Regionale Mobiliteitsstrategie

Zeeland Slim en Duurzaam Bereikbaar

26 oktober 2021



Inhoud

1 Strategie in hoofdlijnen 4
1.1 Aanleiding 4
1.2 Ambitie 4
1.3 Betekenis voor strategie tot 2035 5
2 Inleiding Uitwerking 7
2.1 Huidige Situatie 7
2.2 Landelijk Beleid 7
2.3 Perspectief Reiziger 8
3 Duurzame Mobiliteit 11
3.1 Ambities Duurzame Mobiliteit 11
3.2 Zero Emissie 11
3.3 (Laad)infrastructuur 12
3.4 Samenspel 12
4 De mix van mobiliteit 14
4.1 Inleiding 14
4.2 Strategische keuzes 14
5 Opstappunten, haltes en hubs 25
5.1 Inleiding 25
5.2 Type knooppunten 26
5.3 Realisatie van hub ontwikkeling 28
5.4 Menukaarten 29
5.5 Uniformiteit binnen de Zeeuwse hubs 30
5.6 Organisatie 30
5.7 Locatiebepaling 31
6 Mobiliteitscentrale 33
6.1 Aanleiding 33
6.2 Ambitie 34
6.3 Taken 34
6.4 Regierol, ontwikkelfunctie en opbrengstverantwoordelijkheid 35
6.5 Rechtsvorm en governance 36
6.6 Spoorboekje ontwikkeling Mobiliteitscentrale 38
7 Data 40
7.1 Inleiding 40
7.2 Inhoudelijk belang data wegbeheerders 40
7.3 Regionaal Data Team 41

7.4 Ontwikkelingen 42
7.5 Mobility as a Service 42
8 Living Lab Slimme Mobiliteit Zeeland 43
8.1 Inleiding 43
8.2 Onderdelen Living Lab 43
8.3 Te behalen resultaten 44
8.4 Afwegingskader ondersteuning projecten 45
9 Samenwerking 46
9.1 Belang 46
9.2 Rollen 47
9.3 Adviesorganen en ervaringsdeskundigheid benutten 48
10 Monitoring en Evaluatie 49
10.1 Doelen 49
10.2 Monitoring 50
10.3 Evaluatie 51
Bijlage 1: Kaart hoofdfietsroutes 52
Bijlage 2: Buurtbus- en scholierenlijnen 53
Bijlage 3: Menukaarten van hubs 54

Leeswijzer:

Deze Regionale Mobiliteitsstrategie is opgebouwd in twee delen. In het eerste hoofdstuk wordt de aanleiding voor de strategie en de strategie zelf op hoofdlijnen beschreven. Voor de lezer is dit de beschrijving op hoofdlijnen. Voor de geïnteresseerde wordt in hoofdstuk 2 tot en met 10 de strategie in verder detail uitgewerkt. In hoofdstuk 2 met een inleiding op de strategie, waarbij aanleiding, landelijk beleid en het perspectief van de reiziger aan bod komt. In hoofdstuk 3 tot en met 8 wordt ingegaan op zes belangrijke inhoudelijke onderdelen van de strategie: duurzame mobiliteit, de mix van mobiliteit, opstappunten, haltes en hubs, de mobiliteitscentrale, data en het living lab slimme mobiliteit. In de laatste twee hoofdstukken is aandacht voor de samenwerking en monitoring en evaluatie.

1 Strategie in hoofdlijnen

1.1 Aanleiding

Mobiliteit is een bepalende factor voor de leefbaarheid van Zeeland. De combinatie van een kwetsbaar mobiliteitssysteem en opschaling van voorzieningen kan de leefbaarheid onder druk zetten. De bereikbaarheid moet in heel Zeeland gegarandeerd zijn om de leefbaarheid op peil te houden. Goede verbindingen naar de steden die om Zeeland heen liggen zorgen dat inwoners en bezoekers van Zeeland kunnen profiteren van de voorzieningen in (groot)stedelijke gebieden. Voor het vestigingsklimaat zijn goede verbindingen binnen Zeeland en snelle verbindingen met omliggende regio's essentieel. Imago-onderzoek laat zien dat voor verschillende leeftijdsgroepen, bij de overweging om zich in Zeeland te vestigen, bereikbaarheid bij de belangrijkste vestigingsfactoren hoort en van die belangrijkste factoren het laagste rapportcijfer krijgt. Daarnaast speelt als factor de groei van het toerisme en de steeds langer wordende toeristische periode, wat een steeds groter wordende drukte op het Zeeuwse wegennet met zich meebrengt. Ook biedt mobiliteit juist een mooie (belevings)factor om Zeeland te verkennen.

Reizigers willen veilig, snel en gemakkelijk van deur tot deur kunnen reizen. De behoefte van de reizigers om van a naar b te kunnen komen verandert niet, wél de manier waarop die die behoefte kan worden bediend. Mobiliteit zit namelijk in een transitie. De verschillende modaliteiten veranderen. Denk aan de elektrische fiets, de opkomst van deelmobiliteit en de veranderingen binnen het openbaar en doelgroepenvervoer. De mogelijkheden om mobiliteit (digitaal) te plannen, boeken, gebruiken en betalen zijn in opmars, waardoor grenzen tussen openbaar vervoer (OV), doelgroepenvervoer, eigen mobiliteit en privaat mobiliteitsaanbod vervagen. De vervanging van voertuigen op fossiele brandstoffen door zero-emissie voertuigen laat een exponentiële trendbeweging zien. Dat gegeven maakt dat stakeholders in Zeeland samen nadenken en werk maken van de verbetering van de mobiliteit in Zeeland. De bevoegdheden op het gebied van de mobiliteit zijn verdeeld over diverse overheden, wat de noodzaak tot samenwerking benadrukt. Eind 2024 eindigt de huidige openbaar busvervoer concessie in Zeeland. Gezien de verschillende ontwikkelingen is het daarom van belang gezamenlijk strategie te bepalen voor 2025 en verder.

1.2 Ambitie

Bovenstaande noopt om de Zeeuwse insteek op de toekomst van mobiliteit te bepalen. De ambitie is met een nieuwe insteek de stap te maken naar slimme en duurzame mobiliteit. Hierbij wordt het aanbod afgestemd op de vraag naar mobiliteit. Dit gebeurt door inzet op een samenspel van innovatieve technologische systemen en klassieke vervoersvormen (bus, trein, ferry). De komende tijd is een doorontwikkeling noodzakelijk in het samenspel tussen fijnmazige systemen en verbindingen die met de grote bus worden bediend.

De reiziger komt daarbij centraal te staan. Het perspectief van de reiziger is het uitgangspunt en niet het denken vanuit verschillende overheden in losse systemen. Doordat de reiziger via Mobility as a Service-apps en (telefonisch) via de mobiliteitscentrale makkelijker vervoerwijzen kan combineren en daardoor ook meer keuze krijgt in de van deur tot deur vervoersmogelijkheden. Het benutten van data en het beschikbaar maken van data is een belangrijke basis voor een goed mobiliteitssysteem.

Mobiliteit wordt georganiseerd zodat iedereen daar makkelijk gebruik van kan maken. Dit in lijn met de uitgangspunten van het VN-verdrag voor de rechten van de mens met een beperking. Zoveel als mogelijk kan gebruik worden gemaakt van de reguliere mobiliteitssystemen. Voertuigen en hubs worden daarop ingericht. Voor de meest kwetsbare groepen zijn er specifieke mogelijkheden via het doelgroepenvervoer. Daarbij is de

ambitie om ook de mogelijkheid te bieden om deels via doelgroepenvervoer en deels met reguliere mobiliteit de reis af te leggen.

De veranderingen in de mobiliteit stoppen in de komende periode niet. Die zullen met wisselende snelheden doorgaan. Dat vraagt dat in Zeeland blijvend wordt ingespeeld op ontwikkelingen. Dat er een klimaat wordt gecreëerd waarin het normaal is om nieuwe mogelijkheden uit te testen en bij bewezen maatschappelijke meerwaarde uit te rollen.

1.3 Betekenis voor strategie tot 2035

Gericht wordt op een toekomstig mobiliteitssysteem dat aansluit op de behoeften van de individuele reiziger. Dat gaat niet vanzelf. Er moet gewerkt worden aan verschillende elementen en randvoorwaarden om dat tot stand te laten komen.

Snelle OV-verbindingen binnen Zeeland en tussen Zeeland en omliggende steden zijn belangrijk om de bereikbaarheid van Zeeland op peil te houden. Met de trein, busverbindingen en de Westerschelde Ferry wordt een hoofdnetwerk van snelle verbindingen gerealiseerd. Deze verbindingen zijn maximaal een factor 2 langzamer dan dezelfde verbinding met de auto. Scholieren en studenten blijven een belangrijke doelgroep, waarvoor ook specifieke buslijnen beschikbaar zijn.



Figuur 1: Intercity door Zeeland

Vanuit de basis van de haltetaxi wordt gebouwd aan een fijnmazig systeem van flextaxi's en kleine busjes in combinatie met het doelgroepenvervoer, vrijwilligersinitiatieven en deelmobiliteit. Dit systeem moet de garantie bieden dat iedere inwoner binnen 2,5 kilometer een opstaplocatie heeft, met een passende mobiliteitsmogelijkheid. Voor de meeste inwoners zal dit dichter bij huis zijn, omdat dergelijke opstappunten in dorpen en woonwijken te vinden zijn op een afstand van maximaal 500 meter. Buiten de bebouwde kom wordt 2,5 kilometer als maximum afstand tot een opstappunt gegarandeerd. Met die fijnmazige mobiliteits-mogelijkheden kan iedereen op een makkelijke manier een hub bereiken. Stap voor stap wordt hierbij een systeem ontwikkeld, zodat steeds meer de mogelijkheden van Mobility as a Service worden benut. Zodat reizigers kort van te voren in hun MaaS-app of telefonisch kunnen aangeven van welk opstappunt naar welke locatie ze willen en steeds meer ritten dankzij een automatische planning kunnen worden gecombineerd.

Fietsen en wandelen blijven naast de georganiseerde mobiliteit de belangrijkste elementen. Het zijn niet de technologisch ingewikkelde mobiliteitsvormen, maar wel de slimste manieren van mobiliteit. Gezond en schoon, maar beperkt in de afstanden die kunnen worden afgelegd. Met de opkomst van de elektrische fiets is de afstandsgrens en inspanningsgrens verlegd. Niet voor iedereen is het mogelijk om via wandelen of fietsen bij een opstappunt te komen. Daarom is het belangrijk dat met doelgroepenvervoer wordt gegarandeerd dat de meest kwetsbare mensen en specifieke groepen kunnen rekenen op vervoer van deur tot deur, dat met het nodige maatwerk is georganiseerd.

Door steeds meer datagestuurd te gaan werken kan de inzet van voertuigen worden geoptimaliseerd en wordt het mobiliteitsaanbod aangepast op de mobiliteitsvraag bij locaties. De mobiliteitsmogelijkheden die door overheden worden ondersteund zijn Zero-Emissie of worden uiterlijk in 2030 vervangen door Zero-Emissie voertuigen. Zero Emissie voertuigen stoten geen restproducten uit die schadelijk zijn voor mens en omgeving, zoals CO_2, stikstofverbindingen, of fijnstof. Daarnaast maken deze voertuigen gebruik van duurzaam opgewekte energie.

Daarbij is het besef dat “de reiziger” van persoon tot persoon verschilt en dat verschillende doelgroepen/ reizigers wellicht een verschillende aanpak vragen (zo vraagt bijvoorbeeld een scholier andere kwaliteit van het systeem dan een toerist). Gezamenlijk wordt een goede basis gelegd, waarbij initiatieven van vrijwilligers en private partijen worden gestimuleerd om verder in te spelen op de behoeften van verschillende doelgroepen.

Waar de reiziger via meerdere modaliteiten reist, worden deze verknoopt op hubs. Daar worden de verbanden gelegd tussen snelle verbindingen en fijnmazige mobiliteitsoplossingen. Deze hubs krijgen een vast kwaliteitsniveau en zijn herkenbaar, zodat de reiziger weet waar hij op kan rekenen. Stap voor stap wordt geïnvesteerd om dit kwaliteitsniveau in Zeeland te gaan bereiken. De kwaliteit van de hubs is een belangrijke voorwaarde om diverse vormen van mobiliteit met elkaar te verknopen.

Een samenhangend mobiliteitssysteem vraagt samenwerking. Verschillende verantwoordelijkheden tussen overheden, contracten en contractvormen mogen niet in de weg staan om het voor de reiziger best beschikbare aanbod te kunnen creëren, binnen de budgettaire middelen die daarvoor beschikbaar zijn. In een mobiliteitscentrale zal expertise gebundeld worden en wordt gezorgd voor regie over de verschillende mobiliteitsvormen heen. De mobiliteitscentrale zal adviezen geven aan de verantwoordelijke overheden, die de besluitvorming in handen hebben. Daarbij zijn gemeentenen verantwoordelijk voor het doelgroepenvervoer, wordt gezamenlijke besluitvorming georganiseerd over de fijnmazige mobiliteit en is de provincie verantwoordelijk voor de grote bus. De mobiliteitscentrale zal bijvoorbeeld adviseren over wanneer op een route en tijdstip het gewenst is met grote bussen te rijden en waar en wanneer juist fijnmazige mobiliteitsopties beter voldoen. De samenwerkingsvorm voor die mobiliteitscentrale wordt in de komende periode, tussen uitgewerkt. Daarbij is de samenwerking met en tussen private initiatiefnemers, vervoerbedrijven en vrijwilligersinitiatieven essentieel om een goed mobiliteitsaanbod in Zeeland te garanderen.

Data en systemen om de reis makkelijk te kunnen plannen, boeken, gebruiken en betalen zijn belangrijke randvoorwaarden voor het laten slagen van de ambities. Een regionaal datateam gaat de Zeeuwse overheden begeleiden om kwalitatief goede data beschikbaar te krijgen en beschikbaar te stellen aan andere partijen via het Nationaal Toegangspunt Mobiliteitsdata. Daar waar noodzakelijk zal dit worden aangevuld met specifieke (kwantitatieve maar ook zeker kwalitatieve) Zeeuwse data op het gebied van de wensen/vraag van de reiziger. Data uit de systemen biedt geanonimiseerd en op een veilige manier inzicht in de mobiliteitsvraag. Gezamenlijk wordt die data gebruikt om het aanbod steeds gerichter op de mobiliteitsvraag te organiseren en daarmee stap voor stap de reiziger beter en efficiënter bedienen.

Met het Living Lab Slimme Mobiliteit wordt een start gemaakt om nieuwe mobiliteitsoplossingen in Zeeland uit te testen en ontwikkelingen te versnellen. Het Living Lab biedt een klimaat waar partijen gezamenlijk als uitgangspunt hebben om het Zeeuwse mobiliteitssysteem blijvend te verbeteren en te vernieuwen. Zowel bij de ontwikkeling, het testen als ook het implementeren van nieuwe mobiliteitsoplossingen vormt samenwerking de crux. Het realiseren van deze strategie is dan ook een gezamenlijke (mooie) uitdaging waarmee Zeeland duurzamer, leefbaarder en bereikbaarder wordt.

2 Inleiding Uitwerking

2.1 Huidige Situatie

De toekomst begint bij het hier en nu. Het hier en nu brengt veel onzekerheid met zich mee. Begin 2019 was de gedachte dat de ontwikkeling van aantallen reizigers voor een aantal doelgroepen goed ingeschat kan worden. Trends uit het verleden en bijvoorbeeld de te verwachten aantallen scholieren gaven daarvoor een goede basis. De Coronaperiode heeft laten zien hoeveel er in korte tijd kan veranderen, waarbij onduidelijk is hoeveel blijvende effecten dit heeft op de reizigers.
Voor Corona waren er redenen in overvloed om tot een nieuwe strategie te komen voor de toekomstige mobiliteit in Zeeland en fundamenteel te kijken naar de huidige werking van het mobiliteitssysteem. Die redenen zijn eerder versterkt dan verminderd. Er is meer flexibiliteit nodig, reizigers moeten makkelijker keuzes kunnen maken tussen verschillende mobiliteitsvormen en het belangrijkst is dat de reiziger centraal moet staan en niet de mobiliteitsvorm.

Daarbij wordt rekening gehouden met de huidige omstandigheden. In de Marktverkenning Openbaar Vervoer Zeeland zijn marktpartijen bevraagd op meningen ten aanzien van verschillende mogelijke keuzes en de invloed van Corona op het al dan niet inschrijven bij de aanbesteding van een volgende concessie voor de grote bussen. Hieruit blijkt dat het voor vervoersbedrijven belangrijk is dat er binnen lopende concessieselders in het land goede afspraken zijn gemaakt voor de concessieperiode. Wanneer er nog veel onzekerheden in lopende concessies spelen dan zal er een grotere terughoudendheid zijn om een aanbod te doen voor de Zeeuwse concessie.

2.2 Landelijk Beleid

In de landelijke Schets Mobiliteit 2040 zijn de lijnen voor het toekomstige mobiliteitsbeleid in Nederland uiteengezet. Daarbij wordt geschetst dat de huidige ontwikkelingen op mobiliteitsgebied zo snel gaan dat het moeilijk te voorspellen valt hoe de mobiliteit in 2040 eruit zal zien, maar wel dat die er anders uit zal zien. De nationale ambitie is: “…een veilig, robuust en duurzaam mobiliteitssysteem, waarbij de gebruiker en diens deur-tot-deur-reis centraal staat en de impact op de leefomgeving minimaal is. Onze mainports, stedelijke gebieden en andere economische centra zijn uitstekend met elkaar verbonden en met Europa en de rest van de wereld. Nederland is wereldwijd nummer één in logistiek en koploper in intelligente transportsystemen, zelfrijdende voertuigen en andere innovatieve mobiliteitstoepassingen.” (Schets Mobiliteit naar 2040: veilig, robuust, duurzaam, Ministerie I&W, juni 2019)

Voor de inzet op de innovatieve mobiliteitsontwikkelingen zijn landelijk de handen ineengeslagen. Dit gebeurt via de samenwerking ‘Krachtenbundeling Smart Mobility’. Geen losse en op zichzelf staande pilots meer, maar een samenhangende aanpak. Gericht op grootschalige toepassing in de praktijk, waarin beleid, werkwijzen, kennisontwikkeling en investeringen goed op elkaar aansluiten.

Het OV-toekomstbeeld 2040 geeft de invulling op nationaal niveau aan de ontwikkeling van het OV-netwerk. Als contour is daarvoor al in 2019 geschetst: “In het dichtbevolkte stedelijk gebied wordt ingezet op een groot ov-netwerk met directe verbindingen naar drukbezochte plekken, kortere wachttijden en hogere frequenties. Aan de randen van stedelijke gebieden en in dunbevolkte regio’s moet worden geïnvesteerd in nieuwe, gebruiksvriendelijke en slimmere voorzieningen. Voorzieningen die aansluiten op de behoeften van reizigers, zoals deelauto’s, zelfrijdende busjes en e-fietsvoorzieningen.”

In de contouren van het Toekomstbeeld OV 2040 wordt via drie pijlers geschetst op welke wijze het OV van de toekomst wordt vormgegeven. Ten eerste de focus op de kracht van het OV, met daarbinnen een frequente verbinding in een ring van steden, een versnelde aansluiting van de landsdelen en een hoogwaardige verbinding met onze buurlanden. Ten tweede een drempelloze reis, waarbij stations binnen en buiten die ring hoogwaardige knooppunten zijn voor een drempelloze aansluiting op lokaal of regionaal vervoer en de fiets. Ten derde wordt er geïnvesteerd in veiligheid, duurzaamheid en het ontzien van omwonenden.

In het landelijke Perspectief 2030 (beleidsdocument toerisme) wordt een doorkijk gegeven van het toeristisch perspectief voor Nederland in 2030. Belangrijke kenmerken voor de mobiliteit in 2030 zijn dat ook hier de trend van bezit naar gebruik zichtbaar is, zowel naar de bestemming als op de bestemming. Daarnaast spelen technologische ontwikkelingen een belangrijke rol en is een duidelijke trend zichtbaar dat de toerist meer en meer op zoek is naar unieke ervaringen, ook tijdens zijn reis. Dit wordt gecombineerd met de voorspelling dat het verblijfstoerisme in Zeeland in 2030 met 50% toeneemt (voorspelling precorona) en dat dit grote consequenties heeft voor onder andere de leefbaarheid én het mobiliteitssysteem (zowel toeristisch als voor de eigen inwoners).

