

Inhoudsopgave

Inleiding	4
Hoofdstuk 1: Gezamenlijke inzet gedeelde mobiliteit	6
Hoofdstuk 2: Hoe werkt het systeem van gedeelde mobiliteit?	8
2.1 Voor de reiziger	8
2.2 'Achter de schermen': Lijngelonden, Flex en Samen	10
2.3 Basis en plus	10
2.4 Lijngelonden vervoer	11
2.5 Flex	13
2.6 Samen initiatieven	16
2.7 Samenvattend voor aanbod	17
Hoofdstuk 3: Regionale ambitie van MRE	18
3.1 Regionale Mobiliteitsvisie MRE 2040: bewust bezig met een mobiliteitstransitie	18
3.2 Regionale strategie publieke mobiliteit	19
Hoofdstuk 4: De verbindende schakels	20
4.1 Mobiliteit-als-Dienst	20
4.2 Mobiliteitshubs	21
Hoofdstuk 5: Belangrijke waarden	26
5.1 Solide basis	26
5.2 De reiziger centraal	26
5.3 Betaalbaar en betaalbaar voor de reiziger	27
5.4 Duurzaamheid	28
5.5 Begrijpelijkheid en communicatie	30
5.6 Inclusief en toegankelijk	31
5.7 Data en kennis verzamelen en delen	32
Hoofdstuk 6: Hoe regelen we dit?	34
6.1 Contractvormen, financiering en samenwerking	34
Hoofdstuk 7: De Planning	37

Overzicht van veelgebruikte termen:

Beloften aan de reiziger	Door de provincie gemaakte beloften aan de reiziger op het gebied van gedeelde mobiliteit. Deze worden in ieder geval ingevuld door het bieden van Flex en lijngebonden vervoer.
Bravoflex	Bravoflex is een flexibele vervoersservice op bestelling in de provincie Noord-Brabant. Het biedt reizigers de mogelijkheid om zonder vaste dienstregeling van een nabijgelegen halte naar een OV-overstaphalte te reizen, zoals grotere bushaltes of treinstations. Hierdoor kunnen reizigers eenvoudig overstappen op reguliere bus- of treinverbindingen.
Deelmobiliteit	Deelmobiliteit (ook wel deelvervoer) is een verzamelterm voor alle vervoersmiddelen die gebruikt kunnen worden door meerdere gebruikers waarbij de gebruiker ook de bestuurder is maar deze niet zelf bezit. Voorbeelden zijn deelfietsen, -scooters en -auto's. Het belangrijkste verschil met "traditionele" huurvoertuigen is dat bij deelvoertuigen het gebruik 24 uur per dag toegankelijk is (vaak via een app) zonder de tussenkomst van een persoon. Deelmobiliteit kan een rol spelen als voor- en natransport in het openbaar vervoer. Met deelmobiliteit wordt in deze definitie expliciet niet carpoolen of taxi-diensten bedoeld, aangezien de gebruiker daarbij niet de bestuurder is. Deelmobiliteitsaanbieders zijn vaak commerciële partijen. <i>(definitie Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat)</i>
Direct	Term die wordt gebruikt voor buslijnen met een hoog voorzieningenniveau die voor de duur van de gehele concessie vastliggen.
Gedeelde Mobiliteit	Hiermee bedoelen we alle mobiliteit die voor iedereen toegankelijk is en die je vaak samen gebruikt. Dat kan de bus of trein zijn, maar ook een deelauto of deelfiets. Ook meerijden met iemand of reizen met een flex-concept past binnen gedeelde mobiliteit. <i>(definitie visie "gedeelde mobiliteit is maatwerk")</i> . Dit is vergelijkbaar met de landelijk gebruikte term "publieke mobiliteit".
Mobiliteit-als-Dienst	Een toepassing – vaak een app – waarin verschillende vervoersstromen op een overzichtelijke wijze aan de reiziger worden gepresenteerd. Kan bestaan uit verschillende functionaliteiten zoals plannen, boeken en betalen. Internationaal wordt hier ook wel de term " <i>Mobility as a Service</i> " of "MaaS" voor gebruikt.
Mobiliteit hub	Fysieke locatie waarop meerdere mobiliteitsvormen bijeenkomen. Afhankelijk van het doel en de beoogde doelgroep van gebruikers, verschillen de diverse soorten hubs onderling van type locatie, voorzieningenniveau, aanbod van deelmobiliteit en gedeelde mobiliteit. In de praktijk zien we daarom hubs ontstaan in vele soorten en maten.
Lijngebonden vervoer	Vervoer dat wordt aangeboden op basis van een dienstregeling.
Overstaphalte	Dit zijn haltes waar de reiziger met het Flexvervoer kan overstappen op het lijngebonden vervoer netwerk (vaak Direct lijnen).

van betrokkenheid vallen. Denk hierbij bijvoorbeeld aan grensoverschrijdend vervoer en treinverbindingen.

Leeswijzer

Dit document schetst in hoofdlijnen hoe gedeelde mobiliteit eruit komt te zien in Zuidoost-Brabant. Het document is als volgt opgebouwd:

1. De gezamenlijke opgave;
2. De werking van het systeem van gedeelde mobiliteit in Zuidoost-Brabant;
3. De verbindende schakels tussen het vervoersaanbod (Mobiliteit-als-Dienst en mobiliteitshubs);
4. De belangrijkste waarden voor het vervoersaanbod (duurzaamheid, betaalbaarheid en inclusiviteit en toegankelijkheid);
5. De manier waarop we dit regelen;
6. Het vervolgproces.

Per onderdeel benoemen we een algemene lijn met de ontwikkelingen, ambities en wat hiervoor nodig is. Dit wordt samengevat in:

- De “beloften aan de reiziger”. Dit zijn in dit document de beloften van de provincie vanuit haar verantwoordelijkheid voor gedeelde mobiliteit (de provinciale basis);
- De opgaven voor de provincie, gemeenten en regio’s, en de afspraken die nodig zijn voor het vervolg.

In dit document bedoelen we met “we” de gezamenlijke overheden in Zuidoost-Brabant (provincie, gemeenten, regio). Een afzonderlijke partij benoemen we als zodanig.

Hoofdstuk 1: Gezamenlijke inzet gedeelde mobiliteit

We maken samen werk van gedeelde mobiliteit. We zetten ons maximaal in voor een slim, flexibel, toekomstbestendig en duurzaam systeem van gedeelde mobiliteit in het concessiegebied Zuidoost-Brabant. De reiziger staat centraal met een passend aanbod voor alle reizigers. Iedereen die zelfstandig kan reizen kan gebruik maken van het systeem van gedeelde mobiliteit, zonder fysieke, mentale of digitale drempels. Zo houden we de regio's bereikbaar en kunnen mensen blijven meedoen aan de samenleving.

Gedeelde mobiliteit

Daarmee bedoelen we 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.

De kern van gedeelde mobiliteit is dat verschillende vervoersvormen op elkaar zijn afgestemd en opereren als één inclusief systeem, waardoor een reiziger zelf de reis kan samenstellen die past bij zijn of haar mobiliteitsbehoefte(n). Belangrijk is hierbij dat de reiziger dit op een laagdrempelige en begrijpelijke manier kan doen. Dit vraagt om verbindende schakels in zowel de fysieke wereld (mobiliteitshubs) als de digitale wereld (mobiliteit-als-dienst). Dit kan elke overheid niet afzonderlijk, maar het vraagt om een gezamenlijke aanpak als één overheid met inachtneming van ieders verantwoordelijkheden.

Hierin is (gedeelde) mobiliteit geen doel op zich maar een middel om andere opgaves te realiseren. Dit kan gaan om verstedelijking maar ook breder om het realiseren van brede welvaart. De basis voor de integrale aanpak is daarbij [NOVEX stedelijk Brabant](#) en het [beleidskader mobiliteit](#). Voor mobiliteit wordt dit uitgewerkt in de regionale mobiliteitsvisie en wordt het opgenomen in een meerjarig multimodaal mobiliteitspakket (MMMP) voor Zuidoost Brabant. Dit document geeft invulling aan een aantal opgaves van het in de maak zijnde MMMP.

We zetten ons in om de afspraken uit dit document verder uit te werken en te realiseren. Hiermee is dit document richtinggevend voor de nieuwe ov-concessie en het nieuwe Taxbus contract.

Dit document richt zich op de periode die wordt beslagen door de nieuwe ov-concessie en de insteek die daarin wordt gekozen. Hiermee gaan we eerste stappen zetten voor het opschalen van ov/gedeelde mobiliteit met als eindpunt de ambitie zoals beschreven staat in het ontwikkelperspectief van *Novex Stedelijk Brabant* onder het onderdeel "Mobiliteitstransitie maatwerk voor stad en dorp".

Hier staat onder andere dat we inzetten op een schaa sprong van het ov-systeem door het beter verbinden binnen en tussen de Brabantse stedelijke regio's en omliggende stedelijke regio's en het verbeteren van de (inter)nationale bereikbaarheid. Dit om zo de groei op te vangen van de toename in aantal verplaatsingen als gevolg van de verstedelijkingsstrategie (gericht op een concentratie van wonen, werken en voorzieningen op de stedelijke hoofdknopen). Het toekomstbeeld ov 2024 en de regionale uitwerking daarvan (in het bidbook hink-stap-sprong van landsdeel Zuid²) zijn bouwstenen voor deze beoogde schaa sprong.

² Actualisatie van het TBOV wordt meegenomen in de Multimodale Mobiliteitsagenda Zuid-Nederland.

De huidige ov-concessie is verlengd tot medio 2029. Dit betekent dat de aanbesteding van de nieuwe concessie vanaf 2025 zal worden voorbereid.

Daarnaast werken de provincie en gemeenten samen in het aanbesteden van het regionaal doelgroepenvervoer. Het nieuwe Flex-product van de provincie (de hub- en haltetaxi) wordt hierin meegenomen. Het nieuwe contract voor het regiovervoer zal per maart 2026 ingaan. Dat wil zeggen dat het flexvervoer van de provincie ook vanaf dan beschikbaar zal zijn in Zuidoost Brabant.

Vanuit het beeld dat we schetsen in dit document, werken we toe naar concrete afspraken en opgaven die gedeelde mobiliteit dichterbij brengen. Deze opgaven werken we de komende periode verder uit in werkstromen.

Hoofdstuk 2: Hoe werkt het systeem van gedeelde mobiliteit?

In dit hoofdstuk gaan we dieper in op het systeem van gedeelde mobiliteit en hoe dit eruit komt te zien voor de reiziger. Hierbij is het goed op te merken dat we met name ingaan op de mobiliteitsvormen die direct door provincie en/of gemeenten kunnen worden beïnvloed. Het spoorvervoer wordt niet specifiek benoemd in dit document. Vanzelfsprekend wordt het spoornetwerk als ruggengraat van het OV wel meegenomen in de totale scope van het (gedeelde) mobiliteitssysteem. Zo kan bijvoorbeeld het flexsysteem ook aansluiten op een treinstation als overstaphalte.

2.1 Voor de reiziger

Belofte aan de reiziger

In Zuidoost Brabant kan iedereen van halte naar halte met minimaal één mobiliteitsvorm reizen. Nu zijn dit vaak bussen, maar in de toekomst kunnen dit ook andere mogelijkheden zijn (zoals hubtaxi, deelsysteem of meerijsen met iemand) en er kunnen extra haltes komen. Met goed bereikbare haltes en een goed ontwikkeld en samenhangend vervoersysteem kan de reiziger altijd met maximaal één overstap de dichtstbijzijnde grotere (bus)stations in Best, Bladel, Deurne, Eindhoven, Helmond en, Valkenswaard (de definitieve punten worden na het vervoerkundig onderzoek opgenomen) bereiken. Deze belofte geldt ook voor reizigers uit kleine kernen, buurtschappen en bedrijventerreinen, omdat we het systeem van gedeelde mobiliteit voor iedereen toegankelijk maken.

