgeven. Naast flexvervoer stimuleren we ook allerlei vormen van deelmobiliteit, vrijwilligersvervoer en meerijddiensten. Dit zorgt ervoor dat er meer mogelijkheden zijn om gebruik te maken van gedeelde mobiliteit; voor de gehele reis maar ook in aansluiting op het reguliere ov.

Om dat aanbod op een goede, begrijpelijke manier bij de reiziger te krijgen zijn er ook ‘verbindende schakels’: in de fysieke wereld noemen we dat mobiliteitshubs, en digitaal noemen we dat mobiliteit als dienst (of “Mobility as a Service” of MaaS).

Meer informatie over hoe gedeelde mobiliteit werkt is te vinden in deze [video](#).



## Hoe zijn we bezig met Gedeelde Mobiliteit?

### Adaptieve aanpak

Om gedeelde mobiliteit werkelijkheid te maken hanteren we een adaptieve aanpak via de verschillende (bus) concessiegebieden, toewerkend naar invoering bij ingang van de nieuwe (bus)concessie. Voor het concessiegebied Oost – bestaande uit de regio’s Midden-Brabant en Noordoost-Brabant – is dat december 2026.



In de afgelopen jaren hebben we – de regio’s, de regiotaxiorganisaties, de gemeenten in het concessiegebied, het reizigersoverleg Brabant (ROB) en de provincie – een vertaling gemaakt van de visie op gedeelde mobiliteit naar wat dat concreet betekent voor het concessiegebied Oost. Dat hebben we vastgelegd in een gezamenlijke [ambitiedocument](#) (2021) dat door vrijwel alle colleges is vastgesteld.

In het ambitiedocument schetst de provincie de kern van het systeem (in de vorm van “beloften aan de reiziger”) wat bestaat uit het lijngebonden vervoer (de bus concessie) en het Flexvervoer. Een ander belangrijke afspraak is dat provincie en gemeenten het flexvervoer en het regiotaxivervoer gezamenlijk gaan aanbesteden.

Daarnaast bevat het ambitiedocument een overzicht van de verschillende **werkstromen** aan de hand waarvan we de komende jaren samen verder invulling geven aan dit traject. Daarbij vindt er regelmatig terugkoppeling en bespreking plaats in de bestuurlijke kopgroep gedeelde mobiliteit waarin verschillende gemeenten vanuit beide regio’s vertegenwoordigd zijn (via zowel portefeuillehouders mobiliteit als portefeuillehouders regiotaxi vervoer). Deze kopgroep wordt ondersteund door een ambtelijke voorbereidingsgroep.

In deze [video](#) lichten we het ambitiedocument toe.

## Waar staan we nu?

In 2022 hebben we enkele werkstromen nadrukkelijk opgepakt. Hieronder een beknopt overzicht van de stand van zaken en een korte doorkijk naar wat er in 2023 zal worden opgepakt.

### Aanbesteding Flexvervoer

Gemeenten en provincie besteden samen het regiotalxivervoer en het flexvervoer aan (zonder dat hierbij ieders belang of verantwoordelijkheid anders wordt). In het concessiegebied Oost zijn drie regiovervoerregio's: Midden-Brabant, 's-Hertogenbosch en Noordoost Brabant. In de laatste twee regio's gaat per januari 2024 een nieuw contract in. In 2022 zijn we gestart met voorbereidingen en in 2023 worden hiervoor de aanbestedingen gedaan. In deze nieuwe contracten houden we rekening met invoering van het Flexvervoer – uiterlijk op het moment dat de nieuwe bus concessie ingaat (december 2026).

### Onderzoeken reizigersbehoeften

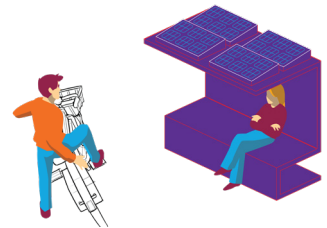
Om goed te kunnen aansluiten bij reizigersbehoeften is het relevant om zo goed mogelijk te begrijpen wat deze kunnen zijn. Eind 2021 heeft de provincie hiervoor een Brabant breed kwalitatief onderzoek laten doen. Dat onderzoek kunt u [hier](#) vinden. Belangrijkste bevinding is dat de reisbehoeften per reiziger per moment kunnen verschillen, mede afhankelijk van het reismotief. In 2022 heeft de provincie – in samenwerking met SmartwayZ.NL een grootschalig kwalitatief onderzoek laten doen naar welke aspecten gebruik van (ov en deel-)vervoersopties bevorderen en belemmeren. De resultaten hiervan voor specifiek het gedeelde mobiliteitsdeel worden nog uitgewerkt. Zodra deze beschikbaar zijn kunt u ze vinden in het [digizine](#).

### Deelmobiliteit

In stedelijk gebied komt deelmobiliteit doorgaans beter van de grond dan in minder stedelijk gebied. Dat blijkt uit een in december 2021 gepubliceerd onderzoek naar deelmobiliteit in Brabant.

Dat [onderzoek](#) is hier te lezen. Provincie en regio's hebben hierop en verdiepend onderzoek laten doen naar wat er nodig is om deelmobiliteit in buiten-stedelijk gebied een boost te geven.

