

Case study

Mobility on Demand

Mobiliteitsplan 2030

Euregio Rijn – Waal



Euregionaal Mobiliteitsplan 2030

Case study *Mobility on Demand*

Colofon

Opdracht

Euregionaal Mobiliteitsplan 2030

Case study Mobility on Demand

Opdrachtgever

Euregio Rijn-Waal
mevr. Heidi de Ruiter, dhr. Sjaak Kamps
Emmericher Straße 24,
47533 Kleve
Duitsland



Opdrachtnemer

Studio Verbinding B.V.
Nieuwe Dukenburgseweg 9
6534 AD Nijmegen
Nederland
+31 (0) 24 420 00 65
info@studioverbinding.nl



IGS Ingenieurgesellschaft Stolz mbH
Hammfelddamm 6
41460 Neuss
Duitsland
+49 (0 21 31) 79 18 92 0
info@igs-ing.de



Jan Oostenbrink | IMCC
Tonny van Leeuwenlaan 21
9731 KH Groningen
Nederland
+31(0) 6 51 33 68 63
info@janoostenbrink.eu



Projectnummer

5807

Auteurs

Rens Jonker
Hilde Oudman

Vertalingen
Christopher Vogt
Kirstin Borsbach

Grafisch materiaal
Duplo Studio

Status

Definitief

Datum

Oktober 2022

Het project "Euregionaal Mobiliteitsplan ERW" wordt in het kader van het EU-programma INTERREG Deutschland-Nederland mede mogelijk gemaakt door:



www.deutschland-nederland.eu



Provincie Noord-Brabant

Ministerium für Wirtschaft, Innovation,
Digitalisierung und Energie
des Landes Nordrhein-Westfalen



Inhoudsopgave

Colofon	3
Inhoudsopgave.....	5
1 Achtergrond.....	6
1.1 Euregio Rijn – Waal	6
1.2 Use cases Euregionaal Mobiliteitsplan 2030	7
1.3 Werkwijze.....	7
1.4 Selectie betrokken partijen.....	8
1.5 Doelstelling.....	8
2 Inventarisatie	9
2.1 Definitie Mobility-on-Demand.....	9
2.2 Euregionaal mobiliteitsplan.....	9
2.3 Beleid gemeentes en regio's.....	10
3 Introductie bestaande initiatieven.....	11
3.1 Duitsland	12
3.2 Nederland	13
4 Grensoverschrijdend vervoer.....	15
5 Koppelkansen.....	16
6 Inschatting potentieel	19
7 Uitdagingen, knelpunten en barrières	21
8 Conclusies en aanbevelingen.....	23
Bibliografie	27
Bijlage 1: Deelnemende stakeholders.....	28

1 Achtergrond

1.1 Euregio Rijn – Waal

De Euregio Rijn – Waal (ERW) is een samenwerkingsverband van 50 Nederlandse en Duitse overheden en instanties rondom de Duits-Nederlandse grens. De Euregio Rijn-Waal heeft als belangrijkste doel het verbeteren en intensiveren van grensoverschrijdende samenwerking op het gebied van economie en maatschappij. De Euregio Rijn-Waal brengt partners bij elkaar om gezamenlijke initiatieven te faciliteren en daarmee synergie-effecten te bereiken.



Figuur 1: Het werkgebied van de Euregio Rijn - Waal

1.2 Use cases Euregionaal Mobiliteitsplan 2030

Op 10 maart 2022 heeft de Euregioraad het Euregionaal Mobiliteitsplan 2030 vastgesteld. Dit mobiliteitsplan bevat analyses op het gebied van beleid en mobiliteit, geeft ontwikkelingen en trends weer en identificeert kansrijke initiatieven voor grensoverschrijdende mobiliteit en bereikbaarheid. Vijf thema's zijn door de Euregioraad geselecteerd om als use cases een eerste aanzet tot realisatie te geven:

- Voorstudie grensoverschrijdende fietsverbindingen;
- Voorstudie grensoverschrijdend hubnetwerk;
- Voorstudie grensoverschrijdende laadinfrastructuur en waterstof-tankpunten;
- Voorstudie multiMobility-on-Demandale overslagpunten en informatie- en reserveringssysteem vrachtautoparkeerplaatsen;
- Voorstudie grensoverschrijdende Mobility-on-Demand.

De bevindingen van deze use cases zijn uitgewerkt in een rapportage per thema. Daarbij is tevens aandacht besteed aan mogelijke onderlinge samenhang tussen diverse thema's.

Deze rapportage betreft de voorstudie Grensoverschrijdende Mobility-on-Demand.

1.3 Werkwijze

Namens de Euregio Rijn - Waal zijn overheden en commerciële partijen uitgenodigd om deel te nemen aan drie bijeenkomsten per thema.

De eerste bijeenkomst had als doel om de partijen kennis met elkaar te laten maken en de doelstellingen per use case vast te stellen. Tevens zijn mogelijk ontbrekende partijen geïdentificeerd, om zodoende een brede diversiteit aan stakeholders te betrekken.

In de tweede sessie werden door de opdrachtnemer analyses van relevante beleids- en realisatie documenten met betrekking tot elk thema gepresenteerd. In gezamenlijk overleg werden synergiën en initiële conclusies vastgesteld.

In aanloop naar de derde en laatste sessie werden mogelijke vervolgstappen en coördinerende partijen per thema vastgesteld, en tijdens de meeting voorgesteld. De concept eindrapportage werd door de betrokken partijen beoordeeld en waar

nodig aangevuld. Buiten de gezamenlijke sessies om zijn informele contacten geweest met focus op het verzamelen van ontbrekende informatie en het verduidelijken van mogelijke synergiën.

1.4 Selectie betrokken partijen

Tijdens reguliere bijeenkomsten van de Euregioraad is regelmatig de voortgang van elk van de use cases gepresenteerd. Hierbij zijn geïnteresseerde partijen uitgenodigd zich aan te melden voor mogelijk relevante use cases. Vanuit de betrokkenen zelf werden ook additionele partijen aangedragen, die gedurende het proces zich hebben aangesloten bij de diverse use cases.

Bij de samenstelling van de betrokken partijen is gestreefd naar een representatieve afspiegeling van relevante betrokkenen met betrekking tot elk thema. Hierbij ontstond een gelijkwaardige mix van zowel Nederlandse en Duitse overheden als publieke en private partijen. Bij de totstandkoming van de rapportages en bijbehorende aanbevelingen is de ontvangen input meegenomen en verwerkt tot een onafhankelijke weerspiegeling van de diverse standpunten.