De buslijnen in de concessie rijden altijd tegen ov-tarief. Flexvervoer van halte naar overstaphalte is tegen een vast tarief (€ 2,- wanneer er geen ov-alternatief is, € 5,- als dit er wel is³). De verschillende vervoersopties zijn voor de reiziger begrijpelijk, gemakkelijk en logisch gemaakt zodat de reiziger zelf kan kiezen hoe te reizen. De reis moet op één plek eenvoudig gepland en geboekt kunnen worden, bijvoorbeeld via een app.

³ Deze tarieven zullen straks geïndexeerd worden – wordt nog nader uitgewerkt

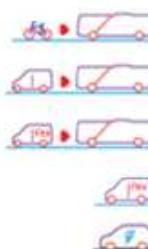
Een voorbeeld van hoe dit voor een reiziger kan werken in de toekomst:



Angela woont in X, een klein landelijk dorpje dat onderdeel is van gemeente A. Angela werkt in B. Ze heeft in haar persoonlijke voorkeuren aangegeven graag gezond bezig te zijn en afstanden tot 1 kilometer te willen lopen en tot 5 km te willen fietsen.

De heenreis

Op een typische dag gaat Angela naar haar werk. Ze kijkt hiervoor in haar mobiliteit als dienst app; geeft het tijdstip aan wanneer ze op haar bestemming wil zijn en krijgt, op basis van haar voorkeuren, de volgende mogelijkheden te zien:

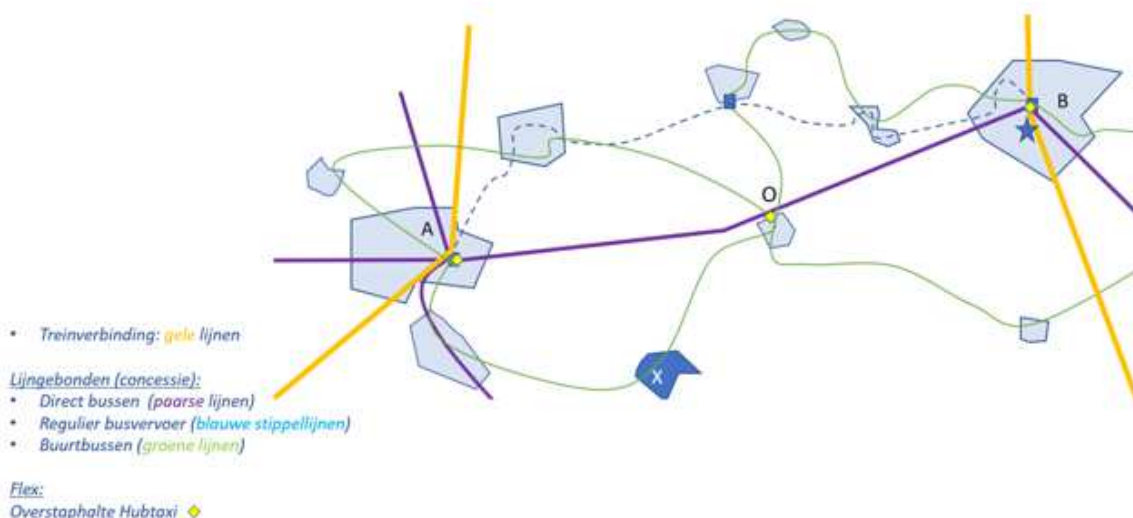


- (eigen) Fiets naar overstappunt O, daar de Directlijn pakken naar B, lopen naar haar bestemming (★)
- Buurtbus naar O, daar de Directlijn pakken naar B, lopen naar haar bestemming (★)
- Hubtaxi naar overstappunt O, daar de Directlijn pakken naar B, lopen naar haar bestemming (★)
- Haltetaxi direct naar de halte vlak bij haar bestemming (★)
- Deelauto vanaf lokale hub naar haar bestemming (★)

In haar app kan Angela per keuzemogelijkheid ook zien hoe de opties scoren op verschillende aspecten zoals reistijd, kosten, CO2 uitstoot enzovoorts.

Omdat het flink regent kiest Angela er dit keer voor om niet de fiets te pakken, maar een **hubtaxi naar het overstappunt** te

reserveren. De hubtaxi is iets duurder dan het ov tarief (omdat er ook een buurtbus rijdt) maar dat heeft ze er wel voor over omdat ze op de app precies kan zien hoe lang het duurt voordat de hubtaxi bij de halte is. Zo kan ze precies van huis vertrekken wanneer dat nodig is. Een deelauto zou het snelst zijn maar is ook duurder. Daarbij is Angela graag onder de mensen.



De terugreis

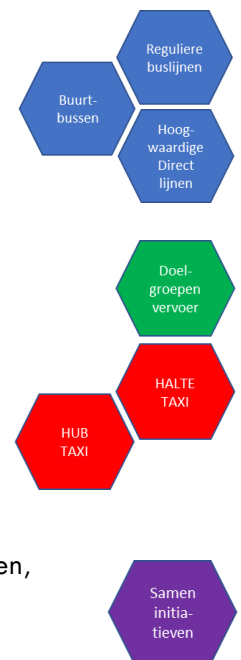
Nadat ze klaar is op haar werk wil Angela weer naar huis reizen. Inmiddels schijnt de zon en heeft Angela eigenlijk wel zin om een stukje te fietsen. Ze geeft dit aan in haar mobiliteit als dienst app en krijgt als optie onder andere te zien dat ze de **Directlijn** kan pakken naar overstappunt O en vanaf daar met een **deelfiets** naar haar dorp kan fietsen. In haar dorp kan ze op de lokale hub haar deelfiets weer stallen en het laatste stukje naar huis lopen.

2.2 'Achter de schermen': Lijnggebonden, Flex en Samen

In de visie 'gedeelde mobiliteit is maatwerk' is een eerste opzet gemaakt van het totaalsysteem van gedeelde mobiliteit. Het gaat om het bij elkaar brengen van vraag en aanbod met Mobiliteit-als-Dienst en mobiliteitshubs als verbindende schakels (zie hiervoor hoofdstuk 3).

Het aanbod bestaat uit drie categorieën:

- **Lijnggebonden:** op drukke plekken en tijdstippen blijven de bus en trein belangrijk als ruggengraat van het systeem. Voor de bus krijgt dit vorm via hoogfrequent comfortabel busvervoer op momenten met veel vraag, dit noemen we Direct. Maar ook hier kan het aanbod maatwerk zijn en kunnen we een ander product aanbieden op rustigere momenten en plaatsen. Dit zijn dan niet altijd Direct lijnen maar dit kunnen ook ontsluitende buslijnen zijn. Ook buurtbuslijnen vallen in deze categorie voor kleinere vervoersstromen. Dit vervoer wordt geregeld in de concessie.
- **Flex:** aanvullend hierop is vanaf alle bushaltes in het concessiegebied Flex beschikbaar. Dit vervoer biedt aansluiting op het lijnggebonden vervoer of de trein en biedt de reiziger meer mogelijkheden (ook wanneer het lijnggebonden vervoer op dat moment niet rijdt). Er liggen hier ook toekomstige combinatie kansen met doelgroepenvervoer.
- **Samen:** onder gedeelde mobiliteit vallen ook nieuwe concepten als deelauto's, deelfietsen, vrijwilligers initiatieven en meerrijddiensten, opgezet door de markt of de samenleving. Dit vervoer is een aanvulling op lijnggebonden en Flex.



Deze vervoersvormen vergen ieder een eigen aanpak en eigen afspraken. Dat wordt in dit hoofdstuk verder uitgewerkt.

Voor de reiziger is het onderscheid in lijnggebonden, Flex en Samen niet per sé van belang: de reiziger stelt zijn eigen mix van vervoersvormen samen, passend bij de reisbehoefte op dat moment.

2.3 Basis en plus

In dit uitgangspuntendocument geeft de provincie aan wat ze in de basis wil bieden met de beschikbare middelen. Daarnaast hebben gemeenten en/of regio ook de mogelijkheid om hier bovenop een plus - gewenste extra kwaliteit voor haar inwoners - te realiseren.

Of een gemeente een plus wil aanbieden of niet doet geen afbreuk aan het provinciale basisaanbod. Deze basis biedt een systeem van gedeelde mobiliteit waarmee de beloften aan de reiziger kunnen worden waargemaakt. Een eventuele plus is hierop een "extra".

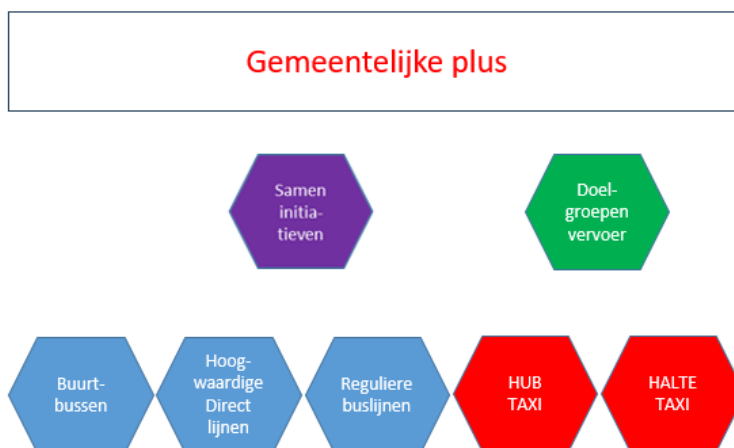
Gemeentelijke / regionale plus (optioneel):

Gemeenten kunnen zelf kijken of, en zo ja waar, ze een plus willen bieden bovenop die basis.

Gemeentelijke plus

Provinciale basis:

Hiermee geeft de provincie invulling aan de beloften aan de reiziger.



Voor de provinciale basis is de provincie verantwoordelijk, het gaat hierbij om het vervoer van halte naar halte. In dit uitgangspuntendocument geven we daar waar relevant, duidelijk aan hoe de provinciale basis is opgebouwd en waar eventueel kansen zijn voor een gemeentelijke/ regionale plus (zie ook hoofdstuk 3). Dit kunnen extra mogelijkheden zijn bovenop de provinciale basis waardoor de vervoersopties toenemen, bijvoorbeeld ten aanzien van Flex.

Ook zijn er natuurlijk zaken waar intensief op samengewerkt gaat worden, zoals in de koppeling van Flex en doelgroepenvervoer. Samen initiatieven (zoals vrijwilligersinitiatieven, meerijddiensten en deelmobiliteit) vormen een aanvulling op het basisaanbod en zijn zaken waar we gezamenlijk uitwerking aan kunnen geven vanuit ieders verantwoordelijkheid (en mogelijkheden).

In de volgende paragrafen gaan we dieper in op de verschillende onderdelen van het vervoersysteem.

2.4 Lijngebonden vervoer

De provincie is als ov-autoriteit verantwoordelijk voor het lijngebonden openbaar vervoer. Dit zijn de Directlijnen, de ontsluitende buslijnen (in allerlei vormen) en de buurtbussen.

Directlijnen

Directlijnen zijn de lijnen waarop grote stromen reizigers worden vervoerd tussen plaatsen met (structureel) veel vraag. Het vormt samen met het spoor de ruggengraat van gedeelde mobiliteit. Dit is in de basis al vormgegeven in het kader van de netwerkuitwerking [Toekomstbeeld OV 2040](#). De afgelopen jaren zijn op basis van het MIRT Brainport onderzoek al verdere stappen gezet en dit heeft geresulteerd in afspraken tussen Rijk en regio (provincie en gemeente) over een aantal projecten zoals HOV 4, de multimodale Knoop Eindhoven en de Brainportlijn. Deze afspraken zijn ook een belangrijke basis voor de verdere uitwerking.

Een hoogwaardig ov-net is belangrijk om de bereikbaarheid van Brabant te waarborgen, maar ook om een betaalbaar systeem te bieden met kwalitatief goede, gedeelde mobiliteit. Daarom blijft de provincie hierop inzetten.

Directlijnen verbinden grotere plaatsen in de regio met drukke bestemmingen en knooppunten in het stedelijk gebied en rijden een snelle route met een hoge frequentie. De ambitie voor Directlijnen is een frequentie van 6 keer per uur in de spits en buiten de spits 4 keer per uur op maandag tot en met zaterdag. In de avonden en het weekend minimaal 2 keer per uur⁴. Zo biedt Direct hoogwaardige verbindingen vanuit de gehele regio naar stedelijke gebieden en de belangrijkste hubs zoals intercitystations.