Dit heeft geresulteerd in een [adviesdocument](#), [kennisdocument](#) (met relevante achtergrondinformatie) en een [set kaarten](#) aan de hand waarvan gemeenten in spelvorm kunnen doorlopen welke stappen genomen kunnen worden.



In de kern bestaat het advies uit een twee sporen aanpak: enerzijds het koesteren van (klein-schalige) lokale initiatieven en anderzijds het toewerken naar een netwerkaanpak gebaseerd op de "daily urban systems" rondom de steden. Om dit op te pakken starten we in 2023 met een verkenning om dit gesprek met gemeenten en markt te faciliteren. Daarnaast zal in mei 2023 dit onderwerp terugkomen op een themabijeenkomst deelmobiliteit.

### Mobiliteit als Dienst (Mobility as a Service/ MaaS)

Een onderzoek naar de huidige stand van zaken van Mobiliteit als Dienst, uitgevoerd door APPM in opdracht van de provincie, laat zien dat MaaS op dit moment nog onvoldoende meerwaarde kan bieden voor reizigers om in volledige vorm te functioneren. Een eerste stap om toe te groeien naar de volledige vorm van MaaS (plannen, boeken, reizen, betalen van a naar b over een breed palet aan vervoersvormen) is het in aanbestedingen uitvragen van een aantal functionaliteiten per vervoersvorm, met daarbij het mogelijk maken dat deze geïntegreerd worden. Hiermee kan het systeem goed functioneren en worden de voordelen voor de reiziger gaandeweg steeds groter.

Het volledige onderzoek is [hier](#) te vinden.

## 2023: voorbereiding aanbesteding Concessie, mobiliteitshubs en meer

In 2023 pakken we, naast hetgeen dat hierboven al benoemd is, een aantal werkstromen verder op. Voor de concessie betekent dit dat we starten met het voorbereiden van de aanbesteding van de bus concessie. Dit start met een vervoerkundige analyse door de provincie. Deze analyse is niet alleen input voor de aanbesteding van de concessie, maar ook voor de aansluiting hierop met het flexvervoer. Daarnaast doen we nader onderzoek naar kansrijke locaties voor mobiliteitshubs. In het ambtiedocument zijn hiervoor al potentiële locaties genoemd. Die vormen het startpunt om nader te bekijken, waarbij we ook gebruik maken van bevindingen uit een eerder onderzoek naar potentiële hublocaties in West-Brabant. Zo zullen we nu hublocaties met name gaan bezien vanuit hun rol in een netwerk (en niet sec als losse locaties). Vanzelfsprekend houden we in dit onderzoek rekening met parallelle trajecten zoals de verstedelijkingsopgaven.

Naast dit alles is er ruimte voor het vormgeven aan pilots en experimenten rondom gedeelde mobiliteit. Zo werken we bijvoorbeeld aan een pilot met flexvervoer in het gebied ten noorden van Tilburg; en nodigen we gemeenten en vrijwilligersinitiatieven met nadruk uit om contact op te nemen mocht men ergens een kans zien. Meer informatie hierover is te vinden in de [Toolkit gedeelde mobiliteit](#).

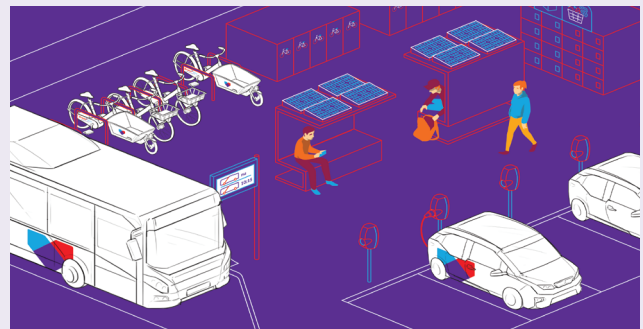
### Meer info?

Mocht u meer informatie willen over gedeelde mobiliteit in algemene zin, kijk dan vooral in het [digizine](#) gedeelde mobiliteit is maatwerk.

Hebt u specifieke vragen, dan kunt u terecht bij uw regionale ambtelijke contactpersoon voor gedeelde mobiliteit. Hieronder vindt u meer informatie daarover. Ook kunt een mail sturen aan [gedeeldemobiliteit@brabant.nl](mailto:gedeeldemobiliteit@brabant.nl).

### Bestuurlijke kopgroep Oost-Brabant

Marius Tielemans (Bernheze)  
Henri Willems (Boekel)  
Kees de Jong (Dongen)  
Mariëlle Doremalen (Gilze-Rijen)  
Peter van Steen (Heusden)  
Roy Geers ('s-Hertogenbosch)  
Harald van den Broek (Maashorst)  
Rik Compagne (Meierijstad)  
Sidney van den Bergh (Oss)  
Rik Grashoff (Tilburg)  
Dilek Odabasi-Seker (Waalwijk)  
Gedeputeerde mobiliteit (provincie)  
Hans van den Hatert (Reizigersoverleg Brabant)



### Ambtelijke voorbereidingsgroep

Ronald Soemers (regio Hart van Brabant)  
Jan-Willem Hulstein (regiovervoer MB)  
Hans Sprangers (Tilburg)  
Rian Snijder (RNOB)  
Maurice Schouten (regiovervoer DB)  
José le (regiovervoer NOB)  
Arwina de Boer (provincie)  
Willem de Jong (provincie)  
John Kuijs (provincie)