1.5 Doelstelling

Deze voorstudie heeft als doelstellingen om:

- Kansen en uitdagingen in beeld brengen voor grensoverschrijdende Mobility-on-Demand;
- Een inschatting te maken van het potentieel van grensoverschrijdende Mobility-on-Demand op basis van objectieve data en subjectieve respons van stakeholders;
- Een overzicht op te stellen van opties voor fysieke realisatie en integratie met bestaande Mobility-on-Demandaliteiten en concessies.

Bij het bereiken van bovenstaande doelstellingen vormen bestaande initiatieven aan weerszijden van de grens het vertrekpunt.

2 Inventarisatie

2.1 Definitie Mobility-on-Demand

Uit de analyse van diverse beleids- en onderzoeksdocumenten blijkt dat de term Mobility-on-Demand niet altijd hetzelfde concept aanduidt. Zo worden soms onder deze term vormen van openbaar vervoer op afroep (met name busjes) geschaard, maar ook taxi's en bepaalde vormen van deelmobiliteit.

Ook de achterliggende motivatie kan sterk verschillen, zoals:

- Bieden van passend voor- en natransport voor andere vormen van openbaar vervoer, zoals de trein;
- Bieden van een uitbreiding van dienstverlening door additionele (flexibele) haltes, routes en dienstregelingen;
- Inperken van dienstregelingen en vervangen door Mobility-on-Demand;
- Evolutie van openbaar vervoer, in plaats van rigide concessies flexibeler inspelen op een veranderende reizigersvraag. Dit met de gedachte dat openbaar vervoer dáár wordt geboden waar het nodig is.

Deze voorstudie richt zich bij Mobility-on-Demand op vormen van openbaar vervoer op afroep, waarbij vooral busjes ingezet worden en de rit mogelijk gedeeld wordt met andere reizigers. Aangezien er over de betekenis van de term in mindere mate overeenstemming is, wordt hierbij een open blik gehouden. In de hierna volgende rapportage wordt op basis van een analyse verder ingegaan op achterliggende motivaties. In deze beleidsanalyse wordt benoemd indien een andere term wordt gebruikt met vergelijkbare betekenis.

2.2 Euregionaal mobiliteitsplan

In het Euregionaal Mobiliteitsplan 2030 is vastgesteld dat ouderen en scholieren in landelijke gebieden vaak beperkte alternatieven voor mobiliteit hebben. Hierdoor kan ontmanteling van busverbindingen leiden tot mobiliteitsarmoede.

De instandhouding van het OV-netwerk in het landelijk gebied staat echter vaak op gespannen voet met budgettaire overwegingen. De toekomst van het busvervoer in landelijke gebieden ligt enerzijds in verschuiving naar vraaggestuurde mobiliteit en anderzijds verschuiving van andere Mobility-on-Demand-modaliteiten naar busvervoer.

Zo kan Mobility-on-Demand met haltetaxi's een mogelijk alternatief vormen voor traditioneel busvervoer en tegelijk de bereikbaarheid aanzienlijk verbeteren. Indien dergelijke diensten grensoverschrijdend gerealiseerd kunnen worden, leidt dit tot betere bereikbaarheid van het landelijk gebied in de grensregio. Tevens kan mogelijk synergie worden gezocht met initiatieven zoals de inzet van vrijwilligers voor buurt- of belbussen.

2.3 Beleid gemeentes en regio's

Zoals reeds vastgesteld, kunnen verschillende zaken onder Mobility-on-Demand worden geschaard. Om deze reden hebben wordt de beleidsanalyse niet strikt beperkt, maar ook breder onderzocht naar concepten met soortgelijke doelstellingen, namelijk het bieden van flexibel vervoer op afroep.

Zo stelt de Achterhoek Visie 2030 dat het vervoer op termijn '*slim*' geregeld moet zijn, waarbij reizigers zelf de optimale vervoersoplossing kiezen, plannen en betalen via de smartphone. Daarnaast wordt gesteld dat het mogelijk moet zijn om een reis te boeken en plannen '*via één digitaal loket van en naar elke locatie in de Achterhoek*'.

In de Mobiliteitsambitie van Noord-Limburg (2022) wordt eveneens ingezet op duurzaam deelvervoer en slimmer reizen voor alle doelgroepen.

In 'Visie voor een bereikbaar Gelderland' wordt uitgebreid ingegaan op de mogelijkheid van Mobility-on-Demand, onder de noemer 'deeltaxivervoer'. Hierbij wordt een rol voorzien voor Mobility-on-Demand als voor- en natransport van openbaar vervoer. Hiermee worden alle plekken in Gelderland ontsloten waar geen (buurt)bus- en treinverbindingen beschikbaar zijn. Mobiliteitshubs kunnen daarbij de verbinding vormen tussen een deeltaxi en openbaar vervoer. Daarbij mag '*iedereen die in staat is met het openbaar vervoer te reizen*' meereizen. Dit is '*de ene keer voor een lokale reis, de andere keer voor een (inter-)nationale reis*'.

Het Regionaal Mobiliteitsprogramma Noordoost-Brabant 2020 – 2023 signaleert dat '*de bereikbaarheid van voorzieningen als onderwijs en werk vanuit het landelijke gebied in de regio Noordoost Brabant*' onder druk staat. Dit speelt met name bij een '*kleine groep niet-autogebruikers (ongeveer 5%) die afhankelijk zijn van het openbaar vervoer*'. De regio voorziet daarom een transitieproces naar gedeelde mobiliteit, waaronder alle mobiliteitsvormen worden geschaard die

voor alle reizigers toegankelijk zijn en vaak in samenhang gebruikt kunnen worden. Hieronder worden bus, trein, deelauto, -fiets of -scooter geschaard. Ook wordt het reizen met een zogenoemd '*flexconcept*' genoemd als optie. Vormen van Mobility-on-Demand kunnen daarbij worden gezien als flexconcept.

De deelstaat Noordrijn-Westfalen (NRW) stimuleert de uitbreiding van Mobility-on-Demand in plattelandsgebieden. Tot 2031 is in totaal 120 miljoen euro beschikbaar gesteld voor het verbeteren van het openbaar vervoer in NRW. Als eerste stap hierin heeft het Ministerie van Verkeer van de deelstaat de pilot '*Mobil.NRW - Mobility-on-Demandmodellvorhaben innovativer ÖPNV im ländlichen Raum*' geïnitieerd.