2.3 Perspectief Reiziger

De reiziger moet in de toekomst centraal staan. Mobiliteit als een dienst aan de reiziger. Systeemgrenzen vervagen steeds meer. Wat is dan voor die reiziger belangrijk? Uit het totaal van gevoerde gesprekken (combinatie van werksessies, brede bijeenkomsten en gesprekken met reizigers) zijn acht belangen naar voren gekomen.
Deze zijn in willekeurige volgorde hieronder aangegeven:

Flexibiliteit en comfort
Wandelen, fietsen en de auto worden bij voorkeur gekozen vanwege de flexibiliteit die deze bieden. Het zijn flexibele en makkelijke opties. Geen drempels en je kunt zelf kiezen wanneer je vertrekt. Belangrijk is dat de reis zelf ook comfortabel is.

Zekerheid
Iedereen die heeft staan wachten op een bus die niet kwam, een grote treinvertraging had, in voor het gevoel eindeloze files terecht kwam of mis heeft gegrepen omdat er geen deelfiets meer beschikbaar was, weet hoe vervelend dit is. Zekerheid over beschikbaarheid en de reistijd vormen de basis.

Veiligheid
Je veilig voelen is een belangrijke basiswaarde. In het verkeer, in het voertuig en ook op een plek waar je moet wachten. Voorzieningen op een knooppunt moeten afgestemd zijn op de laatst vertrekkende bus en/of trein of er dient een alternatieve mobiliteitsvorm aanwezig te zijn die geen vertrektijden heeft.

Inclusiviteit en toegankelijkheid
Mobiliteit is een voorwaarde om maatschappelijke mee te kunnen doen. Dat betekent dat er in het mobiliteitssysteem aandacht moet zijn voor de maatregelen die dat garanderen. Dit conform het VN-verdrag voor de rechten van de mens met een beperking.



Figuur 2: Busstation Hulst

Betaalbaarheid

Voor de reiziger is betaalbaarheid een belangrijke component in de afweging. Publiek vervoer is voor een deel van de gebruikers de enige keuze die ze hebben. Juist voor die reizigers is de betaalbaarheid een extra aandachtspunt. Betaalbaarheid heeft ook een keerzijde. Wil mobiliteit ook structureel en robuust kunnen worden gegarandeerd, dan dient het ook als totaal voor overheden betaalbaar te zijn. Waar het ondernemers betreft moeten inkomsten opwegen tegen kosten en risico's,

Goede informatie

Om een keuze te kunnen maken is goede informatie een randvoorwaarde. In het digitale tijdperk gaat het steeds meer om digitale informatie, maar daarnaast blijven andere informatiebronnen belangrijk. Ook wordt aangegeven dat communicatie tussen de verschillende mobiliteitsvormen bij een overstap van belang is.

Menselijke factor

Veiligheid doordat er iemand op een knooppunt aanwezig is, de buschauffeur die met een passagier een praatje maakt en waarschuwt wanneer de uitstaphalte eraan komt, de (telefonische) hulp voor het plannen en boeken van een rit of de OV-ambassadeur die iemand op weg helpt in het OV. Het zijn allemaal elementen die laten zien dat het ook gaat om het persoonlijke contact, direct of indirect, dat bepalend is of in de systemen uit de voeten kan worden gekomen.

Prettig wachten

Niemand houdt van wachten op een verbinding. Reizigers willen binnen een maatschappelijk acceptabele tijd op hun bestemming zijn. Aansluitingen moeten snel en direct zijn en als er dan toch gewacht moet worden, dan is dat minimaal op een locatie waar je een kopje koffie of ander drankje kan krijgen, waar je even kan zitten, beschermd bent tegen weer en wind en waar je in het donker niet alleen op een afgelegen locatie staat.

Deze belangen zijn niet uitputtend. Voor specifieke groepen is bijvoorbeeld snelheid heel belangrijk en voor bijvoorbeeld toeristen speelt de beleving een grote rol. Deze acht belangen komen het meest breed naar voren. Daarbij hoort de aandacht dat voor iedere reiziger de weging anders zal zijn.

In deze strategie is bij de uitwerking aandacht besteed aan deze acht belangen, zoals wat dit betekent voor de knooppunten. De uiteindelijke waardering van de reiziger en hoe de ervaring is, komt niet voort uit wat er op papier staat. Die komt voort uit de praktijk. In hoofdstuk 9 wordt ingegaan op welke wijze deze belangen worden meegenomen bij monitoring en evaluatie.

3 Duurzame Mobiliteit

3.1 Ambities Duurzame Mobiliteit

De sector verkeer en vervoer is verantwoordelijk voor 29% van de totale nationale CO2 uitstoot. Wegvervoer heeft met 21% van de totale CO2 uitstoot – ofwel 72% van de sectorale uitstoot – het grootste aandeel in de uitstoot van broeikasgassen. In de Regionale Energiestrategie Zeeland (RES) is bepaald dat die uitstoot in 2030 met 49% gereduceerd moet zijn. Cijfermatig komt deze doelstelling neer op een CO_2 reductie van 1.029 Kton in mobiliteit (personen- en goederenvervoer) ten opzichte van 1990. Daarnaast is de sector verkeer en vervoer landelijk verantwoordelijk voor 16,4% van de stikstofuitstoot. Dit uitstoot moet omlaag om te kunnen voldoen aan de stikstofdoelstellingen.

Zowel het veranderen van ons mobiliteitsgedrag als ook het verduurzamen van de voertuigen vormen manieren om te komen tot de vermindering van de uitstoot van stoffen die voor mens, klimaat, milieu en natuur schadelijk zijn. Door slimmer en meer gezamenlijk te reizen neemt de efficiëntie van de mobiliteit toe en de uitstoot af. Daarnaast zal door faciliterende maatregelen het autobezit deels verschuiven naar autogebruik, resulterend in een vermindering van het totaal aantal auto's. Dit in samenspel met auto's en andere voertuigen die zero-emissie (schoon) worden.

3.2 Zero Emissie

De nationale ambitie is dat in 2030 *nieuwe* personenvoertuigen emissievrij zijn (Zero-Emissie). Hierbij wordt vooral ingezet op de transitie van fossiele brandstoffen naar elektrisch aangedreven voertuigen. De prognose uit het klimaatakkoord is dat het aantal elektrische personenwagens in 2030 zo'n 1,9 miljoen bedraagt. Daarnaast wordt nog een sterke groei verwacht in elektrische bussen, bestelauto's, vrachtwagens, binnenvaartschepen en overig elektrisch transport/vervoer. In Zeeland wordt het doel gezet om met ingang van de nieuwe busconcessie in 2025 alleen zero emissie bussen te laten rijden. Dit in lijn met het landelijk afgesloten Bestuursakkoord Zero-Emissie Busvervoer. De ambitie uit het klimaatakkoord is om ook in het doelgroepenvervoer een reductie van 49% te realiseren in 2030.

De elektrificatie van mobiliteit draagt bij aan een schonere leefomgeving met minder geluidsoverlast – er is immers geen uitstoot en motorgeluid. Hiermee sluit de opgave om de Zeeuwse mobiliteit te verduurzamen naadloos aan bij het Schone Lucht Akkoord (SLA), welke zich richt op het verminderen van schadelijke stoffen in de lucht. Elektrische mobiliteit wordt in steeds meer gevallen economisch voordeliger vanwege de lagere gebruiks- en onderhoudskosten. De RES stelt dat elektrisch rijden voor het overgrote deel van de mobiliteitsvormen een oplossing biedt en alleen waar elektrische mobiliteit niet mogelijk is komen alternatieven in beeld.



Figuur 3: Elektrische lesmotor

Voor de productie van alternatieve brandstoffen is namelijk veel (groene) energie nodig, die beter direct gebruikt kan worden. Zo geldt momenteel dat op eenzelfde hoeveelheid energie een batterij-elektrische auto ongeveer drie keer zo ver komt in vergelijking met een waterstof aangedreven auto. In de Regionale Energie Strategie is daarom een waterstofladder opgenomen. Die ladder stelt welke gebruiksvormen geprioriteerd moeten worden als

het gaat om waterstof. Op de eerste trede staat waterstof als grondstof in de industrie, daarna volgt waterstof als bron voor hoge temperaturen in de industrie (trede twee). Op de vijfde en laatste trede volgt waterstof voor auto's en bussen. Dit betekent dat voor personenmobiliteit in Zeeland als eerste wordt gekeken naar de mogelijkheden van gebruik van elektrische voertuigen. Wanneer voor bepaalde routes of dienstregeling een elektrische bus geen volwaardige mogelijkheden biedt, kan worden gekeken naar de waterstofbussen waar in andere regio's pilots mee zijn gedaan.

3.3 (Laad)infrastructuur

De omslag naar slim en emissieloos rijden vraagt om een herinrichting van infrastructuur. Om al het elektrisch vervoer in de toekomst van energie te kunnen voorzien, ligt er een enorme taak betreffende het opschalen van laadinfrastructuur en het elektriciteitsnetwerk. In Zeeland wordt voor personenvervoer toegewerkt naar 3.000 (semi)-publieke laadpalen in 2025 en 10.000 in 2030. De Nationale Agenda Laadinfrastructuur (NAL) biedt hiervoor de benodigde ondersteuning richting gemeenten. Op regionaal niveau is de aanpak voor laadinfra in Zeeland opgenomen in de Regionale Aanpak Laadinfrastructuur (RAL). Deze is afgestemd met de Regionale Energie Strategie (RES). In de RAL trekken Zuid-Holland en Zeeland als samenwerkingsregio Zuidwest samen op en werken aan een forse uitbreiding van het aantal laadpunten en een slim, dekkend, toegankelijk en betaalbaar laadnetwerk. Zo hebben alle Zeeuwse gemeenten beschikking over een 'laadpaalplankaart' die aangeeft waar laadpalen het meest effectief zijn. Deze kaarten zijn opgesteld in samenwerking met gemeenten en netbeheerder en geven daarmee een solide handvat voor plaatsing van laadpalen. Daarnaast geeft dit gemeenten de kans om vooraf besluiten te nemen over laadpalen en zo de doorlooptijd van aanvragen significant korten.



Figuur 4: Laadpalen bij verblijfsaccomodatie

in te

Ruimte op het net is een harde voorwaarde voor de transitie naar schone mobiliteit. Dit vraagt om een nauwe samenwerking met de netwerkbeheerder. Zo wordt er gericht op de koppeling van lokale duurzame opwek met (duurzaam) verbruik, wat een uitkomst biedt om het elektriciteitsnet te ontzien. Ook wordt ingezet op slimme oplaadtechnieken die zorgen voor een evenwichtige energievraag door het dempen van pieken en dalen in de elektriciteitsvraag. Daarnaast is voor de realisatie van snelladers in Zeeland is een snellaadanalyse gedaan in samenwerking met Netbeheerder Enduris en de Zeeuwse gemeenten. Bij het delen van laadinfrastructuur wordt zo breed mogelijk gekeken, waarbij ook de koppeling van laadgelegenheden voor grote bussen, collectief vervoer en logistiek aan de orde komt. Om de energietransitie voor mobiliteit succesvol te laten verlopen zijn hechte samenwerking, kennisdeling, en het gebruik innovatieve oplossingen cruciaal en daarmee onmisbaar.

3.4 Samenspel

Om mobiliteit in Zeeland te verduurzamen is wisselwerking tussen verschillende projecten van belang. Zo kan laadinfrastructuur bijvoorbeeld meerdere modaliteiten bedienen en een slimmer mobiliteitssysteem zorgt voor een nieuwe invulling van de mobiliteitsbehoefte. Zero Emissie deelmobiliteit is een belangrijke mogelijkheid om

vrijheid en flexibiliteit te bieden aan inwoners als ook bezoekers (zakelijk en toeristisch). De Regionale Energie Strategie stelt ook dat het aantal zakelijke kilometers gereduceerd moet worden. Een flexibeler en schoon mobiliteitssysteem biedt ook zakelijke reizigers een aantrekkelijk alternatief voor de auto, en kan daarmee de zakelijke kilometers en daarmee de uitstoot verminderen. Daarnaast wordt met werkgevers een werkgeversaanpak opgesteld om naast het aanbod ook de noodzaak voor zakelijke autokilometers te verminderen.

Het plaatsen van laadinfrastructuur op de juiste plekken – onder andere op knooppunten – faciliteert slimmer reizen en interoperabiliteit van mobiliteitsvormen. In volgende hoofdstukken volgt een verdieping op het invullen van slimmer reizen en het verbinden van mobiliteitsoplossingen. De wisselwerking tussen slim en schoon zorgt voor een toekomstbestendig mobiliteitsnetwerk in Zeeland.

Samenvattend wordt in deze strategie het bredere mobiliteitssysteem beschouwd waarin schoon en slim samensmelten tot één geheel. Dat vergt een sterke koppeling van projecten en organisaties. Naast een uitdaging op gebied van kennis en techniek is de transitie in mobiliteit daarmee ook een uitdaging op het gebied van samenwerking. De Regionale Mobiliteitsstrategie kent hierdoor een sterke relatie met de Regionale Energie Strategie en de Regionale Agenda Laadinfrastructuur. Duurzame elektrische mobiliteit vraagt immers om voldoende beschikbaarheid van duurzame energie en laadinfrastructuur, terwijl het andersom voor Regionale Energiestrategieën van belang is om rekening te houden met de energievraag van elektrisch vervoer en het gebruik van elektrische voertuigen als energieopslag. Dit moet echter wel ondersteund worden door voldoende en technisch afdoende (snel)laadinfrastructuur. Daarnaast is er een relatie met het Schone Luchtakkoord en de Strategische Aanpak Stikstof. De overstap naar Zero-Emissie mobiliteit zorgt immers voor een sterke daling in de uitstoot van voor mens en dier schadelijke stoffen.

4 De mix van mobiliteit

4.1 Inleiding

In dit hoofdstuk wordt verder invulling gegeven aan de richtinggevende keuze op het gebied van de mix van mobiliteit, in lijn met het landelijke OV toekomstbeeld 2040. Daarbij is de eerste stap om eigen vervoer voor verplaatsingen over korte afstand zo goed mogelijk te faciliteren. Dit kan te voet, met de fiets en met de auto. Tevens willen we het aanbod van flexibele fijnmazige mobiliteit uitbreiden, waarmee iedere reiziger een passende mogelijkheid heeft om van deur tot knooppunt en van knooppunt tot bestemming te komen. Voor de meest kwetsbare reizigersgroepen blijft de deur tot deur reis gegarandeerd, maar is wel nader onderzocht welke kansen er zijn om dat anders dan alleen met de WMO-taxi in te vullen. Deze uitbreiding van flexibele fijnmazige oplossingen wordt gecombineerd met een netwerk van vaste snelle verbindingen (grote bus en trein) tussen de grote knooppunten en steden binnen en buiten Zeeland. Via regiotafels is de mix van mobiliteit op hoofdlijnen uitgewerkt, waarbij ruimte is voor regionaal/ lokaal maatwerk en maatwerk voor de toeristische bezoeker.

Door de uitrol van MaaS-apps (Mobility as a Service) wordt plannen, boeken, betalen en reizen makkelijker. Daarmee kan MaaS helpen om de mix van mobiliteit in Zeeland te vinden en daarmee ook reizen.

4.2 Strategische keuzes

Eigen vervoer

Goede voorzieningen voor voetgangers en fietsers zijn nodig om korte verplaatsingen goed te kunnen faciliteren. Alleen dan kunnen zij comfortabel en veilig vanaf huis naar voorzieningen, opstappunten, haltes en hubs reizen.

Het Nationaal Toekomstbeeld Fiets (NTF) wordt in Zeeuwse Fiets Visie nader uitgewerkt. Uitgewerkt wordt hoe de fiets een belangrijke plaats behoudt en nog verder krijgt in het Zeeuwse mobiliteitssysteem. Of het nu om de reis naar werk, school, winkel, sportclub of strand gaat. Op relatief korte afstanden is een grote rol weggelegd voor de fiets. Zo zien we dat scholieren steeds vaker en meer de fiets gebruiken van huis naar school en terug. Een belangrijke randvoorwaarde is de realisatie van een veilig kwalitatief hoogwaardig netwerk van hoofdfietsroutes. Deze hoofdfietsroutes moeten voldoende breedte hebben, zo min mogelijk barrières opwerpen en waar mogelijk prioriteit krijgen bij kruisingen ten opzichte van het overige verkeer. Een kaart van de hoofdfietsroutes is te vinden in bijlage 1. Slimme verkeerslichten kunnen hierbij faciliteren. Voor veel fietsers is het belangrijk dat op de bestemming ook voorzieningen aanwezig zijn, zodat er bijvoorbeeld op het werk omgekleed kan worden, een fiets opgeladen kan worden of het mogelijk is een band te plakken. Werkgevers en onderwijsinstellingen hebben een prominente rol binnen deze ontwikkeling. Tevens is het noodzakelijk om veilige stallingen te faciliteren op de plaats van bestemming of bij een halte of hub veilige stallingen voor de (veelal dure) fietsen te realiseren.

Op deze manier kan fietsen over korte afstand prettig worden gecombineerd met een overstap op een hub of halte naar een snelle OV verbinding. Ook zal de (elektrische) deelfiets een belangrijke rol spelen in het natransport vanaf hubs in stedelijk omgeving en in toeristische gebieden. Voor de recreant is het belangrijk dat er een integraal en toekomstbestendig routenetwerk gefaciliteerd wordt voor langere recreatieve fietsroutes waarbij fietsen het doel zelf is. Vanuit slimme, veilige, gezonde en zero emissie mobiliteit is het een logische en noodzakelijke stap om met overheden, scholen, werkgevers en de toeristische sector een aanpak te ontwikkelen, waarin (veilig) fietsen meer wordt gestimuleerd.

In het Nationaal Toekomstbeeld Fiets is als doelstelling opgenomen een stijging van het aantal fietskilometers met 20% in de periode 2017 – 2027. In Zeeland, een provincie waarin de fiets al veel wordt gebruikt, ambiëren we eveneens een groei van 20%.

De auto blijft naar verwachting in Zeeland de belangrijkste manier voor verplaatsingen over langere afstanden. Hoewel er door verbetering van de mobiliteitsalternatieven andere keuzes beschikbaar komen, is de verwachting dat de auto een sterke positie blijft houden binnen de modal split, waarbij de deelauto als alternatief voor de tweede of derde auto bij een gezin een toenemende rol gaat spelen.

Georganiseerd fijnmazig vervoer

Naast het eigen vervoer is het voor Zeeland belangrijk om meer fijnmazige mobiliteit te organiseren. Het is voor het gebruik van vervoer belangrijk dat je dicht bij huis kunt opstappen en dicht bij je bestemming kunt komen. In steden en woonkernen (binnen de bebouwde kom) wordt gezorgd dat binnen 500 meter er een opstappunt voor fijnmazige vervoer is. Buiten de bebouwde kom wordt de afstand teruggebracht van op sommige locaties wel 10 kilometer naar 2,5 kilometer als maximale afstand tot een opstappunt. Reizigers krijgen daarmee over heel Zeeland de garantie op fijnmazige mobiliteit.

Deze fijnmazige mobiliteit zorgt er tevens voor dat gedurende de hele dag, van 6.00 uur ’s ochtends tot 23.00 uur ’s avonds er vervoermogelijkheden beschikbaar zijn. Waar het in de huidige situatie op sommige locaties niet meer mogelijk is om na 20.00 uur met het OV thuis te komen, wordt met deze fijnmazige invulling daarvoor over heel Zeeland te mogelijkheid geboden.

