

Aan Gedeputeerde Staten van Noord-Brabant
t.a.v. Gedeputeerde mevrouw Suzanne Otters
Postbus 90151
5200 MC 's-Hertogenbosch

Uw kenmerk:	C2305632/5154835	Datum:	7 december 2022
Ons kenmerk:	2022-182	Contactpersoon:	Dianne Schellekens
Onderwerp:	Regionale reactie ontwerp-PvE OV- concessie West-Brabant 2025-2035	Telefoon:	06 21 40 64 96
Bijlage:	Aandachtspunten gedeelde mobiliteit	E-mail:	dianne.schellekens@west- brabant.eu

Geachte mevrouw Otters,

Namens de Commissie van Advies Mobiliteit van Regio West-Brabant stuur ik u, als voorzitter van de bestuurlijke kopgroep, de regionale reactie op het ontwerp-Programma van Eisen (ontwerp-PvE) OV-concessie. Regio West-Brabant is de eerste Brabantse regio waar de OV-concessie vorm gaat krijgen volgens de visie 'Gedeelde mobiliteit is maatwerk'. Samen met u werken we verder volgens de transitiestrategie West-Brabant en het Uitgangspuntendocument 'Een vervolgstap in de transitie naar gedeelde mobiliteit in West-Brabant'.

In deze brief leg ik u een aantal regionale punten voor die nodig zijn bij de transitie naar gedeelde mobiliteit. Hierbij zien we deze concessie als kans. Samen met u willen we constateren wat er goed gaat, wat er nog niet goed gaat en wat er nodig is.

Maximaal bijdragen aan vervoersbehoefte

U schrijft dat het ontwerp-PvE minimumeisen bevat om optimaal bij te dragen aan de provinciale beleidsdoelstellingen. Voor onze regio geldt dat het resultaat 'maximaal' moet bijdragen aan de vervoersbehoefte van de West-Brabanders. Zoals u schrijft brengt deze concessie de transitie van klassiek openbaar vervoer naar een systeem van gedeelde mobiliteit dichterbij en verbetert:

- de toekomstvaste basis voor het systeem van gedeelde mobiliteit;
- het drempelloos reizen;
- de leefbaarheid en duurzaamheid in het concessiegebied West-Brabant;
- en de wendbaarheid van de concessie(houder).

Deze uitgangspunten onderschrijven wij en daarom willen wij de constructieve samenwerking voortzetten. Als gezamenlijke overheden zetten we op deze wijze in op de mobiliteitstransitie waarin breed aanbod van gedeelde mobiliteit van cruciaal belang is. Daarom waarderen we dat het ontwerp-PvE ruimte laat aan inschrijvende partijen om met onderscheidende voorstellen te komen die hieraan bijdragen. Daarmee spreken we ook de wens uit dat doorgevoerde verbeteringen in de nu lopende concessie meegaan in de nieuwe concessie. De grootste uitdaging waar we als gezamenlijke overheden voor staan, is om een goede samenhang van het systeem van gedeelde

mobiliteit te borgen en te zorgen dat het systeem als geheel begrijpelijk en betaalbaar voor de reiziger blijft. De buslijnen, waaronder de buurtbussen, vormen samen met het spoornet de ruggengraat van de gedeelde mobiliteit.

Verdere verschraling van het aanbod kan het gevolg zijn van deze concessie, omdat door de huidige inflatie mogelijk de toekomstige aanbieder minder kan realiseren voor hetzelfde geld. Daarom de oproep om alsnog het budget te verruimen.

Kansen

Gedeelde mobiliteit is in ontwikkeling en biedt nog niet overal een oplossing voor. De regio wil met de provincie gaan voor 'mobiliteit voor iedereen'. We zien in onze regio dat dit nog te vaak niet de werkelijkheid is in dorpen en wijken. In de week van 14 november werd de verdeling van de 7,5 miljard uit het BO-Mirt bekend. Dit biedt in onze regio kansen om gedeelde mobiliteit te versterken als onderdeel van de verstedelijkingsstrategie. De regio pakt dit graag samen op met de provincie, zodat West-Brabant uiteindelijk minder verplaatsingen per auto kent. De (HOV)netwerkstudie van Breda hangt hiermee samen. Deze kan niet voor 7 december ingebracht worden in dit ontwerp-PvE. Na afstemming in de regio maakt gemeente Breda graag een afspraak met u hoe dit ingebracht kan worden in de aanbesteding.