Deze pilots hebben als intenties om nieuwe OV-diensten te creëren in landelijke en voorstedelijke gebieden of om bestaande diensten aantrekkelijker te maken (Land NRW, 2020). Voor Mobility-on-Demand pilots in Höxter en Gütersloh is al 4 miljoen euro toegekend. In het mobiliteitsbeleid van Kreis Wesel wordt Mobility-on-Demand benoemd als een alternatief voor reguliere busverbindingen in gebieden waar de reizigersvraag beperkt is of op tijden wanneer de behoefte beperkt is (Kreis Wesel, 2020). In Kreis Kleve is NIAG onder de naam 'KleveMobil' de aanbieder van een vraaggestuurde vervoersdienst.

Uit de beleidsanalyse kan daarmee worden geconcludeerd dat hoewel Mobility-on-Demand nog niet vaak expliciet genoemd wordt, uitdagingen waar een bijdrage aan geleverd kan worden, wél breed spelen. De overkoepelende doelstellingen waar Mobility-on-Demand een concrete bijdrage aan kan leveren:

- Bereikbaar houden van het landelijk gebied;
- Duurzaam alternatief voor de auto bieden op locaties waar regulier OV niet (meer) voldoet;
- Flexibel inspelen op veranderende reizigersvraag;
- Slim(mer) en efficiënt(er) inrichten van openbaar vervoer.

3 Introductie bestaande initiatieven

3.1 Duitsland

KleveMobil

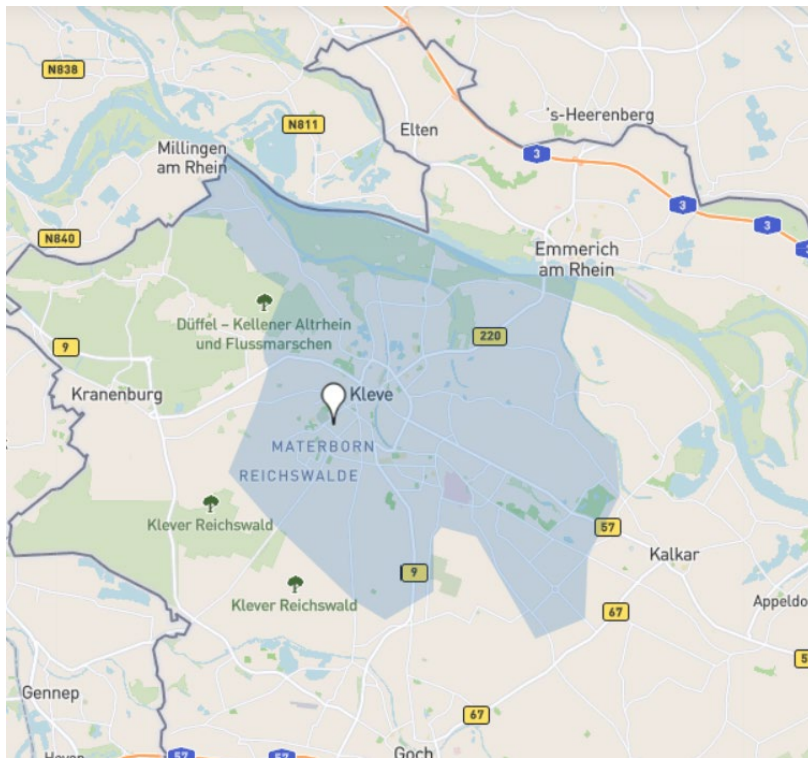
NIAG is actief in en rond Kleve met het initiatief KleveMobil. Dit is een vorm van Mobility-on-Demand waarbij circa 3.800 digitale haltelocaties zijn gecreëerd. Op deze manier is altijd een geschikte halte in de buurt. Indien meerdere vergelijkbare ritaanvragen worden gedaan, kunnen deze gebundeld worden.

Reizigers die gebruikmaken van KleveMobil bestaan onder andere uit studenten en forensen. Bij deze forensen betreft het bijvoorbeeld medewerkers van ziekenhuizen die op onregelmatig tijden reizen. Ook mensen met een beperking maken gebruik van het initiatief.

De diensten van KleveMobil zijn vormgegeven conform de voorwaarden van Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR). Hiermee worden tariefstructuren, richtlijnen voor bushaltes en dergelijke door VRR voorgeschreven.

De tariefstructuur is opgebouwd uit grotere tariefgebieden, die onderverdeeld worden in kleinere 'Waben'. Op basis van de verschillende tariefzones bestaan verschillende prijsniveaus van tickets. Bij Mobility-on-Demand diensten wordt het tarief berekend op basis van een vast basistarief, aangevuld met de afgelegde kilometers tussen begin- en eindpunt van de reis.

NIAG geeft aan dat het initiatief na enkele kinderziektes steeds beter functioneert, en in populariteit toeneemt zonder expliciete marketing. Vergeleken met december 2021 is het aantal ritten gedurende 2022 al vijf keer zo hoog. De diensten van KleveMobil hebben momenteel nog de status van pilotproject, er worden mogelijkheden voor een permanente status onderzocht.



Figuur 2: Servicegebied KleveMobil

myBUS

In Duisburg wordt Mobility-on-Demand aangeboden in de vorm van myBUS van Duisburger Verkehrsbetriebe. Sinds september 2021 is de dienst operationeel, nadat het in 2017 als pilot werd getest op basis van een smartphone-app. Tegenwoordig rijden myBUS-minibussen op aanvraag elke nacht in het hele stadsgebied van Duisburg. De prijs voor de ritten is gebaseerd op een door VRR vastgesteld tarief, dat tot op de kilometer nauwkeurig en hemelsbreed wordt berekend (DVG Duisburg, sd).

3.2 Nederland

HalteTaxiRRReis

Aan Nederlandse zijde is HaltetaxiRRReis, een deeltaxi op bestelling die flexibel tussen bestaande OV-haltes rijdt. Ritten kunnen worden gebundeld, waarbij de maximale omrijtijd 15 minuten bedraagt. De tariefopbouw bestaat uit een vast basistarief plus een kilometerprijs op basis van de afgelegde kilometers.

Het project is op reguliere wijze aanbesteed en is onderdeel van de lopende OV-concessie van Provincie Gelderland. HaltetaxiRRReis is momenteel actief in de gehele provincie Gelderland, gemeente Mook & Middelaar en tussen stations

Deventer, Zwolle, Goor, Gorinchem, Veenendaal, Rhenen en 's-Hertogenbosch. Dit initiatief bedient ook de Duitse steden Emmerich en Bocholt.