Voor de reiziger is het belangrijk dat het brede aanbod van fijnmazige mobiliteit en snelle verbindingen makkelijk te plannen, boeken en betalen is. MaaS-apps gaan hier een belangrijke rol in spelen om verschillende reisopties tegen elkaar af te wegen en keuzes te maken binnen de voorkeuren van de reiziger. Uit overleggen met reizigers met een beperking is gebleken dat deze groep reizigers het liefst zelfstandig mobiel is en liever geen gebruik maakt van speciale voorzieningen, maar zo veel mogelijk gebruik maakt van de reguliere mobiliteitsmogelijkheden. Toegankelijke haltes en voertuigen, goede communicatie en, in sommige gevallen met begeleiding, zijn nodig om ook daadwerkelijk gebruik te kunnen maken van de trein, bus of een vrijwilligersinitiatief. Waar dat niet mogelijk is of waar voor specifieke groepen specifieke mogelijkheden nodig zijn wordt dit georganiseerd via het doelgroepenvervoer.

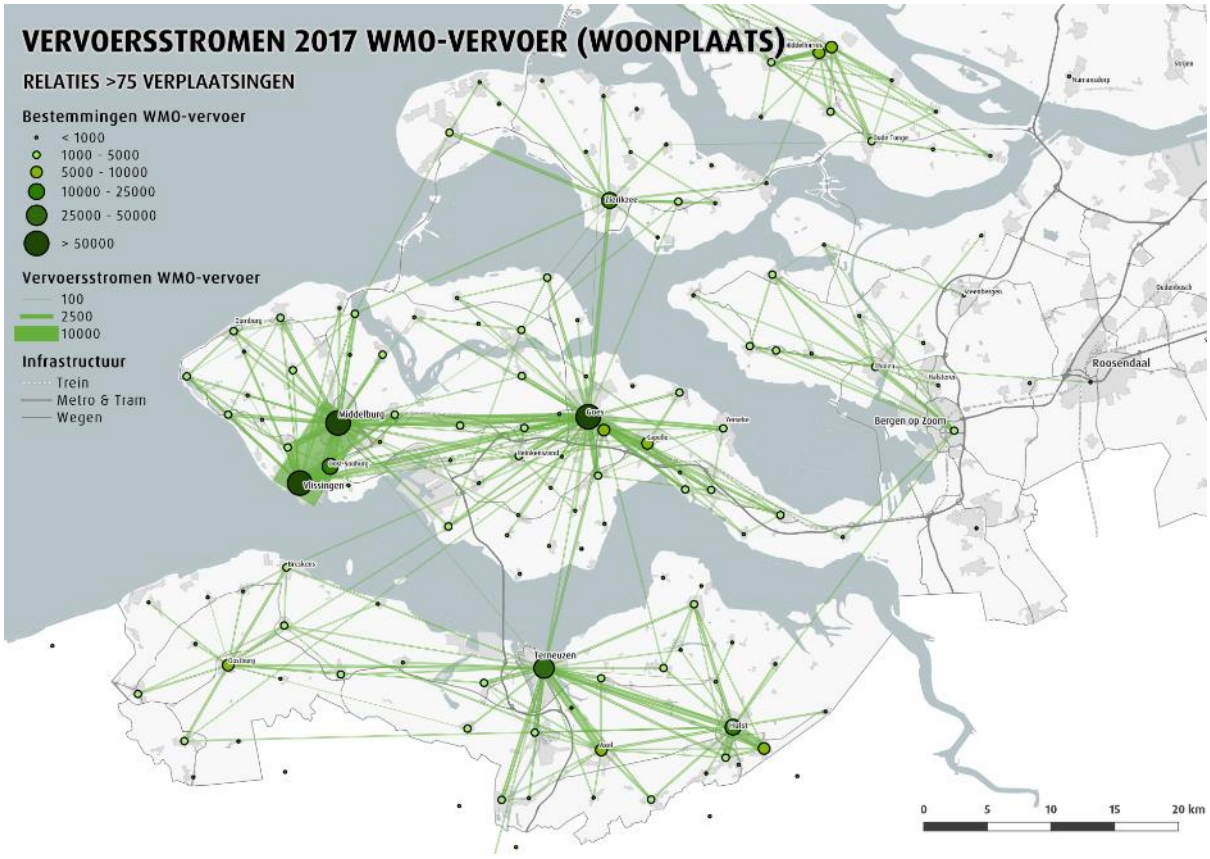
De georganiseerde fijnmazige opties voor de reiziger zijn:

- WMO-vervoer (voor mensen met een indicatie)
- Vervoer voor specifieke doelgroepen: Leerlingenvervoer, vervoer in het kader van de Jeugdwet, vervoer in het kader van de Participatiewet en vervoer van/ naar de dagbesteding.
- Flextaxi
- Buurtbus
- Mobiliteitsconcepten gebouwd op vrijwilligers
- Deelmobiliteit

Doelgroepenvervoer

Elke Zeeuwse gemeente is verantwoordelijk voor het doelgroepenvervoer van haar inwoners. Hieronder valt het leerlingenvervoer naar scholen voor speciaal onderwijs, het vervoer van inwoners met een WMO-indicatie (Wet Maatschappelijke Ondersteuning), vervoer in het kader van de Jeugdwet, vervoer in het kader van de Participatiewet en vervoer van/naar dagbesteding. Elke gemeente heeft eigen voorwaarden in de contracten met vervoerders. Per gemeente verschillen daarnaast de voorwaarden van het WMO-vervoer. Dit betreft de indicatiestelling van inwoners, het tarief en eventuele beperkingen aan het aantal ritten per jaar. De aansturing van de vervoerders hebben de Zeeuwse gemeenten ondergebracht in de Gemeentelijke Vervoerscentrale Zeeland (GVZ).

Uit analyse van vervoersstromen (zie ook figuur 5) blijkt dat het doelgroepenvervoer reeds efficiënt wordt georganiseerd en slechts een beperkte winst (3 tot 15%) valt te behalen binnen het domein van het doelgroepenvervoer door reizigers daaruit meer gebruik te laten maken van het OV. Het clusteren van ritten bij het hanteren van een groter tijdraam geeft daarnaast de grootste kans tot efficiencywinst. Dat is echter niet altijd mogelijk. Zo zit een reiziger met een doktersafspraak vast aan een bepaalde tijd. Dat vraagt dus altijd maatwerk.



Figuur 5: Vervoersstromen WMO vervoer in 2017

Een andere optie is om bij het indiceren ook andere mobiliteitsopties mee te wegen en minder specifieke randvoorwaarden en indicaties op te nemen, waardoor er meer kansen zijn om te combineren.
In totaal zijn er dus in beperkte zin mogelijkheden voor kostenbesparingen door verhoging van efficiëntie in het doelgroepenvervoer. Daar staat tegenover als gevolg van de vergrijzing de kosten zonder maatregelen zullen stijgen. De verwachting is dat de gemeentelijke budgetten die in de begrotingen voor de komende jaren geraamd zijn voor doelgroepenvervoer ook nodig zijn om doelgroepenvervoer van voldoende kwaliteit te blijven leveren.

Flextaxi's en flexbussen

Vanuit het concept van de huidige haltetaxi wordt een flextaxisysteem ontwikkeld. Een samenwerking tussen gemeenten en provincie is met de haltetaxi reeds gemaakt. Met deze strategie wordt ingestoken om dit concept verder door te ontwikkelen. Waar er een dichtheid van ritten ontstaat, in samenhang met doelgroepenvervoer, wordt gewerkt aan de doorontwikkeling naar een systeem zoals de Texel-hopper. Hierbij kan kort van tevoren worden gemeld welke rit iemand wil maken en doordat busjes continue door algoritmes bepaalde routes rijden kunnen passagiers continue worden opgepikt en afgezet. Dit als voorloper op zelfrijdende shuttles die op deze manier kunnen gaan functioneren. Zo mogelijk doen we voor 2025 reeds de eerste testen met een dergelijk systeem.

Voor 2025 wordt in eerste instantie doorgebouwd op de basis die de haltetaxi al biedt, zodat er een gegarandeerd betrouwbaar systeem staat. Daarmee dient het fijnmazig taxisysteem (bestaande uit flextaxi's en kleine busjes) als alternatief voor afstanden die niet te voet of met de fiets af te leggen zijn en als extra mobiliteitsoptie voor de reiziger. Hierdoor voorkomen we dat grote bussen met lage bezetting twee keer per uur door kleine kernen en woonwijken rijden. De flextaxi rijdt met klein materieel en alleen als er vervoersvraag is. De meerwaarde van dit fijnmazig taxisysteem is ook om reizigers van en naar hubs en haltes te brengen om zo de snelle lijnen per bus en trein te voeden. Ook voor de toeristische reiziger, die een andere mobiliteitsbehoefte heeft dan een reguliere busreiziger, kan dit fijnmazig taxisysteem een uitkomst zijn. Uitgangspunt van de strategie is dat in iedere kern binnen 500 meter een opstappunt is voor een flextaxi of kleine bus en buiten bebouwde kom binnen 2,5km een opstappunt beschikbaar is. De flextaxi's en flexbussen rijden niet op vaste routes of vaste tijdstippen en kunnen gebruikt worden voor het reizen van maximaal 15 kilometer van opstappunt naar opstappunt of van opstappunt naar hub, zonder parallel aan de snelle bus of trein te rijden. Zo kan een reiziger rechtstreeks van Biggekerke naar Middelburg station met de flextaxi, maar bijvoorbeeld ook van Biggekerke naar Zoutelande. Boven de 15 kilometer zal de reiziger eerst van opstappunt naar halte of hub worden gebracht, om vervolgens een deel van de reis met de grote bus af te leggen. Waar op een efficiënte wijze overstap tussen flextaxi en grote bus kan worden georganiseerd heeft dat de voorkeur. De flextaxi zal maximaal aansluiten op grote bus en trein.

De flextaxi's en flexbussen zijn zeven dagen per week tussen 6 uur 's ochtends beschikbaar en 11 uur 's avonds beschikbaar. Daarmee wordt in het totale systeem gezorgd dat in de vroege ochtenduren en in de avond er in heel Zeeland mobiliteitsopties beschikbaar zijn.

Buurtbus

De buurtbus is op dit moment een belangrijke factor in het bereikbaar houden van Zeeland en dat zal naar de toekomst toe ook zo blijven, wanneer het mogelijk blijft voldoende vrijwilligers beschikbaar te houden voor de verschillende lijnen. Wanneer de buurtbus buiten de spits weinig reiziger vervoert zal in overleg met de vrijwilligers, worden verkend of de buurtbus vaker van een vaste dienstregeling en route af kan wijken om reizigers meer fijnmazigheid te bieden.

De toegankelijkheid is in de huidige buurtbussen niet gegarandeerd. Voor de toekomst moeten alle voertuigen toegankelijk zijn, waardoor ook echt alle reizigers hier gebruik van kunnen maken. De inzet van de buurtbus en de vrijwilligers biedt grote meerwaarde aan het systeem en zal in de toekomst blijvend worden ondersteund.

Vrijwilligersinitiatieven

Concepten zoals de schoolbus Zonnemaire en Thover bewijzen dat ook initiatieven gebouwd op vrijwilligers voorzien in een behoefte. Deze mobiliteitsconcepten zijn niet gebonden aan routes en dienstregeling. Vaak gebeurt dit met kleine voertuigen in het landelijk gebied. Uitdaging is om deze initiatieven in de nieuwe mix van mobiliteit te ondersteunen, zonder het eigenaarschap over te nemen. Deze initiatieven blijven van groot belang bij het voor- en natransport naar hubs. Dit kan door via de Mobiliteitscentrale te faciliteren in backoffice taken en het plannen, boeken en betalen en door beschikbare reizen en stoelen van mobiliteitsinitiatieven via het MaaS systeem goed zichtbaar te krijgen voor de reiziger. Ook vraagstukken zoals het verzekeren van vrijwilligers kunnen door de mobiliteitscentrale worden ondersteund. Met vrijwilligersinitiatieven kan een extra plus worden gecreëerd in fijnmazigheid en/ of gemak ten opzicht van genoemd flextaxisysteem.





Figuur 6 Links: Bus mobiliteitsconcept Thover, rechts Schoolbus Zonnemaire, onderdeel van SD op weg

Deelmobiliteit

De opkomst van deelmobiliteit gaat snel. Waar in het begin de ontwikkeling alleen in de grote steden plaats vond, vindt de toepassing steeds meer over heel Nederland plaats. Deelauto's, deelscooters, deel ebikes en deelfietsen bieden mogelijkheden om zonder eigen vervoer reizen over lange, middenlange en korte afstand in te vullen en daarmee meer bestemmingen bereikbaar te maken. Met de opbouw van fijnmazige mobiliteit kunnen reizigers, met name over korte afstanden, zich verplaatsen naar bestemming ofwel de overstap maken via een hub op het netwerk van snelle trein en busverbindingen. Het realiseren en opereren van deelmobiliteit is een gezamenlijke opgave van markt, overheid en vrijwilligers. Het aanbieden van deelmobiliteit is in essentie een marktactiviteit. Nationaal wordt een programma opgezet om deelmobiliteit over heel Nederland verder uit te rollen en een onderdeel te maken van de mobiliteit. In Zeeland vraagt de ontwikkeling van deelmobiliteit een andere aanpak dan in de dichtbevolkte delen van Nederland. Om deelmobiliteit goed van de grond te krijgen vraagt dit een netwerk dat gekoppeld is aan bedrijven en organisaties die daar gebruik van willen maken. Daarnaast is te zien dat dorpsraden en lokale coöperatievormen initiatieven op het gebied van deelmobiliteit ontplooien. Zo kennen we deelauto initiatieven in onder andere Brouwershaven en Wolphaartsdijk, deelfietsen in Middelburg en Vlissingen en deel E-bikes langs de kust van de gemeente Sluis. Ontsluiting van deelmobiliteit via een MaaS app is cruciaal om deelmobiliteit samen te laten smelten met openbaar vervoer. Via regionaal maatwerk kijken gemeenten en



Figuur 7: Deelauto Stichting Duurzame Mobiliteit Zeeland

provincie waar deelmobiliteit gestimuleerd wordt en met lokale en nationale marktpartijen wordt dan invulling gegeven aan de wenselijke vormen van deelmobiliteit. De overheid kan via cofinanciering helpen om deelmobiliteit op gang te brengen. Op basis van data worden keuzes gemaakt om initiatieven voort te zetten, uit te breiden of te beëindigen. Wanneer de businesscase na de opstartfase niet rendabel is, zal worden overwogen of in wisselwerking met de fijnmazige mobiliteit de maatschappelijke meerwaarde zodanig is dat blijvende publieke financiering wenselijk is.

Regionale verschillen en maatwerk voor de toerist

De samenstelling van de mix van diverse fijnmazige opties zal regionaal verschillen. Daar waar in het landelijk gebied meer behoefte is aan buurtbussen, vrijwilligersconcepten en flextaxi's, zal de vraag naar deelmobiliteit zich meer voordoen in het stedelijk gebied en in toeristische regio's. Om de balans tussen het faciliteren van het toerisme en de leefbaarheid goed te houden zijn hubs in combinatie met deelmobiliteit kansrijke concepten voor het toeristisch gebied, terwijl met de toeristische ondernemers aanvullende mobiliteitsconcepten kunnen worden ontwikkeld voor mobiliteit over langere afstanden.

Snelle bus- en treinverbindingen

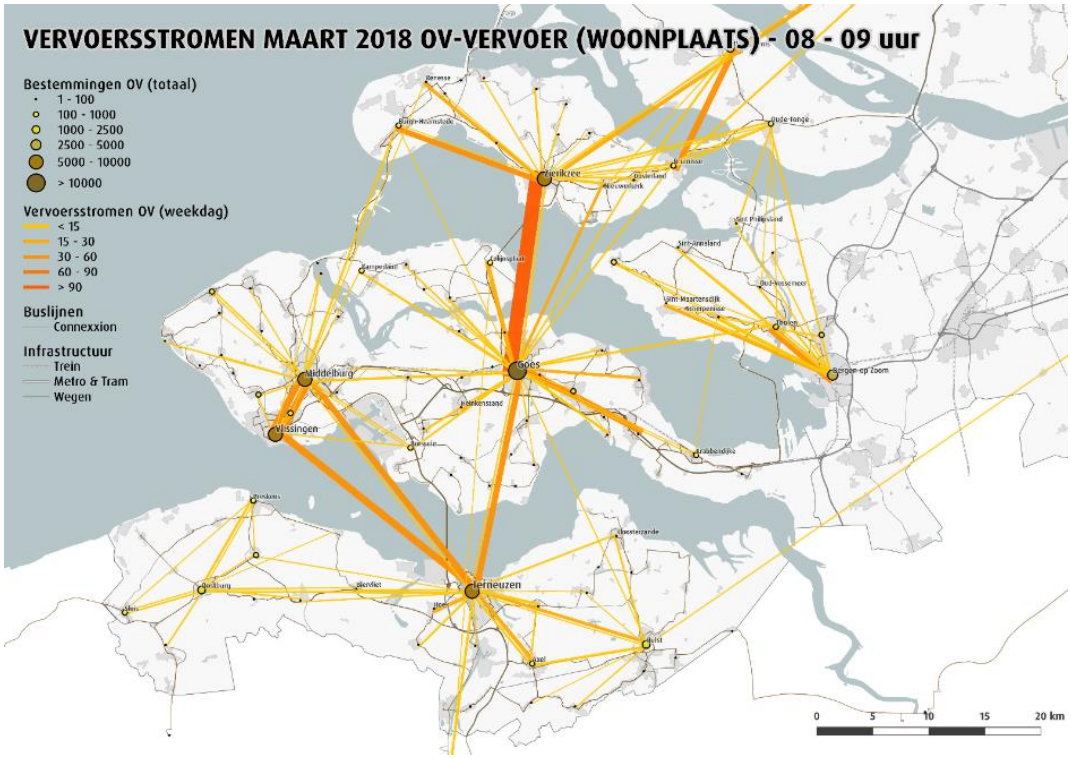
De invulling van het snelle netwerk van OV verbindingen bestaat uit de Westerschelde Ferry, de trein en de busverbindingen. De Westerschelde Ferry verzorgd de verbinding tussen Vlissingen en Breskens, met aansluiting op snelle bussen en fijnmazige mobiliteit. Per december 2021 zal naast de twee sprinters per uur, die alle stations aandoen, één intercity per uur gaan rijden. Deze extra intercity versnelt de verbinding tussen Vlissingen, Goes en Middelburg met de Randstad. Een volgende stap is een verdere versnelling door aansluiting van de Zeeuwse lijn op de hogesnelheidslijn richting Amsterdam. De ambitie is om op termijn te komen tot een volwaardige bediening met twee intercity's en twee sprinters per uur met verdere versnelling naar Brabant en goede overstapmogelijkheden. Het project Rail Gent – Terneuzen biedt in de toekomst ook kansen voor personenvervoer.



