

Marktconsultatiedocument verkenning deelmobiliteit mobiliteitshubs West-Brabant (C2296336)

Provincie Noord-Brabant

Afdeling inkoop

Datum: 08-04-2022

Status: Definitief

Inhoudsopgave

1. Inleiding	3
1.1. Aanleiding	3
1.2. Doelstelling marktoriëntatie	3
1.3. Achtergrondinformatie	3
2. Projectbeschrijving	4
2.1. Ambitie Versterken van de ketenreis met deelmobiliteit	4
2.2. Visie op de geselecteerde locaties	4
2.3. Vragen voor deze marktoriëntatie	7
3. Procedure marktoriëntatie	8
3.1 Publicatie marktoriëntatie	8
3.2 Vragenronde (Nota van Inlichtingen)	8
3.3 Schriftelijke reactie marktpartijen	8
3.4 Mogelijkheid tot aanvullende gesprekken	8
3.5 Vervolg na marktoriëntatie	9
4. Administratieve voorwaarden marktoriëntatie	9
4.1 Gelijke informatie	9
4.2 Voorbehouden	9
4.3 Intellectueel eigendom	9
4.4 Taal	9
4.5 Rechten	9
4.6 Kostenvergoeding	10
4.7 Status informatie	10
4.8 Melding onregelmatigheden	10
4.11 Toepasselijk recht en geschillen	10
4.12 Prioriteit van documenten	10
Bijlage I. Beschrijving geselecteerde locaties	11
Bijlage II. Invulformulier vragen en antwoorden	21

1. Inleiding

1.1. Aanleiding

De provincie Noord-Brabant voert een marktoriëntatie uit om meer inzicht te verkrijgen in de potentie voor het aanbieden van deelmobiliteit op een aantal geselecteerde mobiliteitshubs in de regio West-Brabant. De informatie die de provincie door middel van deze marktoriëntatie verkrijgt neemt zij mee in haar overweging bij het opzetten van een mogelijke inkoopprocedure en voor het bepalen van de scope en inhoud daarvan.

1.2. Doelstelling marktoriëntatie

Met deze marktoriëntatie heeft de provincie Noord-Brabant de volgende doelen:

- De kennis en ervaring van de markt benutten om de potentie van verschillende vormen van deelmobiliteit (deelauto's, deel(e)scooters, deel(e)fietsen, etc.) op de geselecteerde locaties te bepalen.
- De interesse van marktpartijen peilen voor het aanbieden en exploiteren van deze verschillende vormen van deelmobiliteit op de geselecteerde locaties.
- Inzichtelijk maken onder welke randvoorwaarden en condities marktpartijen een aanbod van deelmobiliteit op de geselecteerde locaties succesvol kunnen realiseren.

Deze marktoriëntatie heeft niet tot doel om marktpartijen te selecteren of te contracteren. Het is niet de bedoeling dat u een aanmelding of inschrijving indient. Deelname aan de marktoriëntatie biedt u geen voor- of nadelen ten aanzien van een mogelijk vervolgproces, maar stelt u vanzelfsprekend wel in de gelegenheid nu uw visie te delen.

De provincie benadrukt dat het ook mogelijk is dat het aanbieden van deelmobiliteit op deze locaties niet door middel van een aanbesteding (o.i.d.) wordt vormgegeven, maar dat een andere wijze van samenwerken met de markt een betere benadering is. Het is daarbij bijvoorbeeld mogelijk dat eerst een pilot wordt gestart op een beperkt aantal locaties.

1.3. Achtergrondinformatie

In haar visie 'Gedeelde mobiliteit is maatwerk' heeft de provincie Noord-Brabant de kaders uitgezet voor de ontwikkeling van gedeelde mobiliteit. Mobiliteitshubs faciliteren een naadloze overstap tussen verschillende modaliteiten en vormen daarom een essentiële schakel in het systeem van gedeelde mobiliteit. Naast de overstapfunctie zijn hubs ook plekken waar andere functies en voorzieningen toegevoegd kunnen worden om optimaal aan te sluiten bij de behoefte van de reiziger.

In 2021 is een intensief traject doorlopen door de provincie Noord-Brabant en betrokken gemeenten in de regio West-Brabant om samen vorm en inhoud te geven aan een ontwikkelplan voor mobiliteitshubs in West-Brabant. Daarin is voor 40 locaties geanalyseerd wat het huidige gebruik is, hoe de potentie en urgentie van de hubs wordt ingeschat op basis van kwantitatief en kwalitatief onderzoek en welke voorzieningen daar nu aanwezig zijn. Uiteindelijk heeft dit geresulteerd in een selectie van 9 locaties die samen met de betreffende gemeenten nader onderzocht worden. In bijlage I is per locatie een beschrijving opgenomen dat als achtergrondinformatie dient voor deze marktoriëntatie. Deze informatie is afkomstig uit het ontwikkelplan mobiliteitshubs West-Brabant. Via de volgende link zijn alle relevante documenten, waaronder het ontwikkelplan mobiliteitshubs West-Brabant en de visie gedeelde mobiliteit is maatwerk, rondom gedeelde mobiliteit in Brabant te vinden: [Gedeelde mobiliteit - Provincie Noord-Brabant](#).

De eerste stap om deze locaties tot volwaardige mobiliteitshubs te ontwikkelen wordt gezet door per locatie te onderzoeken óf en in welke mate een aanbod van deelmobiliteit en kleine voorzieningen van toegevoegde waarde is. De marktorientatie heeft alleen betrekking op het aanbieden van deelmobiliteit op de betreffende locaties. De inzichten uit deze marktorientatie worden betrokken in het onderzoek naar deelmobiliteit en kleine voorzieningen. Uiteindelijk moet het onderzoek leiden tot een pragmatische aanpak waarbij duidelijk is op welke locaties wordt ingezet op een succesvol aanbod van deelmobiliteit en welke stappen genomen moeten worden door de betrokken partijen om dit te realiseren.

2. Projectbeschrijving

2.1. Ambitie | Versterken van de ketenreis met deelmobiliteit

Het belangrijkste doel van de provincie en gemeenten bij het ontwikkelen van de geselecteerde mobiliteitshubs is het naadloos faciliteren van de overstap naar andere modaliteiten en de overstap zelf in een comfortabele omgeving plaats te laten vinden. Daarmee wordt de reiziger een goede overstap geboden om van A naar B te reizen zonder daarbij afhankelijk te zijn van de “eigen” auto. Met het ontwikkelen van de mobiliteitshubs wordt daarmee vooral ingezet op het verbeteren van de ketenreis. Voor een goede ketenreis zijn mobiliteitshubs een belangrijke (fysieke) voorwaarde.