Voor reizen met HalteTaxiRRReis geldt de beperking dat deze niet actief is op trajecten waar gebruik kan worden gemaakt van regulier openbaar vervoer. Er kan wel gebruik worden gemaakt van de dienst op tijden of trajecten waar geen regulier openbaar vervoer actief is.

Reizigers bestaan voor circa een derde uit WMO-reizigers, een derde uit begeleiders van WMO-reizigers en een derde overige reizigers.

Regiotaxi

In Noordoost-Brabant vervult Regiotaxi de rol van Mobility-on-Demand-dienst. De Regiotaxi dient minimaal een uur van tevoren te worden gereserveerd.

Hierbij worden reizigers opgehaald en afgezet op vooraf aangevraagde punten. Reizen kunnen worden aangevraagd op locaties waar binnen 10 minuten loopafstand geen reguliere OV-verbinding voor handen is. Mogelijke bestemmingen zijn specifieke OV-knooppunten, aangevuld met specifieke puntbestemmingen zoals ziekenhuizen en stations. Alleen reizigers met een WMO-pas kunnen naar puntbestemmingen reizen. Er wordt momenteel geen grensoverschrijdend vervoer aangeboden.

De Regiotaxi kan 15 minuten eerder of later dan het afgesproken tijdstip arriveren en kan tijdens de rit een stukje omrijden om andere reizigers op te halen. Hierdoor kan de dienst voordeliger worden aangeboden dan regulier taxivervoer. De reiziger betaalt een vast starttarief, dat wordt opgehoogd met een vaste kilometerprijs.

OV-Lijntaxi

In Limburg vervangt de OV-Lijntaxi de reguliere OV-dienst in de avond en op zondag. Nadat de dienst door minimaal één persoon is aangevraagd, volgt de OV-lijntaxi de vaste route en dienstregeling voor regulier openbaar vervoer.

Daarnaast rijdt in Venlo ook Vlinder: een dienst die op elk moment reizigers van en naar elke OV-halte brengt. De rit dient vooraf gereserveerd te worden.

Door beide diensten wordt geen grensoverschrijdend vervoer aangeboden.

4 Grensoverschrijdend vervoer

4.1 KleveMobil

KleveMobil biedt momenteel geen grensoverschrijdend vervoer. Het initiatief van NIAG is uitsluitend beschikbaar in Kleve. Wel wordt actief uitbreiding van de dienstverlening onderzocht, daarbij worden locaties in Nederland onderzocht.

Concrete plaatsen die door NIAG zijn genoemd, zijn onder meer Berg en Dal, Nijmegen, Gennep, Zevenaar, Millingen en Keekdom. NIAG geeft hierbij aan dat de Duitse overheid een groot deel van de kosten van het vervoer tot aan de landgrens kan subsidiëren. Voor grensoverschrijdend vervoer is daarmee noodzakelijk dat Nederlandse stakeholders aansluiten. Deze voorstudie verkent de mogelijkheden hiertoe.

Samenvattend wil NIAG graag de uitbreiding van dienstverlening onderzoeken, om zo tot grensoverschrijdende Mobility-on-Demand te komen. Daarvoor wil zij graag samenwerken met partners aan Nederlandse zijde, zoals lokale en regionale overheden.

4.2 HalteTaxiRRReis

HalteTaxiRRReis biedt grensoverschrijdende Mobility-on-Demand aan naar een tweetal locaties in Duitsland, namelijk de treinstations van Emmerich en Bocholt. Er staan momenteel geen nieuwe grensoverschrijdende trajecten gepland.

Bij de totstandkoming van de diensten van HalteTaxiRRReis zijn diverse stakeholders, waaronder lokale overheden, benaderd met de vraag of kansrijke haltes konden worden aandrazen. Uit deze inventarisatie zijn de stations van Emmerich en Bocholt naar voren gekomen.

Er is nog geen inzicht hoe vaak van deze grensoverschrijdende dienst gebruikt gemaakt worden. Hierover komen in de toekomst gegevens beschikbaar.

Hierdoor is nog geen inzicht in andere kansrijke grensoverschrijdende trajecten voor Mobility-on-Demand diensten. Mocht blijken dat er op nieuwe trajecten een behoefte is aan Mobility-on-Demand, kan verdere grensoverschrijdende uitbreiding door HalteTaxiRRReis worden onderzocht.

5 Koppelkansen

In dit onderdeel wordt onderzocht hoe Mobility-on-Demand aan bestaande locaties, Mobility-on-Demandaliteiten en concessies gekoppeld kan worden. Hierdoor kan geborgd worden dat nieuwe initiatieven voortbouwen op reeds bestaande trajecten. Hiermee wordt de slagingskans van Mobility-on-Demand vergroot.

5.1 Opties voor fysieke realisatie

Uit de voorstudie blijkt dat bestaande Mobility-on-Demand-initiatieven gebruik maken van fysieke structuren van andere openbaar vervoersdiensten. Zo halteert HalteTaxiRRReis bij bestaande bushaltes en treinstations, maar rijdt wel alternatieve routes. KleveMobil maakt gebruik van digitale haltelocaties die inzichtelijk zijn via de eigen app. De haltes staan niet aangegeven op straat en daarmee niet als zodanig herkenbaar zonder de app.

HalteTaxiRRReis onderzoekt het realiseren van aanduidingen van halteplaatsen op treinstations in Duitsland. Dit om voor reizigers te verduidelijken waar zij dienen te wachten.

Het initiatief uit Duisburg, myBUS, maakt ook gebruik van virtuele haltes, deze worden weergegeven via de myBUS-app. Het boeken van ritten is alleen mogelijk via de app. Reizigers zonder smartphone hebben daarmee beperkt toegang tot deze dienst.

Op basis van deze initiatieven lijken fysieke locaties voor Mobility-on-Demand geen noodzakelijke voorwaarde. De digitale component in de vorm van een duidelijke app met virtuele locatie-aanduidingen speelt de hoofdrol. Nader onderzoek naar het gebruikersperspectief op fysieke locaties kan verder in beeld brengen waar gebruikers behoefte aan hebben.

5.2 Integratie met bestaande Mobility-on-Demandmodaliteiten

De bestaande initiatieven werken weliswaar zelfstandig, maar de koppeling met bestaande vormen van openbaar vervoer is nadrukkelijk aanwezig.

Zo geeft HalteTaxiRRReis aan dat op bestaande openbaar vervoerlijnen geen Haltetaxi beschikbaar is. De diensten zijn daarmee nadrukkelijk voorzien als aanvulling op trajecten of tijden waarop geen OV beschikbaar is.