Naast hoge frequentie en snelheid zijn ook andere zaken belangrijk voor Direct. Direct is een comfortabele manier van reizen met hoge kwaliteit, snelheid, frequentie en minimale reistijd. Directlijnen blijven voor de duur van de concessie bestaan, waarbij er ruimte is om in te spelen op toekomstige ontwikkelingen.

Ontsluitende buslijnen

Naast de Directlijnen zijn er ook ontsluitende buslijnen. Deze rijden op plaatsen waar voldoende vervoersvraag is voor een buslijn, maar waar deze vraag (nog) niet groot genoeg is om de frequenties van Direct te bieden. Deze lijnen kunnen ook een meer lokale functie hebben in stad of streek. Ontsluitende buslijnen rijden niet altijd de gehele week en niet per se met hoge frequenties. Ze behoren tot de concessie en hebben niet dezelfde status als Directlijnen. Een ontsluitende lijn kan – bij groei – een Direct lijn worden (en de gehele concessieperiode blijven rijden). Andersom kan het ook zo zijn dat (ritten van) enkele lijnen – wanneer deze structureel slecht gebruikt worden - komen te vervallen. In dat geval is altijd de Flex-oplossing tegen het lagere tarief beschikbaar. Daarnaast is het ook het mogelijk dat een Flex-oplossing toch een ontsluitende buslijn wordt. Kortom: een flexibel systeem in samenhang met Direct en Flex dat gedurende de concessie aangepast kan worden. Dit sluit goed aan op de hoge dynamiek in de regio Zuidoost Brabant.

Buurtbus

De buurtbus is een bestaande en goed gewaardeerde vervoersvorm die ook in de toekomst blijft als onderdeel van de concessie. De buurtbuslijnen blijven onveranderd tenzij we gezamenlijk (ook in overleg met de vrijwilligers) concluderen dat aanpassing een beter aanbod biedt voor de reiziger.

Het lijngebonden netwerk voor Zuidoost -Brabant

De verschillende vormen van lijngebonden vervoer vormen samen een netwerk. Hoe dat netwerk er exact uit komt te zien wordt in de voorbereiding van het aanbestedingsproces van de concessie nader onderzocht en uitgewerkt. Hierbij hebben we ook aandacht voor concessiegrens overschrijdend vervoer. De provincie organiseert het proces als opdrachtgever voor het regionale ov, en zorgt voor de benodigde input (vervoerkundig, inzicht in reizigersgedrag enz.) en zorgen gemeenten, MRE en het reizigersoverleg voor input. Vanzelfsprekend wordt hierbij gebruik gemaakt van wat al is gedaan, zoals de HOV4 studie; het MIRT onderzoek Brainport en de Brainport tangent.

We starten na vaststelling van dit document met een vervoerkundig onderzoek met als uitgangspunt Toekomstbeeld OV en de genoemde (regionale) studies en ontwikkelingen.

⁴ Dit zijn de Brabant brede minimum frequenties. Het kan zijn dat dit in deze regio hoger komt te liggen, dat moet ook blijken uit het nog uit te voeren vervoerkundig onderzoek.

Samenvattend

Belofte aan de reiziger

Het lijngebonden vervoer blijft een belangrijke basis binnen gedeelde mobiliteit met daarbij verschillende onderdelen. Direct is een herkenbaar product met een hoogwaardig kwaliteitsniveau en aantrekkelijke frequenties. Direct komt op de grootste bestemmingen en knooppunten. De ambitie is dat Direct 6 keer per uur in de spits en buiten de spits 4 keer per uur op maandag tot en met zaterdag rijdt. In de avond en het weekend rijdt Direct nog steeds minimaal 2 keer per uur. Daarnaast blijven de buurtbussen bestaan. Doorontwikkeling van de buurtbus is mogelijk als dit tot verbetering voor de reiziger leidt. Ook worden op verbindingen waar dit past bij de omvang van de vraag, ontsluitende buslijnen ingezet naast Direct. Er zijn dus verschillende vormen van lijngebonden busvervoer die aansluiten op de vraag van de reiziger.

Afspraken/opgaves

- Directlijnen blijven voor de duur van de concessie bestaan, waarbij er ruimte is om in te spelen op toekomstige ontwikkelingen. Daarnaast blijven de buurtbuslijnen ook onveranderd, tenzij wijzigingen leiden tot een beter product voor de reiziger. Ontsluitende buslijnen vullen de Directlijnen aan. Ontsluitende buslijnen volgen de ontwikkeling van de vraag en kunnen ook tijdens de concessie nog verder door ontwikkelen tot een andere oplossing (door ontwikkelen naar een Direct lijn bij meer gebruikers, en kan bij afnemend gebruik ook vervangen worden door een Flex-oplossing).
- De komende periode gaat de provincie samen met gemeenten en regio's het ov netwerk nader vormgeven.
- Doorstroming en randvoorwaardelijke investeringen in infrastructuur zijn een belangrijk thema in de samenwerking met gemeenten. De provincie onderzoekt de doorstroming op de belangrijkste ov-assen om knelpunten in kaart te brengen, daar waar dat nodig is. Het uitgangspunt is dat we als wegbeheerders de doorstroming op de Directlijnen ook in de toekomst op orde houden cq verbeteren.

2.5 Flex

Met Flex willen we iedereen toegang geven tot het systeem van gedeelde mobiliteit, ook kleine kernen, buurtschappen en bedrijventerreinen van 's-morgens tot 's-avonds en in de weekenden. Als op bepaalde plaatsen nog geen (bus)haltes zijn, kunnen deze worden toegevoegd in onderling overleg met de provincie en betreffende gemeente als dit meerwaarde heeft voor diverse reizigers. Met Flex kom je vanuit het hele gebied op een gemakkelijke manier van en naar de frequente ov verbindingen.

Het halte-haltevervoer binnen Flex

De hoofdvorm van het halte-haltevervoer Flex is de hubtaxi. Hiervoor gelden de volgende uitgangspunten:

Hubtaxi

- Voor de toegang tot het systeem van gedeelde mobiliteit gaan we uit van de *hubtaxi*. Deze brengt mensen van halte naar dichtbij gelegen logische ov-overstaphalte (vv). De hubtaxi vertrekt vanaf alle beschikbare haltes, moet in principe vooraf gereserveerd worden en geeft op logische plekken in het netwerk aansluiting op buslijnen of treinverbindingen.
- Overstaphaltes zijn in principe haltes van Directlijnen of treinstations waar overgestapt kan worden op buslijnen of treinen. Overstaphaltes zijn zo gesitueerd dat een logische reis gemaakt kan worden naar de eindbestemming. Hiermee wordt voldaan aan de belofte om met maximaal één overstap op een groter (bus)station te komen.
- De hubtaxi rijdt in het hele concessiegebied Zuidoost Brabant, ook 's avonds en in het weekend.
- Hierbij hanteren we een vast tarief⁵ van € 2,00 wanneer er geen ov alternatief is en € 5,00 wanneer er een ov alternatief is (een ov alternatief betekent dat er een lijngebonden vervoersmogelijkheid van minimaal 1x per uur is).

Naast de Hubtaxi is er ook de mogelijkheid om Flex als haltetaxi te gebruiken. Hiervoor gelden de volgende uitgangspunten:

Haltetaxi

- Als extra service bestaat naast de hubtaxi ook de *haltetaxi*. Deze haltetaxi is rechtstreeks vervoer van halte naar halte en brengt je zonder overstap naar je bestemmingshalte. Dit is een extra service en daarom wordt ook een hoger tarief gehanteerd. Het kan bijvoorbeeld een comfortabel alternatief zijn voor een reis die anders gemaakt wordt met hubtaxi en overstap op ov en nog een hubtaxi rit. Voor de haltetaxi betaalt de reiziger. 5x het ov-tarief. Het is dus niet hetzelfde als een "gewone" taxi maar kan er wel voor zorgen dat er meerdere vervoersopties zijn.

Algemeen Flex

- De diverse kortingsproducten van de ov chipkaart zoals *studenten ov-kaart* en leeftijdskorting zijn niet geldig op hubtaxi en haltetaxi. (studenten kunnen vanzelfsprekend gebruik maken van het systeem, maar dan tegen betaling)
- Hubtaxi en haltetaxi zijn flexibel en moet je *vooraf reserveren*. Voor veel mensen zal reserveren via een app hiervoor handig zijn. Daarnaast moet het ook mogelijk zijn om te reserveren voor mensen die geen app willen of kunnen gebruiken (bijvoorbeeld via de telefoon).
- Met de invoering van Flex is er overal in het concessiegebied Zuidoost Brabant een mogelijkheid om tegen een laag, vast tarief te reizen, ook in de avonduren en weekenden waar nu soms geen ov beschikbaar is.
- Flex vervangt – daar waar van toepassing (in deze regio betreft het enkel Helmond) – de mogelijkheid om als ov reiziger binnen de regiotali te reizen. Dit geldt vanzelfsprekend niet voor reizigers die van WMO-vervoer gebruik maken.

⁵ Deze tarieven zullen straks geïndexeerd worden – wordt nog nader uitgewerkt

- Voor nieuwe Flex halte locaties gelden de volgende uitgangspunten, waarbij de provincie elke nieuwe halte beoordeelt op de meerwaarde ten opzichte van bestaande haltes:
 - We kijken naar een inschatting van het aantal reizigers dat hier gebruik van kan en wil maken.
 - We kijken naar de afstand tot bestaande haltes en alternatieven. Extra haltes zijn bedoeld voor locaties die nu nog geen of onvoldoende toegang hebben tot het systeem van gedeelde mobiliteit. Hierbij geldt een afstand van 2,5 kilometer buiten stedelijk gebied als provinciale richtlijn voor het beoordelen of er in de huidige situatie sprake is van toegang tot het systeem. Hier wordt situationeel naar gekeken.
 - Als een kern al haltes heeft – we hanteren hiervoor als peildatum het moment van vaststellen van dit uitgangspuntendocument - is deze in principe al aangesloten op het systeem van gedeelde mobiliteit.
 - Als er extra haltes – of haltes op kortere afstand - gewenst zijn, is dit een mogelijke gemeentelijke plus waarover provincie en gemeenten aparte afspraken kunnen maken.

Integratie met doelgroepenvervoer

We besteden hubtaxi en haltetaxi gezamenlijk aan met het (Wmo) doelgroepenvervoer via Taxbus. Hierbij moet worden opgemerkt dat niet alle gemeenten in Zuidoost Brabant in het Taxbus-contract zitten. Op welke wijze Flex in die gemeenten beschikbaar te maken is en wat hiervoor nodig is, wordt de komende periode bekeken. Meer hierover is te vinden in het hoofdstuk "*Hoe regelen we het*" (H6). Op termijn willen we toewerken naar één flexibel systeem voor ov-reizigers en doelgroepenvervoer-reizigers. Ov-reizigers reizen van halte naar overstaphalte. Voor doelgroepenvervoer-reizigers is de reis van deur tot deur de basis. Op termijn is het denkbaar dat er tussenproducten kunnen ontstaan maar dit is dan een gezamenlijke verantwoordelijkheid van regio/gemeenten en provincie.

Samenvattend

Belofte aan de reiziger

Er komen meer reismogelijkheden door toepassing van flexvervoer, ook door het toevoegen van meer haltes/opstapplaatsen als die er nu nog niet zijn. De hubtaxi brengt je naar een overstaphalte waar je op het lijngebonden vervoer kan overstappen. Dit is tegen een vast tarief: €2,- wanneer er geen ov alternatief is op je opstap halte, en € 5,- wanneer er wel een ov alternatief is. De hubtaxi rijdt vanaf elke halte en zolang er aansluitingen op het lijngebonden vervoer zijn (binnen het tijdsvenster van 07:00 uur tot 24:00 uur) – dus ook in de avonden en tijdens het weekend. Hiermee is er altijd toegang tot het ov voor een ov tarief.

Je kunt er ook voor kiezen om met flex rechtstreeks van een halte naar een specifieke andere halte te reizen. Dit noemen we haltetaxi en is dan tegen een hoger tarief.