De kracht van de keten(mobiliteit) wordt bepaald door de zwakste schakel van die keten. Het voor- en natransport van en naar de mobiliteitshub wordt vaak als een barrière gezien. Om reizigers te verleiden de auto los te laten moet de first- en last-mile dus op orde zijn om de hub aantrekkelijk te maken. Daarbij kan het aanbieden van deelmobiliteit in de ogen van de provincie van grote toegevoegde waarde zijn om de reikwijdte van het OV te vergroten. Daarnaast lenen enkele locaties zich mogelijk om middels een aanbod van deelmobiliteit ook een alternatief te bieden voor het autobezit- en gebruik van bewoners en bedrijven uit de directe omgeving. Het aanbieden van deelmobiliteit levert op die locaties ook een bijdrage aan andere opgaven zoals de woningbouwopgave en het waarborgen van leefbaarheid in de openbare ruimte.

2.2. Visie op de geselecteerde locaties

Er zit veel variatie in de aard en omvang van de geselecteerde locaties, variërend van een stedelijk knooppunt als station Roosendaal tot meer lokale hubs waaronder Wagenberg Made. In de totale ketenreis waar deze mobiliteitshubs een rol in spelen blijkt met name het natransport een zwakke schakel. De toegevoegde waarde van deelmobiliteit zit daarom vooral in de laatste kilometers vanaf de mobiliteitshubs naar de eindbestemming. Een divers aanbod van deelmobiliteit op mobiliteitshubs zal het gemak van de (vervolg)reis van reizigers vergroten. Het is dan mogelijk om de bestemming te bereiken met bijvoorbeeld een deelfiets of -scooter, waar je anders alleen met de auto kon komen. Een aanbod van deelmobiliteit geeft reizigers meer keuzevrijheid om de reis te kiezen die bij hen past.

Het aanbieden van deelmobiliteit op de geselecteerde locaties is voor de provincie echter geen doel op zichzelf. Daarom zoeken we – mede op basis van deze marktorientatie - naar de locaties waar een aanbod van deelmobiliteit daadwerkelijk voorziet in de behoefte van (potentiële) reizigers. Redenerend vanuit het belang van natransport in de ketenreis zit de grootste potentie voor het aanbieden van deelmobiliteit op die locaties die als bestemmingslocatie functioneren. Op locaties

die primair een functie als herkomstlocatie hebben, is de potentie voor een succesvol aanbod van deelmobiliteit vermoedelijk minder kansrijk.

Op basis van een eerste verkenning is hieronder een voorzet gedaan voor het (minimale) aanbod van deelmobiliteit op de verschillende locaties. Onderstaande tabel is geen blauwdruk. Middels deze marktoriëntatie zoekt de provincie naar input van de markt op een passend aanbod van deelmobiliteit op deze geselecteerde locaties. In bijlage I is een overzichtskaart van de betreffende locaties opgenomen.

Nr.	Mobiliteitshub	Type locatie	Type aanbod deelmobiliteit
1.	Oosterhout busstation	Herkomst- en overstaplocatie (bestemmingen op loopafstand)	- Optioneel elektrische deelfietsen of deelscooters
2.	Roosendaal station	Herkomst- en bestemmingslocatie	- Elektrische deelfietsen of deelscooters - Deelauto ('s)
3.	Sleeuwijk Tol A27	Herkomst- en bestemmingslocatie	- Elektrische deelfietsen of deelscooters
4.	Wijk en Aalburg Kromme Nol	Herkomstlocatie	- Optioneel beperkt aantal elektrische deelfietsen of deelscooters
5.	Wagenberg Kruispunt	Herkomstlocatie	- Optioneel beperkt aantal elektrische deelfietsen of deelscooters
6.	Dinteloord Noordlangseweg	Herkomstlocatie	- Optioneel beperkt aantal elektrische deelfietsen of deelscooters
7.	Station Lage Zwaluwe*	Herkomst- en bestemmingslocatie	- Elektrische deelfietsen of deelscooters - Deelauto ('s)
8.	Made Gemeentehuis	Herkomstlocatie vanuit de dorpskern + gebruik deelmobiliteit door bewoners (niet zijnde een ketenreis)	- Elektrische deelfietsen of deelscooters - Deelauto ('s)
9.	Oud Gastel Busstation	Herkomstlocatie	- Optioneel beperkt aantal elektrische deelfietsen of deelscooters

** Rondom station Lage Zwaluwe vinden de komende jaren grootschalige gebiedsontwikkelingen plaats. De potentie voor het gebruik van deelmobiliteit in het natransport neemt naar verwachting sterk toe op termijn.*

2.3. Vragen voor deze marktorientatie

Graag zien wij dat u onderstaande vragen van een korte schriftelijke reactie voorziet. Wij verwachten een reactie die ons een beeld geeft van uw kennis, ervaring en visie op dit vraagstuk, waarbij u rekening houdt met de inzichten waar wij naar zoeken.

Daarnaast vragen wij u om aanvullend in een 'Visiedocument', los van de gestelde vragen, uw visie te geven op de rol die markt en overheden zouden moeten spelen om tot een succesvol aanbod van deelmobiliteit op de geselecteerde locaties te komen.

Potentie van deelmobiliteit op de geselecteerde locaties

In paragraaf 2.2 is op basis van een eerste verkenning een eerste schets gemaakt voor de potentie voor deelmobiliteit op de verschillende locaties – met daarbij een onderscheid naar verschillende typen aanbod. Het betreft uitdrukkelijk een eerste aanzet waarbij de provincie vooral benieuwd is naar hoe de markt hiernaar kijkt. Het staat u volledig vrij om uw eigen visie op het benodigde aanbod van deelmobiliteit op de betreffende locaties te geven.

1. Op welke van de geselecteerde locaties ziet u potentie/ toegevoegde waarde voor de inzet van deelmobiliteit? En waarom?
2. Wat is uw beeld bij het aanbod per locatie qua type modaliteit en de (indicatieve) hoeveelheid van de verschillende modaliteiten?
3. Welke randvoorwaarden zijn er volgens u om tot een succesvolle inzet van deelmobiliteit te komen op de verschillende locaties?
4. Welke mogelijkheden ziet u om flexibel om te gaan met het aanbod van deelmobiliteit, zodat het mogelijk is op- of af te schalen afhankelijk van de vraag?
5. Met welk ruimteslag voor het aanbieden van deelmobiliteit moet op hoofdlijnen rekening worden gehouden op de locaties?

Businesscase voor het aanbieden van deelmobiliteit op de geselecteerde locaties

6. Ziet u mogelijkheden voor een sluitende businesscase op de geselecteerde locaties? En wat is dan de verdeling van inkomsten over reizigers, overheden en andere partijen?
7. Wat is de minimale exploitatie periode die nodig is voor een haalbare businesscase?
8. Welk indicatief aantal reizigers en gebruiksfrequentie van de verschillende deelmodaliteiten is minimaal nodig om tot een haalbare businesscase te komen?
9. Volstaan deze geselecteerde locaties of is een groter aantal locaties nodig om tot een haalbare businesscase te komen?
10. Acht u het reëel om tot een haalbare businesscase te komen wanneer meerdere marktpartijen deelmobiliteit op de geselecteerde locaties deelmobiliteit aan kunnen bieden?
11. Wat is uw visie op de propositie voor het aanbieden van deelmobiliteit op de geselecteerde locaties gezien die diversiteit aan potentiële gebruikers die vermoedelijk elk andere eisen en wensen stellen aan de propositie?