Daarmee is Mobility-on-Demand vooral kansrijk als voor- en natransport in rurale gebieden naar openbaar vervoer met hogere frequentie zoals (internationaal) treinvervoer.

Mobility-on-Demand biedt eveneens kansen voor het versterken van rurale mobiliteitshubs, waar een frequente (pendel)buslijn niet haalbaar is. Door variabele reistijd naar deze mobiliteitshubs is gebruik van Mobility-on-Demand bij dit gebruik alleen realiseerbaar indien aanrijtijden kort zijn.

5.3 Integratie met concessies

Mobility-on-Demand wordt in concessies niet per definitie aangemerkt als openbaar vervoer. Om in een concessie opgenomen te worden dient duidelijk onderbouwd te worden waarom dit wel het geval is (Lynx & APPM, 2020).

Flexibele vormen van dienstverlening maken echter al enkele jaren deel uit van mogelijke alternatieven om het openbaar vervoer in plattelandsgebieden efficiënter te maken.

Het inpassen van verschillende Mobility-on-Demand initiatieven in concessies is met het Nederlandse initiatief Brengflex stopgezet, omdat het onder andere *'te kostbaar bleek en onvoldoende opschaalbaar was naar landelijk gebied. Het vinden van cofinanciering voor het systeem bleek bovendien lastig, omdat het naast het vergelijkbare Regiotaxi reed'* (Lynx & APPM, 2020).

Door de eerder beschreven voorwaarde dat op bestaande OV-lijnen geen HalteTaxi rijdt, wordt voorkomen dat verschillende OV-initiatieven concurreren. HalteTaxiRRReis is geen pilot maar een volwaardig onderdeel van een bestaande OV-concessie. Het bieden van één vorm van Mobility-on-Demand in plaats van meerdere vergelijkbare initiatieven lijkt daarmee een duidelijke randvoorwaarde.

Zo kunnen ook keuzes vooraf in de concessie gemaakt worden die het succes van Mobility-on-Demand kunnen vergroten. Ook gedurende de looptijd van een concessie zijn eventueel aanpassingen mogelijk. Indien bepaalde lijnen niet meer gewenst blijken, kunnen deze binnen de concessie vervangen worden door meer kansrijke lijnen. Bestaande budgeten kunnen toegepast worden om dienstverlening van Mobility-on-Demand initiatieven verder uit te breiden.

In NRW is Bezirksregierung Düsseldorf verantwoordelijk voor afgifte van vergunningen conform de wet op het personenvervoer (PBefG). Om nieuwe vormen van Mobility-on-Demand te financieren, zijn twee nieuwe vormen van vervoer geïntroduceerd. (Niemann, 2021).

Linienbedarfsverkehr is erop gericht om vervoersbedrijven in staat te stellen duurzame, gebruikersgerichte mobiliteitsdiensten aan te bieden als aanvulling op regulier OV, bijvoorbeeld om onderbezette lijnen efficiënter te kunnen bedienen. In tegenstelling tot reguliere lijndiensten wordt deze dienst gekenmerkt door exploitatie op basis van voorafgaande bestelling en zonder vaste route. Hiervoor gelden bijbehorende rechten en plichten, zo kunnen ook toeslagen worden geheven ten opzichte van het reguliere vervoertarief.

Voor Gebündelte Bedarfsverkehr gelden de rechten en plichten van Linienbedarfsverkehr niet. Deze nieuwe vorm van vervoer wordt bepaald door plaatselijke autoriteiten. De vergunningverlenende autoriteit moet hierbij in overleg met de vervoersautoriteit een bundelingsquotum vaststellen, d.w.z. een quotum voor het aandeel vervoersopdrachten dat binnen een bepaalde periode moet worden voorzien binnen het gebied waar het vervoer wordt geëxploiteerd. Bij Gebündelte Bedarfsverkehr mogen passagiers in beginsel alleen worden vervoerd binnen de vestigingsplaats van de exploitant. In overleg met andere vergunningverlenende autoriteiten en de vervoersautoriteit kan echter ook vervoer buiten de vestigingsplaats worden toegestaan, en daarmee een groter bedieningsgebied worden afgebakend.

6 Inschatting potentieel

In dit onderdeel wordt een inschatting gemaakt van het potentieel van Mobility-on-Demand.

Stakeholdermeetings

De deelnemersaantallen aan de stakeholdermeeting waren beperkt, mede door de concrete vraagstelling van NIAG. Binnen de stakeholdermeetings is door diverse stakeholders interesse getoond in uitbreiding van bestaande initiatieven KleveMobil en HalteTaxiRRReis.

Politiek-bestuurlijk draagvlak

Politiek-bestuurlijk draagvlak is afhankelijk van de gekozen doelstelling van Mobility-on-Demand. Zoals één onderzoek stelt: *'veel bestuurders en de politiek zijn voorzichtig als er sprake is van systeemwijzigingen voor kwetsbare bevolkingsgroepen. Wijzigingen in openbaar vervoer en Wmo-aanbod leiden in vrijwel elke gemeente tot veel discussie'* (Lynx & APPM, 2020). Datzelfde onderzoek stelt: *'hoe ambitieuzer, hoe groter de kansen, maar ook hoe risicovoller'*.

Deze conclusie wordt onderschreven door Provincie Gelderland. Klein beginnen en rustig uitbouwen wordt gezien als de juiste manier voor dergelijke initiatieven. De ervaring is dat bij een ambitieuze en grootse opstart de risico's vaak te groot werden, waardoor initiatieven niet slaagden. Daarmee wordt het moeilijker een passende business case rond te krijgen.

Verder geeft Provincie Gelderland aan dat politiek een sterke drang is naar het aanbieden van Mobility-on-Demand diensten. Qua percentage vormt deze manier van vervoer slechts een zeer gering aandeel van het totaal aantal openbaar vervoerritten – maximaal één tot enkele procenten. Echter door de opzet wordt het mogelijk om in zogenaamde haarvaten van de samenleving openbaar vervoer aan te bieden. Daarmee zijn deze diensten politiek-bestuurlijk een interessante toevoeging aan het aanbod.

Daarnaast lijkt de huidige vorm van openbaar vervoer gestructureerd in rigide concessies door veranderingen in de samenleving (deels) onhoudbaar. Maatschappelijke ontwikkeling zoals vergrijzing en flexibilisering van reispatronen hebben hierop grote invloed. Door deze trends zal waarschijnlijk de draagvlak voor Mobility-on-Demand met de tijd toenemen.