Figuur 8: Huidige sprinterverbinding in Zeeland

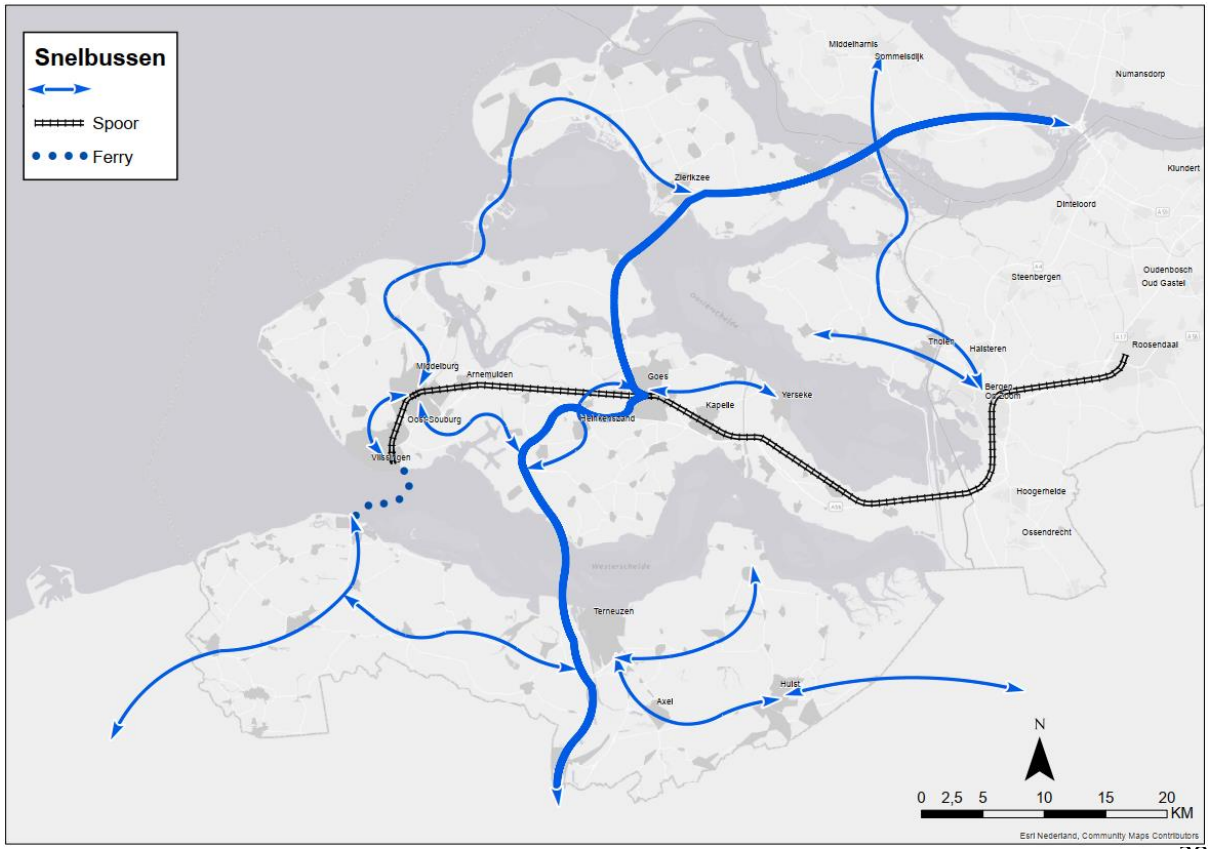
Het netwerk van grote bussen biedt minder verbindingen dan in de huidige situatie, maar wel betere en hoogwaardige verbindingen. Dit snelle OV netwerk heeft niet meer de verzamelende functie, dat met fijnmazige mobiliteit wordt ingevuld, maar wel de verbindende functie. Reizigers kunnen met de trein, ferry en bus snel naar andere hubs reizen en daar via fijnmazige opties het natransport inrichten.

In onderstaande figuur 9 staan de vervoersstromen in het Zeeuwse busvervoer in 2018 in de ochtendspits weergegeven. De analyse van vervoersstromen zijn gebruikt om te bekijken op welke routes en tijden er veel vervoervraag is. Voor de toekomstige ontwikkelingen is de inzet om steeds meer data daarbij te betrekken, zodat niet alleen de huidige gebruiker, maar ook de potentiële gebruiker in beeld komt.



Figuur 9: Vervoersstromen bus in maart 2018 in de ochtendspits

Analyse van die vervoersstromen heeft geleid tot onderstaande kaart, figuur 10, met snelle busverbindingen. Met de pijlen wordt op hoofdlijnen weergegeven waar in de toekomst inzet van grote bussen zal plaatsvinden. Exacte lijnvoering, frequentie en bediening van de vervoervraag in tussenliggende gebieden (waar soms een kernnet verbinding liep) worden bepaald tijdens de aanbesteding en implementatieperiode. In die periode zal bijvoorbeeld ook worden bekeken of een extra insteker de gemeente Veere in alsnog gewenst blijkt te zijn.



Figuur 10: Kaartbeeld met snelle verbindingen per spoor, ferry en grote bus

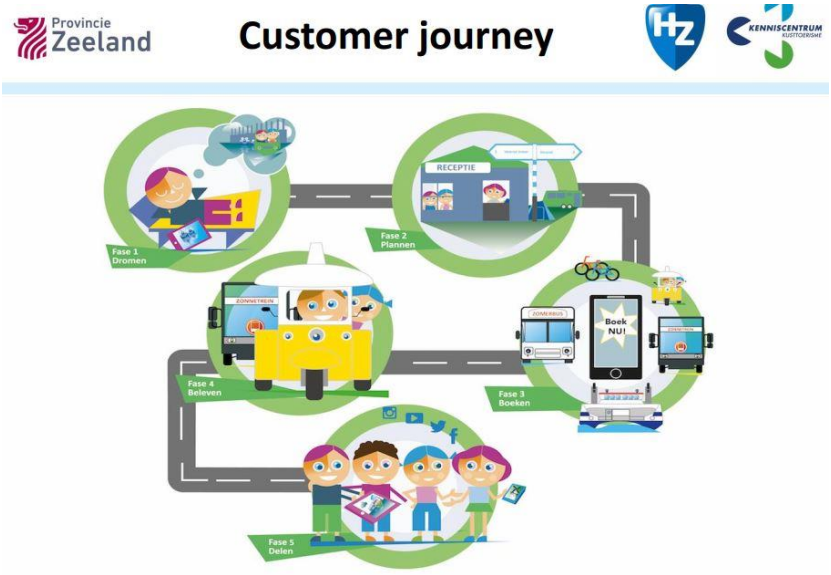
Naast dit netwerk van snelle verbindingen worden buurtbuslijnen en scholierenlijnen behouden. Uitzondering hierop zijn de scholierenlijnen voor het traject dat puur parallel aan het spoor wordt gereden. Buurtbuslijnen rijden in het algemeen op weekdagen tussen 8-18u en scholierenlijnen op weekdagen in de ochtend- en middagspits. Deze lijndiensten zijn te vinden in bijlage 2.

Op de noord-zuid-as, tussen Rotterdam, Zierikzee, Goes, Terneuzen en Gent, wordt gestreefd naar een Bus Rapid Transit (BRT) verbinding, waarin snelle bussen hoogfrequent rijden.

Door de keuze voor deze verbindingen te maken wordt een toekomstvast snel en comfortabel basisnet aan busverbindingen gegarandeerd.

Mobiliteitsopties voor de bezoeker

Ook voor de vele toeristen die jaarlijks Zeeland bezoeken gaat de nieuwe mobiliteitsmix beter inspelen op de behoefte. De toerist is met de trein of bus sneller in Zeeland en heeft meer ruimte om op hubs over te stappen op fijnmazige mobiliteitsopties om Zeeland te beleven. Het toeristisch seizoen is niet alleen in juni tot en met augustus, maar eigenlijk jaarrond. We kennen niet alleen veel verblijfstoeristen, maar ook veel dagjesmensen van binnen en buiten de provincie. Structurerend element binnen de aanpak is de customer journey, de klantreis. Via een viertal stappen (de deelfase is voor de gast zelf), die elke (toeristische) reiziger bewust of in zijn hoofd neemt, wordt mobiliteit voor de toeristische reiziger gestructureerd en georganiseerd.



Figuur 11: Customer journey

In fase 1, de droomfase, speelt data een belangrijke rol. Onder andere via de MaaS-app, de mobiliteitscentrale, maar ook via diverse andere methoden vindt dataverzameling plaats over de reizen van de toeristische reiziger. Op basis van deze data kunnen keuzes worden gemaakt in passend aanbod van mobiliteitsdiensten.

In fase 2, de planfase, wordt de reis daadwerkelijk gepland. Belangrijk daarbij is welk aanbod er beschikbaar is om de reis daadwerkelijk te gaan maken. Daarbij wordt het gebruik van de eigen auto ontmoedigd, omwille van steeds groter wordende drukte én omwille van de beleving van het Zeeuwse landschap. De MaaS-app moet de reiziger hierin faciliteren met onder andere informatie over de verschillende vervoerswijzen om de reis te maken, drukte op de weg, incidenten en goede plekken om te parkeren (bij hubs) en te reizen met snel OV of deelmobiliteit. Het creëren van een dekkend netwerk is hierbij zeer belangrijk. Een deel van de bezoekers is te

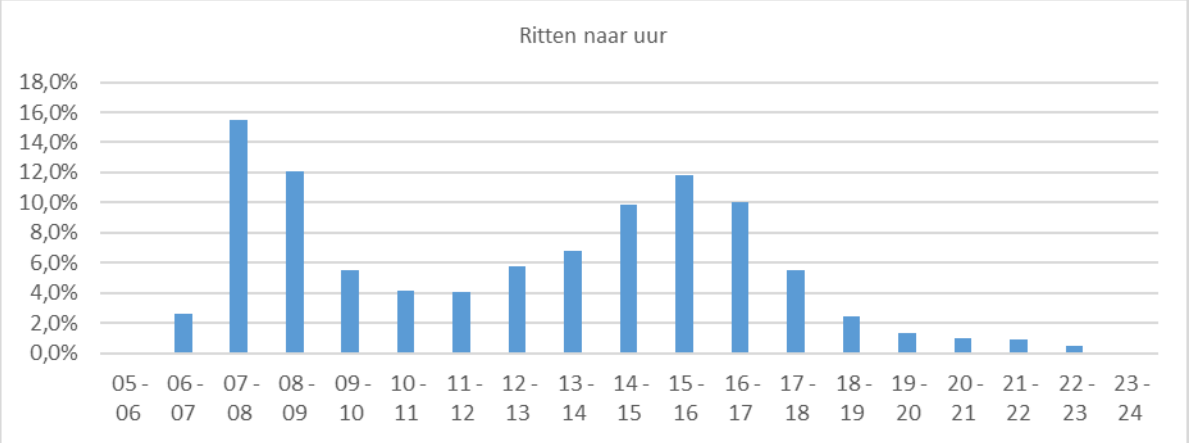
verleiden om met het OV naar Zeeland te komen. De verbindingen met de trein en de bus worden immers sneller. Samen met NS en toeristische ondernemers wordt ingezet op arrangementen om de bezoeker te ontzorgen en te faciliteren in de gewenste reis.

Daar waar mogelijk wordt de bezoeker verleid om de auto te parkeren op een hub aan de rand van een kern, om vanaf de hub de 'last mile' met een andere vervoerswijze in te vullen. Belangrijk aandachtspunt daarbij is dat reizigers met een toeristisch perspectief vaak alleen geneigd zijn op- of over te stappen aan het begin (first mile) of aan het einde (last mile) van hun reis. Ergens halverwege overstappen zal een reiziger met een toeristisch perspectief niet graag doen. Daarom is het belangrijk om op hubs te communiceren over toeristische routes en attracties. In overleg met de sector zijn inleverpunten voor deelmobiliteit bij toeristische attracties, verblijfsaccommodaties en andere toeristische hotspots nodig, om deze vorm van mobiliteit zo goed mogelijk te faciliteren. Hier wordt aan de kust van Sluis en in Renesse reeds mee geëxperimenteerd.
Uit eerdere pogingen is geleerd dat de bezoeker moeilijk in de reguliere busverbindingen te krijgen is. Inzet wordt gericht op initiatieven die goed aansluiten bij de behoefte van de toerist (denken vanuit de reiziger). Naast het aanbod van deelmobiliteit op hubs en inleverpunten bij toeristische bestemmingen, gaan Zeeuwse overheden met de toeristische sector in gesprek om een vraaggestuurde opties gericht op toeristen op te zetten, bijvoorbeeld van een centraal punt in Domburg van/naar Middelburg.

In fase 3, de boekfase, wordt de reis daadwerkelijk en in zijn geheel geboekt. Ook of juist in deze fase speelt de MaaS-app (en de mobiliteitscentrale) een belangrijke rol.

In fase 4, de belevingsfase, wordt ingezet op de beleving tijdens de reis. Omdat de toerist ook graag Zeeland wilt beleven is in deze fase aandacht nodig voor goede en aantrekkelijke (fiets)routes met verschillende vervoerswijzen. Ook het vertellen van het verhaal van Zeeland (beleefroutes, etc) is in deze fase zeer belangrijk.

Onderwijsaanpak
In Zeeland bestaat een groot deel van de OV-reizigers uit scholieren en studenten. Deze stroom leidt dan ook tot relatief zware en geconcentreerde spits-stromen, met name rond de starttijden van de scholen, zoals weergegeven in figuur 12.



Figuur 12: Ritverdeling bus per uur op een gemiddelde werkdag in 2019

Door deze zogenaamde hyperspits staat een deel van de voertuigen een deel van de dag stil of wordt er onderbezet een route gereden. Niet alleen spaart een beter spreiding de inzet van extra scholierenbussen in de hyperspits uit, maar ook wordt de restcapaciteit van de overige bussen beter benut wat leidt tot langdurigere en een betere bezetting. Het is belangrijk dit met de scholen en een nieuwe vervoerder, gericht op de nieuwe

concessie vanaf eind 2024, verder uit te werken naar wat in diverse regio's in Nederland een onderwijsaanpak wordt genoemd. In een dergelijke aanpak wordt gezamenlijk tussen scholen en vervoerder gezocht naar een goede bediening van het onderwijs, met aandacht voor de totale maatschappelijke kosten.

Grensoverschrijdende verbindingen

Er zijn diverse provinciegrens overschrijdende busverbindingen die belangrijk zijn in dit netwerk. Ook wordt veel waarde gehecht aan de verbindingen met Vlaanderen. In reizigersaantallen zijn dit niet de drukst bezette verbindingen, maar het belang van een goede samenhang met het Vlaamse OV-systeem en van de verbindingen met de Vlaamse steden wordt breed onderschreven. Dit betekent dat deze verbindingen een hoge prioriteit krijgen bij de invulling van het busnetwerk. Vanuit Zeeland wordt het initiatief genomen voor een vast overleg tussen verantwoordelijke partijen over het grensoverschrijdende openbaar vervoer tussen Vlaanderen en Zeeland en de systemen van vervoer op maat (Vlaanderen) en de fijnmazige mobiliteit in Zeeland. Daarbij zal aan de orde zijn hoe grensoverschrijdende verbindingen, zoals nu al het geval is met de busverbinding Breskens-Brugge, gezamenlijk kunnen worden uitgevoerd. Voor de verbinding vanuit Hulst wordt uitgegaan dat reizigers in Antwerpen een goede aansluiting op de trein naar Breda krijgen. Daarbij wordt zorg gedragen dat studenten niet te maken krijgen met oplopende reiskosten.

Ook vanuit toeristisch perspectief worden grensoverschrijdende verbindingen steeds belangrijker, zowel voor de korte als lange afstanden. Steeds vaker en steeds meer vindt grensoverschrijdende samenwerking plaats om initiatieven en concepten gericht op de toerist van de grond te krijgen. Koppeling van MaaS-apps kan een oplossing bieden voor de problematiek van verschillende betaalsystemen.

In de verdere toekomst wordt de aanleg van het ontbrekend stuk spoor tussen de Axelse Vlakte en Zelzate voorzien voor in eerste instantie goederenvervoer, maar met de potentie voor personenvervoer in de verdere toekomst. Met een volwaardige busverbinding kan de vervoerspotentie zoals in studies wordt geschetst in de praktijk worden aangetoond. Voor de stap naar een treinverbinding zal richting Vlaamse overheid en nationale overheden worden gekeken voor het ondersteunen van de exploitatie van een dergelijke spoorverbinding.

Financieel

Vanuit het provinciale budget van € 16 miljoen dat in de huidige concessie voor 100% in de bus wordt gestoken en de € 7 ton die beschikbaar is voor de haltetaxi, is een nieuwe verdeling nodig om invulling te geven aan de mix van mobiliteit. Genoemde bedragen zijn de bedragen uit de provinciale begroting 2021. Beschikbare bedragen voor 2025 zullen waarschijnlijk iets hoger zijn, vanwege de jaarlijks toegepaste indexering vanuit de provinciale begroting.

Ten behoeve van de flextaxi's en flexbusjes wordt jaarlijks € 2-3 miljoen gereserveerd. Ten behoeve van het aanjagen van deelmobiliteit en de realisatie van fietsvoorzieningen reserveren we ca € 5 ton. Het overige budget van € 12-13 miljoen reserveren we voor de grote bus. Het totaal van budgetten, die worden ingezet op fijnmazige mobiliteit en snelle bussen, blijft daarmee € 16,7 miljoen. Uitgangspunt is dat de herverdeling van deze middelen start bij de nieuwe concessie in december 2024.

Binnen het doelgroepenvervoer is het, gezien de huidige efficiënte organisatie, de verwachting dat de budgetten zoals opgenomen in de gemeentelijke meerjarenbegrotingen (rekening houdend met opgenomen taakstellende bezuinigingen) benodigd zullen zijn om het doelgroepenvervoer op voldoende niveau te houden. Financieel is er daarmee naar verwachting geen 'winst' te behalen.

Belangrijk voor een efficiënt systeem is dat de uitvoering van doelgroepenvervoer en systeem van flextaxi's en kleine busjes wordt gebundeld. Door gebruik te maken van dezelfde voertuigen en personeel kan de efficiëntie worden bereikt die de uitvoering van het fijnmazige systeem mogelijk maakt. Hierbij worden provinciale budgetten gebruikt voor de inzet van de flextaxi en flexbusjes, die worden gecontracteerd via de aanbesteding van het doelgroepenvervoer, waarvoor gemeenten verantwoordelijkheid dragen. Daarom is het ook belangrijk dat voor het fijnmazige systeem de besluitvorming gezamenlijk plaats vindt.

5 Opstappunten, haltes en hubs

5.1 Inleiding

Zoals in het voorgaande hoofdstuk geschetst worden snelle bus- en treinverbindingen verbonden met een onderliggend, fijnmazig netwerk van lokale OV-lijnen en vraaggestuurd vervoer. Omdat de reiziger steeds vaker via knooppunten van meerdere mobiliteitsvormen (zoals trein, bus, ferry, taxi, auto, fiets, fijnmazig taxisysteem en deelmobiliteit) gebruik zal gaan maken, worden goede op- en overstapplaatsen belangrijker. De kwaliteit op de Zeeuwse knooppunten in 2021 laat op veel plaatsen te wensen over. Trends in mobiliteit, zoals de aandacht voor duurzaamheid, de opkomst van de deeleconomie en technologische ontwikkeling maken overstappen tussen modaliteiten steeds gewenster en aannemelijker. Hierdoor groeit ook de behoefte aan goede en aantrekkelijke knooppunten als onderdeel van de drempelloze reis van deur tot deur. Er kan niet alleen worden overgestapt tussen vervoermiddelen, maar het worden plekken waar je graag verblijft en waar wat te beleven valt.

Ook Zeeland gaat aan de slag met opstappunten, haltes en knooppunten. Opstappunten zijn altijd nabij en bieden fijnmazige mobiliteitsvormen. Haltes zijn locaties waar op de grote bus kan worden gestapt. Knooppunten zijn er in iedere regio om het netwerk van flexibele en vraagafhankelijke mobiliteit te verbinden met snelle, doorgaande trein- en busverbindingen. Ook dienen knooppunten om ook het overstappen van eigen auto op openbaar vervoer of deelmobiliteit te stimuleren. Goede opstappunten, haltes en knooppunten zijn daarmee voorwaardelijk voor het goed functioneren van de mix van mobiliteit. Op dit moment weten reizigers in Zeeland echter niet wat ze bij een opstappunt, halte of knooppunt kunnen verwachten en is de verblijfskwaliteit vaak matig.



Figuur 13: Station Goes: Wisselende kwaliteit aan de noord- en zuidzijde.

De vernieuwing in opstappunten, haltes en knooppunten is uitgewerkt in een knooppuntenaanpak. Deze knooppuntenaanpak moet ertoe bijdragen dat reizigers straks beter gefaciliteerd worden bij hun verblijf op en reis en overstap via een opstappunt, halte of knooppunt. Een knooppuntenaanpak is nodig om in een netwerk van partijen afspraken te maken over het opwaarderen van bestaande knooppunten en het realiseren van nieuwe knooppunten. Uiteindelijk moet een solide netwerk van knooppunten ontstaan wat straks aansluit op de reisbehoefte en verwachtingen van de reiziger. Ook neemt de verblijfskwaliteit toe en wordt de overstap van het ene op het andere vervoermiddel gemakkelijker. Daarbij zijn er ook kleinere knooppunten zonder OV, bijvoorbeeld parkeerterreinen aan randen van steden.