Betrokkenheid van de markt voor het plaatsen, beheren en exploiteren van deelmobiliteit

12. Is er een bepaalde vorm waarop een opdracht in de markt gezet kan worden voor het plaatsen, beheren en exploiteren van deelmobiliteit die uw voorkeur heeft en waarom?
13. Zijn er ontwikkelingen in de markt waar de provincie volgens u bij het in de markt zetten rekening mee dient te houden? Zo ja, licht toe.

14. Welke contractvorm zou volgens u het beste passen bij het aanbieden van deelmobiliteit op de geselecteerde locaties?

Ten slotte

15. Wat zijn aanvullende suggesties, adviezen, ideeën die u als marktpartij zou willen meegeven bij het aanbieden van deelmobiliteit op de geselecteerde locaties?

3. Procedure marktoriëntatie

De procedure voor deze marktoriëntatie omvat de volgende vier stappen:

- | | |
|---|---------------------------------------|
| 1. Publicatie marktoriëntatie | 8 april 2022 |
| 2. Vragenronde (Nota van Inlichtingen) | |
| Mogelijkheid tot stellen van vragen (deadline) | 17 april 2022 uiterlijk 13:00 uur |
| Beantwoording van vragen | 20 april 2022 |
| 3. Schriftelijke reactie marktpartijen (deadline) | 13 mei 2022 uiterlijk 13:00 uur |
| 4. Mogelijkheid tot aanvullende gesprekken | 19 mei 2022 tussen 13:00 en 17:00 uur |

3.1 Publicatie marktoriëntatie

Deze marktoriëntatie is op **8 april 2022** gepubliceerd op TenderNed en daarna ook op TED.

3.2 Vragenronde (Nota van Inlichtingen)

Mocht u naar aanleiding van dit marktoriëntatiedocument of de procedure voor deze marktoriëntatie vragen hebben, dan kunt u deze tot **17 april 2022 13:00 uur** stellen in TenderNed via de berichtenmodule op TenderNed. De vragen zullen in een Nota van Inlichtingen beantwoord worden die naar verwachting op 20 april 2022 gepubliceerd zal worden op TenderNed.

3.3 Schriftelijke reactie marktpartijen

Marktpartijen wordt gevraagd om in eerste instantie schriftelijk antwoord te geven op de vragen in hoofdstuk 2. Wij verzoeken u de antwoorden op deze vragen in te vullen in het bijgevoegde document 'invulformulier Vragen en antwoorden' en deze te uploaden in TenderNed. Dit document mag in totaliteit niet meer dan 4 A4 beslaan. Het gevraagde visiedocument mag maximaal 2A4 omvatten.

U kunt uw reactie uiterlijk tot **13 mei 2022 13:00 uur** indienen via TenderNed.

3.4 Mogelijkheid tot aanvullende gesprekken

Naar aanleiding van de schriftelijke beantwoording van de vragen kan de provincie u uitnodigen voor een aanvullend gesprek, maar de provincie is hier niet toe gehouden. Deze gesprekken vinden plaats op 19 mei 2022 in de middag. Wij verzoeken u om in uw agenda hier rekening mee te houden. De gesprekken zullen waarschijnlijk online via Teams georganiseerd worden.

Bij gesprekken met (een) marktpartij(en) zullen minimaal twee vertegenwoordigers vanuit de provincie aanwezig zijn. De provincie streeft daarbij naar zo groot mogelijke transparantie met betrekking tot de marktpartijen waarmee gesprekken worden gevoerd.

Van elk gesprek wordt een vertrouwelijk gespreksverslag opgesteld dat ter goedkeuring wordt voorgelegd aan de betreffende marktpartij. De provincie behoudt zich daarbij het recht voor om geen gedetailleerde terugkoppeling te geven van alle reacties en ideeën van marktpartijen.

3.5 Vervolg na marktoriëntatie

De provincie stelt naar aanleiding van de marktoriëntatie een geanonimiseerd verslag op waarin op hoofdlijnen de bevindingen zijn samengevat. Dit verslag zal gepubliceerd worden op TenderNed. Bedrijfsvertrouwelijke informatie van deelnemende marktpartijen zal niet bekend worden gemaakt, tenzij de provincie hier door wet- of regelgeving dan wel een rechterlijke uitspraak toe wordt gedwongen.

Na deze marktoriëntatie gaat de provincie – samen met de betrokken gemeenten - verder met de voorbereidingen om tot een aanbod van deelmobiliteit op (een aantal van) de geselecteerde mobiliteitshubs in West-Brabant te komen. De bevindingen van de marktoriëntatie vormen input om een nadere selectie in de geselecteerde mobiliteitshubs te maken en een eventuele strategie voor het in de markt zetten van het aanbieden van deelmobiliteit op de geselecteerde locaties te bepalen. Relevante bevindingen zullen geanonimiseerd in een eventueel vervolgtraject worden opgenomen.

4. Administratieve voorwaarden marktoriëntatie

4.1 Gelijke informatie

De provincie hecht er waarde aan dat alle marktpartijen toegang hebben tot dezelfde informatie. Dit is de reden dat de provincie de aankondiging van de marktoriëntatie op TenderNed en daarna op TED aanbiedt. Om diezelfde reden wordt het geanonimiseerde verslag van de marktoriëntatie openbaar gemaakt en worden het marktoriëntatiedocument en de afrondende rapportage te zijner tijd met alle geïnteresseerde marktpartijen worden gedeeld.

4.2 Voorbehouden

Dit marktoriëntatiedocument is geschreven in het kader van de marktoriëntatie voor het verkennend onderzoek naar het aanbieden van deelmobiliteit op geselecteerde locaties in West-Brabant. De provincie behoudt zich het recht voor om:

- de planning van de marktoriëntatie, zoals in dit document geschetst, aan te passen; en/of
- het traject van marktoriëntatie en/of een eventuele vervolgprocedure tijdelijk of definitief te staken.

Door het deelnemen aan de marktoriëntatie stemt de deelnemende marktpartij onvoorwaardelijk in met hetgeen bepaald is in het voorliggende marktoriëntatiedocument.

4.3 Intellectueel eigendom

Behoudens uitzonderingen die door de wet zijn gesteld, mag zonder schriftelijke toestemming van de provincie niets uit dit marktoriëntatiedocument worden verveelvoudigd (anders dan voor het doel van dit document) door middel van druk, fotokopie, scan of anderszins.

4.4 Taal

De taal die in de gesprekken en de publicaties wordt gebruikt, is Nederlands.

4.5 Rechten

Er kan geen enkel recht worden ontleend aan de informatie die wordt verstrekt in de context van de marktoriëntatie. Zowel de gesprekken als schriftelijke documentatie moeten worden gezien als algemene mogelijkheden/richtingen voor de procedure en de aanpak door de provincie.

4.6 Kostenvergoeding

Deelnemende marktpartijen aan deze marktoriëntatie kunnen geen aanspraak maken op enige vergoeding voor gemaakte kosten.