Ambities

De regio kijkt vooruit. We werken in sub regionaal verband (SRBT en SRWBW) samen met u aan de verstedelijkingsakkoorden. Tegelijk met woningbouw moet er geïnvesteerd worden in gedeelde mobiliteit. Dit is noodzakelijk voor een bereikbare regio. Inwoners moeten kunnen kiezen voor ander vervoer dan de auto. Daarvoor is een voor reizigers herkenbaar en vlot vervoerssysteem nodig. Daarom introduceert de regio het uitgangspunt: '15 minuten stad, 25 minuten regio'. Belangrijk is om hierbij af te spreken hoe we samen omgaan met witte vlekken. Hoe houden we de vinger aan de pols? In de bijlage wordt verder ingegaan op samenwerken aan gedeelde mobiliteit met aandacht voor: van hub ontwikkeling naar netwerk, maatwerk versus massa, mobiliteit voor iedereen, minimumaanbod, flexhaltes en buurtbus.

Wij hopen en vertrouwen erop hiermee een zinvolle bijdrage geleverd te hebben aan het ontwerp-PvE en gaan graag verder met u dit traject in. We wensen u succes op weg naar een succesvolle aanbesteding en implementatie van de nieuwe OV-concessie.

Met vriendelijke groet,



Peter Bakker,
voorzitter kopgroep gedeelde mobiliteit RWB

Bijlage: Aandachtspunten Gedeelde Mobiliteit West-Brabant

Samenwerken aan gedeelde mobiliteit

De gemeenten in West-Brabant willen vooruit met gedeelde mobiliteit. Nieuw in deze concessie is dat er herijking mogelijk is en dat is een goede zaak. Voor de uitvoering van de concessie wordt er naast het Tactisch Ontwikkelteam (TOT) voorzien in een regieteam. Hier zullen Breda en RWB namens de andere 15 gemeenten in deelnemen. Vanuit het TOT en regieteam is er ook de link naar de programmagroep OV netwerk Brabantstad. Er is behoefte aan scherpere wat betreft rol en taak van regieteam en TOT. De meerwaarde van het regieteam is niet duidelijk, omdat het lijkt te gaan om reflectie en lange termijnzaken. Het beeld ontstaat van een soort TOT-Plus. Omdat het TOT concrete zaken m.b.t. netwerkontwikkeling behandelt is de aanwezigheid van een Flex-contactpersoon is gewenst voor de relevante combi-thema's. Ook 'Samen'-initiatieven kunnen naar behoefte ingebracht worden. Uiteindelijk achten wij de regio het geëigende organisatorische kader voor deze overleggen. Wie staat waarvoor aan de lat? Gedeelde mobiliteit wordt door veel verschillende partijen uitgevoerd. Wie voert de regie en hoe pakken we dat aan? En wie is verantwoordelijk voor de financiering?

Van hub ontwikkeling naar netwerk

We werken al samen aan de hub-ontwikkeling. Daar hebben we een eerste stap in gezet en we werken samen verder aan de kansrijke hubs. De uitdaging is om de hub-halte nog beter in dienst te stellen van reiziger. Voor een reiziger moet een halte herkenbaar zijn als opstappunt in één systeem. Dat meerdere vervoersmogelijkheden samen een netwerk vormen, daar heeft de reiziger geen boodschap aan, die wil gewoon van A naar B. Hou het daarom overzichtelijk en simpel! De volgende stap voor de regio is om tot een netwerk van hubs te komen die de 15 minuten stad en 25 minuten regio dichterbij brengt. Dit vereist een gezamenlijk visie met een integrale uitwerking van de thema's als reisinformatie, beeldmerken, aansluitingen en slimme overstappunten. Daar willen we graag met de provincie verder aan werken. Tenslotte willen we blijven afstemmen over de flexhaltes. Er behoefte is helder te krijgen wat de definities zijn.

Maatwerk versus massa

Er wordt geëxperimenteerd met lokale initiatieven voor gedeelde mobiliteit. Samen met het Kleinschalig Collectief Vervoer (KCV) wordt de hub-haltetaxi ingevoerd. Een spannend product waarbij nog veel bedenkingen bestaan. Daarnaast willen we de samen-initiatieven goed inpassen in het vervoerssysteem. We spreken nadrukkelijk de wens uit om dit samen te organiseren. Er is veel maatwerk nodig binnen gedeelde mobiliteit. We zien kansen hiervoor in de wendbaarheid van de nieuwe concessie. Niet om alles daarin onder te brengen, maar om slimme koppelingen te maken. De uitdaging ligt in hoe we massa gaan maken met maatwerk (met voldoende impact en effectiviteit) en tegelijkertijd een voor inwoners herkenbaar vervoerssysteem ontwikkelen. Daarom is het creëren van vervoersvormen op afroep een waardevolle mogelijkheid in het ontwerp-PvE. Ook willen we graag verder denken over het beter bereikbaar maken van bedrijventerreinen en havengebieden. Hiervoor gaan we als overheid verder met bedrijfsleven en onderwijs aan de slag.