De inzet op knooppuntontwikkeling moet niet alleen leiden tot het beter faciliteren van de bekende OV-reiziger, maar biedt ook kansen voor het aantrekken van nieuwe reizigers. Zeeland kent veel toerisme. Toeristen, zoals dagjesmensen, hotelbezoekers of campinggasten, reizen nu nog veelal met de eigen auto bij gebrek aan een alternatief. Als knooppunten herkenbaar, gemakkelijk in gebruik en aantrekkelijk zijn, kan dit toeristen stimuleren om vaker gebruik te maken van nieuwe, slimme en duurzame vormen van mobiliteit. Dezelfde kans ligt er voor de zakelijke reiziger. Voor deze groep is het aanbieden van laadinfrastructuur voor het eigen vervoer van toegevoegde waarde. De zakelijke reiziger kan op deze manier worden gestimuleerd om over te stappen naar duurzame vervoersvormen voor de laatste kilometer.

5.2 Type knooppunten

De Zeeuwse knooppuntenaanpak maakt onderscheid tussen opstappunten, haltes en drie typen knooppunten onderscheiden, met ieder een vastgesteld voorzieningenniveau. Om de verschillen nader te duiden, volgt in deze paragraaf een toelichting:

Opstappunt
Een opstappunt is een herkenbare plek waar de reiziger kan opstappen op de flextaxi, flexbus of buurtbus. Aanvullend kunnen ook andere fijnmazige mobiliteitsopties gebruik maken van dit opstappunt. Deze opstappunten zijn binnen de bebouwde kom voor iedereen op loopafstand (maximaal 500 meter) bereikbaar en buiten bebouwde kom op maximaal 2,5 kilometer. Locaties worden bij voorkeur gekozen nabij voorzieningen (horeca/detailhandel) en in samenspraak met omwonenden bepaald. Wanneer op deze punten ook deelmobiliteit wordt aangeboden, dan is het belangrijk om ruimte te reserveren voor veilig stallen van voertuigen (deelauto, deelfiets, deelscooter of deelstep). Opstappunten maken wel onderdeel uit van het netwerk van fijnmazige mobiliteit. Toegankelijkheid vanuit opstappunten wordt gegarandeerd door de gebruikte voertuigen. De huisstijl van de hubs kan hier worden toegepast, maar de benaming hub blijft hier achterwege.

Halte
Een halte is een herkenbare plek waar de reiziger kan opstappen op de grote bus. Een halte maakt wel onderdeel uit van het vervoersnetwerk. Een halte heeft een basis voorzieningenniveau en voorziet alleen in het opstappen en informeren. Doordat reizigers hier relatief kort verblijven is het aantal voorzieningen beperkt. De huisstijl van de hubs kan hier worden toegepast, maar de benaming hub blijft ook hier achterwege. Een halte is ingericht zodat deze een grote bus, flextaxi, flexbus en buurtbus kan ontvangen en voldoet aan de toegankelijkheidseisen, zodat gelijkvloers van halte in bus kan worden gekomen.

Hubs
Hubs zijn locaties waar verschillende mobiliteitsvormen bij elkaar komen: de grote bus, flextaxi's en kleine busjes en in het geval van stationslocaties ook de trein. Daarnaast kunnen andere vormen van fijnmazige mobiliteit worden aangeboden, zoals de buurtbus en deelmobiliteit. Op deze locaties komt een gepast

voorzieningenniveau zodat het comfortabel en veilig overstappen is. De Zeeuwse knooppuntenaanpak onderscheidt drie typen hubs: stationshubs, regiohubs en reguliere hubs. Per categorie zal een synoniem voor het woord knooppunt gebruikt worden, namelijk ‘hub’. Dit is aansluitend op de landelijke trend waarin steeds vaker over mobiliteitshubs gesproken wordt. Bovendien benadrukt nieuwe terminologie ook dat er een kwaliteitsverbetering bij bestaande knooppunten wordt doorgevoerd. In andere woorden: in de oude en huidige situatie wordt gepraat over knooppunten, transferia en P+R. In de nieuwe situatie wordt de term ‘hubs’ gehanteerd, maar deze worden pas ‘hubs’ genoemd als het voorzieningenniveau op het afgesproken niveau is gerealiseerd. Buiten de drie type hubs is in de categorisering ook plaats voor een hubgrade (tijdelijk toevoegen van extra voorzieningen).

De term ‘hub’ wordt alleen gebruikt voor knooppunten met een minimale kwaliteit en minimaal voorzieningenniveau. Hierdoor weet een reiziger weet wat hij/zij kan verwachten als er via een hub gereisd wordt. Bij een hub hanteren we het volgende minimale voorzieningenniveau:

- Toegankelijk, herkenbaar en vindbaar
- Contactinfo en een kaart van de lijnen, de omgeving en het hubnetwerk
- Overdekt fietsparkeren en fietsreparatiepaal
- Autoparkeren en kiss & ride
- Overdekt wachten, verlichting een afvalbak en toeristeninfo



Figuur 14: Verschillende typen hubs naast de halte en deelmobiliteitspunten

A. Stationshub

Een stationshub is het grootste knooppunt. Hier worden alle voorzieningen aangeboden en is er een treinstation en een bushalte voor snelle verbindingen naar andere hubs. Onder de extra voorzieningen vallen bijvoorbeeld uitgebreide stallingsmogelijkheden, parkeervoorzieningen met mogelijkheid tot opladen, verwarmd wachten, deelmobiliteit en horeca. Op een stationshub gaat het om op- en overstappen, informeren, kwaliteit bieden, beleven en verblijven. Op basis van het huidige gebruik worden de stations Vlissingen, Middelburg en Goes als voorbeelden van een stationshub gezien.

B. Regiohub
Een regiohub is een groot knooppunt met grote regionale functie, waar iets minder voorzieningen te vinden zijn dan bij een stationshub. Je vindt er bushaltes voor snel vervoer naar andere hubs, voldoende parkeerplaatsen, overdekte fietsparkeerplaatsen, laadvoorziening en mogelijk ook een treinstation en deelmobiliteit. De functie van een regiohub is op- en overstappen, informeren, kwaliteit bieden en beleven. Op basis van het huidige gebruik worden het busstation van Zierikzee en het busstation WST Terneuzen als voorbeelden van een regiohub gezien, waarbij die in de huidige situatie nog niet voldoen aan de kwaliteitseisen van een regiohub.

C. Hub
Een hub is een kwalitatief hoogwaardig knooppunt waar tussen meerdere modaliteiten kan worden overgestapt. Deelmobiliteit is optioneel en er is veel aandacht voor de overstap van de eigen auto of eigen fiets op het openbaar vervoer. Op deze locaties speelt aanbod van laadinfrastructuur een belangrijke rol. De reiziger die met elektrisch vervoer richting de hub komt vindt hier een mogelijkheid om te laden. Een voorbeeld van een Hub is station Krabbendijke.

De ontwikkeling van laadinfrastructuur neemt de komende jaren een vlucht vanwege het groeiend aantal elektrische voertuigen. Een van de mogelijkheden die daar steeds vaker worden toegepast zijn laadpleinen en snellaadpleinen, een locatie waar meerdere laadpalen bij elkaar een plein vormen. Zeker rond de steden in Zeeland maar ook bij drukbezochte toeristische locaties worden laadpleinen gepland.

Door op deze locaties, naast aantrekkelijke wandelroutes naar het centrum, ook deelmobiliteit aan te bieden zoals fietsen, scooters en eventueel een shuttlebus worden deze aantrekkelijker voor bezoekers om hun elektrische auto te parkeren en op te laden en direct een last mile oplossing te kunnen gebruiken naar het centrum van de kern. Daarmee gaat het (snel)laadplein ook als mobiliteitshub dienstdoen.
De mobiliteitshubs rondom laadpleinen worden in het netwerk van mobiliteitshubs met OV toegevoegd en kunnen ook helpen de drukte op de parkeerplaats bij het station te ontlasten. Door de locaties goed te ontsluiten in de MaaS app wordt het reizen via de hubs bij (snel)laadpleinen ook vergemakkelijkt en helpt het wellicht ook om reizigers een deel van de reis met deelmobiliteit te laten maken of het openbaar vervoer.

Hubgrade
Een hubgrade staat voor het tijdelijk toevoegen van extra voorzieningen op een hub om te voorzien in piekbelasting, bijvoorbeeld door toerisme. Door hubs deels schaalbaar op te zetten, kunnen voorzieningen efficiënter ingezet worden. Er valt te denken aan een pop-up station voor deelfietsen of extra voorzieningen voor toeristen. Door niet gedurende het hele jaar alle voorzieningen aan te bieden, kan bespaard worden op het beheer en onderhoud en kunnen voorzieningen geplaatst worden waar ze op dat moment de meeste waarde hebben (bijvoorbeeld in de zomer aan het strand en buiten de vakanties bij populaire scholierenroutes).

5.3 Realisatie van hub ontwikkeling

Waarom we hubs willen realiseren en welk type hubs we onderscheiden, is reeds toegelicht. Om te komen tot hub ontwikkeling is een aanpak nodig waarbij realistische doelen worden gesteld. Met de invulling van het type knooppunten wordt de concrete doelstelling om in Zeeland minimaal twee stationshubs, vier regiohubs en zes hubs voor 2025 te realiseren en deze tussen 2025 – 2030 aanvullen met achttien nieuwe hubs (uit verschillende categorieën). Welke voorzieningen per type hub nodig zijn, is terug te lezen in de menukaarten. Ook zijn er

globale kostenramingen per voorziening om de benodigde investeringen globaal te kunnen inschatten. Via een uitvoeringsprogramma ontwikkelen we in samenspraak deze knooppunten.

Ten aanzien van opstappunten, wordt gekozen om de locaties in samenspraak met gemeenten te bepalen en burgers in de nabijheid van deze locaties te betrekken.

5.4 Menukaarten

Voor elke categorie hub en ook voor haltes is een menukaart opgesteld. Op deze menukaart is te zien welke mobiliteitsdiensten en aanvullende diensten er te vinden zijn. Hierbij wordt onderscheid gemaakt tussen een basisniveau (altijd aanwezig) en extra niveau (optioneel aanwezig). De onderstaande diensten zijn terug te vinden op de menukaarten in Bijlage 2. De menukaarten gaan in op mobiliteitsdiensten, aanvullende diensten en kansen voor een hubgrade.

Mobiliteitsdiensten zijn onder andere de toegankelijkheid van de halte, routeinformatie, fietsparkeren, autoparkeren, P&R en deelmobiliteit. Daarbij is het uitgangspunt dat hoe groter de hub is hoe meer voorzieningen in de basis terug te zien zijn. Bij kleinere hubs is het voorzieningenniveau in de basis lager, maar kunnen overheden wel extra voorzieningen aanbrengen als deze passend zijn voor de betreffende locatie.

Onder aanvullende diensten worden voorzieningen benoemd die niet per se gerelateerd zijn aan de mobiliteit, maar die wel van belang zijn voor de verblijfskwaliteit, zoals afvalbakken, wachtmogelijkheden, verlichting, en horeca. Ook voor deze voorzieningen is per type knooppunt onderscheid gemaakt tussen de basis kwaliteit en mogelijkheden om extra voorzieningen te treffen. Voor watertappunten en deelmobiliteit op hubs is sprake van een inspanningsverplichting om deze te realiseren.



Figuur 15: Overzicht van voorzieningen op een reguliere hub

5.5 Uniformiteit binnen de Zeeuwse hubs

Voor de reiziger die gebruik maakt van de hubs moet de hub herkenbaar en sociaal veilig zijn en tevens uitnodigend in het gebruik. Daarnaast moeten hubs digitaal goed vindbaar zijn voor de reiziger die reist via een MaaS app of navigatiesystemen. De hub is immers onderdeel van de reis van deur tot deur en als reiziger moet je kunnen rekenen op het aanbod in (deel)mobiliteit.

Door veel aandacht te schenken aan duidelijkheid in de communicatie, herkenbaarheid, ingericht op alle doelgroepen en een aansprekend ontwerp, passend binnen de omgeving, wordt het voor gebruikers duidelijk wat het netwerk van mobiliteitshubs is en wat ze van zowel het netwerk als de mobiliteitshubs kunnen verwachten. Het zorgt onder andere voor soepel op- en overstappen, en door het uniforme en consistente beeld raken reizigers tevens vertrouwd met het systeem.

In relatie tot de Zeeuwse identiteit, is het in het ontwerp van belang dat de hub goed ingepast wordt in de omgeving. Door kenmerkende Zeeuwse vormen en elementen terug te laten komen in de huisstijl en outillage/uitrusting, al dan niet met een lokale touch, zijn de hubs in harmonie met de Zeeuwse omgeving. Dit vraagt ook inpassing in de omgeving. Uniformiteit draagt voor gebruikers bij aan de netwerkbeleving van hubs en een kwalitatief hoge uitstraling heeft een positieve invloed op de gebruiksbeleving. Alhoewel de kwaliteit van het materiaalgebruik (stenen, bankjes, groenvoorziening, prullenbakken e.d.) ook belangrijk is, is ervoor gekozen om dit niet centraal te organiseren, maar de wegbeheerder daarin leidend laten zijn. Met het advies om het hoogst geldende kwaliteitsniveau binnen de gemeente te laten toepassen op de hubs. Daarbij geldt het advies om zoveel mogelijk circulair, klimaatadaptief en natuurinclusief te bouwen en bijvoorbeeld met zonnepanelen lokale energieopwekking mogelijk te maken.

Om deze uniforme uitstraling binnen de hubs te realiseren wordt gekozen voor een opvallend beeldmerk en een begrijpelijke toekomstvaste naam. Daarnaast is de realisatie van informatiemiddelen op iedere hub (en halte) in dezelfde stijl en vorm, welke terug komt in (digitale en fysiek aanwezige) reisinformatie, een informatiebord met overzicht van het voorzieningenniveau van de betreffende hub en een kaart van het Zeeuwse Hub netwerk.

5.6 Organisatie

Een knooppuntenaanpak is een randvoorwaarde van het mobiliteitssysteem om reizen van deur tot deur via hubs te faciliteren. Maar het ontwikkelen van hubs vraagt natuurlijk wel investeringen voor de realisatie, als ook voor beheer en onderhoud. Om samen goede keuzes te kunnen maken over het gewenste minimale voorzieningenniveau per hub zijn investeringskosten en beheer- en onderhoudskosten in beeld gebracht. Voor de genoemde prijzen per voorziening moet een bandbreedte van 40% worden aangehouden omdat kosten voor verschillende locaties kunnen verschillen en zijn daarom indicatief. In de uitwerking zal per locatie gedetailleerder worden uitgewerkt welke investering nodig is en zal een kostenverdeling tussen de verschillende partijen worden afgesproken. In onderstaande tabel is de bandbreedte van de investeringskosten, exclusief de kosten voor eventuele grondaankoop, per categorie hub weergegeven.

Categorie	Bandbreedte investeringskosten
Stationshub	**€ 350.000 - € 500.000**
Regiohub	**€ 650.000 – € 900.000**
Hub	**€ 200.000 - € 450.000**

Tabel 1: Investeringskosten per type hub

De investeringskosten zijn van toepassing op de gekozen basisvoorzieningen van de mobiliteits- en aanvullende diensten, zie ook de menukaarten. De opbouw van de kosten is grotendeels te verklaren door middel van de schaal van de voorzieningen die geplaatst worden.

- De halte heeft nauwelijks tot geen extra voorzieningen, maar wel de minimale voorzieningen zoals contact- en reisinformatie, aangevuld met minimale fiets- en wachtvoorzieningen.
- De hub heeft daarbij een extra stap met meer voorzieningen om de beleving en gemak van de reiziger te dienen, zoals het overdekt wachten en mogelijkheid tot fiets- en autoparkeren.
- Een regiohub heeft globaal gezien de meeste investeringskosten. Dit heeft voornamelijk te maken met uitgebreide fiets- en autoparkeermogelijkheden, aangevuld met services gericht op beeld- en belevingskwaliteit van de hub.
- Een stationshub heeft globaal gezien minder investeringskosten, dit heeft te maken met de aansluiting op de voorzieningen die het station zelf al heeft. Daarbovenop komen kosten voor de hub zelf, zoals het aanbod van deelmobiliteit, en gebruiksvriendelijke wacht- en zitgelegenheden.

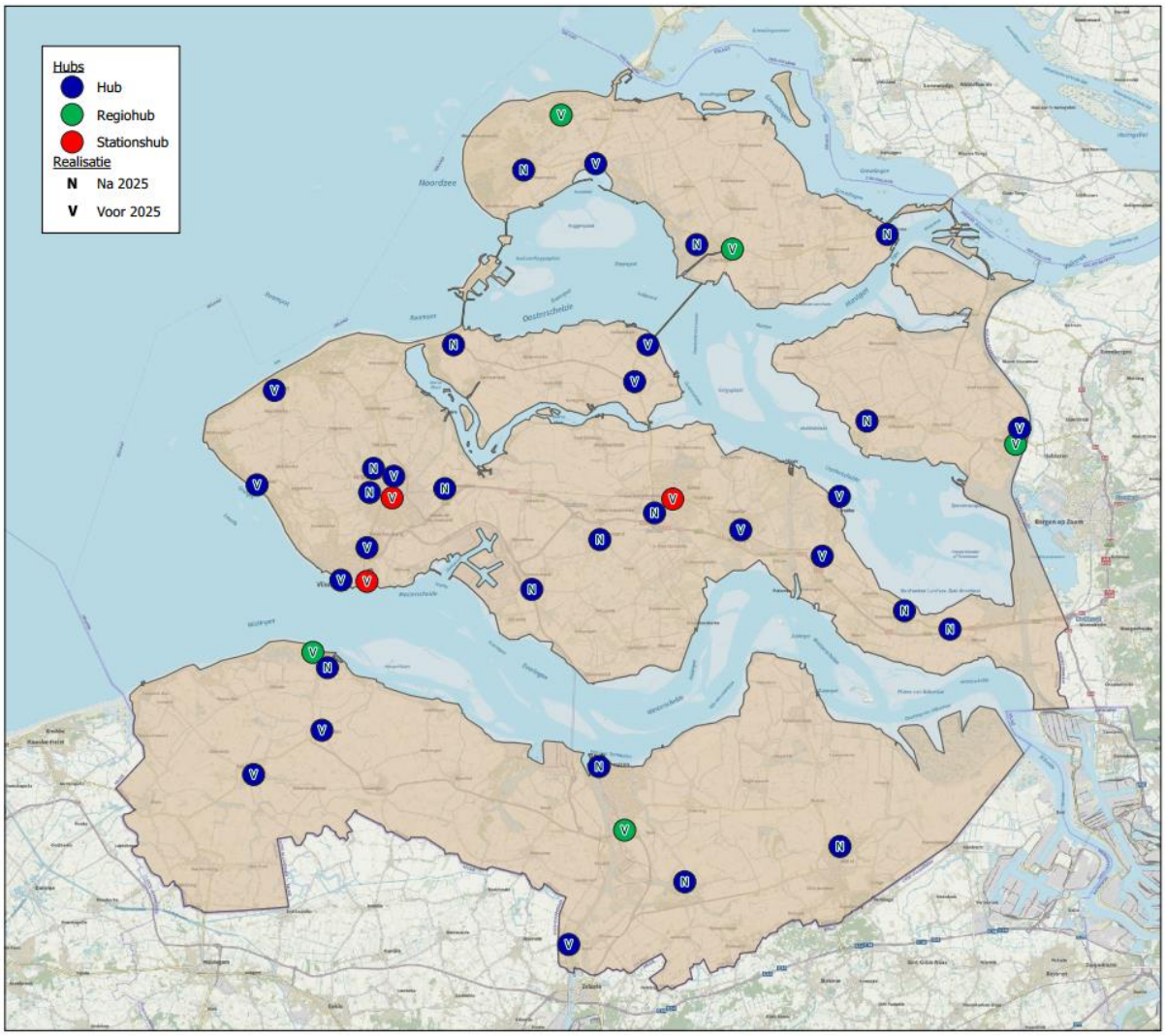
Een Zeeuwse aanpak voor hubontwikkeling vraagt om een stapsgewijze uitrol, waarbij per locatie met lokale stakeholders wordt verkend hoe plannen worden ontwikkeld, uitgevoerd en gefinancierd. Hierbij staat voorop dat de wegbeheerder er niet alleen voor staat. Ook de Provincie en (lokale) stakeholders investeren mee in de hub ontwikkeling. Wanneer nieuwe hubs gerealiseerd worden is het zaak om slimme combinaties te zoeken met reeds aanwezige voorzieningen (zoals horeca en parkeerruimte). Ook andere voorzieningen zoals deelmobiliteit en pakketkluizen worden bij voorkeur geclusterd op de hub, zodat diverse voorzieningen elkaar versterken. Ingezet wordt op een hoge kwaliteit van voorzieningenniveau en een stapsgewijze uitbreiding van hubs. Om dit in heel Zeeland te realiseren is tijd nodig.