4.7 Status informatie

De informatie die is weergegeven in dit document is indicatief. De provincie wijst iedere aansprakelijkheid voor de onjuistheid en/of onvolledigheid van deze informatie van de hand. Deelnemende marktpartijen dienen zich, waar zij dit nodig of wenselijk achten, zelf en voor eigen rekening en risico op de hoogte te stellen van onder meer de technische aspecten, het publiekrechtelijk kader en al hetgeen zij overigens relevant achten in verband met hun deelname aan de marktoriëntatie.

4.8 Melding onregelmatigheden

Indien een deelnemende marktpartij meent dat informatie en/of een bepaling in het voorliggende marktoriëntatiedocument en/of andere documenten onjuist, onrechtmatig of op andere wijze onregelmatig is, dan dient de deelnemende marktpartij binnen vijftien dagen na ontvangst van het desbetreffende marktoriëntatiedocument de provincie schriftelijk te attenderen op die vermeende onjuistheid, onrechtmatigheid of onregelmatigheid. Als een deelnemende marktpartij niet tijdig op de voorgeschreven wijze de provincies aldus heeft geattendeerd, dan heeft die deelnemende marktpartij daarmee ieder recht jegens de provincie verwerkt voor zover verband houdende met de vermeende onjuistheid, onrechtmatigheid of onregelmatigheid.

4.11 Toepasselijk recht en geschillen

De verhouding tussen de provincie en de deelnemende marktpartijen wordt uitsluitend beheerst door het Nederlandse recht. Een vordering in verband met enige handeling en/of beslissing van de provincie, voor zover geen besluit in de zin van artikel 1:3 Awb, in het kader van de marktoriëntatie – daaronder begrepen bekendmakingen of het stellen van voorschriften in de marktoriëntatiedocumentatie, beslissingen die gericht zijn tot de deelnemende marktpartijen en/of uitnodigingen tot de marktoriëntatie – dient aanhangig te zijn gemaakt bij de voorzieningenrechter, binnen vijftien dagen na verzending van bekendmaking daarvan aan de deelnemend marktpartij of, bij gebreke van zo'n bekendmaking, binnen vijftien dagen nadat de deelnemende marktpartij met de desbetreffende handeling en/of beslissing van de provincie bekend werd of redelijkerwijs bekend had moeten zijn. Indien niet tijdig en op deze wijze een vordering aanhangig is gemaakt, vervalt elk recht van de deelnemende marktpartij om ten aanzien van de desbetreffende handeling en/of beslissing een vordering tegen de provincie in te stellen.

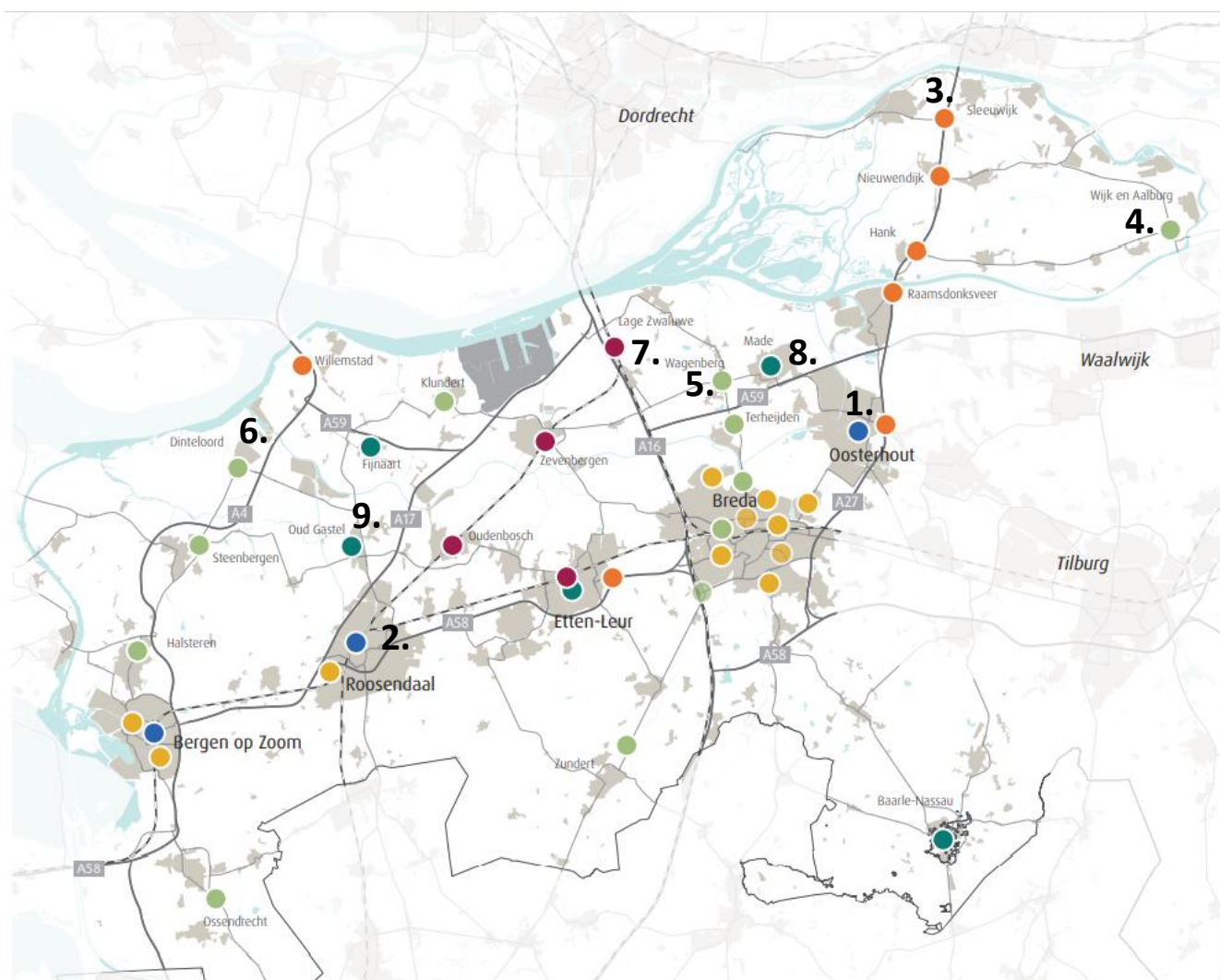
4.12 Prioriteit van documenten

In geval van strijdigheid tussen de aankondiging van de marktoriëntatie en voorliggend marktoriëntatiedocument, dan prevaleert voorliggend marktoriëntatiedocument.

Bijlage I. Beschrijving geselecteerde locaties

Onderstaande kaart bevat een overzicht van de 9 geselecteerde locaties:

1. Oosterhout busstation
2. Roosendaal station
3. Sleeuwijk Tol A27
4. Wijk en Aalburg Kromme Nol
5. Wagenberg Kruispunt
6. Dinteloord Noordlangseweg
7. Station Lage Zwaluwe
8. Made Gemeentehuis
9. Oud Gastel Busstation



Locatie 1: Busstation Oosterhout

OOSTERHOUT BUSTATION HUIDIGE SITUATIE



Ligging van de hub

De hub ligt in het centrum van Oosterhout.

