

Notitie: Definitie en standpunt Publieke Mobiliteit

Definitie

Publieke Mobiliteit (PM) is het integrale, vraaggestuurde mobiliteitssysteem dat, onder regie van de overheid, basisbereikbaarheid en sociale inclusie voor alle inwoners garandeert. Het combineert traditioneel Openbaar Vervoer (OV), doelgroepenvervoer en aanvullende flexibele diensten tot één samenhangende 'vervoersketen'.

Doel

Het doel van PM is het creëren van één, eenvoudig toegankelijk en betaalbaar mobiliteitsnetwerk dat een alternatief biedt voor de private auto, en dat niemand uitsluit.

Onderdelen

Collectief OV (lijngebonden)	Trein, bus, metro, tram
Doelgroepenvervoer (sociaal)	WMO-vervoer, leerlingenvervoer, Valys
Aanvullende diensten (vraaggestuurd)	Buurtbus, belbus, hubtaxi

Valkuilen en uitdagingen bij de invoering van Publieke Mobiliteit

Het concept Publieke Mobiliteit kan veel voordelen bieden, maar de invoering ervan brengt ook grote uitdagingen en risico's met zich mee op het gebied van organisatie, techniek, financiën en inclusie.

Organisatorische -en Regievalkuilen

- **Vernippering van de regie**

Verschillende overheden zijn verantwoordelijk voor verschillende onderdelen van PM. Rijk voor het spoor, Provincie voor bus en gemeente voor WMO-vervoer.

Uitdaging / risico: PM leidt tot onlogische overstappen en inefficiënte afstemming (de kloof tussen OV en doelgroepenvervoer).

- **Concessie-logica versus WMO-logica**

Het klassieke OV werkt met commerciële concessies (efficiëntie), terwijl WMO-vervoer een sociale plicht is (inclusiviteit).

Uitdaging / risico: Het is moeilijk om deze twee systemen te integreren in één systeem, aangezien ze verschillende wettelijke kaders en financieringsstromen hebben.

- **Onvoldoende marktbetrokkenheid**

De overheid neemt te veel zelf in regie zonder de dynamiek en innovatiekracht van de markt (vervoerders en tech-bedrijven) voldoende te benutten.

Uitdaging / risico: Dit leidt tot een minder flexibel en innovatief aanbod.

Digitale -en Technische valkuilen

- **Gebrek aan standaardisatie**

De verschillende vervoersmodaliteiten en hun boekingssystemen (OV-chipkaart, WMO-pas, deelauto-app) zijn niet gekoppeld.

Uitdaging / risico: De reiziger ervaart geen 'één-loket-systeem'; overstappen blijft complex en reisinformatie is niet integraal.

- **Informatie-eilanden**

Gebrek aan een centraal en actueel dataplatform dat alle beschikbare capaciteit (bussen, taxi's, deelfoertuigen) real-time combineert.

Uitdaging / risico: Vraagafhankelijk vervoer kan niet optimaal worden gepland en reizigers weten niet wat er beschikbaar is.

- **Cybersecurity en privacy**

Het koppelen van zoveel persoonlijke reis -en betaalgegevens brengt grote risico's met zich mee op het gebied van databeveiliging.

Uitdaging / risico: Publiek vertrouwen in het systeem kan geschaad worden.

Financiële en operationele valkuilen

- **Dubbele kostenstructuren**

Er zijn hoge opstartkosten voor nieuwe flexibele diensten en tegelijkertijd moet het bestaande OV-netwerk in stand worden gehouden.

Uitdaging / risico: Het totale systeem wordt op korte termijn duurder in plaats van efficiënter.

- **Afhankelijkheid van subsidie**

Publieke Mobiliteit, met name in dunbevolkte gebieden en de flexibele aanvullende diensten zijn niet rendabel zonder structurele overheidssubsidie.

Uitdaging / risico: Bij bezuinigingen vallen de meest kwetsbare (en duurste) verbindingen vaak het eerste weg.

- **Capaciteitsmanagement**

Vraaggestuurd vervoer (zoals de deeltaxi) heeft piekuren. Als de vraag op dat moment niet kan worden ingevuld, worden reizigers teleurgesteld en keren ze terug naar de auto.

Uitdaging / risico: Gevaar voor slechte kwaliteit van dienstverlening, met name de betrouwbaarheid van de wachttijd.

Gebruikers -en Acceptatievalkuilen

- **Weerstand tegen Verandering**

Reizigers zijn gewend aan het gemak van de auto of de voorspelbaarheid van de vaste buslijn. Het nieuwe systeem vergt een gedragsverandering en een leercurve.

- **Complexe Gebruikersinterface:** De boekingssystemen moeten intuïtief zijn en de verstrekte informatie met consistent zijn, wanneer dit niet zo is wordt het systeem niet gebruikt. Simpel en betrouwbaar is cruciaal.

- **Sociale Acceptatie:** De vrees dat de invoering van flexibel vervoer leidt tot de afbraak van het traditionele OV in de regio (de buslijn verdwijnt) en dat reizigers daarmee slechter af zijn.

Sociale en inclusiviteitsrisico's

Hoewel Publieke Mobiliteit inclusie als doel heeft, kan het in de praktijk het tegenovergestelde bereiken.

Uitsluiting door Digitalisering

- **De Digitale Kloof**

De nadruk op mobiliteits-apps sluit onbedoeld een grote groep uit, bijvoorbeeld ouderen, mensen met een beperking of personen met analfabetisme. Zij hebben geen smartphone, hebben moeite met complexe apps, of hebben geen toegang tot digitale betaalmiddelen.

- **Gebrek aan persoonlijk contact**

De overgang naar gedigitaliseerd, vraaggestuurd vervoer vervangt vaak het vaste, sociale contact met de buschauffeur of het loket, wat juist voor kwetsbare doelgroepen een belangrijke sociale functie vervult.

Risico van verslechterd doelgroepenvervoer

- **Kwaliteit onder druk**

Het streven om doelgroepenvervoer (WMO, leerlingenvervoer) te integreren met het reguliere OV kan leiden tot lagere kwaliteitseisen voor de meest kwetsbare reizigers. De complexiteit van het combineren van de strenge sociale logica (WMO) met de commerciële logica (OV) kan ten koste gaan van de zorgvuldigheid en de service voor degenen die dit het hardst nodig hebben.

Standpunt

De succesvolle invoering van Publieke Mobiliteit vereist niet alleen technische integratie, maar vooral een nieuwe organisatorische en beleidsmatige samenwerking tussen alle betrokken partijen, met de focus op de naadloze reiservaring van de burger.

Publieke Mobiliteit is een utopie van flexibiliteit, die het bewezen, betrouwbare en publiek gefinancierde OV-systeem riskeert uit te hollen, ten gunste van dure, complexe en onzekere flexdiensten, wat de zekerheid en inclusiviteit voor de reiziger feitelijk vermindert.