Zeeuwse hubs zijn onderdeel van het netwerk van fijnmazige mobiliteit, snelle bus en treinverbindingen. Daarom is het een gezamenlijke verantwoordelijkheid om in de hubs te investeren. De functie van een hub kan worden versterkt door ruimtelijk beleid (clusteren van voorzieningen bij de hub), parkeerbeleid (financiële stimulans voor gebruik van de hub), kwalitatief hoogwaardige infrastructuur rondom de hub en goede communicatie over multimodaal reizen en het stimuleren om te reizen via hubs. Per locatie gaan gemeente en/ of Provincie in gesprek met de stakeholders om plannen te realiseren en kosten te verdelen.

5.7 Locatiebepaling

In een ambtelijke verkenning hebben de Zeeuwse overheden opgehaald op welke locaties hubontwikkeling gerealiseerd kan worden. Dit betreft veelal opwaardering van bestaande haltes of knooppunten, maar ook verschillende nieuwe locaties. Voor 2025, wanneer de nieuwe busconcessie start, realiseren we een deel van deze hub ontwikkeling, terwijl andere hubs op een later moment worden ontwikkeld. Voor 2025 is het doel om minimaal twee stationshubs, vier regiohubs en zes reguliere hubs te ontwikkelen. Op de kaart (figuur 16) is het resultaat van de ambtelijke verkenning weergegeven.

Het is mogelijk dat later in de tijd, vanwege nieuwe inzichten, enkele van de hub locaties niet ontwikkeld worden ofwel dat er nieuwe hub locaties bij komen. Naast de deelmobiliteit op hubs, kan ook op de nog te ontwikkelen opstappunten deelmobiliteit gerealiseerd worden. Figuur 16 geeft dan een eerste doorkijk naar het boogde netwerk van hubs. In een uitvoeringsprogramma werken de stakeholders de hubontwikkeling gezamenlijk verder uit.



Figuur 16: Ambities hub ontwikkeling

6 Mobiliteitscentrale

6.1 Aanleiding

Zeeuws-Vlaanderen heeft in 2008 als eerste regio in Nederland gekozen voor een regiecentrale voor de ritplanning van het doelgroepenvervoer. De positieve ervaringen in Zeeuws-Vlaanderen waren reden voor de Oosterschelderegio en later ook de Walcherse gemeenten en de provincie om toe te treden tot de Gemeentelijke Vervoerscentrale Zeeland (GVZ). De Gemeentelijke Vervoerscentrale Zeeland voert naar tevredenheid telefonische boekingen van ritten, ritplanning en financiële afhandeling uit. In navolging van Zeeuws-Vlaanderen zijn dergelijke centrales inmiddels in steeds meer regio's in Nederland opgetuigd.

Binnen de GVZ bestaat het besef dat nieuwe technologische ontwikkelingen vragen om een doorontwikkeling van de huidige regiecentrale. Door de invoering van MaaS-apps ontstaan er meer mogelijkheden voor reizigers om digitaal (gecombineerde) reizen te plannen, boeken en betalen, waarbij het ook voor een dergelijk centrale makkelijker wordt dit te faciliteren. En door het beschikbaar komen van meer data kan steeds beter worden geprognosticeerd op welke vervoersvraag er is op ieder moment. Daarnaast is er zoals in hoofdstuk 4 beschreven de beweging om werk te maken van een uitgebreider fijnmazig systeem, waarin een centrale een cruciale rol vervult.

Met de GVZ is de afgelopen jaren, voortbouwend op kennis en ervaring vanuit de praktijk, een mooie basis gelegd voor een regionale vervoerregisseur. Nu ligt de volgende uitdaging voor ons, waarin de centrale zich in het belang van de mobiliteit van de reizigers in Zeeland verder ontwikkelt. Daarbij is de vraag of vanuit het belang van de reizigers meer vormen van mobiliteit integraal aangestuurd kunnen worden om slimme en efficiëntere mobiliteitsoplossingen mogelijk te maken. Oplossingen die passen bij de unieke geografische kenmerken van Zeeland en de Zeeuwse manier van samenwerken.



Figuur 17: Foto van werk Gemeentelijke Vervoerscentrale Zeeland

Voor het beantwoorden van deze vraag is een verkenning uitgevoerd bij andere regiecentrales en zijn diverse scenario's onderzocht en in overweging genomen. Op basis daarvan is in de richtingennotitie slimme mobiliteit het scenario van een Zeeuwse mobiliteitscentrale als richtinggevende keuze aangemerkt.

6.2 Ambitie

De ambitie is om te komen tot een mobiliteitscentrale, waarin gemeenten en provincie gezamenlijk kunnen gaan inspelen op de mobiliteitsbehoeften van reizigers, door samen invulling te geven aan taken op het gebied van de mobiliteit in Zeeland. De mobiliteitscentrale vormt o.a. het centrale aanspreekpunt voor de reizigers, bundelt de bij overheden bestaande expertise binnen Zeeland en maakt meer en slimmere combinaties van mobiliteit mogelijk. Naast publieke vormen van openbaar en doelgroepenvervoer kan de mobiliteitscentrale ook private initiatieven ondersteunen, waardoor een brede mix van mobiliteit ontstaat en voor reizigers wordt ontsloten.

De mobiliteitscentrale is cruciaal om te zorgen dat:

- Reizigers op een makkelijke manier ook telefonisch hun reis kunnen plannen, boeken en betalen.
- Reizigers goed bediend kunnen worden met het fijnmazige mobiliteitssysteem en doelgroepenvervoer.
- Analyses gemaakt kunnen worden over de vervoersvraag en aanbod op locaties en tijdstippen om op basis daarvan (indien nodig) bij te kunnen sturen op het vervoersaanbod.
- Adviezen aan de verantwoordelijke overheden kunnen worden gegeven op basis van dergelijk analyses.
- Kennis en kunde in Zeeland samengebracht en gedeeld wordt van waaruit de betekenis van verschillende ontwikkelingen op mobiliteitsgebied kan worden geduid.
- Aangesloten kan worden op landelijke initiatieven om mobiliteit te verbeteren.
- Vervoerders kunnen worden aangestuurd en een goede administratie ten aanzien van gereden ritten wordt verzorgd.
- Gefaciliteerd wordt dat meer uitwisseling van ervaringskennis tussen Zeeuwse overheden wordt gedeeld.

6.3 Taken

Gemeenten en provincie voeren wettelijke taken uit op het gebied van de mobiliteit. De gemeenten zijn verantwoordelijk voor verschillende vormen van doelgroepenvervoer. Daaronder vallen onder meer het WMO-vervoer, leerlingenvervoer, jeugdhulpvervoer en het vervoer in het kader van de participatiewet. Daarnaast zijn gemeenten als wegbeheerder verantwoordelijk voor de aanleg en het onderhoud van gemeentelijke wegen, fietspaden en bruggen binnen de bebouwde kom. De provincie is verantwoordelijk voor het openbaar busvervoer en het fietsvoetveer Vlissingen-Breskens. Daarnaast heeft de provincie ook een taak als wegbeheerder en is ze verantwoordelijk voor het kanaal door Walcheren.

In voorbereidend onderzoek is in beeld gebracht wat mogelijke taken voor de mobiliteitscentrale zijn. Daarbij wordt onderscheid gemaakt in frontoffice, midoffice en backoffice.

Als frontoffice blijft de mobiliteitscentrale de bestaande taken van de regiecentrale uitvoeren, zoals de ritplanning. Ze is het centrale aanspreekpunt voor de reizigers. Reizigers kunnen dus bij de centrale terecht met tal van vragen, zoals verzoeken om een concreet reisadvies en het boeken van bepaalde ritten. Doordat planning van ritten voor zowel doelgroepenvervoer als flextaxi's en flexbussen, als onderdeel van de fijnmazige mobiliteit, via de mobiliteitscentrale loopt, kan die bekijken waar ritten gecombineerd kunnen worden. Naast het beantwoorden van vragen van reizigers wordt het ook de taak van de mobiliteitscentrale om zelf actieve communicatie en voorlichting te geven, bijvoorbeeld over wijzigingen in de dienstregeling. Met kennis van het systeem van grote bussen en de treinen en deelmobiliteit, kan de reiziger ook direct een reisadvies worden aangeboden waarmee deze van deur tot deur reist.

Als midoffice bundelt de mobiliteitscentrale kennis en expertise op het gebied van mobiliteit, die nu nog versnipperd is over de individuele overheden. Door de beschikbare data over verschillende mobiliteitsmogelijkheden, inclusief vraag en aanbod, bij de mobiliteitscentrale onder te brengen, kan de mobiliteitscentrale analyses maken, Dit stelt de mobiliteitscentrale in staat om beleidsadviezen voor te bereiden voor de deelnemende overheden. De verantwoordelijke overheden nemen vervolgens zelf een besluit, waarbij er de ruimte is van gegeven adviezen af te wijken.

Als backoffice zijn voor de mobiliteitscentrale o.a. als taken in beeld: het concessiebeheer van de grote bussen, administratie van ritten voor doelgroepenvervoer, budgetbeheer en creëren van de randvoorwaarden zodat de diverse vormen van mobiliteit MaaS-waardig zijn.

Niet alle taken worden overgedragen aan de mobiliteitscentrale. Er wordt een knip gemaakt waarbij specifiek is gekeken om de bevoegde gezagen grip te laten houden op de kosten. De taken die overheden als wegbeheerder uitvoeren, blijven bij de individuele overheden. Ook de indicatiestelling en besluitbevoegdheden voor het doelgroepenvervoer, in combinatie met het bepalen van de eigen bijdragen en het bepalen van een maximum aantal kilometers blijven taken voor de individuele gemeenten. Daarmee houden de gemeenten zelf de instrumenten in handen om grip te hebben op de kosten van het doelgroepenvervoer. En waar de mobiliteitscentrale wel beleidsadviezen helpt voorbereiden en adviezen opstelt, blijft de besluitvorming bij de individuele overheden liggen.

6.4 Regierol, ontwikkelfunctie en opbrengstverantwoordelijkheid

Bij de aanbesteding en het contractbeheer voor het openbaar en doelgroepenvervoer moeten nadere keuzes worden gemaakt over de regierol, de ontwikkelfunctie en de opbrengst-verantwoordelijkheid.

Regierol

De regierol gaat over de vraag wie verantwoordelijk wordt voor de integrale afstemming tussen en ontwikkeling van de verschillende vormen van mobiliteit. Kijkend naar de bestaande situatie bij het gemeentelijk doelgroepenvervoer en de wensen van de gemeenten, is de voorkeur om de Mobiliteitscentrale de regierol te geven. Hierover moet begin 2022 nog besloten worden. De mobiliteitscentrale wordt daarmee de regisseur van de mobiliteit over verschillende vervoerscontracten heen. Bij de vervoerder die de grote bussen verzorgt, zal wel een deel van de ontwikkeltaak blijven liggen, met name waar het betreft de busdienstregeling en als gevolg daarvan de planning van materieel en personeel. Bij de mobiliteitscentrale ligt de rol om te adviseren over waar en wanneer de grote bus van toegevoegde waarde is en wanneer beter fijnmazige mobiliteit kan worden ingezet. Bij de regierol wordt dus wel een passende samenwerking met de busvervoerder voorzien. Op die manier kan de mobiliteitscentrale ook de (internationale) expertise die een vervoerder met zich meebrengt, optimaal benutten.

Ontwikkelfunctie en opbrengstverantwoordelijkheid

De ontwikkelfunctie gaat over de vraag wie binnen een vervoermodaliteit verantwoordelijk is voor het op elkaar afstemmen van vraag en aanbod. Bij het doelgroepenvervoer gaat het concreet om de ritplanning. Bij het OV betreft het de vertaling naar inzet van personeel en materieel, routebepaling en invulling van de dienstregeling. Het is belangrijk om per contract te bepalen hoe de verhouding is tussen de ontwikkelrol, opbrengstverantwoordelijkheid en risicoverdeling tussen de aanbestedende partij, de Mobiliteitscentrale en de opdrachtnemer (vervoerder).

Voor het doelgroepenvervoer zijn de gemeenten en samenwerkingsverbanden momenteel verantwoordelijk voor de ontwikkelfunctie; zij zijn daarmee ook opbrengstverantwoordelijk. Voor het doelgroepenvervoer hechten

gemeenten en regio's aan de mogelijkheid van directe sturing, vanwege de kwetsbaarheid van de reizigersgroepen die hiervan gebruik maken en vanwege het kunnen beheersen van de kosten. Vanuit het onderzoek naar de mix van mobiliteit blijkt dat het verder opschalen van contracten in het doelgroepenvervoer niet noodzakelijk tot meer efficiëntie leidt. Wel blijkt zowel uit het onderzoek naar de mix van mobiliteit als uit de marktverkenning dat een fijnmazig taxisysteem, zoals dat in hoofdstuk 4 is beschreven, het beste kan worden gekoppeld aan het doelgroepenvervoer en dus moeten worden meegenomen in de daarvoor af te sluiten contracten. Dit is conform de wijze waarop de haltetaxi in de afgelopen periode is uitgevoerd.

Voor de komende aanbesteding van het busvervoer geven marktpartijen in het kader van de uitgevoerde marktverkenning aan dat ze bij voorkeur de regierol en daarmee ook de ontwikkelfunctie voor al het publieke vervoer in Zeeland krijgen, wat aanbesteding in één multimodale concessie vraagt. Voor de opbrengstverantwoordelijkheid hechten marktpartijen belang aan het begrenzen van risico's, mede als gevolg van de coronapandemie.

De wens van marktpartijen voor een multimodale concessie is vanuit hun optiek begrijpelijk maar ligt voor de Zeeuwse situatie niet voor de hand. Vooralsnog wordt dus uitgegaan van verschillende contracten voor openbaar en doelgroepenvervoer (inclusief fijnmazig flextaxisysteem). Voor de ontwikkelfunctie binnen de nieuwe busconcessie zal wel een samenspel nodig zijn tussen mobiliteitscentrale en vervoerder. Hieraan kan bijvoorbeeld invulling worden gegeven door enerzijds een stabiel basisdeel van het contract te creëren, waar de vervoerder op stabiele inkomsten (en kosten) kan rekenen. Aan de andere kant ontwikkelt een deel van de busconcessie mee in combinatie met ontwikkelingen op een fijnmazig flextaxisysteem, het doelgroepenvervoer en deelmobiliteit. Zodoende zoekt de vervoerder naar manieren om het busvervoer te verbeteren en kan deze in het samenspel tussen partijen de mobiliteitscombinaties steeds beter invullen. De mobiliteitscentrale blijft daarbij vanuit de regierol verantwoordelijk voor het zo goed mogelijk inzetten van de verschillende vormen van mobiliteit, op basis van data over de vraag van reizigers en het aanbod van vervoersmiddelen vanuit de verschillende contracten.

In de marktverkenning hebben vervoerders suggesties gedaan hoe op stimulerende wijze invulling kan worden gegeven aan de ontwikkelfunctie en het meebewegen in een nieuwe concessie. Bij de invulling van het programma van eisen voor de nieuwe concessie wordt dit verder ingevuld en uitgewerkt.

6.5 Rechtsvorm en governance

Voor bestuurlijk draagvlak van een mobiliteitscentrale is bij de gemeenten, regio's en provincie onderzoek gedaan naar de mogelijke juridische vorm en de daarbij passende governance. In het kader van het onderzoek zijn gesprekken gevoerd met (vertegenwoordigers van) gemeenten, regio's, vervoerders en provincie . Uit deze gesprekken blijkt onder meer een gedeelde visie op het publieke belang van het in stand houden van de bereikbaarheid, participatie en de leefbaarheid binnen de provincie Zeeland, waarbij de reiziger centraal staat, de wens om flexibel te kunnen inspelen op de veranderende vervoervraag, het kunnen leveren van maatwerk en het efficiënt en effectief gebruiken van voertuigen en infrastructuur. Een gemeenschappelijk aandachtspunt is de grip op financiën. Het betreft grip op zowel de eigen vervoerskosten van OV (provincie) en doelgroepenvervoer (gemeenten) maar ook de kosten van de organisatie van de Mobiliteitscentrale Zeeland.

De bestuurders beogen met de Mobiliteitscentrale dat het samenwerkingsverband stevig wordt vormgegeven, zelfstandig kan deelnemen aan het economisch verkeer, kan optreden als opdrachtgever naar derden en daarmee contracten kan afsluiten en de werkgeversrol kan vervullen ten aanzien van medewerkers. Deze bestuurlijke wens vereist dat het samenwerkingsverband rechtspersoonlijkheid heeft. Om daaraan tegemoet te

komen, wordt de vorm van een ‘Zelfstandige organisatie’ geadviseerd. De keuze voor een publieke rechtsvorm heeft daarbij de voorkeur. De samenwerking van de Mobiliteitscentrale richt zich namelijk op wettelijke taken, waarbij belangrijk is dat het belang van publieke waarden en democratische legitimiteit geborgd zijn. Binnen de publiekrechtelijke variant van een zelfstandige organisatie, ligt een openbaar lichaam het meest in de rede Dit gelet op de mogelijk bij de Mobiliteitscentrale te beleggen taken en de daarbij benodigde bestuurlijke sturing en controle.

Voor de werking van de mobiliteitscentrale wordt een aantal spelregels voor de governance aan de voorkant afgesproken:

1) Het doelgroepenvervoer valt onder de verantwoordelijkheid van de gemeente. De komst van de mobiliteitscentrale verandert hier niets aan. Gemeenten bepalen zelf de indicatiestelling en behouden instrumenten om kosten te beheersen en maken zelf beleidskeuzes. Gemeenten bepalen zelf de indicatiestelling en behouden instrumenten om kosten te beheersen en maken zelf beleidskeuzes. De mobiliteitscentrale kan daarover wel een beleidsadvies geven aan gemeenten, waarbij gemeenten zelf de beleidsbesluiten nemen ten aanzien van doelgroepenvervoer en derhalve ook nog steeds de ruimte hebben om af te wijken van een dergelijk advies. Over besluiten met betrekking tot doelgroepenvervoer krijgt de provincie dus geen zeggenschap.

2) Voor flexibele fijnmazige mobiliteit wordt provinciaal budget beschikbaar gesteld (uit de OV-middelen), waarbij materieel en personeel voor de flextaxi en flexbusjes via de gemeentelijke doelgroepenvervoercontracten worden gecontracteerd. Gemeenten en Provincie zullen derhalve samen beslissingen nemen over invulling van flexibele fijnmazige mobiliteit. Hierbij is dus sprake van gezamenlijke besluitvorming van provincie en gemeenten binnen de mobiliteitscentrale.

3) Voor de grote bussen heeft de provincie de verantwoordelijkheid. Bij de mobiliteitscentrale wordt kennis en expertise belegd om te adviseren waar de grote bus nodig is en waar fijnmazige mobiliteit beter kan worden ingezet, zodat provincie en gemeenten in gezamenlijkheid kunnen bespreken wanneer moet worden opgeschaald naar een grote bus en waar op fijnmazige mobiliteit wordt ingezet. De besluitvorming over de grote bus ligt bij de provincie.

4) Over (verhoging van) organisatiekosten (meer dan indexering) van de mobiliteitscentrale wordt unaniem besloten door de partijen voor wie dat gevolgen voor de begroting heeft. Dit zodat de deelnemer grip houden op de balans tussen ambitie en organisatiekosten.