Ook aandacht voor duurzaamheid en mobiliteitsarmoede kunnen zorgen voor steun voor Mobility-on-Demand. Hiermee worden het laten rijden van (bijna) lege bussen op OV-lijnen steeds minder acceptabel. Echter het opheffen van deze lijnen zonder een alternatief te bieden wordt ook niet acceptabel geacht.

Op basis hiervan lijken kleinere grensoverschrijdende pilots voor Mobility-on-Demand kansrijk, zolang deze in eerste instantie een aanvulling zijn op het bestaande openbaar vervoersaanbod.

Gebruikersperspectief

Een gebruikersperspectief op deze vorm van reizen is nog niet volledig, aangezien deze diensten pas de laatste jaren in opkomst zijn. Er zijn voor zover bekend slechts enkele onderzoeken afgerond naar het gebruik van Mobility-on-Demand diensten.

In september 2019 heeft VRR een enquête gehouden onder reizigers over wensen met betrekking tot Mobility on Demand. Hierbij zijn circa 170 reacties ontvangen (VRR, 2019). Daaruit blijkt dat reizigers veel waarde hechten aan het boeken van een reis via een app, waarin opstapplaatsen en wachttijd duidelijk zijn aangegeven. De kosten worden bij voorkeur met een variëteit aan betaalmiddelen voldaan, waaronder PayPal, creditcard, of contanten. De meeste reizigers zijn bereid een toeslag te betalen voor Mobility-on-Demand, zolang deze lager is dan een vergelijkbare taxirit. Het vervoersmiddel is bij voorkeur groen, hybride of elektrisch, met voldoende ruimte voor bagage. Hoewel flexibiliteit gewaardeerd wordt, moet dit in balans zijn met wachttijden en haltes.

Momenteel hebben zowel NIAG als HalteTaxiRRReis onderzoeken lopen naar gebruikersaantallen en ervaringen - de resultaten hiervan zijn nog niet bekend. Er wordt tevens een onderzoek uitgevoerd door NRW in samenwerking met Hochschule Niederrhein. De kickoff voor dit onderzoek vond plaats in mei 2022; resultaten zijn nog niet bekend (BestMOD, sd). Het verdient de aanbeveling om deze resultaten nauwlettend te volgen. Daarnaast dient ook onderzoek uitgevoerd te worden onder niet-gebruikers, waardoor barrières tot gebruik in beeld kunnen worden gebracht.

7 Uitdagingen, knelpunten en barrières

Oproeptijden

Over het algemeen worden lange oproeptijden genoemd als een barrière voor Mobility-on-Demand. Bij enkele diensten dienen reizen een dag van tevoren aangemeld te worden.

Voor HalteTaxiRRReis geldt dat een rit minimaal 1 uur van tevoren besteld dient te worden; bij reizen met een rolstoel is dit 2 uur. Tevens dienen ritten vóór 09:00 de dag van tevoren vóór 22:00 besteld te worden. Reserveren is mogelijk maximaal tot 2 maanden van tevoren.

Bij KleveMobil is geen minimumtijd om te reserveren, maar is de wachttijd vanaf aanvraag maximaal 45 minuten. In de app is de geplande aankomsttijd en GPS-locatie van het voertuig zichtbaar. Een rit kan van tevoren gereserveerd worden.

De wachttijd bij myBUS in Duisburg bedraagt maximaal 25 minuten. Indien geen voertuig beschikbaar is binnen deze wachttijd, wordt geen voertuig en daarmee geen reis in de app getoond.

Omrijtijden

Door de realisatie van Mobility-on-Demand waarbij indien mogelijk meerdere ritten gebundeld worden om efficiënter vervoer te kunnen bieden, zijn reizigers soms langer onderweg.

Bij HalteTaxiRRReis is in de concessie opgenomen dat de omrijtijd maximaal 15 minuten mag zijn, daarmee zij omrijtijden relatief beperkt.

Voor KleveMobil is het mogelijk dat ritten gebundeld worden indien meerdere vergelijkbare ritten tegelijk worden gereserveerd. Doordat de routes soortgelijk zijn, blijft de maximale omrijtijd beperkt.

Reserveren

Mobility-on-Demand diensten dienen vaak telefonisch of via een app gereserveerd worden. Integratie met algemene reisplanner-apps zou kunnen zorgen voor betere bekendheid en gebruik.

HalteTaxiRRReis is te reserveren zowel telefonisch als via een eigen app. Sinds kort zijn deze diensten ook in de 9292 reisplanner zichtbaar. Provincie Gelderland geeft aan dat hiermee gebruik van de dienst een stuk hoger bleek dan vooraf was ingeschat. De opname in de 9292-planner lijkt dus niet alleen te zorgen voor extra gebruiksgemak maar ook voor toegenomen bekendheid. Er wordt ingeschat dat circa 70% van reizigers gebruik maakt van de 9292-planner.

KleveMobil is eveneens zowel telefonisch als via een eigen app te reserveren.

Voor myBUS diensten is toegang tot de myDVG-app noodzakelijk om reizen te boeken. Via deze app kunnen niet alleen myBus, maar ook andere vervoermiddelen in Duisburg, zoals bus, trein, huurfiets en taxi worden gepland.

In NRW is nog geen algemene app beschikbaar waarmee toegang kan worden verkregen tot alle Mobility-on-Demand diensten. Tot nu toe heeft elke dienst een eigen app.

Vervoersinitiatieven

Er zijn veel aanbieders van Mobility-on-Demand, in de vorm van taxiaanbieders, vrijwilligers of mantelzorgers. Tevens worden diverse initiatieven aangeboden vanuit openbaar vervoer concessiehouders. Er is momenteel geen overkoepelend inzicht in deze verkeersstromen. Zou dit er wel zijn, dan zouden ritten van meerdere aanbieders eenvoudig gebundeld kunnen worden.

Grensoverschrijdende inzet vervoerbewijzen

Om grensoverschrijdend vervoer op een laagdrempelige manier mogelijk te maken, kunnen reizigers idealiter gebruik maken van bestaande vervoersbewijzen. Dat kan bijvoorbeeld een standaardticket zijn of een OV-chipkaart, te betalen en op te waarderen met een betaalpas, credit card of contant geld.