- Het station ligt aan de hoofdfietsroute door het centrum;
- Het is vanaf het station ongeveer 5 minuten rijden tot de oprit van de A27;
- Vanaf de halte gaan vele bussen naar Breda, Tilburg en Utrecht



Voorzieningen op de hub

Bushalte met goede wachtvoorzieningen, overdekte fietsenstallingen en een DRIS.



POTENTIE EN URGENTIE

POTENTIE

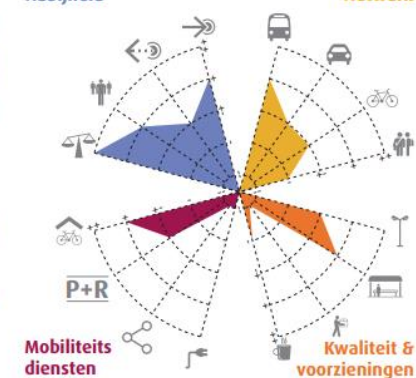
- Invloedsgebied van de hub**
- Aantal inwoners in 10 minuten lopen: 4.503
 - Aantal banen in 10 minuten lopen: 2.678
 - Aantal inwoners in 10 minuten fietsen: 25.039
 - Aantal banen in 10 minuten fietsen: 7.949
- Bereikbaar in 45 minuten vanaf de hub met OV en fiets als natransport
- Aantal inwoners: 326.587
 - Aantal banen: 175.886
- Aantal in- en uitstappers per dag in 2019: 2.244

Potentiescore: 4



Nabijheid

Netwerk



Mobiliteits
diensten

Kwaliteit &
voorzieningen

URGENTIE

Support stakeholders

Het huidige busstation vervult een belangrijke functie voor Oosterhout als bestemming. Voor de toekomstige plannen voor dit busstation is de gemeente in afwachting van het provinciale beleid omtrent de transitie gedeelde mobiliteit.

Knelpunten en plannen:

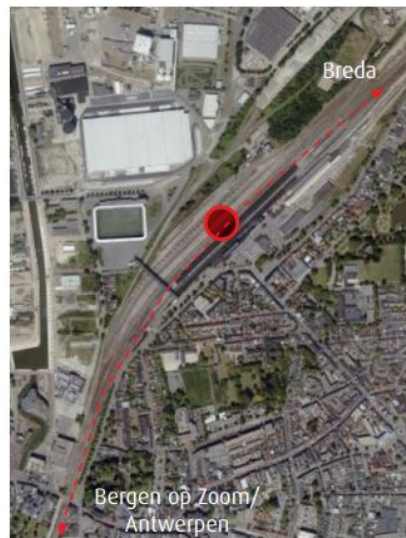
Het huidige busstation functioneert voor een groot gedeelte als overstaplocatie. Om die reden halteren er relatief veel bussen op deze locatie. In de praktijk teveel bussen voor de beschikbare ruimte. De gemeente is voornemens om enkel de stadslijnen door het hart van Oosterhout te laten rijden indien een andere locatie in de stad kan worden gevonden voor een busstation met overstapfunctie, bijvoorbeeld bij het Amphia ziekenhuis

Urgentiescore: 3



Locatie 2: Roosendaal station

ROOSENDAAL STATION HUIDIGE SITUATIE



Ligging van de hub

De halte ligt aan de rand van het centrum van de stad Roosendaal.

- Het station ligt aan de hoofd fietsroute door het centrum en aan de langeafstand fietsroute 2 stedenroute;
- Het is vanaf het station ongeveer 6 minuten rijden tot de oprit van de A17 en de oprit van de A58;
- Het station heeft verschillende regionale en stadslijnen, en een busverbinding met Breda. Daarnaast een aantal Intercity en Sprinter treinen.



Voorzieningen op de hub

NS station met vele voorzieningen, waaronder wachtruimte, overdekte fietsenstallingen een DRIS, horeca en een fietsreparatiepunt.



POTENTIE EN URGENTIE

POTENTIE

Invloedsgebied van de hub

- Aantal inwoners in 10 minuten lopen: 1.396
- Aantal banen in 10 minuten lopen: 1.035
- Aantal inwoners in 10 minuten fietsen: 22.947
- Aantal banen in 10 minuten fietsen: 10.842

- Bereikbaar in 45 minuten vanaf de hub met OV en fiets als natransport
 - Aantal inwoners: 494.539
 - Aantal banen: 238.060

- Aantal in- en uitstappers per dag in 2019: 19.533

Potentiescore: 3



URGENTIE

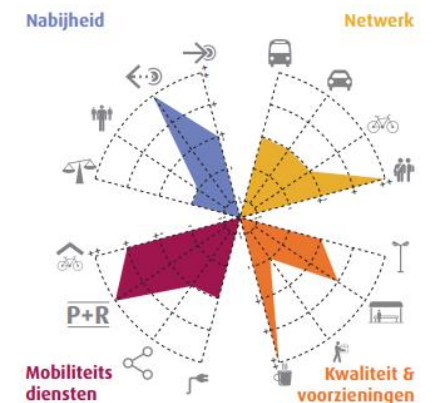
Support stakeholders

De gemeente Roosendaal geeft aan goed aangehaakt te zijn bij het provinciale beleid t.a.v. de transitie naar gedeelde mobiliteit. Naast interesses van ontwikkelaars om hubs te realiseren, zijn er mondigesmaat deelmobiliteitsaanbieders actief in Roosendaal.

Knelpunten en plannen:

Het huidige busstation is (te) prominent aanwezig op het stationsplein. De gemeente is voornemens om een nieuwe visie op de stationsomgeving te ontwikkelen. Dit valt samen met de ambities van de NS om het stationsplein opnieuw in te richten.

Urgentiescore: 5



Locatie 3: Sleeuwijk Tol A27

SLEEUWIJK TOL A27: HUIDIGE SITUATIE



Ligging van de hub

De halte ligt direct aan de op- en afrit van de A27 tussen de wegen naar Werkendam (west) en Sleeuwijk (oost).

- Vrijliggende fietspaden tussen Werkendam en Sleeuwijk, en vanaf busstation richting zuiden parallel aan A27;
- De halte ligt direct aan de op- en afrit van de A27;
- De halte heeft enkele buslijnen, waaronder de busverbinding Utrecht Centraal - Oosterhout en Breda en Breda - Gorinchem.



Voorzieningen op de hub

Er is veel parkeergelegenheid, aan de oostzijde ook mogelijk om elektrisch op te laden. Er zijn overdekte fietsenstallingen, aan de westzijde ook fietskluizen. Er zijn abri's, er is een automaat, bankjes en DRIP's. En er staan 4 OV-fietsen.