Bij de verdere uitwerking en invulling van de Mobiliteitscentrale zullen deze spelregels verder worden uitgewerkt in de totale governance voor de mobiliteitscentrale.

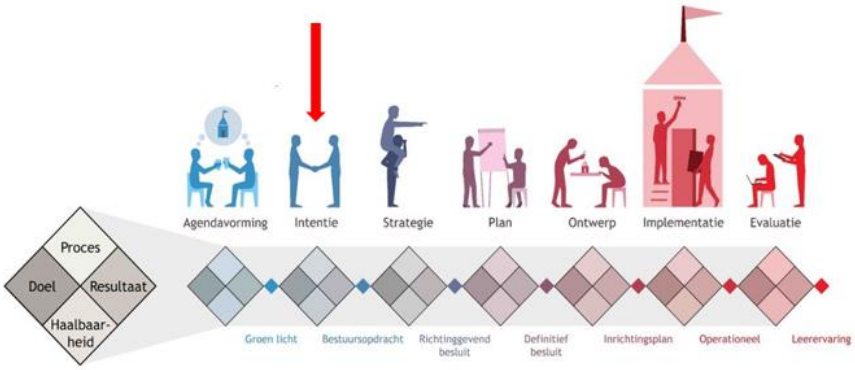
6.6 Spoorboekje ontwikkeling Mobiliteitscentrale

Na afronding van het onderzoek naar de mogelijke rechtsvorm en governance van de Mobiliteitscentrale, is via een 'spoorboekje' door hetzelfde onderzoeksbureau in kaart gebracht welke stappen dienen te worden ondernomen indien daadwerkelijk zou worden besloten tot het op- en inrichten van een Mobiliteitscentrale. Ook van belang om te zien wanneer een definitief bestuurlijk besluit gepland staat.

Het spoorboekje gaat uit van een aantal belangrijke bestuurlijke ijkpunten, namelijk de gemeentelijke verkiezingen (maart 2022), de provinciale verkiezingen (maart 2023) en de start van de nieuwe concessie voor grote bussen op 15 december 2024. Het bovenstaande leidt tot de volgende hoofdlijn voor het spoorboekje.

Hoofdlijn van het spoorboekje

In het onderstaande overzicht is het spoorboekje op hoofdlijnen opgenomen.



Figuur 18: Spoorboekje ontwikkeling mobiliteitscentrale

Hieronder worden de onderdelen toegelicht.

De fase van **agendavorming / intentie** wordt met een besluit over de Regionale Mobiliteitsstrategie afgesloten. Daarmee is nog geen formeel besluit genomen over de oprichting van de Mobiliteitscentrale en de rechts- en samenwerkingsvorm daarvan. Maar met het vaststellen van deze strategie spreken partijen wel gezamenlijk de intentie uit om tot een dergelijke centrale te komen.

De **strategiefase** begint met het verder preciseren van de doelen en ambities, zoals die in deze strategie zijn opgenomen. Het is daarbij belangrijk dat er duidelijkheid ontstaat over de precieze taken van de MCZ. Dat is niet alleen nodig voor de inrichting van de nieuwe organisatie maar ook voor de verwerking in de contracten (concessies) voor de grote bussen en doelgroepenvervoer. In Q1 2022 dient dit duidelijk te zijn

In de **planfase** worden de hoofdlijnen die het resultaat vormden van de strategiefase uitgewerkt in een integraal ontwerp van het samenwerkingsarrangement. In dit integrale ontwerp staat opgenomen hoe de samenwerking er inhoudelijk en in organisatorische zin uit komt te zien, hoe besluitvorming verloopt met inachtneming van de eerder in dit hoofdstuk beschreven spelregels en verantwoordelijkheden en wat de consequenties daarvan zijn, waaronder in geld en in mensen. Dit wordt vormgegeven in een business case en een concepttekst voor de gemeenschappelijke regeling van de Mobiliteitscentrale.

Het resultaat van deze fase is een definitief besluit van de deelnemende besturen om te gaan samenwerken en het ontworpen arrangement tot stand te brengen. Het daadwerkelijke go/no go besluit. In de planning moet het beslisdocument in Q3 2022 beschikbaar zijn, zodat daarover in Q4 2022 plaats – ruim na de gemeentelijke verkiezingen en ruim voor de provinciale verkiezingen – bestuurlijke besluitvorming kan plaatsvinden.

In de **ontwerpfase** worden de plannen uitgewerkt tot op het detailniveau dat nodig is om het samenwerkingsarrangement te kunnen gaan implementeren. Wanneer gekozen wordt voor een nieuwe organisatie worden in deze fase zowel de juridische vormgeving als de begroting en het organisatiemodel verder uitgewerkt. De ontwerpfase wordt afgesloten met de tekst van de af te sluiten overeenkomst of het inrichtingsplan voor de nieuwe organisatie. In de planning zal daarover voor de bestuurlijke start in Q1 2023 duidelijkheid zijn. Dit zal rond de provinciale verkiezingen zijn.

In de **implementatiefase** wordt de samenwerkingsovereenkomst of het inrichtingsplan geïmplementeerd met als resultaat een operationele Zeeuwse mobiliteitscentrale. Daarmee is de nu bestaande Gemeentelijke Vervoerscentrale Zeeland doorontwikkeld naar een volledig ingerichte en functionerende Mobiliteitscentrale Zeeland. Volgens de planning kan deze in Q2 2023 gerealiseerd zijn.

7 Data

7.1 Inleiding

De beschikbaarheid van correcte mobiliteitsdata is een belangrijke randvoorwaarde voor een snelle, veilige, betrouwbare en comfortabele reis. Data is hierin cruciaal. Of de reiziger nu met eigen vervoer reist, gebruik wil maken van collectief vervoer of gedeelde mobiliteit. Er is behoefte aan informatie over routes, reisduur, het beschikbare aanbod, tijden en tarieven. Data is daarnaast belangrijk, omdat het voor overheden mogelijkheden creëert om efficiënter en effectiever te sturen op beheer van wegen, aanbod van mobiliteit en investeringen in infrastructuur. Bovendien biedt de beschikbaarheid van data mogelijkheden om projecten/routes bij te sturen en de aanbieders van mobiliteit te helpen de producten te optimaliseren en (nog) beter af te stemmen op de wensen van de gebruiker/reiziger. In de richtingennotitie Slimme Mobiliteit is daarom de volgende richtinggevende keuze opgenomen over data:

> *Mobiliteitsvraag, mobiliteitsaanbod en infrastructuur worden slim ingericht, waarbij datastromen via het Regionaal Datateam worden gefaciliteerd, met als doel voor de reiziger het mobiliteitssysteem zo vlug, veilig, betrouwbaar en comfortabel mogelijk te organiseren.*

Zeeland is aangesloten bij de landelijke samenwerking Digitalisering van mobiliteitsdata. In bestuurlijk overleg met de minister van I&W in 2019 heeft het Rijk met alle regio's, waaronder Zeeland, afgesproken om in 2023 90% van vijftien prioritaire data-items op orde te hebben. Het gaat daarbij om de volgende data-items: geplande en actuele wegwerkzaamheden, incidenten, restduur incidenten, maximum snelheden, ge- en verbodsborden, regelscenario's uit verkeerscentrales, beeldstanden rijkswegen, brugopeningen, statische en dynamische parkeerdata, evenementdata, iVRI data (data van slimme verkeersregelinstallaties), data voor logistiek en fietsdata. In de eerste stappen is het de uitdaging om als wegbeheerders de data digitaal beschikbaar te krijgen. Daarnaast speelt de ontwikkeling van Mobility as a Service (MaaS), waarmee veel inzicht kan worden gekregen over de vraag van de reiziger. Ook de monitoring van projecten biedt veel inzichten en levert veel data op.

7.2 Inhoudelijk belang data wegbeheerders

Data krijgt meerwaarde wanneer verbanden worden gelegd en vergelijkingen worden gemaakt. Juist door die verbinding tussen data en tussen bronnen van data te leggen, biedt dit waardevol inzicht in het Zeeuwse netwerk. Vanuit die inzichten worden kansen in kaart gebracht voor verbetering en geven we ruimte aan innovaties op de weg. Digitaal, betrouwbaar en actueel inzicht in het Zeeuwse netwerk brengt veel voordelen met zich mee:

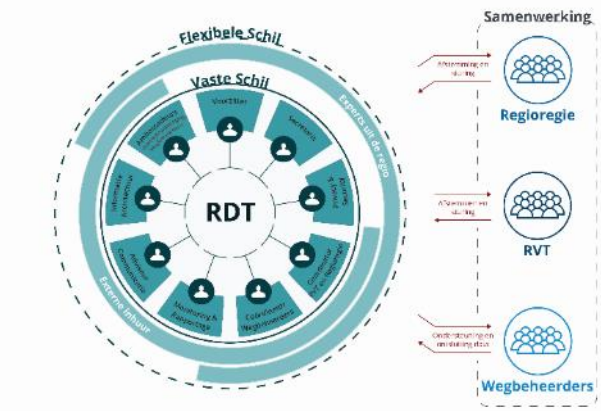
- Wegbeheerders krijgen meer inzicht in mogelijke maatregelen en effectiviteit van maatregelen om de bereikbaarheid, verkeersveiligheid en leefbaarheid te verbeteren.
- Wegbeheerders kunnen data gebruiken voor een efficiënter beheer- en onderhoudsprogramma.
- Voor in-car systemen door autofabrikanten en leveranciers van soft- en hardware kan worden gesteund op betrouwbare en actuele informatie van wegbeheerders.

Daarmee heeft het meerwaarde voor het beleidsmatig en uitvoerend werk van de Zeeuwse wegbeheerders én door de vermindering van reistijden door betere reisinformatie, verbetering van de veiligheid en meer gemak komt dit de reiziger ten goede. Het beschikbaar stellen van actuele, betrouwbare, correcte en relevante mobiliteitsdata is een belangrijke basisvoorwaarde om ook in Zeeland gebruik te kunnen gaan maken van slimme mobiliteitsoplossingen. En om te zorgen dat de toenemende rijtaakondersteuning in voertuigen ook in Zeeland goed en veilig kan functioneren. Op termijn worden ook financiële voordelen behaald, omdat niet meer voor iedere studie afzonderlijk data hoeft te worden ingewonnen. Er is straks altijd geschikte basisdata voorhanden als start voor een wegenstudie.

7.3 Regionaal Data Team

Het inwinnen en ontsluiten van data is niet nieuw voor de regio. Zo werken wegbeheerders bijvoorbeeld al actief met het datasysteem MELVIN, waarin wegwerkzaamheden en stremmingen van wegen worden vastgelegd om wegwerkzaamheden af te stemmen, en MOOR, voor informatie over kabels en leidingen, worden er frequent fietstellingen uitgevoerd en is van een aantal bruggen de brugstatus (open/dicht) al ontsloten via Blauwe Golf Verbindend. De digitaliseringsopgave mobiliteitsdata richt zich op een breed scala aan data items (de data top 15), om een zo dekkend mogelijk beeld van het netwerk te krijgen.

De opgave, benodigde organisatie, personele inzet en financiering zijn voor de data top 15 voor Zeeland voor de jaren 2021 tot en met 2023 nauwkeurig in beeld gebracht in het Implementatieplan Zeeland: digitaal de weg op orde. Commitment van alle Zeeuwse wegbeheerders is van belang om Zeeland-dekkend en uniform de data in landelijke systemen beschikbaar te krijgen, zodat overheden en marktpartijen naar eigen behoefte deze data om kunnen zetten in informatie en inzicht. Sinds medio 2021 is het Zeeuws Regionaal Data Team (RDT) opgericht. In dit RDT overleg worden kennis, ervaring en capaciteit voor en vanuit de Zeeuwse wegbeheerders gebundeld om de individuele Zeeuwse wegbeheerders te ondersteunen in het proces van digitalisering mobiliteitsdata en het gebruik van slimme toepassingen. Het RDT kent de rollen zoals in de afbeelding is weergegeven. Omdat het beschikbaar stellen van de data alleen vanuit de wegbeheerders zelf kan gebeuren, is vooralsnog gekozen voor een team vanuit de wegbeheerders zelf en dit niet bij de mobiliteitscentrale neer te leggen.



Figuur 19: Organisatie regionaal data team

In de samenwerking sluit het RDT zo veel mogelijk aan bij bestaande gremia en lopende programma's. Elkaar versterken staat hierin centraal en daarmee wordt dubbel werk, of worden parallelle processen, voorkomen. Het RDT werkt nauw samen met onder andere het Regionaal Verkeersmanagement Team (RVT) en het afstemmingsoverleg tussen wegbeheerders over wegwerkzaamheden en evenementen (Regioregie i.o.). Ook is het RDT de link met de landelijke organisatie en daarmee met de RDT's uit andere regio's.

De manier waarop de data wordt verzameld en in de regio wordt benut is regionaal maatwerk. Het RDT vertaalt de landelijke aanpak per data item naar regionale plannen, en koppelt dit aan de regionale beleidsdoelen zoals die onder andere in deze regionale mobiliteitsstrategie zijn verwoord. Ook de kennis op het gebied van cybersecurity en privacy, wat altijd een risico is als het gaat over digitalisering, is binnen het RDT geborgd. Hierbij is er directe toegang tot de landelijke werkgroep Digitale Veiligheid van mobiliteitsdata via de Zeeuwse vertegenwoordiger.

Het daadwerkelijk data items op orde brengen voor de data uit de eigen organisatie blijft de verantwoordelijkheid van elke wegbeheerder zelf.

7.4 Ontwikkelingen

De landelijke opgave Digitalisering mobiliteitsdata staat niet op zichzelf. Op nationaal niveau wordt gewerkt aan het bundelen van alle mobiliteitsdata, zodat deze via een Nationaal Toegangspunt Mobiliteitsdata beschikbaar komt voor serviceproviders, wegbeheerders of iedere andere partij die er gebruik van wil maken. Via een samenwerking van publieke en private partijen worden in het landelijke programma Talking Traffic nieuwe oplossingen voor verkeersknelpunten gezocht, waaronder de uitrol van een nieuwe generatie verkeerslichten (iVRI's) die het verkeer op basis van actuele data (vanuit en naar voertuigen) slimmer kunnen regelen.

In de landelijke Taskforce Verkeersveiligheid is veel aandacht voor datagestuurd werken. De data top 15 is daarom naar verwachting niet limitatief. Impuls voor het verzamelen van extra data items komt vanuit dergelijke landelijke taskforces en programma's en ook uit regionale beleidsplannen, waaronder deze mobiliteitsstrategie.

Een belangrijke databron is, naast de wegbeheerder, ook steeds meer het voertuig zelf. Om gladheid op het wegdek te meten zodat gerichter een strooiactie kan worden uitgevoerd, en om vertragingen te meten met Floating Car Data zodat met verkeersmanagementmaatregelen effectief kan worden ingegrepen door een verkeerscentrale. Pilots in Noord-Brabant en Limburg leren dat op basis van informatie uit auto's over de schokdempers er uitspraken kunnen worden gedaan over de onderhoudstoestand van de wegen.

7.5 Mobility as a Service

Mobility as a Service (MaaS) gaat om het plannen, boeken en betalen van al het mogelijke vervoer via apps. Bijvoorbeeld de deelfiets, -auto, -scooter, trein, bus, taxi of flextaxi/ WMO-vervoer. Vooral ook combinaties van al deze soorten vervoer.

Landelijk zijn er zeven nationale pilots in uitvoering. Momenteel is te zien dat er uit die pilots acht MaaS-apps komen die potentie hebben om landelijk gebruikt te worden. In die MaaS-apps staat de reiziger centraal. Doordat de reiziger in één app een reis kan plannen, boeken en betalen wordt de reiziger ontzorgd. Planningsapps worden al veel gebruikt, maar het ook kunnen boeken, reizen en betalen voor de diverse mobiliteitsvormen was daarmee nog niet mogelijk. Met MaaS-apps kan de reiziger op elk moment het vervoermiddel dat voor hem het gunstigst is kiezen. Door de koppeling met de actuele informatie van de verschillende mobiliteitsmogelijkheden kan de reiziger onderweg ook nog keuzes bij stellen. Bijvoorbeeld omdat je onderweg nog even een boodschap wilt doen. En op het moment dat wordt geconstateerd dat bijvoorbeeld een bus of trein vertraging heeft, kan de app ook een voorstel aangeven met andere keuzemogelijkheden.

Sneller dan verwacht zullen MaaS-apps nationaal gaan worden uitgerold. Om deze in Zeeland goed te kunnen benutten is het belangrijk dat alle mobiliteitsvormen hierop worden aangesloten. Vanuit de huidige concessies betreft dit Connexxion en de Westerschelde Ferry en daarnaast kan de deelmobiliteit in Zeeland snel hierop worden aangesloten. Uitgewerkt zal worden op welke manier de vervoersmogelijkheden die via de Gemeentelijke Vervoerscentrale Zeeland via MaaS kunnen worden ontsloten. Het ministerie van I&W heeft aangeboden Zeeland te helpen in het aansluiten van de diverse vormen van mobiliteit naar de MaaS-apps.

De reisgegevens van de reiziger zijn anoniem. Deze worden samen met die van andere gebruikers gebundeld en geanalyseerd. Daardoor ontstaan mogelijk inzichten die bijdragen aan oplossingen. Voor bijvoorbeeld keuzes waar een eerder onbekende mobiliteitsvraag zit, waar bepaalde mobiliteitsmogelijkheden wel of niet optimaal werken en bijvoorbeeld ook voor andere doelstellingen zoals het terugdringen van CO2-emissie of stikstof.
De komende jaren wordt door het gebruik van de MaaS-apps de beschikbaarheid van data opgebouwd. Gecombineerd met data die uit andere bronnen beschikbaar is en beschikbaar komt, zal stap voor stap worden opgebouwd welke combinaties van data en analyses daarover de nuttige inzichten bieden.

8 Living Lab Slimme Mobiliteit Zeeland

8.1 Inleiding

Zoals in het begin van de strategie is aangegeven staat de ontwikkeling niet stil. De technologische en digitale ontwikkelingen gaan door. Zo zijn er in Nederland tests gedaan met langzamere zelfrijdende shuttlebusjes, maar worden in Amerika en China ook al proeven gedaan met grotere snelle zelfrijdende bussen. De MaaS-apps staan na een pilotperiode in de startblokken om uitgerold te worden, maar ook in de apps zal de ontwikkeling doorgaan.

In Nederland zijn de ambities om nieuwe mobiliteitsinnovaties te ontwikkelen, uit te proberen en uit te rollen hoog. Veel van de innovaties worden daarbij gericht op de toepassing in grootstedelijk gebied, gericht op het opvangen van groeiende verkeersstromen en het voorkomen van files. In Zeeland is de ambitie de innovaties met name testen op hun meerwaarde in een meer landelijk gebied. Daarnaast ligt er een Zeeuws belang dat innovatieve systemen ook grensoverschrijdend werken. De verbindingen met Vlaanderen zijn immers zeer belangrijk voor Zeeland.

Centraal daarbij staat de betekenis voor de reiziger. De toets is of met een nieuwe ontwikkeling in Zeeland voor de reiziger een verbetering kan worden gerealiseerd. Door pilots en tests uit te voeren en gericht te evalueren, kan bepaald worden wat in Zeeland wel en niet een verbetering is. Het is dus ook acceptabel om te constateren dat nieuwe ontwikkelingen niet in Zeeland passen en dus ook niet in Zeeland zullen worden toegepast. Zo is al geleerd dat in Zeeland deelmobiliteit op een andere manier een rol heeft dan in de grote steden en dus ook op een andere manier moet worden in- en opgezet.

Met het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat zijn afspraken gemaakt over Zeeland als Living lab Slimme Mobiliteit. Vanuit het compensatiepakket Wind in de Zeilen is er € 5 miljoen beschikbaar om het Living Lab Slimme Mobiliteit verder in te vullen. Vlissingen en omgeving zijn het focusgebied voor het living lab slimme mobiliteit, waarbij projecten in andere delen van Zeeland ook mogelijk zijn. Projecten die worden uitgetest hebben als doel om bij succes na een testfase ook in andere delen van Zeeland te kunnen worden toegepast.