Afspraken/opgaves

- We besteden het Flexvervoer samen met het Wmo vervoer aan via Taxbus
- Flex komt beschikbaar in Zuidoost Brabant met ingang van het nieuwe Taxbus contract.
- Ook de niet bij Taxbus aangesloten gemeenten krijgen Bravoflex.
- Op plekken waar nu geen haltes zijn (zoals kleine kernen, buurtschappen, wijken en bedrijventerreinen) onderzoeken we op basis van al aangeleverde informatie vanuit gemeenten, of het realiseren van haltes toegevoegde waarde heeft voor de reizigers.

2.6 Samen initiatieven

‘Samen’ is de term die we hanteren voor alle mobiliteitsdiensten in aanvulling op lijngebonden en Flex die door de samenleving en door de markt geïnitieerd en aangeboden (kunnen) worden.

Concreet zien we verschillende vormen van ‘Samen’-initiatieven:

- Initiatieven vanuit de samenleving met vrijwilligers. Dit kan gaan om bijvoorbeeld een dorpsauto of dorpsbus, een meerrijdinitiatief of een elektrische deelauto voor een groep mensen.
- Initiatieven vanuit de markt. Hierbij gaat het bijvoorbeeld om verschillende deeldiensten zoals deelfietsen, -scooters en -auto's.

Het (vrijwilligers) vervoer in deze categorie richt zich vaak op meer kwetsbare doelgroepen, inwoners voor wie zelfstandig reizen niet vanzelfsprekend is. Het is mogelijk dat deze reizigers ook van het Wmo-vervoer gebruik maken. Daarom is het belangrijk om dit te bezien in samenhang met integratie van doelgroepenvervoer. Hierin hebben gemeenten een belangrijke rol.

Rol gemeenten en provincie

Gemeenten en provincie hebben bij Samen-initiatieven op dit moment vooral een stimulerende en faciliterende rol (bijvoorbeeld door hulp bij het opzetten en/of bijdragen). Vanuit de provincie is hiervoor onder meer een [toolkit](#) beschikbaar voor het opzetten van een initiatief vanuit behoefteonderzoek, als ook een [Kickstarter](#) spel om het gesprek over deelmobiliteit te faciliteren. De provincie vindt het vooral belangrijk dat een initiatief een schakel is in het totaalsysteem van gedeelde mobiliteit, aansluit op de vraag van de reiziger en zich richt op meerdere doelgroepen.

Gemeenten hebben meer opties om samen (deel) initiatieven te faciliteren en stimuleren. Bijvoorbeeld door het verlenen van vergunningen. Ook in de samenwerking tussen gemeenten liggen er kansen voor met name deelmobiliteit initiatieven: zo kan er een breder netwerk ontstaan over gemeentegrenzen heen.

Deelmobiliteit

Het wensbeeld voor deelmobiliteit is om op de middellange termijn een brede regionale dekking te hebben. Dat is nodig om schaalvoordeel te bereiken en zorgt voor een goede aansluiting op het openbaar vervoer, ook vanuit de kleinere kernen. Omdat de markt voor deelmobiliteit nog volop in ontwikkeling is, wordt per vorm van deelmobiliteit de best passende organisatie- en contractvorm gezocht. Dit is immers afhankelijk van vraag en behoeften bij zowel gemeenten, werkgevers en aanbieders. De gemeenten pakken het organiseren van deelmobiliteit gezamenlijk op met het MRE, de provincie en Brainport Bereikbaar. Dit laat onverlet dat voor de korte termijn, afhankelijk van vraag en aanbod, in eerste instantie de focus gelegd wordt op bepaalde gebieden en/of locaties voor de uitrol van deelmobiliteit.

Daar waar nodig, helpt Brainport Bereikbaar gemeenten en werkgevers in opdracht van MRE en de provincie, om met proeftuinen bij hubs met nieuwe deelmobiliteit initiatieven te experimenteren. En daarnaast om deelmobiliteit initiatieven samen met gemeenten en werkgevers verder te ontwikkelen tot een structurele inzet.

Samenvattend

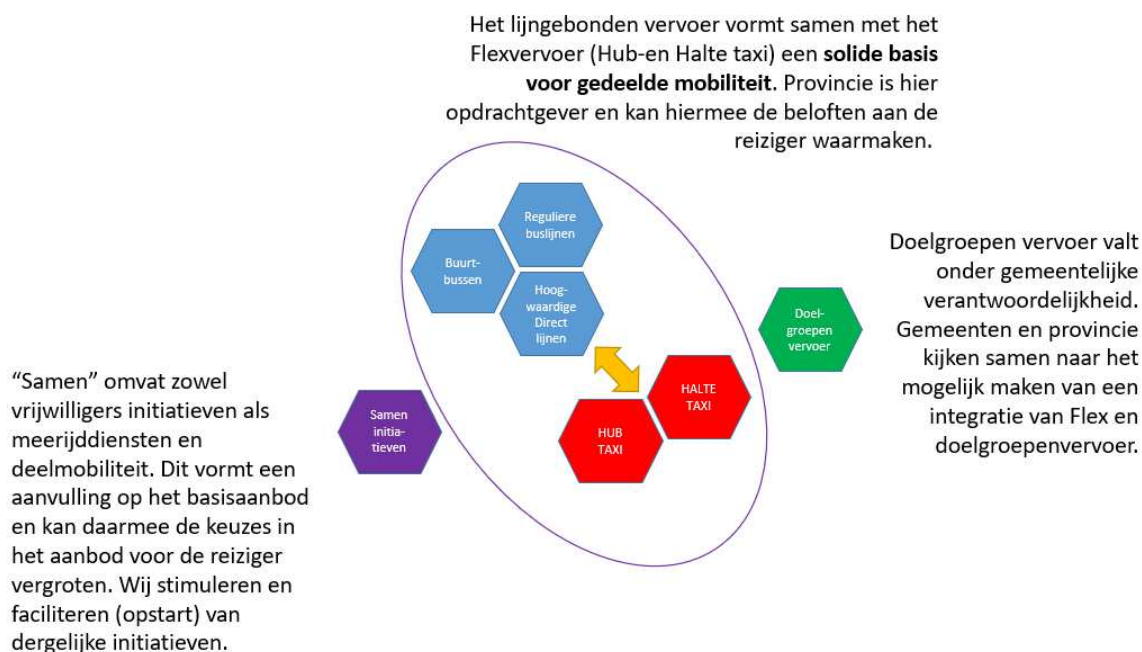
Belofte aan de reiziger

Naast het lijngebonden vervoer en Flex zijn er meer vervoersvormen beschikbaar zoals vrijwilligersinitiatieven, meerijddiensten en deelsystemen. Dit biedt voor de reiziger meer reismogelijkheden en is inzichtelijk, makkelijk in gebruik en sluit aan op de behoeften.

Afspraken/opgaves

- De provincie stimuleert en faciliteert (de opstart van) Samen initiatieven.
- We houden elkaar op de hoogte van de ontwikkelingen op het vlak van Samen initiatieven en kijken ook bij de verdere uitwerking hoe deze initiatieven nog meer onderdeel kunnen worden van gedeelde mobiliteit.
- We kijken naar mogelijkheden voor extra initiatieven, ook op basis van de inventarisatie bij gemeenten naar kansen en knelpunten. Dit is ook gekoppeld aan de uitwerking van lijngebonden vervoer en Flex.
- Bij kansen voor nieuwe initiatieven betrekken en ondersteunen we ook reizigers via bijvoorbeeld dorpsraden en verenigingen. Hiervoor is een [toolkit](#) ter beschikking om te ondersteunen bij onderzoek, samen met een [Kickstarter](#) spel om het gesprek over deelmobiliteit te faciliteren
- We werken samen om een regionale dekking voor deelmobiliteit van de grond te krijgen. Daarbij houden we rekening met verschillen in gebieden en een markt die in ontwikkeling is.
- De geleerde lessen uit proeftuinen voor deelmobiliteit op toekomstige hubs nemen we mee in de ontwikkeling naar een regionale dekking voor deelmobiliteit.

2.7 Samenvattend voor aanbod



Hoofdstuk 3: Regionale ambitie van MRE

Vervoerkundig onderzoek als startpunt aanbestedingsproces

Gedeelde mobiliteit is niet iets wat je alleen doet: het vraagt om samenwerking met oog voor elkaars verantwoordelijkheden. In hoofdstuk twee is een beeld geschetst van het aanbod aan gedeelde mobiliteit met het accent op de provinciale basis: het lijngebonden- en flexvervoer. Hiermee geeft de provincie invulling aan de “beloften aan de reiziger” (zie 2.1). Hoe het er precies uit komt te zien (met name het lijngebonden vervoer) is afhankelijk van het aanbestedingsresultaat van de nieuwe concessie die medio 2029 ingaat. Het aanbestedingsproces start dit voorjaar met een vervoerkundig onderzoek.

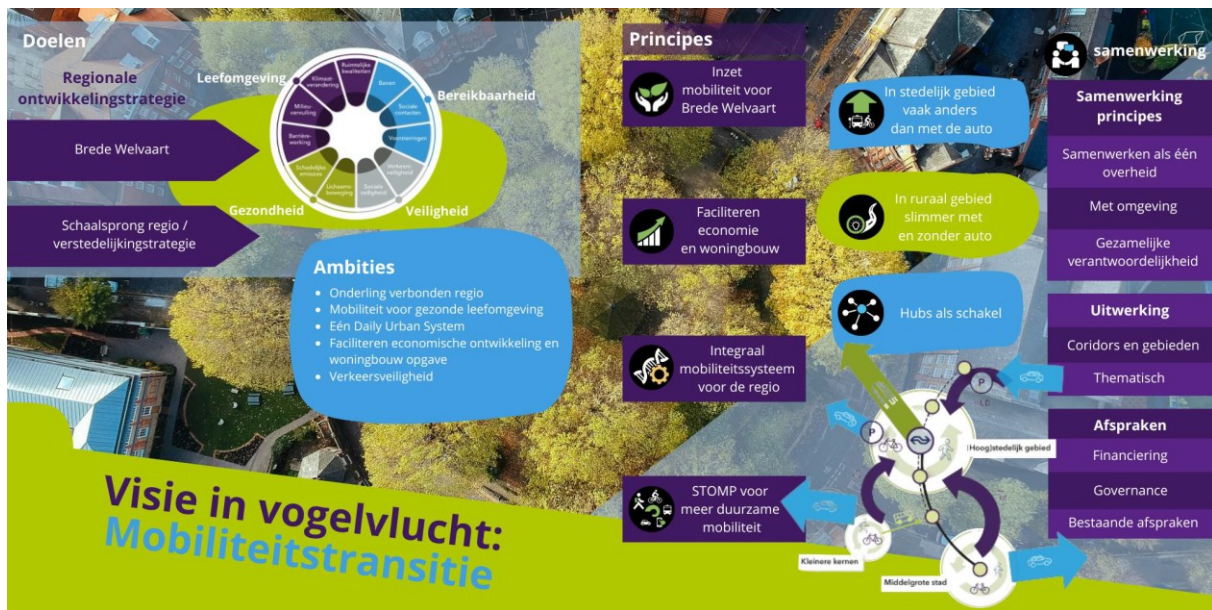
In dat vervoerkundig onderzoek wordt m.n. gekeken naar de vervoersstromen en ontwikkelingen in de regio en wat dat (mogelijk) kan betekenen voor het lijngebonden vervoer – en de aanbesteding hiervan.

In het proces van totstandkoming van dit uitgangspuntendocument heeft de regio aangegeven hun gezamenlijke – regionale – ambitie ten aanzien van gedeelde mobiliteit te willen formuleren. Dat traject wordt begeleid door MRE. De ontwikkeling van deze regionale strategie loopt door tot in Q4 van dit jaar. Als een eerste stap is hiervoor geïnventariseerd welke concrete denkbeelden, wensen en ambities er leven ten aanzien van gedeelde mobiliteit. Daar waar mogelijk worden deze ambities en wensen meegenomen in het vervoerkundig onderzoek.