POTENTIE EN URGENTIE

POTENTIE

Invloedsgebied van de hub

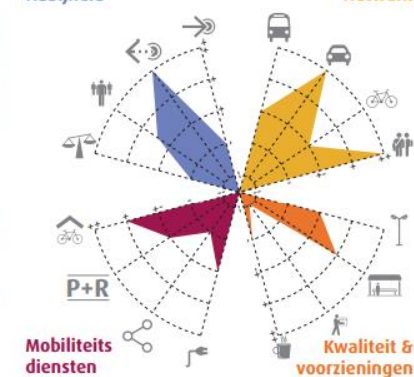
- Aantal inwoners in 5 minuten lopen: 0
- Aantal banen in 5 minuten lopen: 0
- Aantal inwoners in 10 minuten fietsen: 284
- Aantal banen in 10 minuten fietsen: 213
- Bereikbaar in 45 minuten vanaf de hub met OV en fiets als natransport
 - Aantal inwoners: 302.537
 - Aantal banen: 158.906
- Aantal in- en uitstappers per dag in 2019: 1.934

Potentiescore: 4



Nabijheid

Netwerk



URGENTIE

Support stakeholders:

Deze hub wordt druk bezocht. De gemeente positioneert de hub als "De Poort van Brabant" en wil grootschalig inzetten op voorzieningen, zoals deelfietsen, fietskluizen, horeca, koppeling met toerisme en vergaderruimte. Daarnaast heeft een ontwikkelaar plannen voor een energiehub, inclusief waterstof tanks, horecavoorziening en werkplekken. De gemeente heeft financiële middelen gereserveerd voor de ontwikkeling van deze hub.

Knelpunten en plannen:

De gemeente Altena is voornemens deze hub uit te breiden met o.a. deelmobiliteit en oplaadvoorzieningen voor fiets/auto. De hub kan eventueel een bijdrage leveren

Urgentiescore: 6



aan de lokale verkeersknelpunten in de omgeving, mits de ruimtelijke inpassing goed wordt bekeken. Op termijn moet deze hub een snelweghalte worden. Er vindt een uitbreiding van 600+ huizen plaats binnen de 10 minuten fietsgrens in Werkendam. Behoud snelle aanrijroutes vanaf A27 en A27 aanpassingen vormen een aandachtspunt.

Locatie 4: Wijk en Aalburg Kromme Nol

WIJK EN AALBURG KROMME NOL: HUIDIGE SITUATIE



Ligging van de hub

De halte ligt aan de N267 nabij de kern Wijk en Aalburg (gemeente Altena).

- De halte ligt aan de hoofdfietsroute van en naar Wijk en Aalburg;
- De halte ligt op ongeveer 6 minuten rijden tot de oprit van de A59;
- De halte wordt aangedaan door verschillende regionale buslijnen, met onder andere een verbinding naar Den Bosch.



Voorzieningen op de hub

Bushalte bij de randweg van Wijk en Aalburg. De halte heeft goede wachtvoorzieningen, met meerdere bankjes enabri's. Verder zijn er veel overdekte fietsenstallingen en autoparkeerplaatsen.



POTENTIE EN URGENTIE

POTENTIE

- Invloedsgebied van de hub**
- Aantal inwoners in 10 minuten lopen: 86
 - Aantal banen in 10 minuten lopen: 133
 - Aantal inwoners in 10 minuten fietsen: 2.124
 - Aantal banen in 10 minuten fietsen: 2.238
- Bereikbaar in 45 minuten vanaf de hub met OV en fiets als natransport**
- Aantal inwoners: 163.101
 - Aantal banen: 109.085
- Aantal in- en uitstappers per dag in 2019:** 557

Potentiescore: 3



URGENTIE

Support stakeholders:

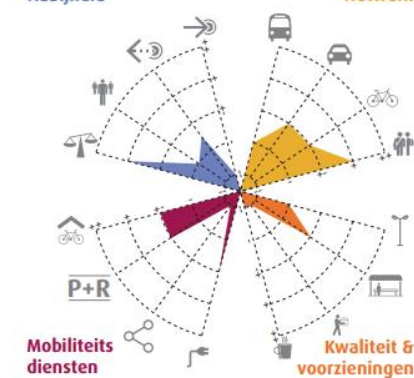
In lijn met het provinciale beleid over gedeelde mobiliteit beschikt deze locatie over fietskluizen, deelfietsen en flexvervoer. Verder zijn de hubs in Altena opgenomen in de visie Mobiliteit van 2021 waarbij enerzijds verbindingen naar sterke OV-assen worden verbeterd en anderzijds de koppeling wordt gezocht met het (snel)fietsnetwerk.

Knelpunten en plannen:

De gemeente ervaart knelpunten in de routing richting het busstation en is voornemens de capaciteit van de rotonde te vergroten voor betere bereikbaarheid. De nabijheid van een tankstation en een supermarkt stimuleren de ontwikkeling van een mobiliteitshub.

Nabijheid

Netwerk



Urgentiescore: 6



Locatie 5: Wagenberg kruispunt

WAGENBERG KRUISPUNT: HUIDIGE SITUATIE



Ligging van de hub

De halte ligt aan de rand van het dorp Wagenberg, nabij de provinciale weg N285.

- De halte ligt aan fietsroutes richting Made (oosten), Zevenbergen (westen) en Breda (zuiden);
- De halte ligt aan de N285 bij Wagenberg, het is 2 minuten rijden tot de oprit van de A59;
- De halte heeft verschillende buslijnen van en naar Breda centraal station.



Voorzieningen op de hub

De bushalte is gelegen aan de rotonde van de N285. Bij de halte zijn meerdere overdekte en onoverdekte fietsenstallingen. Daarnaast zijn er meerdereabri's.



POTENTIE EN URGENTIE

POTENTIE

Invloedsgebied van de hub

- Aantal inwoners in 10 minuten lopen: 538
- Aantal banen in 10 minuten lopen: 429
- Aantal inwoners in 10 minuten fietsen: 3.181
- Aantal banen in 10 minuten fietsen: 1.419

- Bereikbaar in 45 minuten vanaf de hub met OV en fiets als natransport
 - Aantal inwoners: 296.259
 - Aantal banen: 152.768

- Aantal in- en uitstappers per dag in 2019: 362

Potentiescore: 3



URGENTIE

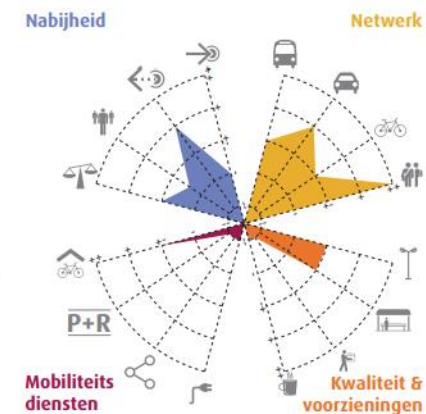
Support stakeholders:

De noodzaak voor gedeelde mobiliteit op deze locatie wordt erkend door de gemeente. Het is de enige ov-mogelijkheid voor Wagenberg. Om de lokale mobiliteit te verbeteren, moet er worden geïnvesteerd in deze locatie.

