

Inspreektekst Provinciale Staten Mobiliteit 15 september 2023

Voorzitter, geachte gedeputeerde, Statenleden, commissieleden, ambtenaren, belangstellenden en kijkers thuis.

Mijn naam is Tom Brouwers, ik woon in Eindhoven. In het kader van transparantie wil ik u gelijk vertellen dat ik tevens raadslid ben in Eindhoven. Vandaag spreek ik op persoonlijke titel in, als inwoner van de mooiste provincie van Nederland.

Gedeelde mobiliteit is maatwerk

U spreekt vandaag over de voortgangsrapportage uitvoering visie Gedeelde mobiliteit is Maatwerk. Een passend aanbod voor alle reizigers, dus ook de reizigers over de grens.

Bij Mobiliteit plannen we vaak tot aan onze provinciegrens, soms daaroverheen, maar nog veel vaker stopt het daar en moet de reiziger het zelf maar uitzoeken. Ik wil u vragen en oproepen om wat vaker buiten de lijntjes te kleuren en over die provinciegrens heen te denken. Zouden we in concessies niet moeten opnemen dat het eerste treinstation of bushalte over de grens gewoon bereikbaar moet zijn vanuit Brabant?

Het Kennisinstituut Mobiliteit (KiM) heeft een aantal Missing Links in het OV over de grens vastgesteld, waarvan een aantal in Brabant ^B. Dan gaat het bijvoorbeeld om de busverbindingen Bergen op Zoom-Antwerpen, Breda-Turnhout en Eindhoven-Turnhout. Bent u als Staten op de hoogte van deze missing links, en wat gaat u daaraan doen? Voor een overzicht van al het OV over de grens vanuit onze provincie verwijs ik u naar een overzicht uit 2021 in de bijlage ^C.

Waarom loont het zich om bussen meer en vaker over de grens te laten rijden?

Toerismebureau VisitBrabant heeft onderzocht dat de Belgische bezoeker tot tweemaal zoveel uitgeeft in Brabant dan een Nederlandse bezoeker ^D. Als je 's avonds een pintje of wijntje wilt kunnen drinken of niet haastig op je klok moet kijken hoe laat je laatste bus over de grens gaat, moet dat gewoon kunnen. Waarom faciliteren we dat niet?

Mobiliteitshubs

Wat betreft de mobiliteitshubs: in hoeverre vindt er afstemming plaats met de provincies Zeeland, Zuid-Holland, Gelderland, Nederlands en Belgisch Limburg en de provincie Antwerpen? Soms kan een reiziger in het buitengebied sneller bij een mobiliteitshub buiten onze provincie komen dan daarbinnen. Als we denken vanuit de reiziger, kan het soms handiger zijn om te zorgen voor een goede verbinding met die hub buiten onze provincie dan de reiziger afhankelijk te maken van een hub binnen de provincie die verder weg is en een langere reistijd vraagt.

Zo wordt in Belgisch Limburg gewerkt aan een vervoersknooppunt bij het Mariaziekenhuis in Overpelt, met een snelle busverbinding met Hasselt ^A. Zorgen wij als Noord-Brabant voor een goede OV-verbinding naar dat knooppunt vanuit onze provincie? Of moet een reiziger uit Valkenswaard eerst naar Eindhoven, met de trein naar Maastricht om daar de bus naar Hasselt te nemen? Dit is wel het reisadvies dat aan de randen van de dag en in het weekend wordt gegeven...

Deelmobiliteit

Wat betreft **deelmobiliteit** wil ik uw aandacht vragen voor de **OV-fiets**. Ik heb u hier ook al eerder per mail over benaderd. In 2016 heeft de provincie Noord-Brabant 8 ton subsidie gegeven aan NS om te zorgen dat op elk Brabants treinstation én op de grotere busstations een OV-fiets punt zou komen^{E,F}. *“De fiets is onmisbaar in het Nederlandse mobiliteitssysteem (...) Nu we de noodzaak zien voor een transitie naar duurzaam en emissieloos vervoer gaat het onderwerp fiets vanzelfsprekend naar urgent”* zo vertelde uw programmaleider Fiets in 2020^G.

Bij mijn weten is het gebruik van de OV fiets nooit geëvalueerd. Uit eigen ervaring, maar ook in de contacten met andere reizigers én volgens de website www.ovfietsbeschikbaar.nl blijkt dat meerdere OV fietspunten in de provincie regelmatig een tekort aan OV-fietsen hebben. Hoewel NS aangeeft dat er landelijk een OV fiets tekort is en vooral OV fietsen bijplaatst in grote steden zoals Utrecht en Tilburg, zijn dat juist de steden waar vaak ook de meeste alternatieven direct voor de hand zijn zoals elektrische deelfietsen, de bus, de taxi, noem maar op. Op stations zoals Lage Zwaluwe, Gilze-Rijen, of Maarheeze grijpen fietsers regelmatig mis als ze een OV-fiets willen huren. Ik wil u vragen dit mee te nemen in de gesprekken die u met de NS voert.

Verder wil ik u meegeven dat Deelmobiliteit mijns inziens een onderdeel zou moeten zijn van de nieuwe Mobiliteitsconcessies in de provincie. Nu gaat het nog te vaak over het OV, maar we weten ook dat het OV niet overal en zeker niet even vaak kan komen. Dan moeten we gaan kijken naar de eerste en laatste kilometers, de first en last miles, om een groter bereik te creëren. Zouden we bedrijven als TIER, Go Sharing, Check, Bolt en Felyx maar ook de Hopperpoints van Hermes en Arriva niet meer moeten betrekken bij Mobiliteitsconcessies, en vragen hoe zij daaraan bij kunnen dragen? Moeten we het dan nog hebben over dienstregelingen of eerder gaan denken in hoeveel mobiliteits kilometers we toevoegen in een concessie?

De provincie ziet zichzelf vaak als regisseur, die de samenwerking tussen overheden en overheden met marktpartijen moet bevorderen. Zoals één van uw programmaleiders opmerkte: *“Primair heeft de provincie een regierol, maar ze is tegelijkertijd verbinder, aanjager en soms trekker”*. Moeten we daarom soms niet meer leiding nemen en soms wat initiatief pakken?

Dank u wel.

^A <https://www.noordzuidlimburg.be/zonen Noord>

^B <https://www.kimnet.nl/publicaties/rapporten/2019/06/20/de-bus-over-de-grens-grensoverschrijdende-busverbindingen-in-nederland>

^C Openbaar vervoer over de grens (2021)

<https://www.crow.nl/downloads/pdf/collectief-vervoer/poster-grensoverschrijdend-openbaar-vervoer-2021.aspx?ext=.pdf>

^D <https://partners.visitbrabant.com/kennis/belgische-gast>

^E <https://www.treinreiziger.nl/alle-treinstations-noord-brabant-krijgen-ov-fiets/>

^F <https://www.ovpro.nl/trein/2017/02/16/ov-fiets-voortaan-beschikbaar-op-alle-brabantse-treinstations/>

^G <https://magazine.bijnd.nl/6-2020/noord-brabant-zet-de-fiets-in-de-spotlights/>