3.1 Regionale Mobiliteitsvisie MRE 2040: bewust bezig met een mobiliteitstransitie

De Regionale Mobiliteitsvisie MRE 2040 concludeert dat de mobiliteit van de Brainportregio nu een impuls nodig heeft. De toename van woningen, inwoners en arbeidsplaatsen heeft grote impact op de mobiliteitsvraag in de regio. Maar ruimtelijk en financieel zijn grenzen in zicht. De groei is niet in te passen zonder de ingrijpende aanpassingen. Ook veranderende inzichten over brede welvaart en nieuwe mogelijkheden vragen om een mobiliteitstransitie. Het nieuwe mobiliteitssysteem moet optimaal gebruik maken van de mogelijkheden, van wat er is en wat er kan. Het wordt ontwikkeld met brede welvaart voor ogen en is multimodaal. In de praktijk betekent dit: mobiliteit belast de omgeving weinig, er zijn mobiliteitsmogelijkheden voor iedereen, veel ruimte voor fietsen en gedeelde mobiliteit (openbaar vervoer en deelmobiliteit). Maar ook: minder van deur-tot-deur reizen met de eigen auto en het beschikbaar zijn van alternatieven daarvoor.

Een flinke uitdaging, die geldt voor elke stedelijke regio, en die gesteund wordt door technische ontwikkelingen, zoals die van de e-fiets, mobiliteitsdiensten en elektrificatie van voertuigen. De mobiliteitstransitie zal binnen de regio niet overal tot even veel veranderingen leiden. Maar de 21 gemeenten in Zuidoost-Brabant vormen één Brainport-ecosysteem. De inwoners, werknemers en bezoekers reizen door heel de regio. Daarom heeft de regio één mobiliteitsvisie.



Visualisatie Regionale Mobiliteitsvisie MRE 2040

3.2 Regionale strategie publieke mobiliteit

De visie wordt geconcretiseerd in een Multimodaal Meerjarig Mobiliteitsprogramma (MMMP). Het MMMP is in ontwikkeling. Eén van de opgaven die in het MMMP opgenomen wordt, is de ontwikkeling van een strategisch document publieke mobiliteit⁶ (gereed Q4 2025).

Als start hiervoor zijn er verschillende inventarisaties geweest waarin gemeenten een beeld schetsten van welke initiatieven (zowel vrijwilligersinitiatieven als initiatieven vanuit de markt) al aanwezig zijn in hun gemeenten en waar er locaties zijn waar kansen of knelpunten worden gezien. Daarnaast is er een informele inventarisatie van wensen en denkbare ideeën gedaan.

Het beeld wat uit deze inventarisaties naar boven komt is dat er al veel aanbod aan verschillende typen vervoersoplossingen is en er veel energie en ambitie zit bij de verschillende gemeenten en sub-regio's op dit onderwerp. Het MRE geeft de komende periode het proces verder vorm om te komen tot een regionaal strategisch ambitiesdocument.

⁶ Publieke mobiliteit is een term die sinds enkele jaren door het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat wordt gehanteerd. Het is vergelijkbaar met Gedeelde Mobiliteit.

Hoofdstuk 4: De verbindende schakels

In hoofdstuk 2 hebben we de verschillende vormen van aanbod beschreven. Maar dit aanbod moet natuurlijk wel gekoppeld worden aan de vraag van de reiziger. Hiervoor zijn de verbindende schakels belangrijk. Dit doen we door gedeelde mobiliteit voor de reiziger zoveel mogelijk digitaal én ruimtelijk te verbinden. We stimuleren het plannen, boeken en betalen van elke reis digitaal bij elkaar te brengen via Mobiliteit-als-Dienst. We verbinden mobiliteitsdiensten fysiek aan elkaar via mobiliteitshubs. De verschillende vormen van aanbod komen zo bij elkaar. Dit hoofdstuk gaat in op deze twee belangrijke schakels.

4.1 Mobiliteit-als-Dienst⁷

Het eindbeeld is één systeem waarin reizigers gebruik kunnen maken van verschillende vervoersmogelijkheden op basis van verschillende voorkeuren en rekening houdend met de omstandigheden. Mobiliteit-als-Dienst zorgt ervoor dat de reiziger gemakkelijk gebruik kan maken van de verschillende vervoersvormen. Er zijn verschillende functionaliteiten die onder Mobiliteit-als-Dienst kunnen vallen. De meest genoemde hiervan zijn plannen, boeken en betalen.

In de afgelopen jaren zijn er verschillende initiatieven geweest om de totstandkoming van Mobiliteit-als-Dienst te bevorderen. Zo zijn er landelijke “MaaS pilots” geweest vanuit het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat en zijn er landelijke “MaaS-waardige eisen” geformuleerd voor de benodigde data koppeling. Op dit moment is landelijk de doorontwikkeling op het gebied van data onderdeel van het [DMI ecosysteem](#) (*Dutch Metropolitan Innovations*) en publieke mobiliteit.

De provincie ziet Mobiliteit-als-Dienst als het middel om het aanbod van lijngebonden, Flex en Samen inzichtelijk te maken voor reizigers. De focus ligt hierbij met name op het bieden van een goede multimodale reisplanner waarin het samenspel tussen Flex en lijngebonden vervoer is geborgd. Hiermee richt de provincie zich op de functionaliteiten die randvoorwaardelijk zijn voor het systeem van gedeelde mobiliteit. Verdere ingroei in Mobiliteit-als-Dienst functionaliteiten is mogelijk wanneer deze voldoende waarde toevoegen voor de reiziger.

De multimodale reisplanner wordt uitgevraagd bij de ov concessie waarbij deze ook de functionaliteiten van de Flex app opneemt. In de concessie en Flexcontracten vraagt de provincie uit dat er koppelbaarheid is met Mobiliteit-als-Dienst apps (bijvoorbeeld via standaard koppelvlakken zoals de TOMP-API⁸ en NeTeX⁹).

Het opnemen van Samen initiatieven in de multimodale reisplanner is een apart vraagstuk. Hierbij is de insteek dat opname mogelijk moet zijn wanneer het meerwaarde heeft voor de reiziger en het betreffende Samen initiatief dit wil en kan. Vindbaarheid van de Samen initiatieven is hierbij de eerste stap.

⁷ De internationale term voor Mobiliteit-als-Dienst is Mobility as a Service, ookwel MaaS genoemd.

⁸ ICT-laag die de verbinding maakt tussen operators (het aanbod) en providers (waarin de reiziger de vraag stelt)

⁹ Network Timetable Exchange: hierdoor kunnen flexibele vervoersdiensten worden opgenomen in standaard reisplanners.

Samenvattend

Belofte aan de reiziger

Het vervoersaanbod van Flex en het Lijngebonden vervoer wordt inzichtelijk en toegankelijk gemaakt via een multimodale reisplanner. Ook zonder app kan de reiziger gebruik maken van gedeelde mobiliteit.

Opgaves/afspraken

- De provincie vraagt een multimodale reisplanner (met doorgroei mogelijkheden naar meer Mobiliteit-als-Dienst functionaliteiten) uit bij de concessie.
- We nemen reizigers mee in al deze ontwikkelingen. We hebben speciale aandacht voor mensen die geen gebruik maken van de app. De provincie onderzoekt hiervoor de mogelijkheden en laat zich hierbij onder andere adviseren door het Reizigersoverleg Brabant (ROB).

4.2 Mobiliteitshubs

In het toekomstbeeld kan de reiziger elke keer opnieuw zijn of haar reis samenstellen, afgestemd op de behoeften van dat moment. Verschillende vormen van vervoer worden gebruikt voor stukjes van de reis. Ruimtelijk komt dit vaak samen op mobiliteitshubs.

Wat is een mobiliteitshub?

Binnen gedeelde mobiliteit zien we mobiliteitshubs als plekken waar verschillende vormen van vervoer bij elkaar komen en waar reizigers snel en comfortabel over kunnen stappen. Daarnaast kunnen er bepaalde voorzieningen op een mobiliteitshub te vinden zijn, zodat het verblijf op een hub aangenaam is en/of het reizen via een hub meerwaarde biedt. Denk bijvoorbeeld aan laadvoorzieningen of een pakketservice. Op een mobiliteitshub vind je verschillende vormen van gedeelde mobiliteit, maar je kan er ook je fiets en/of je auto parkeren. Een mobiliteitshub bevat dus altijd meerdere voorzieningen en vervoersvormen. Het is dus meer dan een bushalte met een fietsenkleem.

Schakel in het systeem

Hubs zijn essentieel voor het systeem. Mobiliteitshubs kunnen er bijvoorbeeld ook voor zorgen dat mensen gemakkelijk toegang krijgen tot een Directlijn wanneer die buiten een kern rijdt. Ze kunnen ook zorgen voor het beperken van reisbewegingen in stedelijk gebied als het gaat om een snelweghub. Daarmee zijn mobiliteitshubs ook gekoppeld aan de ontwikkeling van het lijngebonden vervoer en het Flex-vervoer.

In concessiegebied Zuidoost-Brabant bestaan al vele verschillende knooppunten en is er een goed netwerk van bestaande haltes. Mobiliteitshubs kennen verschillende schaalniveaus. Van een kleine hub in het dorp, tot een grotere hub aan een snelweg waar mensen hun fiets en auto kunnen parkeren, en vanaf daar weer verder reizen met de bus en/of trein. Een mobiliteitshub is soms de omvorming van een bestaand knooppunt, maar het kan ook een mobiliteitshub op een nieuwe locatie zijn.

In Zuidoost Brabant zijn binnen het Korte Termijnpakket A2/N2 al afspraken gemaakt om een aantal grotere mobiliteitshubs te realiseren rondom het stedelijk gebied. Deze hubs worden ook ontsloten

door OV en zijn ook een belangrijk uitgangspunt voor de verdere uitwerking van het OV netwerk maar ook voor de verdere vorming van een strategisch hub netwerk (met verschillende schaalgrootte van hubs) voor de gehele regio.

Mobiliteitshubs verschillen in grootte maar ook in locatie (stedelijk of meer landelijk) en in functie (wel of niet verblijven, vervoersmogelijkheden). Hierbij hanteert de provincie het uitgangspunt dat een mobiliteitshub altijd een busverbinding en/of een treinverbinding heeft vanuit het netwerk principe bezien.

Er kunnen ook plaatsen zijn waar gedeelde mobiliteit wordt geboden zonder een busverbinding, bijvoorbeeld een plek waar deelauto's worden aangeboden.

Toegang tot vervoer

Mobiliteitshubs kunnen ook bezien worden vanuit het bieden van toegang tot (deel) vervoer. Hierbij redeneer je vanuit het nabijheidsprincipe. Zo werkt de gemeente Eindhoven bijvoorbeeld vanuit dat principe aan de realisatie van een netwerk aan (verschillende typen) *buurthubs* met fietsparkeren en deelmobiliteit. Hierbij is de insteek van de gemeente Eindhoven dat een inwoner altijd max. 300 meter hoeft af te leggen om bij een *buurthub* te komen.

Verschillende mobiliteitshubs

In het hiernavolgende overzicht zijn de typen mobiliteitshubs (als schakels in het systeem), terug te vinden. De beschrijvingen sluiten aan bij het Ontwikkelplan Hubs en deelmobiliteit Zuidoost Brabant. Onderstaande informatie is ter inspiratie en om aan te geven dat er verschillende schaalniveaus zijn, maar uiteindelijk blijft het altijd maatwerk per locatie.



(Inter) Nationale knoop

Deze hub omschrijft zich als een echt vervoersknooppunt met een bijzondere uitstraling, en hoge kwaliteit van de openbare ruimte. Dit soort hub verbindt de OV-knooppunten van de Brainport regio met andere stedelijke regio's en heeft daarmee een belangrijke transferfunctie. Een (inter)nationale knoop vormt vaak een belangrijk tussenstation voor reizigers, maar biedt ook vertrek- en aankomst mogelijkheden voor alle reizigers (boven)regionaal vervoer tussen verschillende trajecten en vervoersvormen



Stadsrandhub

Deze hub betreft een *park and ride* aan de rand van een stad, al dan niet voorzien in combinatie met verblijfsfunctie.