Hiervoor zijn soms fysieke aanpassingen nodig zijn aan bussen, zoals het installeren van een OV-chipkaartlezer. Daarnaast kunnen digitale aanpassingen nodig zijn aan een app of website. Het accepteren van zoveel mogelijk betaalmiddelen en vervoersbewijzen brengt uitdagingen met zich mee. Echter wordt hierdoor een verhoogd gebruikerspotentieel gefaciliteerd.

8 Conclusies en aanbevelingen

Conclusies

Mobility-on-Demand is nog volop in ontwikkeling. Er zijn slechts enkele initiatieven operationeel in het werkgebied van Euregio Rijn-Waal. Enkele eerdere initiatieven zijn om diverse redenen stopgezet. Er zijn daaruit lessen getrokken; deze worden meegenomen in nieuwe initiatieven.

Aangezien in theorie overlap bestaat tussen verschillende initiatieven onder de noemer Mobility-on-Demand, is de toegevoegde waarde van nieuwe initiatieven niet altijd duidelijk. Het aanscherpen van proposities en verduidelijken van geboden dienstverlening kan hierbij voor verduidelijking zorgen.

Het politiek-bestuurlijke draagvlak varieert tussen de diverse initiatieven. Enerzijds is sprake van politieke gevoeligheid door het opheffen van buslijnen en de associatie met vervanging door Mobility-on-Demand diensten. Anderzijds is sprake van een politieke wens om openbaar vervoer aan te bieden in de haarvaten van het netwerk. Het startpunt en daarmee samenhangend de framing van het initiatief speelt dus een grote rol.

Aanbevelingen

Aanscherpen proposities voor Mobility-on-Demand initiatieven

In algemene zin kan worden gesteld dat de propositie van de verschillende initiatieven van Mobility-on-Demand verduidelijkt dient te worden. Door doelgroep en onderbouwing scherp te stellen kan politiek-bestuurlijk draagvlak worden verkregen. Tevens kan de meerwaarde van Mobility-on-Demand diensten worden verduidelijkt aan reizigers. Hierdoor kan het concept ook een plek krijgen in visie- en beleidsdocumenten.

Stem netwerken af voor Mobility-on-Demand initiatieven

HalteTaxiRRReis en KleveMobil zijn aan weerszijden van de grens actief, waarbij de eerstgenoemde de grens al heeft overgestoken naar Emmerich en Bocholt. Eerdere ervaringen van Provincie Gelderland met Brengflex en Regiotaxi hebben uitgewezen dat het aanbieden van meerdere Mobility-on-Demand-initiatieven naast elkaar ertoe kan leiden dat de slagingskans vermindert. Geadviseerd wordt om doorlopend contact tussen initiatieven te faciliteren om netwerken en dienstverlening op elkaar af te stemmen.

Interesse uiten (voor lokale en regionale overheden)

Om de bestaande initiatieven HalteTaxiRRReis en KleveMobil te bevorderen, is de actieve uiting van interesse vanuit stakeholders zoals gemeentes en regio's essentieel. Uit de stakeholdermeetings bleek dat concrete ondersteuning niet altijd op korte termijn mogelijk is, bijvoorbeeld door lopende concessies of andere beperkingen. Indien er wel interesse is om op langere termijn te ondersteunen, dient dit expliciet gecommuniceerd te worden. Zo zijn initiatiefnemers bewust van concrete interesse en kunnen prognoses en uitbreidingsplannen hierop worden bijgesteld.

Verken subsidiemogelijkheden voor Mobility-on-Demand initiatieven

NIAG heeft aangegeven dat voor uitbreiding van KleveMobil naar Kalkar en Kranenburg reeds subsidie is aangevraagd. Deze Duitse subsidies zijn inzetbaar voor vervoer tot aan de landsgrens, maar niet voor grensoverschrijdend vervoer. Nu meer duidelijkheid is over interesse in uitbreiding bij diverse stakeholders, kan dit aangewend worden om subsidies en andere vormen van financiering te verwerven. Mogelijk kunnen Duitse subsidies worden aangewend om een Duitse netwerkuitbreiding van HalteTaxiRRReis te ondersteunen en Nederlandse subsidies voor een netwerkuitbreiding van KleveMobil in Nederland. Geadviseerd wordt om mogelijkheden hiertoe te verkennen aan beide zijden van de grens.

Kennis delen door overheden en Mobility-on-Demand initiatieven

Het Mobility-on-Demand speelveld is nog relatief klein in relatie tot andere modaliteiten zoals hubs, fiets en deelmobiliteit. Diensten zijn nog volop in ontwikkeling en elk initiatief leidt tot nieuwe kennis en ervaringen. Zoals in de eerste aanbeveling beschreven, is de meerwaarde nog niet altijd voor alle stakeholders duidelijk. Geadviseerd wordt om contact met diverse stakeholder frequent te onderhouden. Zo wordt kennis uitgewisseld en gezamenlijk nieuwe projecten ontwikkeld, om Mobility-on-Demand succesvol (grensoverschrijdend) op te schalen.

Inventarisatie van praktische knelpunten voor Mobility-on-Demand initiatieven

HalteTaxiRRReis en KleveMobil worden geadviseerd om gezamenlijk praktische knelpunten te inventariseren bij grensoverschrijdende uitrol van dienstverlening. Enkele voorbeelden zijn de inzet van reisplanner apps en het invoeren van buitenlandse reisbestemmingen in apps. In de volgende aanbeveling wordt dit punt verder besproken.

Integratie in bestaande reisplanner-apps voor Mobility-on-Demand initiatieven

Integratie van initiatieven in algemene reisplanner-apps kan bekendheid en gebruik onder reizigers vergroten. Dit is onderschreven door de ervaringen van HalteTaxiRRReis door integratie met de 9292-app. Ook de grensoverschrijdende mobiliteit dient zichtbaar te worden in reisplanners. Het plannen en reserveren van een reis met KleveMobil is idealiter mogelijk in de 9292-app en andersom met HalteTaxiRRReis in Duitse reisplanners.

Concreet wordt geadviseerd om bij uitbreiding van KleveMobil naar Nederland de dienstverlening zichtbaar te maken in de 9292-app. Dit zou via contacten van HalteTaxiRRReis geïnitieerd worden. Andersom kan NIAG ervoor kiezen HalteTaxiRRReis te ondersteunen bij integratie met Duitse reisplanners.

Focus op gebruikerservaring (voor Mobility-on-Demand initiatieven)

Zoals eerder aangegeven begint kennisontwikkeling met gebruikerservaringen met Mobility-on-Demand op gang te komen. Zo zijn resultaten van enkele onderzoeken beschikbaar. Verder hebben zowel KleveMobil als HalteTaxiRRReis gebruikersonderzoeken momenteel lopen. Op basis van deze onderzoeken kunnen Mobility-on-Demand diensten doorlopend verbeterd worden.