Knelpunten en plannen:

De gemeente heeft plannen om binnen twee jaar het deelmobiliteitsaanbod op deze locatie te vergroten. Voornamelijk in de vorm van deelauto's, -scooters en -fietsen, maar ook een pakketpunt en een watertappunt. Deze ontwikkeling staat in relatie met de lokale woningbouwontwikkeling (Verlengde Elsakker).

Urgentiescore: 5



Locatie 6: Dinteloord Noordlangseweg

DINTELOORD NOORDLANGSEWEG: HUIDIGE SITUATIE



Ligging van de hub

De halte ligt aan de rand van het dorp Dinteloord (gemeente Steenbergen).

- De halte ligt aan de doorgaande fietsroute naar Steenbergen en is goed bereikbaar met Dinteloord;
- De halte ligt op ongeveer 3 minuten rijden tot de oprit van de A4;
- De halte wordt aangedaan door regionale buslijnen, onder andere Bergen op Zoom - Rotterdam Zuidplein. (op basis van de huidige locatie)

Voorzieningen op de hub

De nieuwe bushalte komt te liggen bij de rotonde Noordlangseweg-Steenbergseweg. Op basis van de ontwerptekening heeft de halte meerdereabri's, bankjes en overdekte fietsstallingen. Dichtbij ligt een tankstation en autoparkeergelegenheid.



POTENTIE EN URGENTIE

POTENTIE

- Invloedsgebied van de hub**
- Aantal inwoners in 10 minuten lopen: 3.622
 - Aantal banen in 10 minuten lopen: 477
 - Aantal inwoners in 10 minuten fietsen: 5.159
 - Aantal banen in 10 minuten fietsen: 737
- Bereikbaar in 45 minuten vanaf de hub met OV en fiets als natransport**
- Aantal inwoners: 121.956
 - Aantal banen: 64.015
- Aantal in- en uitstappers per dag in 2019:** 265

Potentiescore: 3



URGENTIE

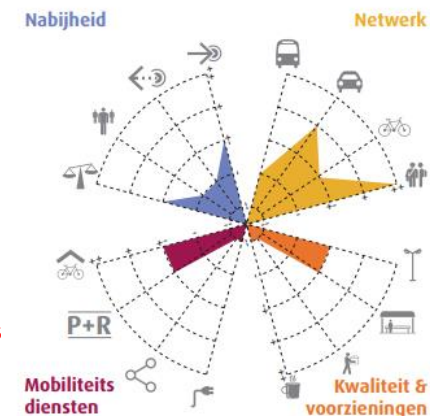
Support stakeholders:

Deze locatie is net opgewaarderd en is momenteel uitgerust met fietsstallingen en adri's. De gemeente geeft aan in afwachting te zijn van het provinciale beleid omtrent de transitie gedeelde mobiliteit voordat zij de huidige hub uitbreiden met extra voorzieningen.

Knelpunten en plannen:

Het nabij gelegen bedrijventerrein is groeiende en ligt op fietsafstand. De gemeente verkent beleidsmatige toepassingsmogelijkheden van onder andere deelmobiliteit en werkgeversafspraken. Echter zijn er nog geen concrete plannen of afspraken.

Urgentiescore: 5



Locatie 7: Station Lage Zwaluwe

STATION LAGE ZWALUWE: HUIDIGE SITUATIE



Ligging van de hub

Het station ligt bij de afslag van de A16 tussen de kernen Lage Zwaluwe en Moerdijk.

- Het station ligt aan de doorgaande fietsroutes naar Lage Zwaluwe, Moerdijk en Zevenbergschen Hoek;
- Het is vanaf het station ongeveer 2 minuten rijden tot de oprit van de A16;
- Het station heeft een busverbinding met Breda. Daarnaast stopt de Sprinter naar Dordrecht-Roosendaal/Breda op het station.



Voorzieningen op de hub

Treinstation gelegen nabij de afslag Zevenbergschen hoek aan de A16. Veel overdekte fietsenstallingen en fietskluizen. Er is een grote gratis P+R en er zijn OV-fietsen. Verder kan je beschut wachten.



POTENTIE EN URGENTIE

POTENTIE

Invloedsgebied van de hub

- Aantal inwoners in 10 minuten lopen: 0
- Aantal banen in 10 minuten lopen: 0
- Aantal inwoners in 20 minuten fietsen: 3.898
- Aantal banen in 20 minuten fietsen: 1.376
- Bereikbaar in 45 minuten vanaf de hub met OV en fiets als natransport
 - Aantal inwoners: 665.956
 - Aantal banen: 317.828
- Aantal in- en uitstappers per dag in 2019: 1.031

Potentiescore: 3



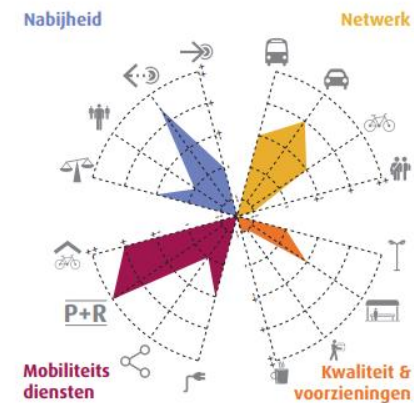
URGENTIE

Support stakeholders:

De gemeente Moerdijk werkt aan een handelingsperspectief voor het station Lage Zwaluwe. De bestuurlijke wens is om het station en omgeving te positioneren als de (groene) poort van Brabant. Hierbij wordt de connectie gelegd met o.a. NLDelta en werkgevers van het nabijgelegen haven- en industrieterrein Moerdijk. De gemeente heeft nog geen financiële middelen gereserveerd voor de ontwikkeling van deze hub.

Knelpunten en plannen:

Het nabijgelegen haven- en industrieterrein beschikt over een uitbreidingslocatie waar binnen 5 jaar minimaal 10.000 directe en 10.000 indirecte arbeidsplaatsen worden



Urgentiescore: 5



verworven. Aanvullend komen er short stay voorzieningen voor arbeidsmigranten op het terrein. Het station is belangrijk voor de bereikbaarheid van het gebied. Op zeer korte termijn wilt de gemeente deelmobiliteit aanbieden op het station.

Locatie 8: Made gemeentehuis

MADE GEMEENTEHUIS: HUIDIGE SITUATIE



Ligging van de hub

De halte ligt in het centrum van het dorp Made (gemeente Drimmelen), nabij het gemeentehuis.