Afhankelijk van de exacte locatie dient de hub voor de afvang van automobilisten uit omliggende kernen en dorpen. Deze hub biedt hen een snelle en duurzame transfer richting hun eindbestemming, veelal in het stedelijk gebied.

Het is een plek waar mensen relatief kort verblijven. Reizigers of dagjesmensen parkeren de auto aan de rand van de stad, en pakken als last-mile de bus of deeltaxi naar de binnenstad.



Snelweghub

Deze hub betreft een *park and ride* buiten de stad met een belangrijke regionale transferfunctie, gelegen aan een snelweg of een provinciale weg.

Deze hub lijkt qua functie wat op de stadsrandhub, maar heeft een belangrijke bovenregionale functie voor de afvang van automobilisten, dus ook voor bezoekers van buiten de regio. Deze hub biedt hen een snelle en duurzame transfer richting hun eindbestemming, veelal richting grote werkgevers en naar in het stedelijk gebied.

Het is een plek waar mensen relatief kort verblijven. Reizigers, veelal woon-werk verkeer, parkeren de auto op deze hub buiten het stedelijk gebied en stappen daar over.

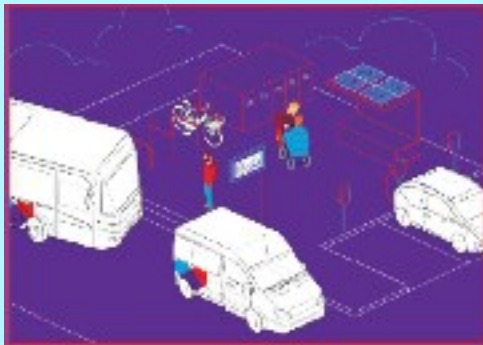


Regionale hub

Deze hub beschrijft de regionale openbaar vervoersknooppunten in een stad of groter dorp. Dit zijn vooral de wat kleinere (trein)stations in de regio.

Dit type hub speelt een belangrijke rol in de bereikbaarheid van omliggende dorp(en) richting het stedelijk gebied.

De hub wordt veelal gebruikt door scholieren en forenzen die 's ochtends hun fiets of auto parkeren en vanuit de hub de bus of trein pakken, en 's avonds weer met de fiets of auto naar huis gaan.



Dorpshub

Deze hub beschrijft de kleinschalige lokale ov knooppunten zoals een busstation en andere centrale locaties in een grotere kern of dorp.

Dit soort hub heeft een verzorgende functie voor de eigen kern en de daaromheen liggende dorpen. Op deze plek stappen de reizigers veelal over van fiets, soms van de auto, op het openbaar vervoer of deelmobiliteit. Daarmee doet de hub ook dienst als 'huiskamer' of 'ontmoetingsplek' van het dorp.

Deelmobiliteit is niet alleen aanwezig als last-mile voor de aankomende reiziger, maar ook voor inwoners uit het dorp. Bijvoorbeeld om hen zo te voorzien in de behoefte van een (tweede) auto.



Wijk- en buurt hub

Deze hub kent vele lokale verschijningsvormen, zoals bij een lokale bushalte, plein of parkeerterrein in een wijk of buurt. Dit soort hubs komen zowel voor in dorp en stad.

Afhankelijk van de locatie, vormt deze hub vaak een kleinschalig vertrekpunt voor openbaar vervoer, deelvervoer en/of punt voor deelmobiliteit in wijken en buurten in de regio. Maar het kan ook een locatie aan de rand van een wijk zijn voor het parkeren van de e-deelfietsen, deelscooters en deelauto's, met als doel om de grootste drukte uit een wijk te halen.

Overstaphaltes

Naast de hiervoor genoemde categorieën van mobiliteitshubs, zijn er ook nog ov overstaphaltes voor de hubtaxi. Dit zijn plekken waar mensen overstappen van de hubtaxi op bus of trein. Dit betekent dat op deze plek minimaal goede, toegankelijke haltevoorzieningen nodig zijn. Als deze samenvallen met het stimuleren van meer vormen van gedeelde mobiliteit - dus meer zijn dan alleen een overstaphalte voor de hubtaxi - dan valt dit ook samen met een mobiliteitshub (dit zal veelal een dorps hub of wijk- en buurthub zijn). Voor overige haltevoorzieningen geldt dat deze in principe blijven bestaan. Hier kun je opstappen op het lijngebonden vervoer en/of kun je gebruik maken van de hubtaxi of haltetaxi.

Samenvattend

Belofte aan de reiziger

Mobiliteitshubs zorgen ervoor dat reizigers makkelijk op en over kunnen stappen op het systeem van gedeelde mobiliteit. Het zijn herkenbare punten in het systeem van gedeelde mobiliteit.

Opgaves/afspraken

Is nog in ontwikkeling; wordt nog aangevuld met i.i.g.:

- Brainport Hubs
- Ontwikkelplan Hubs en Gedeelde Mobiliteit Brainport Bereikbaar
- MMMP
- KTM2

Hoofdstuk 5: Belangrijke waarden

Dit hoofdstuk gaat in op een aantal belangrijke waarden en uitgangspunten die van belang zijn voor het totale systeem van gedeelde mobiliteit.

5.1 Solide basis

We hanteren een aantal waarden en uitgangspunten die in de toekomst onverminderd van belang blijven. Het gaat om (sociale) veiligheid, waarbij we de bestaande afspraken doorzetten, zoals de afspraken uit het landelijk convenant sociale veiligheid. Daarnaast willen we dat het systeem betrouwbaar blijft. Dit doen we door te blijven sturen op punctualiteit voor bussen en op afspraken over doorstroming met gemeenten.

Tegelijkertijd kijken we ook naar de eisen van betrouwbaarheid voor nieuwe vormen van gedeelde mobiliteit. Voor betrouwbaarheid is samenwerking met wegbeheerders van belang, omdat zij grote invloed hebben op doorstroming voor gedeelde mobiliteitsvormen, verkeersveiligheidsmaatregelen, enzovoorts.

Tevens vinden we het belangrijk dat personeel zich opstelt als een gastheer/vrouw voor het totale systeem van gedeelde mobiliteit. En tenslotte stimuleren we dat vervoerders rekening houden met social return bij het aannemen van personeel.

Samenvattend

Belofte aan de reiziger

Het systeem van gedeelde mobiliteit is (sociaal) veilig en betrouwbaar. Personeel in de bus en het Flexvervoer gedraagt zich als gastheer/vrouw voor het totale systeem.

Opgaves/afspraken

- De wegbeheerders zorgen voor het tijdig delen van informatie over routes, wegwerkzaamheden en maatregelen die impact hebben op de doorstroming voor gedeelde mobiliteit (vooral lijngebonden vervoer). Bij financiële consequenties voor de vervoerder door werkzaamheden zorgt de wegbeheerder voor een passende oplossing.
- De provincie en gemeenten gaan (sociale) veiligheid, betrouwbaarheid en eisen aan personeel de komende periode verder concretiseren in een aantal eisen en wensen als basis voor de aanbestedingen. Dit voor zowel lijngebonden vervoer als Flex. Voor Samen-initiatieven zullen gemeenten en de provincie partijen helpen om deze punten zo goed mogelijk mee te nemen in de initiatieven.

5.2 De reiziger centraal

In de visie op gedeelde mobiliteit staat de reiziger centraal en dat is uiteraard ook zo voor de uitwerking van de afspraken in dit document. Ook wanneer wordt ingegaan op systemen en afspraken tussen overheden en hoe we samenwerken en zaken regelen, doen we dat altijd om voor de reiziger in Brabant een goed aanbod van gedeelde mobiliteit te realiseren. Daarom leggen we steeds de link met de belofte aan de reiziger. Gedeelde mobiliteit moet betaalbaar, duurzaam, begrijpelijk, betrouwbaar en toegankelijk zijn.

Maar wat vindt de reiziger nu echt belangrijk? Daarvoor blijft onderzoek van belang. Naast het reeds bestaande onderzoek sluiten we ook aan bij de doelgroepenaanpak van SmartwayZ.NL en Brainport Bereikbaar. Veel mensen kennen de nieuwe opties nog niet, maar zouden ermee kennis kunnen maken, bijvoorbeeld met deelmobiliteit en Flex. Via de uitrol van gedeelde mobiliteit doen we ook kennis op van hoe reizigers mobiliteitsoplossingen ervaren en hoe dit beter kan. Om steeds beter inzicht krijgen in de reiziger, delen we als samenwerkende overheden en Reizigersoverleg Brabant zoveel mogelijk onze kennis.

Daarnaast weten we ook al veel van de reizigers die nu gebruik maken van het ov en het Wmo vervoer. Via data, klanttevredenheidsonderzoeken en via klachten- en opmerkingen die binnenkomen bij de diverse klantenservices, en natuurlijk ook via het Reizigersoverleg Brabant. Deze samenwerking willen we ook zeker in de toekomst voortzetten en uitbreiden, zodat we gebruik kunnen blijven maken van deze kennis en kunde.

Belofte aan de reiziger

Bij de ontwikkeling van gedeelde mobiliteit staat de reiziger centraal. Hiervoor verzamelen we data die inzicht geven in de mobiliteitsbehoeften van de (potentiële) reiziger.

Opgaves/afspraken

- Bij de uitrol van gedeelde mobiliteit is het belangrijk om onderzoek te blijven doen naar wat reizigers vinden van nieuwe mogelijkheden vinden. Dit gebruiken we voor het steeds verbeteren van gedeelde mobiliteit.
- We delen met elkaar de inzichten in de wensen van de reiziger, die we verzamelen als samenwerkende partijen (provincie, gemeenten, regio's, ROB, vervoerbedrijven, mobiliteit-aanbieders, MaD-providers).

5.3 Betaalbaar en betaalgemak voor de reiziger

Het tariefsysteem moet makkelijk te begrijpen zijn en reizigers moeten weten waar ze aan toe zijn qua kosten.

Tarieven

Het volgende geldt voor de tarieven voor de reiziger:

- Op lijngebonden openbaar vervoer (Direct, ontsluitende buslijnen en buurtbus) geldt altijd ov-tarief, zijn er speciale producten voor bepaalde doelgroepen en is de Studenten-ov-kaart geldig. Dit is conform het huidige Brabantse tarievenhuis.
- De Hubtaxi rijdt tegen een vast tarief van € 2,00 wanneer er geen ov alternatief is en € 5,00 wanneer er een ov alternatief is¹⁰. (een ov alternatief is wanneer er een lijngebonden vervoersmogelijkheid van minimaal 1x per uur is.)
- De Haltetaxi rijdt tegen ov-tarief x 5 (ongeveer kostprijs).
- De kortingsproducten van de ov chipkaart, zoals de Studenten-ov-kaart gelden niet op de hubtaxi en haltetaxi.
- De ov tarieven worden jaarlijks geïndexeerd met de Landelijke Tarieven Index (LTI)

¹⁰ Aandachtspunt is indexering van de bedragen

Betaalgemak

Hierbij gelden de volgende uitgangspunten:

- *Contant betalen is niet mogelijk* voor alle lijngebonden bussen (Direct, ontsluitende buslijnen en buurtbussen) en Flex.
- Uitgangspunt is dat reizigers op een simpele manier door het hele systeem kunnen reizen met hetzelfde betaalmiddel gedurende hun gehele reis. Dit kan nu al omdat in elk vervoermiddel met een bankpas (en in lijngebonden vervoer met OV pay) betaald kan worden. Voor de toekomst is het ook denkbaar dat voor een gehele rit met 1 reisproduct kan worden gereisd, hier ligt ook een link met de uitwerking van een Mobiliteit als Dienst app voor de toekomst.

De ov-chipkaart is in de huidige situatie belangrijk voor het reguliere ov. In september 2022 is OV pay/ betalen met je bankpas ingevoerd. Dit wordt in de loop van 2024 en 2025 verder uitgebreid met meer reisproducten. De OV chipkaart wordt de komende jaren uitgefaseerd. Met de bankpas is het mogelijk om zowel in de bus als met Bravo Flex te reizen.