Zo is al bekend dat reizigers geïnteresseerd zijn in flexibele reismogelijkheden die naadloos aansluiten bij de geplande reis. Lange omrijd- of oproeptijden zorgen dat Mobility-on-Demand minder aansluit bij de wensen van reizigers. Tegelijk dient de balans te worden gezocht met prijsstelling. Diverse initiatieven geven aan dat door het combineren van ritten de prijsstelling een stuk aantrekkelijker kan zijn dan regulier taxivervoer. De balans tussen omrijdtijd en prijsstelling is bij uitstek een vraag die in onderzoeken aan bod kan komen.

Verder dienen betaalmogelijkheden aan te sluiten bij regulier openbaar vervoer. Grensoverschrijdende vervoersbewijzen dienen eenvoudig verkrijgbaar te zijn. Verdere kennisontwikkeling van deze en andere aspecten gebruikersaspecten is noodzakelijk.

Klein beginnen en uitbouwen van Mobility-on-Demand initiatieven

Uit ervaringen van stakeholders als ook de opzet van concessies blijkt dat het verstandig is om klein te beginnen. Concessies voor openbaar vervoer zijn nog erg rigide van opzet, dit zijn tevens structuren die niet in één of enkele jaren te veranderen zijn. Het meest kansrijk zijn daarom kleinere pilots die rekening houden met bestaande eisen en beperkingen vanuit concessies, zodat pilots bij bewezen succes binnen bestaande structuren opgeschaald kunnen worden.

Voor KleveMobil wordt geadviseerd om bij nieuwe samenwerkingen met Nederlandse gemeentes en regio's eerst een klein aantal haltes te realiseren. Na een vooraf vastgestelde periode kan het functioneren en succes van deze haltes worden geëvalueerd. Vervolgens kan op basis van deze ervaringen het netwerk verder worden uitgebreid.

Voor HalteTaxiRRReis wordt geadviseerd om naast het evalueren van het gehele initiatief, specifiek in te zoomen op het functioneren van de Nederlands-Duitse routes en haltes. Wat zijn de reizigers aantallen op deze routes, en hoe verschilt de beleving op deze route van de beleving op nationale routes? Op die manier kan op basis van specifieke ervaringen de Nederlandse-Duitse dienstverlening verder uitgebreid worden.

Bibliografie

- BestMOBILITY-ON-DEMAND. (sd). *Bestimmung und Simulation einer optimalen hybriden On-Demand-Mobilität*. Opgehaald van bestMobility-on-Demand.nrw: <https://bestMobility-on-Demand.nrw/>
- Bizart. (2019). *Productontwikkeling vervoer op maat, ov-vangnet naar een hoger niveau*.
- Civity. (2022). *Potenzialanalyse On-Demand-Ridepooling im Ruhrgebiet*. Berlin: Verkehrsverbund Rhein-Ruhr AöR (VRR) - Kompetenzzentrum Digitalisierung (KCD).
- DVG Duisburg. (sd). *myBUS: Holt dich App, bringt dich hin – JEDE Nacht!* Opgehaald van DVG-Duisburg.de: <https://www.dvg-duisburg.de/mybus/was-ist-mybus>
- HalteTaxiRRReis. (2022). *Brochure HalteTaxiRRReis online*.
- Kreis Wesel. (2020). *Mobil im Kreis Wesel*. Kamp-Lintfort.
- Land NRW. (2020, september 28). *Nordrhein-Westfalen fördert On-Demand-Verkehr-Projekte – für eine bessere Mobilität auf dem Land*. Opgehaald van [www.land.nrw](https://www.land.nrw/pressemitteilung/nordrhein-westfalen-foerdert-demand-verkehr-projekte-fuer-eine-bessere-mobilitaet): <https://www.land.nrw/pressemitteilung/nordrhein-westfalen-foerdert-demand-verkehr-projekte-fuer-eine-bessere-mobilitaet>
- Lynx & APPM. (2020). *Eindrapport Mobiliteit op Maat Provincie Gelderland*.
- n.b. (2019). *Quickscan analyse Brengflex voor projectie op OV-vangnet*. Amersfoort.
- Niemann, A. S. (2021, april 14). *Neue Verkehrsformen „Linienbedarfsverkehr“ und „Gebündelter Bedarfsverkehr“ des PBefG*. Opgehaald van [roedl.de](https://www.roedl.de/themen/kompass-mobilitaet/2021/07/neue-verkehrsformen-pbefg): <https://www.roedl.de/themen/kompass-mobilitaet/2021/07/neue-verkehrsformen-pbefg>
- Provincie Gelderland & HalteTaxiRRReis. (2022). *Factsheet FAQ HalteTaxiRRReis*.
- Provincie Gelderland. (2020). *Visie voor een bereikbaar Gelderland*. Arnhem: Provincie Gelderland.
- Provincie Gelderland. (nd.). *Factsheets OV-vangnet provincie Gelderland*.
- Regio Noordoost Brabant. (2020). *Regionaal Mobiliteitsprogramma Noordoost-Brabant 2020-2023*. Provincie Noord-Brabant.
- Trendsportal. (2022). *De mobiliteitsambitie van Noord-Limburg*. Trendsportal.
- VRR. (2019, november 27). *Bus auf Bestellung: Ihre Wünsche und Anregungen zu On-Demand-Verkehren*. Opgehaald van [vrr.de](https://www.vrr.de/de/magazin/bus-auf-bestellung-ihre-wuensche-und-anregungen/): <https://www.vrr.de/de/magazin/bus-auf-bestellung-ihre-wuensche-und-anregungen/>

Bijlage 1: Deelnemende stakeholders

Land	Type organisatie	Naam
Nederland		
	Gemeente	Nijmegen
	Provincie	Gelderland
Duitsland		
	Stadt	Emmerich
	Kreis	Kleve
	Land	Verkehrsministerium NRW
	Vervoersbedrijf	NIAG



provincie limburg



Provincie Noord-Brabant

Ministerium für Wirtschaft, Innovation,
Digitalisierung und Energie
des Landes Nordrhein-Westfalen



Apeldoorn



GROENE
METROPOOL
REGIO ARNHEM
NIJMEGEN



Niederrheinische Industrie-
und Handelskammer
Duisburg · Wesel · Kleve zu Duisburg



Wirtschaftsförderung
Kreis Kleve GmbH