- De halte ligt aan de hoofdwegen van het dorp die leiden naar alle windstreken voor de fietser.
- Het is vanaf de halte ongeveer 2 minuten rijden tot de oprit van de A59.
- De halte wordt aangedaan door de buslijn die Breda verbindt met Raamsdonksveer, een buurtbus een een schoolbus



Voorzieningen op de hub

De halte heeft meerdereabri's, overdekte fietsenstallingen, een pinautomaat en een groene uitstraling. Verder liggen er autoparkeerplaatsen nabij het gemeentehuis



POTENTIE EN URGENTIE

POTENTIE

Invloedsgebied van de hub

- Aantal inwoners in 10 minuten lopen: 3.683
- Aantal banen in 10 minuten lopen: 952
- Aantal inwoners in 10 minuten fietsen: 12.198
- Aantal banen in 10 minuten fietsen: 3.385

- ← Bereikbaar in 45 minuten vanaf de hub met OV en fiets als natransport

- Aantal inwoners: 262.114
- Aantal banen: 143.104

- Aantal in- en uitstappers per dag in 2019: 282

Potentiescore: 3



URGENTIE

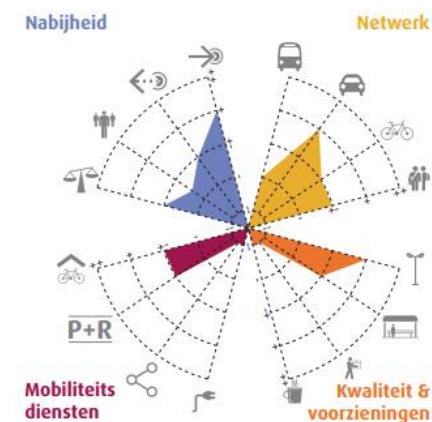
Support stakeholders:

De gemeente Drimmelen beschikt over specifiek beleid t.a.v. de mobiliteitstransitie. Echter geen specifiek beleid t.a.v. hubs. De gemeente verwacht op termijn een groter aanbod van deelmobiliteit rondom Made Gemeentehuis. Voor de doorontwikkeling van de huidige hubs heeft de gemeente nog geen financiële middelen gereserveerd.

Knelpunten en plannen:

Er zijn geen concrete knelpunten, maar ook geen concrete plannen voor hubs. De gemeente werkt wel aan een deelmobiliteitsplan voor werknemers, dat raakvlakken kan krijgen met mobiliteitshubs.

Urgentiescore: 5



Locatie 9: Oud-Gastel Busstation

oud-gastel busstation: huidige situatie



Ligging van de hub

De halte ligt in het centrum van Oud Gastel (gemeente Halderberge).

- De halte ligt aan de hoofdfietsroutes van de regio, onder andere richting Oudenbosch;
- Het is vanaf de halte ongeveer 5 minuten rijden tot de oprit van de A17;
- De halte wordt aangedaan door verschillende buslijnen naar Breda en Bergen op Zoom/ Roosendaal.

Voorzieningen op de hub

Bushalte gelegen nabij het centrum van Oud Gastel. Op ongeveer 5 minuten afstand tot aan de oprit van de A17. Er zijn overdekte en onoverdekte fietsenstallingen,abri's en bankjes en er is een DRIS.



Potentie en Urgentie

POTENTIE

Invloedsgebied van de hub

- Aantal inwoners in 10 minuten lopen: 7.814
- Aantal banen in 10 minuten lopen: 4/0
- Aantal inwoners in 10 minuten fietsen: 5.910
- Aantal banen in 10 minuten fietsen: 1.764

- Bereikbaar in 45 minuten vanaf de hub met OV en fiets als natransport
 - Aantal inwoners: 198.715
 - Aantal banen: 87.858

- Aantal in- en uitstappers per dag in 2019: 584

Potentiescore: 3



URGENTIE

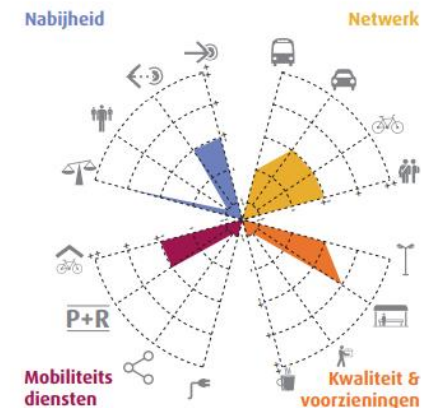
Support stakeholders:

De gemeente geeft aan nog geen stakeholders in beeld te hebben die voorstander zijn van het ontwikkelen van mobiliteitshub. Desalniettemin zijn er wel twee pilots gestart met Bravoflex en deeltaxi's om de rol van deelmobiliteit in de gemeente te onderzoeken.

Knelpunten en plannen:

De gemeente heeft financiële middelen gereserveerd voor een onderzoek naar een eventuele verplaatsing van het huidige busstation aan de Veerkensweg naar de Kruislandseweg. Deze verplaatsing biedt mogelijk kansen om het nieuwe busstation te ontwikkelen als mobiliteitshub.

Urgentiescore: 3



Bijlage II. Invulformulier vragen en antwoorden

Vraag	Antwoord
1. Op welke van de geselecteerde locaties ziet u potentie/ toegevoegde waarde voor de inzet van deelmobiliteit? En waarom?	
2. Wat is uw beeld bij het aanbod per locatie qua type modaliteit en de (indicatieve) hoeveelheid van de verschillende modaliteiten?	
3. Welke randvoorwaarden zijn er volgens u om tot een succesvolle inzet van deelmobiliteit te komen op de verschillende locaties?	
4. Welke mogelijkheden ziet u om flexibel om te gaan met het aanbod van deelmobiliteit, zodat het mogelijk is op- of af te schalen afhankelijk van de vraag?	
5. Met welk ruimtebeslag voor het aanbieden van deelmobiliteit moet op hoofdlijnen rekening worden gehouden op de locaties?	
6. Ziet u mogelijkheden voor een sluitende businesscase op de geselecteerde locaties? En wat is dan de verdeling van inkomsten over reizigers, overheden en andere partijen?	
7. Wat is de minimale exploitatie periode die nodig is voor een haalbare businesscase?	
8. Welk indicatief aantal reizigers en gebruiksfrequentie van de verschillende deelmodaliteiten is minimaal nodig om tot een haalbare businesscase te komen?	
9. Volstaan deze geselecteerde locaties of is een groter aantal locaties nodig om tot een haalbare businesscase te komen?	
10. Acht u het reëel om tot een haalbare businesscase te komen wanneer meerdere marktpartijen deelmobiliteit op de geselecteerde locaties deelmobiliteit aan kunnen bieden?	
11. Wat is uw visie op de propositie voor het aanbieden van deelmobiliteit op de geselecteerde locaties gezien die	

	diversiteit aan potentiële gebruikers die vermoedelijk elk andere eisen en wensen stellen aan de propositie?	
12.	Is er een bepaalde vorm waarop een opdracht in de markt gezet kan worden voor het plaatsen, beheren en exploiteren van deelmobiliteit die uw voorkeur heeft en waarom?	
13.	Zijn er ontwikkelingen in de markt waar de provincie volgens u bij het in de markt zetten rekening mee dient te houden? Zo ja, licht toe.	
14.	Welke contractvorm zou volgens u het beste passen bij het aanbieden van deelmobiliteit op de geselecteerde locaties?	
15.	Wat zijn aanvullende suggesties, adviezen, ideeën die u als marktpartij zou willen meegeven bij het aanbieden van deelmobiliteit op de geselecteerde locaties?	