Het gebruik van hetzelfde betaalmiddel geldt voor het busnetwerk en Flex en zoveel mogelijk ook voor Samen-initiatieven vanuit de markt (zoals deelsystemen). Voor vrijwilligersinitiatieven kan gekeken worden naar de beste oplossing en is betalen afhankelijk van de aard en de schaal van het initiatief. Voor Samen initiatieven kan de prijs afwijken van het reguliere ov-tarief. Een deelauto heeft bijvoorbeeld een ander tarief dan het ov.

Samenvattend

Belofte aan de reiziger

Op alle buslijnen blijft het ov-tarief gelden. Daarnaast kun je met de hub taxi tegen een vast tarief reizen van/ naar een overstaphalte op het ov. Betaalgemak voor de reiziger is heel belangrijk.

Opgaven/afspraken

OV pay wordt de komende jaren verder uitgebouwd met meer reisproducten en een nieuwe ov pas

5.4 Duurzaamheid

De ambitie is dat het busnetwerk vanaf de start van de nieuwe concessie zero emissie¹¹ is. Dit is in lijn met de visie gedeelde mobiliteit en volgt de afspraken die zijn gemaakt in het landelijke Bestuursakkoord Zero Emissie OV per Bus (BAZEB). Dit betekent dat we bij het ingaan van de nieuwe concessie volledig zero emissie willen rijden, zonder dat dit ten koste gaat van het aanbod aan de reiziger.

Om de concessie zero-emissie te kunnen rijden zijn er naast de meestal batterij-elektrisch bussen van de vervoerder - ook duurzame stallingen nodig met voldoende stroom, op een gunstige locatie. De schaarste in geschikte locaties, stroom en de grootte van de investering maakt dat de provincie sinds enkele jaren een grotere rol pakt bij het zekerstellen van geschikte stallingen, het creëren van een gelijk speelveld bij de aanbesteding en organiseren van voldoende stroom. Dit betekent dat de

¹¹ Met zero emissie wordt elektrisch aangedreven bedoeld. Dit kan met batterij techniek zijn, maar ook waterstof.

provincie zelf stallingen ontwikkelt op plekken waar deze nog niet zijn, of afspraken maakt met eigenaren van bestaande stallingen of grond aankoopt en deze verhuurt aan de vervoerder. Met de netbeheerder en anderen bedrijven wordt gezocht naar nieuwe contractvormen en/of delen van stroomaansluitingen. Gemeenten kunnen hier een grote rol spelen.

In Zuidoost-Brabant is alleen de stalling in Eindhoven toekomstbestendig maar in handen van de vervoerder. In Helmond wordt door de gemeente gezocht naar een alternatieve locatie omdat het bestaande perceel wordt her-ontwikkeld. In de Kempen wordt gezocht naar een alternatieve locatie voor de stallingen in Valkenswaard en Reusel omdat deze niet toekomst bestendig zijn. Bij de het zoeken naar locaties en de realisatie van toekomstbestendige remises is hulp van gemeenten belangrijk.

Ook de herkomst van de gebruikte energie is van belang. In de concessie wordt ingestoken op het uitsluitend gebruik maken van gecertificeerde 100% Hernieuwbare Energie (afkomstig uit bijvoorbeeld windenergie, zonne-energie, waterkracht of geothermische energie) die zoveel als mogelijk in België, Luxemburg en Nederland, inclusief windgebieden op zee is opgewekt, voor het laden dan wel tanken van Zero-Emissievoertuigen.”

Voor Flex en buurtbussen is de ambitie in 2030 zero emissie te realiseren. Dit werken we nog verder uit in de aanbestedingen, waarbij we ook recente ontwikkelingen vanuit de markt meenemen. Hierbij geldt dat verduurzaming niet ten koste mag gaan van het voorzieningenniveau c.q. de kwaliteit voor de reiziger.

Gezamenlijk onderzoeken we nog of en hoe circulariteit in de uitwerking van onder andere de concessie in het vervolgtraject meegenomen kan worden.

Samenvattend

Belofte aan de reiziger

Vanaf de start van de nieuwe concessie rijden de bussen zero emissie. Flexvervoer en buurtbussen volgen mogelijk later (uiterlijk in 2030 zero emissie).

Opgaves/afspraken

- Vooruitlopend op de aanbesteding gaan we samenwerken op een aantal grotere laadlocaties. De provincie neemt hiervoor initiatief en betreft ook Enexis en de eigenaren van de stallingen hierbij. De hulp van de betreffende gemeenten hierbij is een voorwaarde. Het gaat in deze regio om stallingen in Eindhoven, Helmond, Valkenswaard en de Kempen.
- Voor hubtaxi, haltetaxi en buurtbussen geldt dat we zoveel mogelijk per 2025 zero emissie willen rijden, maar uiterlijk per 1-1-2030.
- Voor circulariteit onderzoeken we gezamenlijk of en hoe dit in onder andere de concessie kan worden meegenomen.

5.5 Begrijpelijkheid en communicatie

De provincie voelt zich verantwoordelijk voor de verschillende onderdelen van Flex, lijngebonden en Samen. De provincie zorgt ervoor dat het totaalsysteem in heel Brabant voor iedereen begrijpelijk en herkenbaar is. Daarom stuurt de provincie de communicatie over het totaalsysteem van gedeelde mobiliteit aan. Dit gaat in ieder geval gelden bij de start van de concessie Zuidoost-Brabant.

Voor de aansturing van de communicatie bouwt de provincie een “communicatiehuis” waarin, naast de kernboodschap, bouwstenen staan voor de communicatie van het totaalsysteem van gedeelde mobiliteit naar reizigers. Dit gaat om boodschappen, kernwaarden, cijfers, voorbeelden etc. Deze bouwstenen helpen bij het vertellen van een eenduidig en begrijpelijk verhaal voor onder andere de verschillende aanbieders van gedeelde mobiliteit maar ook gemeenten en andere partners.

Marktpartijen kunnen (en in het geval van de provinciale basis: moeten) ook zelf informatie aanbieden over hun eigen product op een wijze waarop dit bijdraagt aan de begrijpelijkheid van het totaalsysteem. Dit is het uitgangspunt bij de aanbestedingen. Ook is er ruimte voor gemeenten om aanvullende acties uit te voeren, bijvoorbeeld voor promotie van gedeelde mobiliteit bij eigen inwoners. Hiervoor kunnen gemeenten ook eigen communicatiekanalen inzetten en kunnen ze gebruik maken van het eerder genoemde communicatiehuis.

Het Bravo-merk

We behouden en continueren het merk Bravo voor alle gedeelde mobiliteit in Brabant. Dit geldt in ieder geval voor Direct en Flex vervoer. Indien het meerwaarde heeft voor de reiziger, willen we het gebruik van het merk Bravo voor Samen initiatieven stimuleren.

We gebruiken alleen productnamen als dit toegevoegde waarde heeft in de herkenbaarheid voor reizigers. Dit betekent dat we de volgende namen gaan gebruiken voor reizigers:

- Bravo: de overkoepelende naam. Dit geldt in ieder geval voor het lijngebonden vervoer, maar kan ook gelden voor initiatieven uit de Samen-categorie. Ook de eigen naam van bijvoorbeeld de vrijwilligersclub kan worden gebruikt, al dat niet in combinatie met Bravo.
- Bravo *direct*: hoogwaardig busvervoer met een hoge frequentie volgens een dienstregeling waarin niet wordt gereserveerd.
- Bravo *flex*: auto of kleine bus, die je vooraf reserveert en die je rechtstreeks van halte naar (overstap)halte brengt. (hubtaxi en haltetaxi zijn dus werknamen en worden niet gebruikt voor de reiziger).

De provincie werkt dit verder uit.

Speciale aandacht geldt bij dit onderwerp voor mentale toegankelijkheid. Het systeem van gedeelde mobiliteit moet voor iedereen toegankelijk en vooral ook begrijpelijk zijn. We denken hierbij bijvoorbeeld aan reizigers die geen gebruik kunnen maken van een app of reizigers die laaggeletterd zijn, maar ook aan meertaligheid.

Samenvattend

Belofte aan de reiziger

Het totaalsysteem van gedeelde mobiliteit is in heel Brabant voor iedereen te begrijpen, te gebruiken en te vinden.

Opgaves/afspraken

- Voor Brabant-brede communicatie over gedeelde mobiliteit hanteren we een communicatiehuis. Dit wordt ook meegegeven in de aanbestedingen van de concessie en het Flexvervoer. De provincie bouwt dit en werkt het verder uit.
- In onderling overleg gebruiken provincie en gemeenten hun eigen communicatiekanalen om gedeelde mobiliteit nog meer te promoten.

5.6 Inclusief en toegankelijk

Brede Welvaart en Inclusiviteit worden steeds belangrijkere thema's. Mobiliteit geeft vrijheid. De mate waarin iemand zich zelfstandig kan verplaatsen is van grote invloed op deelname aan de samenleving. Iedereen, met of zonder een beperking, heeft recht om te kunnen reizen. Inclusieve gedeelde mobiliteit is hierbij van belang.

Iedereen die zelfstandig kan reizen kan gebruik maken van het systeem van gedeelde mobiliteit, zonder fysieke, mentale of digitale drempels. Zo houden we de regio's bereikbaar en kunnen mensen blijven meedoen aan de samenleving. We volgen het VN-verdrag inzake de rechten van personen met een handicap en het landelijke Bestuursakkoord Toegankelijkheid Openbaar Vervoer 2022-2032. De provincie werkt aan de activiteiten uit de voortkomende Uitvoeringsprogramma's rondom toegankelijkheid in het openbaar vervoer. We kijken verder dan alleen het openbaar vervoer.

Doel is om de hindernissen in de gedeelde mobiliteit voor reizigers met een (mobiliteits-)beperking te minimaliseren, zodat ze zich ook kunnen verplaatsen zoals ze dat zelf kunnen en graag willen. Toegankelijkheid blijft daarmee dus ook in de toekomst heel belangrijk. Hierbij gaat het om mentale toegankelijkheid (dit is uitgewerkt onder het kopje Begrijpelijkheid) en om fysieke toegankelijkheid.

De mobiliteitsvormen, mobiliteitshubs en bushaltes zijn zodanig vormgegeven dat zoveel mogelijk mensen ze (fysiek) kunnen gebruiken als ze zelfstandig kunnen reizen. Dit vereist nauwe samenwerking met gemeenten en andere wegbeheerders. Hierbij blijven bestaande afspraken gelden met wegbeheerders rond opname van informatie over toegankelijke haltes in het centraal haltebestand.

Afspraak is uit te gaan van toegankelijkheid op systeemniveau en niet op voertuigniveau. Dit betekent dat er altijd een toegankelijk alternatief is tegen hetzelfde tarief (zoals ov of de hubtaxi), maar dat niet elk voertuig binnen elke vervoersvorm toegankelijk hoeft te zijn (zoals een vrijwilligersinitiatief). Hierbij is het belangrijk dat je op de heen- en terugreis een toegankelijke reis kan maken.

Samenvattend

Belofte aan de reiziger

Reizigers die zelfstandig kunnen reizen, kunnen gebruik maken van gedeelde mobiliteit.

Opgaves/afspraken

- We werken de toegankelijkheid de komende periode verder uit op systeemniveau. De eisen voor toegankelijke voertuigen zijn straks onderdeel van de aanbesteding van de ov-concessie en het Flexvervoer.
- We werken aan de activiteiten uit het Uitvoeringsprogramma Toegankelijkheid OV
- Toegankelijkheid van *mobilityhubs en haltes* en de juiste opname van informatie hierover in het centraal haltebestand, is *verantwoordelijkheid van de wegbeheerder* conform de geldende richtlijnen.

5.7 Data en kennis verzamelen en delen

Data over reisgedrag en kennis over reizigers is erg belangrijk om de transitie naar gedeelde mobiliteit te maken. Data is nodig om inzicht te krijgen in de (potentiële) reiziger en om goed in te kunnen spelen op de vraag. Gekoppeld aan de opgaves, blijven we onderzoek doen naar de reizigersbehoefte en de daarbij passende vormen van gedeelde mobiliteit. Een voorbeeld hiervan is het [onderzoek](#) naar motivatoren en barrières bij auto-forenzen (SmartwayZ.NL) en de [verdieping](#) daarop voor het busvervoer en het toegankelijker maken ervan in een [overview](#).