Mobiliteit voor iedereen

Gedeelde mobiliteit moeten we aantrekkelijk maken door korte reistijden, aantrekkelijke tarieven en het makkelijk kunnen vinden, plannen en zo mogelijk betalen van je gehele reis van-deur-tot-deur met behulp van MaaS apps.

Er is een bovengrens aan het strekken van lijnen en daar willen we graag scherp kijken. De buslijnen met hun haltes moeten goed binnen het bereik van inwoners en potentiële OV-reizigers liggen. Niet voor alle inwoners

is voor- en natransport met de fiets mogelijk.

De regio ziet het liefst een zo goed mogelijke dekking met gedeelde mobiliteit zodat zo min mogelijk inwoners de stap hoeven te maken naar het KCV. De uitdaging ligt in het oplossen van de discrepantie tussen het steeds grofmaziger OV-net enerzijds en anderzijds steeds meer druk – ook financieel - op het KCV-systeem inclusief het WMO-vervoer van gemeenten. Daarbij helpt de ‘voor-elkaar-pas’ waarmee een aantal gemeenten gaan proefdraaien en is het wenselijk dat een soortgelijk aanbod aan reizigers mogelijk blijft.

Daarnaast vragen gemeenten aandacht voor het goed bereikbaar houden van MBO- en HBO-locaties zoals Curio Prinsentuin in Andel. Ook wordt er aandacht gevraagd voor bijzondere groepen als asielzoekers en statushouders.

Door de energiecrisis en huidige inflatie wordt voor een groeiende groep inwoners vervoer te duur. Ook in het licht van de mobiliteitstransitie is betaalbaarheid van vervoer een belangrijk aspect. Gedeelde mobiliteit kan zo bijdragen aan brede welvaart.

Minimumaanbod

In het ontwerp-PvE zijn minimumnormen aangegeven en de inschrijvers worden uitgedaagd een beter bod te doen. Daar zit dan ook meteen de zorg van verschillende- met name landelijke gemeenten. Daarom zullen deze gemeenten, zelf of met buurgemeenten, concrete verzoeken indienen als reactie op het ontwerp-PvE.

Er zijn zorgen dat bij een gelijkblijvend budget i.r.t. kosten tot verdere verschraving van de dienstverlening leidt. Daarmee komt vooral de bereikbaarheid in het rurale gebied verder onder druk door afname van ontsluitende lijnen tussen kleine kernen.

En ook zijn er vragen over hoe omgegaan wordt met toekomstige ontwikkelingen. Een voorbeeld is de bereikbaarheid van het nieuwe ziekenhuis Bravis Bulkenaar, die belangrijk is voor Rucphen, Roosendaal, Halderberge, Woensdrecht, Bergen op Zoom en Steenbergen. En hoe de Brabantliner-verbinding tussen Breda en Utrecht via Oosterhout, Geertruidenberg en-Altena in stand wordt gehouden tijdens de werkzaamheden aan de A27.

Een ander terugkerend thema is het langer doorrijden in de avonduren van stad- of streekbussen. Ook is er de zorg dat het aanbod zo laag wordt, dat de bus geen interessant alternatief meer vormt. Op dit moment zijn we nog niet terug op het niveau van voor corona. De vraag is hoe de provincie hiermee omgaat?

Volgens het ontwerp PvE eindigt de avondspits om 18.00 uur en vervalt op dat moment de verplichting om vervoer aan te bieden op de ontsluitende lijnen en buurtbuslijnen. Een verlenging van de avondspits is wenselijk, vanwege een betere spreiding van reizigers over de spits en omdat reizigers het risico lopen dat ze na 18.00 uur op duurder flexvervoer moeten terugvallen. Dit leidt mogelijk tot extra vraag naar duur WMO vervoer.

Buurtbus

Bij de buurtbus speelt de tegenstelling tussen de (onzekere) beschikbaarheid van vrijwilligers enerzijds en de robuustheid van deze dienstverlening anderzijds. Niettemin is de buurtbus een belangrijk – in de lokale gemeenschappen wortelend - vervoerproduct voor gebieden met een zwakke maar evengoed relevante vervoervraag. Daarom moet er met slimme maatregelen genoemde tegenstelling zoveel mogelijk verminderd worden. Verder komt in het ontwerp-PvE ten onrechte niet naar voren dat ook gemeenten het initiatief kunnen nemen om een buurtbusverbinding te initiëren. Uiteraard in overleg met de concessiehouder en de provincie.