Daarnaast is het belangrijk om zoveel mogelijk af te spreken hoe we *gezamenlijk gaan monitoren op gedeelde mobiliteit*. In de nieuwe situatie wordt veel data gegenereerd via verschillende partijen. Om data te kunnen combineren en te delen, is het van belang dat we afspreken deze zoveel mogelijk op dezelfde manier te verzamelen. Zo hebben we gezamenlijk inzicht in de voortgang van onze ambitie om ons maximaal in te zetten voor een slim en duurzaam systeem van gedeelde mobiliteit, waarin de reiziger centraal staat.

Daarnaast is in bredere zin een kennisfunctie voor het opzetten van (de doorontwikkeling van) gedeelde mobiliteit in heel Brabant van belang. Dit kan bijvoorbeeld gekoppeld zijn aan het nader invullen van de mobiliteitstransitie en in relatie tot landelijke netwerken als Publieke Mobiliteit. De provincie verkent hoe dit verder vorm kan krijgen/ waar te beleggen.

Samenvattend

Belofte voor de reiziger

Gedeelde mobiliteit moet aansluiten op de vraag van reizigers. Daarom doen we gericht onderzoek.

Opgaves/afspraken

- Om goed inzicht te hebben in een passend aanbod, blijven we aanvullend onderzoek doen. Zo krijgen we nog meer inzicht in de reizigersbehoefte en in de daarbij passende vormen van gedeelde mobiliteit. We hebben samen een voortrekkersrol en betrekken grote werkgevers en onderwijsinstellingen in de regio.
- Gemeenten en provincie werken verder uit hoe ze gedeelde mobiliteit gezamenlijk gaan monitoren.

Hoofdstuk 6: Hoe regelen we dit?

6.1 Contractvormen, financiering en samenwerking

Concessie, contract, subsidieregeling

De voorgaande hoofdstukken laten zien hoe we onze afspraken voor de gedeelde mobiliteit in het concessiegebied Zuidoost-Brabant inhoudelijk vorm willen geven. Hoe we dit gaan regelen, is hiervan een afgeleide. Op dit moment zijn hiervoor al de belangrijkste contouren duidelijk:

Lijngebonden wordt geregeld in een concessie¹². Hieronder vallen een aantal vormen van busvervoer.

- Het Direct-netwerk is van vitaal belang voor concessiegebied Zuidoost-Brabant en deze ruggengraat blijft de komende jaren stabiel. Daarom organiseren we dit in een concessie. Dit vormt het stabiele deel van de concessie.
- Reguliere buslijnen zijn ook onderdeel van de concessie. Voor dit deel willen we flexibiliteit in de concessie. Het moet mogelijk zijn om buslijnen te vervangen door andere vormen van gedeelde mobiliteit (zoals hubtaxi of een Samen-initiatief) als dit beter aansluit bij de vraag van de reiziger. Daarnaast moet het omgekeerd ook mogelijk zijn om groei binnen de concessie te faciliteren.
- Buurtbussen worden ook meegenomen in de concessie. Ze blijven gereden worden door vrijwilligers, maar wat betreft ondersteuning, materieel, betalingsapparatuur enz. blijven ze gekoppeld aan de concessie.

Hiermee wordt de ruggengraat van het systeem van gedeelde mobiliteit geregeld via de concessie¹³.

Andere vormen sluiten hierop aan maar worden niet geregeld via de concessie. Dit gaat dan om:

- Flexvervoer. Dit koppelen we aan de aanbesteding van het Taxbus vervoer in Zuidoost Brabant. Het nieuwe Taxbus contract gaat in per 1 maart 2026. Hierbij hebben we ook aandacht voor de niet bij Taxbus aangesloten gemeenten.
- Samen-initiatieven. Er zijn meerdere manieren om dit te organiseren. De provincie steekt hierbij in op faciliteren en stimuleren. Zo zijn er vanuit de provincie middelen beschikbaar (op basis van cofinanciering) voor het opstarten van (vrijwilligers) initiatieven. Daarnaast hebben gemeenten vele opties om samen initiatieven mogelijk te maken (bijvoorbeeld door vergunningen af te geven voor deelmobiliteit). Samenwerking en het optimaal inzetten van elkaars beleidsmogelijkheden zijn hierbij belangrijk.

De gemeenten en provincie kijken verder dan alleen financiering: we zorgen ook voor expertise en ondersteuning om organisaties en communities uit de samenleving te helpen met het opzetten van een vervoersconcept. Hiervoor is bijvoorbeeld al een *toolkit* gedeelde mobiliteit beschikbaar.

¹² Conform de Wet personenvervoer 2000 is de provincie verantwoordelijk voor het openbaar aanbesteden van openbaar vervoer in hun provincie.

¹³ Het treinnetwerk vormt eveneens een deel van de ruggengraat – dit wordt echter niet door de partijen in dit document “geregeld”.

Bekostiging

In dit document geven we onze inzet aan voor de komende periode. Dit moet straks voor de reizigers zorgen voor een passend aanbod aan gedeelde mobiliteit, maar moet natuurlijk ook betaalbaar blijven voor de deelnemende partijen.

De provincie heeft verschillende budgetten tot haar beschikking om invulling te geven aan gedeelde mobiliteit:

- Exploitiatiemiddelen concessie: De provincie wil met het beschikbare geld voor het concessiegebied Zuidoost Brabant een goede basis neerzetten waarmee een passend aanbod van gedeelde mobiliteit kan worden geboden aan de reizigers.
- Daarnaast zijn er aparte middelen beschikbaar voor Bravoflex.
- Er wordt in principe uitgegaan van cofinanciering voor Samen-initiatieven. De provincie, gemeenten en andere relevante partners dragen gezamenlijk bij.
- Daarnaast zijn investeringen nodig in infrastructuur en mobiliteitshubs. Voor de realisatie hiervan gaan we uit van cofinanciering. Investerings in de infrastructuur worden opgenomen in het Multimodale Mobiliteit Pakket (MMMP).

Governance, marktregie en regieteam

De provincie en gemeenten in concessiegebied Zuidoost-Brabant willen gezamenlijk gedeelde mobiliteit realiseren conform dit uitgangspuntendocument. Samenwerking is hierin cruciaal. De totstandkoming van dit uitgangspuntendocument is een eerste stap. Ten opzichte van vroeger is dit een hele nieuwe vorm van samenwerking.

In het toekomstige systeem werken we samen met veel meer partijen (ov-vervoerders, taxivervoerders, deelsystemen, Mobiliteit-als-Dienstproviders, vrijwilligersinitiatieven, buurtbussen, ondernemingen, enzovoort). Hierbij blijft ook de samenwerking met reizigersorganisaties (zoals het ROB en de reizigers-overleggen van de regiotaxi) belangrijk. De komende periode gaan we dit gezamenlijk verder verkennen en uitwerken.

Omdat er meer verschillende vervoersvormen zijn georganiseerd door verschillende partijen, vraagt dit om een nieuwe kijk op marktregie. De verschillende onderdelen moeten voor de reiziger goed op elkaar aansluiten en er moet voor de reiziger een goed functionerend totaalsysteem zijn. Om hiervoor te zorgen, is het belangrijk dat er een marktregisseur is. De provincie heeft al in haar visie '*Gedeelde mobiliteit is maatwerk*' aangegeven deze rol te willen invullen voor heel Brabant en dus ook voor concessiegebied Zuidoost-Brabant. Hoe deze rol precies vorm gaat krijgen wordt nog nader uitgewerkt. Hierbij zien we een belangrijke rol voor het met elkaar delen en bespreken van contract-overstijgende zaken. Dit noemen we het "regieteam gedeelde mobiliteit".

De provincie is (vanuit haar regierol) voorzitter van het Regieteam Gedeelde Mobiliteit. Andere vaste deelnemers van het Regieteam Gedeelde Mobiliteit zijn de concessiehouder, de opdrachtgever en houder van het Flex-contract, het Reizigersoverleg Brabant, het MRE (als de regio brede vertegenwoordiger van gemeenten) en de grotere gemeenten.

Dit regieteam werkt als een soort "koepel" over de bestaande afsprakenregia voor de verschillende vervoersoplossingen. Zo zal bijvoorbeeld voor de concessie het tactisch ontwikkelteam ook blijven bestaan. Er wordt van de concessiehouder wel een "bredere blik" gevraagd: oog voor de gehele ketenreis, zeker in aansluiting op het Flexvervoer. Hiermee maken we de slag dat niet de verschillende vervoersoplossingen centraal staan, maar de reiziger.

De werkstromen en wie is waarvoor verantwoordelijk

Het bovenstaande krijgt in het vervolg op dit uitgangspuntendocument vorm in verschillende werkstromen. In onderstaande afbeelding is dit weergegeven. Daarbij is ook aangegeven wie vanuit de overheid waarvoor verantwoordelijk is:



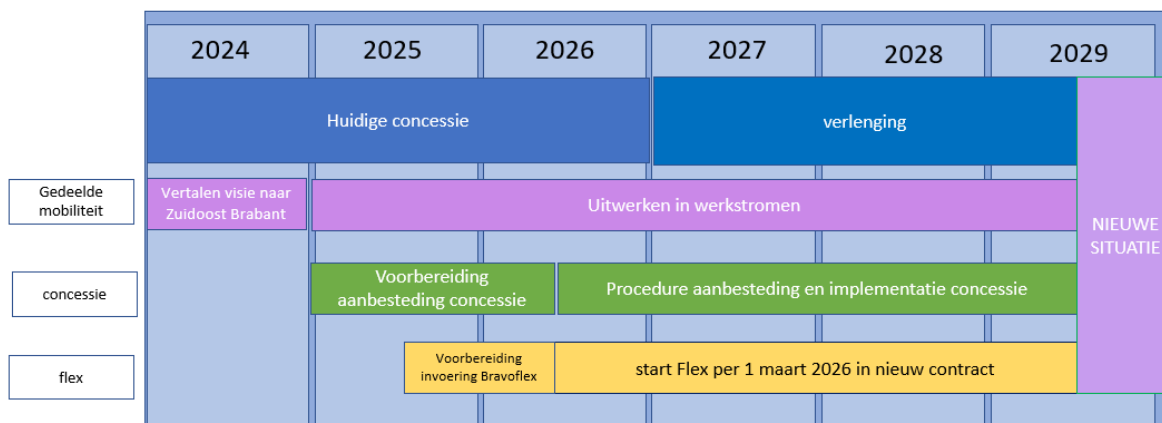
Samenvattend

Opgaves/afspraken

- Het lijngebonden vervoer wordt geregeld via de concessie. De provincie trekt dit als concessieverlener.
- Flexvervoer (hubtaxi en haltetaxi) worden gekoppeld aan de aanbesteding van het Taxbus contract. Dit wordt verder uitgewerkt in de werkstroom Flex volgens de afspraken van paragraaf 2.5
- Om gedeelde mobiliteit in concessiegebied Zuidoost-Brabant te realiseren, zet de provincie verschillende financieringsbronnen in zoals het bestaande exploitatiebudget en financiering voor Flexvervoer. Daarnaast kunnen er extra mogelijkheden voor financiering van andere vormen van vervoer en mobiliteitshubs voortvloeien uit de afspraken in het in de maak zijnde MMMP tussen provincie en regio.
- Samenwerking met reizigersorganisaties blijft ook in de toekomst belangrijk.
- De rol van marktregisseur (provincie) wordt nog nader uitgewerkt.

Hoofdstuk 7: De Planning

Voor het vervolgproces geldt onderstaande globale planning. Een aantal zaken (zoals de aanbesteding van de concessie en de regiotaxicontracten) zijn nog onderwerp van onderzoek (wanneer precies de nieuwe situatie ingaat). Maar er zijn ook werkstromen waar we nu al mee kunnen starten zoals Samen-projecten en mobiliteitshubs.



Het uitwerken van de ambities, opgaven en uitgangspunten uit dit document pakken we per werkstroom verder op. De nadere invulling van de werkstromen krijgt na vaststelling van het document verder vorm.