8.2 Onderdelen Living Lab

Testen met nieuwe mobiliteitsconcepten

Om het flexibele fijnmazige netwerk op te bouwen is het nodig om op kleine schaal nieuwe mobiliteitsconcepten uit te testen. Voorbeelden van al bestaande mobiliteitsconcepten zijn de schoolbus Zonnemaire, het vrijwilligersvervoer in Haamstede, slimme deelfietsen en e-deelauto's in Vlissingen, Middelburg en Schouwen-Duiveland, Thover op Tholen, Max Mobiel in Terneuzen en de Ontmoetingsbus Reimerswaal en toeristische initiatieven.

Ook kan gedacht worden aan superslim laadplein voor elektrische deelauto's, deel e-bikes en deel e-scooters. Of een initiatief om leerlingen van een partijkopleiding slim en snel naar hun praktijklocaties te brengen en halen. Ieder concept speelt in op een specifieke reisbehoefte in een bepaalde regio. Vanuit het living lab kan, met steun van de overheid een kleinschalig project worden geholpen om op te starten.

De inzet van data om de mobiliteitsvraag beter te voorspellen en daar het mobiliteitsaanbod op korte termijn aan te passen biedt nog vele kansen. Concepten testen die meer gebruik maken van datagestuurde afwegingen in aanbod, bijvoorbeeld door reserveringen, weersverwachtingen en historische data te combineren voor het te verwachten noodzakelijke aanbod kan de efficiëntie vergroten.

Leren delen

Op dit moment wordt op een aantal plekken al deel fietsen en deelauto's aangeboden voor inwoners van Zeeland. Het leren delen is een belangrijke voorwaarde om ervoor te zorgen dat met minder vervoermiddelen meer mobiliteit kan worden aangeboden. De route van bezit naar gebruik levert voor veel inwoners en bedrijven een beter en goedkoper mobiliteitsaanbod op.

Deelmobiliteit komt als vanzelf van de grond in de grote steden. In een gebied als Zeeland is de meerwaarde groot, maar de commerciële verdiencapaciteit geringer. Met de Stichting Duurzame Mobiliteit Zeeland en met Cyclehub deelfietsen Zeeland in Middelburg en Vlissingen wordt in de praktijk geleerd op welke manier dergelijke systemen in Zeeland tot wasdom kunnen komen. Om dergelijke systemen zonder overheidssteun te laten draaien is het belangrijk daarin verdere stappen te zetten en zo te ontdekken welke businessmodellen in een provincie als Zeeland wel en niet werken.

Zelfrijdende voertuigen

De komende decennia zullen de mogelijkheden van zelfrijdend vervoer aangeboden worden door bedrijven die deze ontwikkelen. Voor Zeeland kunnen deze oplossingen in de periferie uitkomsten bieden om de bereikbaarheid en daarmee de leefbaarheid te verbeteren. Dat gaat echter niet vanzelf. Er zijn nog flink wat technische hobbels te nemen. Voor het testen van zelfrijdende systemen is Zeeland geschikt, doordat er de mogelijkheid is om op rustigere plattelandswegen te testen. Het living lab kan daar de bedrijven en de technisch universiteiten bij helpen. De route van een proefvoertuig op een afgesloten terrein naar mixed traffic op het platteland van Zeeland is nog wel een uitdaging. Zeeland heeft één pilot gestart met zelfrijdende vrachtauto's bij North Sea Port (Zeeland Connect), er is door een consortium van partijen een plan ingediend voor Europese subsidie voor proeven met een zelfvarend pontje en zelfrijdend vervoer op Schouwen-Duiveland en Zeeuws-Vlaanderen worden verkend. Dit kan de basis vormen voor het opzetten van een ecosysteem rondom het in de praktijk brengen van autonoom rijden en varen in Zeeland ten dienste van Nederland.

Slimme infrastructuur

Naast het slimmer worden van de vervoermiddelen is het ook belangrijk dat de infrastructuur meegroeit. Mensen, vervoermiddelen en infrastructuur zullen met elkaar moeten kunnen communiceren om een veilig systeem te bouwen, oponthoud te voorkomen en voorrang te geven aan hulpdiensten of fietsers bij slechter weer. Intelligente verkeersregelinstallaties (iVRI), sensoren in de weg, floating cardata zijn onderdelen van de slimme infrastructuur. In de communicatie tussen infrastructuur en voertuig zijn er diverse ontwikkelingen, waarbij wegbeheerders, autofabrikanten en grote en kleine digitale ontwikkelaars maandelijks innovaties lanceren.

8.3 Te behalen resultaten

Doel is om vanuit het Living Lab op te zetten:

- Minimaal twee meerjarig lopende pilotprojecten die een samenhangende ontwikkeling opzetten, waarbij tevens beoogd wordt de beschikbare middelen te koppelen aan Europese subsidie.
- Minimaal tien kleinere direct uitvoerbare startprojecten die op de korte termijn mobiliteitsoplossingen in Zeeland uitproberen.
- Uit bovenstaande komen minimaal vijf initiatieven die na de pilot- en testfase over heel Zeeland uitgerold kunnen worden.
- Uit bovenstaande komen minimaal twee initiatieven die na pilot- en testfase in de rest van Nederland benut kunnen worden.

8.4 Afwegingskader ondersteuning projecten

Voor de waardering van initiatieven is een afwegingskader gemaakt.

- Pilotproject draagt bij aan het toekomstige mobiliteitssysteem
- Pilotproject draagt bij aan een blijvend actief innovatief ecosysteem van partijen
- Reiziger centraal (behoefte en beleving van de reiziger)
- Kennisontwikkeling op gebied van nieuwe mobiliteitsoplossingen en verbindingen
- Opschaalbaarheid in Zeeland (en Nederland)
- Inzetbaarheid in Zeeland (plattelandsregio met hoge toeristische druk)
- Zicht op een voldoende business- of valuecase
- Digitaal te ontsluiten en koppelen aan MaaS apps
- Toegevoegde waarde voor Zeeuwse reiziger (toerist, student, forens én inwoner)
- Innovatief en slim.

Het afwegingskader is een handvat van en voor het beoordelingsteam voor de toekenning van ondersteuning van subsidie of bijdrage aan een project. Voor de bijdrage aan de projecten wordt gewerkt met een nader op te stellen subsidiekader en/ of met aparte inkoopopdrachten.

9 Samenwerking

9.1 Belang

Voor de totstandkoming van deze regionale mobiliteitsstrategie is in een vroegtijdig stadium gekozen om dit via een netwerksamenwerking te doen. Met betrokkenheid van partijen die directe verantwoordelijkheden hebben én met betrokkenheid van stakeholders. Het opbouwen van een dergelijk netwerk en het organiseren van bijeenkomsten kost tijd. Een gezamenlijk startmoment vond plaats in februari 2020, toen de conferentie Slimme mobiliteit plaatsvond. Dit moment markeert niet alleen de start, maar ook de verbondenheid in het proces. In een periode waarin dergelijke bijeenkomsten alleen digitaal mogelijk waren, vroeg dit ook veel creativiteit. De waarde is dat vanaf het begin er ruimte is geweest voor verschillende ideeën, waarbij in de loop van het proces wel steeds meer getrechterd is naar de specifiek vraagstukken en mogelijke oplossingen daarvoor.

Deze netwerksamenwerking is nog verre van perfect geweest, maar hierin zijn drie belangen te zien:

- Openheid en transparantie: Vanaf het begin hebben alle geïnteresseerde partijen deel kunnen nemen aan bijeenkomsten. Het mee kunnen nemen van partijen in de afwegingen die nodig zijn is belangrijk om de verschillende argumenten op tafel te krijgen die belangrijk zijn in de politiek-bestuurlijke afwegingen die moeten worden gemaakt en om goed na te denken over de grenzen tussen publiek en privaat.
- Benutten van kennis: De kennis van de combinatie van alle partijen is groot. Daarbij gaat het juist om de combinaties van verschillende inbreng. Niet alleen van de mensen die beroepsmatig met mobiliteit bezig zijn, maar ook de inbreng van ervaringsdeskundigheid.
- Ruimte voor reflectie: Door verschillende inbreng op vraagstukken te hebben wordt voorkomen dat er te veel in een enkele bepaalde richting wordt gedacht, maar dat er ruimte is voor reflectie op standpunten.

Voor de uitvoering is het belangrijk deze samenwerking te behouden vanuit bovengenoemde drie belangen. Belangrijker nog vanwege de uitvoeringskracht. Partijen hebben elkaar hard nodig in de uitvoering, waardoor het samen invulling geven aan de uitvoering van groot belang is.



Figuur 21 Busstation Terneuzen Westerscheldetunnel

9.2 Rollen

Zoals in het hoofdstuk over de Mobiliteitscentrale aangegeven wordt daarin een samenwerking voorzien van Zeeuwse overheden, waarbij er een nauwe relatie en wisselwerking met vervoerders, initiatiefnemers van mobiliteitsinitiatieven in Zeeland en de betrokken vrijwilligersorganisaties is. Die samenwerking is belangrijk voor de uitvoeringskracht en de kwaliteit van het mobiliteitssysteem. Op hoofdlijnen gelden daarbij als verantwoordelijkheden:

Vervoersvorm/ structuur	Verantwoordelijk	Ontwikkelingsrichting
Openbaar Vervoer	Provincie	Opdrachtgeverschap via Mobiliteitscentrale
Fijnmazige Mobiliteit	Provincie en Gemeente	Gezamenlijke opdrachtgeverschap gemeenten en provincie via Mobiliteitscentrale
Doelgroepenvervoer	Gemeenten	Eigen sturingsinstrumenten blijven bij gemeenten/ samenwerkingsverbanden. Gezamenlijke planning en uitvoering via Mobiliteitscentrale
Fietsen	Wegbeheerders, Routebureau en beheerders voorzieningen	
Vrijwilligersinitiatieven	Vrijwilligersorganisatie	Mobiliteitscentrale biedt ondersteuning, overheden ondersteunen financieel
Private initiatieven	Initiatiefnemer	Mobiliteitscentrale biedt ondersteuning in aansluiting op MaaS

Tabel 2: Overzicht van rollen

In het kader van de opgave Slimme Mobiliteit is op ambtelijk niveau het overleg meebeslissers ingericht om gezamenlijk te kunnen komen tot deze mobiliteitsstrategie. Hieraan nemen ambtenaren deel van gemeenten, provincie, waterschap en wordt deelgenomen door de Stichting Duurzame Mobiliteit Zeeland en de voorzitter van de RES-tafel mobiliteit. Gezien de stappen die na deze strategie nog worden gezet en de waarde die de deelnemers van dit overleg hierin zien, wordt dit overleg de komende periode voortgezet. Daarmee worden één keer per maand de ontwikkelingen afgestemd en per keer ingezoomd op inhoudelijke aspecten en keuzes. Ten aanzien van data op mobiliteitsgebied ligt in de toekomst de coördinatie bij het Regionaal Data Team.

Tezamen met betrokken partijen vanuit het nationale niveau (ministerie I&W, NS, ProRail en Rijkswaterstaat, DOVA) vormt dit het samenspel van partijen met een directe invloed op de mobiliteit in Zeeland. In verschillende verbanden zoals het Overleg Zeeuwse Overheden (OZO) themaoverleg Mobiliteit, overleg rond de Mobiliteitscentrale, OV- en Spoortafel en Krachtenbundeling Smart Mobility hebben partijen in verschillende samenstellingen overleg met elkaar. Door op ambtelijk niveau specifiek gericht overleg te organiseren en te zorgen dat de ontwikkelingen op bestuurlijk niveau in voldoende mate in bestaande overleggen aan de orde kunnen komen, is toekomstig overleg goed geborgd.

9.3 Adviesorganen en ervaringsdeskundigheid benutten

Op het gebied van Openbaar Vervoer is het Overlegplatform Openbaar Vervoer (OPOV) namens reizigersorganisaties richting concessieverlener (provincie) en concessiehouder (OV-vervoerder) het wettelijke adviesorgaan. De keuze in deze strategie om openbaar vervoer niet als een losstaand systeem te zien, maar als integraal onderdeel van een totaal mobiliteitssysteem heeft betekenis voor de rol van het OPOV. Het is logisch dat het OPOV in de toekomst breder adviseert dan enkel het openbaar vervoer. Een ontwikkeling die eerder ook al is ingezet. Daarbij raakt de advisering niet alleen aan de verantwoordelijkheden van concessieverlener en concessiehouder, maar ook aan die van gemeenten en mogelijk in de toekomst de mobiliteitscentrale. Beoogd wordt dat het OPOV richting alle partijen die adviesrol in de toekomst kan vervullen. Daarbij dient gekeken te worden naar de vertegenwoordiging in het OPOV, zodat met die vertegenwoordiging ook die adviesrol goed kan worden ingevuld. Daarover zal in overleg worden getreden met het OPOV.

Naast het OPOV is ook de Stichting Scholierenvervoer Zeeland (SSVZ) een belangrijke partner in de advisering op mobiliteit, gericht op scholieren en studenten in Zeeland. Deze partij zal bij de invulling van de mix van mobiliteit en de onderwijsaanpak worden betrokken.

Op gemeentelijk niveau zijn adviesraden actief op het gebied van WMO/ mensen met een beperking. Er wordt waarde aan gehecht om minimaal één keer per jaar deze adviesraden provinciaal samen te brengen om het gesprek aan te gaan over het functioneren van het totale mobiliteitssysteem en verbeteringen die daarop aangebracht kunnen worden.

Tijdens het proces in de opbouw naar deze strategie zijn diverse sessies gehouden met jongeren, reizigers en ook specifiek met reizigers met een beperking. Deze gesprekken leveren veel informatie en inzichten op. Voor reizigers met een beperking wordt beoogd om één keer per jaar een overlegmoment te creëren om de ontwikkelingen te evalueren en te bekijken in het licht van het VN-verdrag voor mensen met een beperking. Daarnaast wordt een reizigerspanel ingericht waarmee één keer per half jaar ervaringen worden besproken.

Middels diverse panels wordt de toeristische reiziger regelmatig bevraagd, waarbij ook de mobiliteitsaspecten nadrukkelijk worden meegenomen. Daarnaast wordt ook de kennis en ervaring va diverse kennis- en onderwijsinstellingen (met name NV Economische Impuls Zeeland, de Hogeschool Zeeland en daarbinnen meer specifiek het Kenniscentrum Kusttoerisme) benut.

10 Monitoring en Evaluatie

10.1 Doelen

In voorgaande hoofdstukken zijn in de teksten voor duurzame mobiliteit, de mix van mobiliteit, knooppunten en data specifieke doelstellingen benoemd. Daarnaast is een kwantitatief doel op de kwaliteit voor de reiziger eerder benoemd. De in hoofdstuk 2 acht genoemde belangen van reizigers spelen een belangrijke rol in het bepalen of de doelstelling van verbetering voor de reiziger wordt bereikt. De doelstellingen voor de reiziger, voor duurzame mobiliteit, mix van mobiliteit, knooppunten en data zien er daarmee als volgt uit:

Onderdeel	**Doelstelling**	**Indicator en rapportage**
Reiziger	Verbetering oordeel reizigers in Zeeland op 8 genoemde belangen	Jaarlijkse enquête onder reizigers in Zeeland op 8 genoemde belangen. Per belang een gemiddeld cijfer van 0-10. Nulmeting tweede helft 2021
	Oordeel OV-klantenbarometer minimaal gelijk	Jaarlijks landelijk onderzoek.
Duurzame mobiliteit	Per 2030 een CO2-reductie van 1.029 Kton in mobiliteit (personen- en goederenvervoer) ten opzichte van 1990.	Monitoring via RES Zeeland.
	In 2030 wordt al het Openbaar Vervoer uitgevoerd met Zero-Emissie voertuigen.	Aandeel Zero-Emissie voertuigen. Jaarlijks rapportage.
	Per 2025 zo'n 3.000 laadpalen in Zeeland en per 2030 zo'n 10.000.	Rapportage via RVO/Nationale Agenda Laadinfrastructuur
Mix van Mobiliteit	Snelle busverbindingen zijn maximaal 2x langzamer dan zelfde verbinding (tussen start- en eindpunt) met de auto.	Vervoerplan concessiehouder jaarlijks inzicht in welke verbindingen dit wel of niet wordt behaald.
	Vanaf ieder punt in Zeeland binnen 2,5 kilometer opstappunt voor fijnmazige taxisysteem	Kaart met weergave opstappunten, die jaarlijks wordt geactualiseerd.
	Alle voertuigen zijn vanaf 2025 toegankelijk	Vervoerplan concessiehouder en contracten doelgroepenvervoer
Knooppunten	Twee stationshubs, vier regiohubs en zes hubs voor 2025	Hubs ingericht conform menukaarten hubsaanpak. Jaarlijkse rapportage op realisatie.
	Tussen 2025 – 2030 aanvullen met achttien nieuwe hubs (uit verschillende categorieën).	Hubs ingericht conform menukaarten hubsaanpak. Jaarlijkse rapportage op realisatie.
Data	De publieke (mobiliteits)data op 15 items voor 90% op orde, actueel betrouwbaar, geheel cyberproof en conform de Algemene Verordening Gegevensbescherming in 2023.	Regionaal Data Team volgt ontwikkeling. Eind 2023 bepalen of doelstelling is behaald.

Living Lab	Voor eind 2025: - Minimaal 2 meerjarig lopende pilotprojecten die een samenhangende ontwikkeling opzetten, waarbij tevens beoogd wordt de beschikbare middelen te koppelen aan Europese subsidie. - Minimaal 10 kleinere direct uitvoerbare startprojecten die op de korte termijn mobiliteitsoplossingen in Zeeland uitproberen. - Uit bovenstaande komen minimaal 5 initiatieven die na de pilot- en testfase over heel Zeeland uitgerold kunnen worden. - Uit bovenstaande komen minimaal 2 initiatieven die na pilot- en testfase in de rest van Nederland benut kunnen worden.	Realisatie wordt opgenomen in jaarstukken provincie Zeeland.

Tabel 3: Doelen

10.2 Monitoring

Ieder jaar zal er een monitoringsrapport worden opgesteld. Dit monitoringsrapport zal bestaan uit vier onderdelen:

1) Stand van zaken doelstellingen: Aan de hand van doelindicatoren bepalen van de stand van zaken ten aanzien van bovengenoemde doelstellingen.
2) Trends: Via trendindicatoren een beeld geven van de ontwikkeling van het mobiliteitssysteem in Zeeland. Trendindicatoren zijn beperkt beïnvloedbaar en voor een groter deel afhankelijk van externe factoren. Trendindicatoren die minimaal jaarlijks in beeld worden gebracht zijn:
    a. Jaarlijks afgelegde reizigerskilometers en aantal in- en uitstappers in regionaal openbaar vervoer, vraag gestuurd vervoer en doelgroepenvervoer.
    b. In- en uitstappers trein.
    c. Aantal ritten openbaar vervoer, fijnmazig taxivervoer en doelgroepenvervoer.
    d. Aantal deelfietsen, deelscooters en deelauto's in Zeeland.
    e. Aandelen lopen, fiets, publiek vervoer en auto in aantal reisbewegingen in Zeeland.
3) Opgezette verbeterings- en vernieuwingsprojecten en de realisatie daarvan in desbetreffend jaar. Tot en met minimaal 2025 zal specifiek over het Living Lab Slimme Mobiliteit Zeeland worden gerapporteerd in het kader van het Compensatiepakket Wind in de Zeilen.
4) Gezamenlijke financiële inzet Zeeuwse overheden.

In de komende jaren wordt het monitoringsrapport voorbereid in samenwerking tussen Provincie en Gemeenten via onder meer de samenwerking in de Gemeentelijke Vervoerscentrale Zeeland en het Regionaal Data Team.

Twee keer per jaar zal er worden gerapporteerd aan Provinciale Staten en Gemeenteraden over de voortgang van de uitvoering. Eén keer per jaar uitgebreider met bovengenoemd monitoringsrapport en één keer per jaar waarbij korter met name over de voortgang van de uitvoering en eventuele bijsturing daarop centraal staat.

10.3 Evaluatie

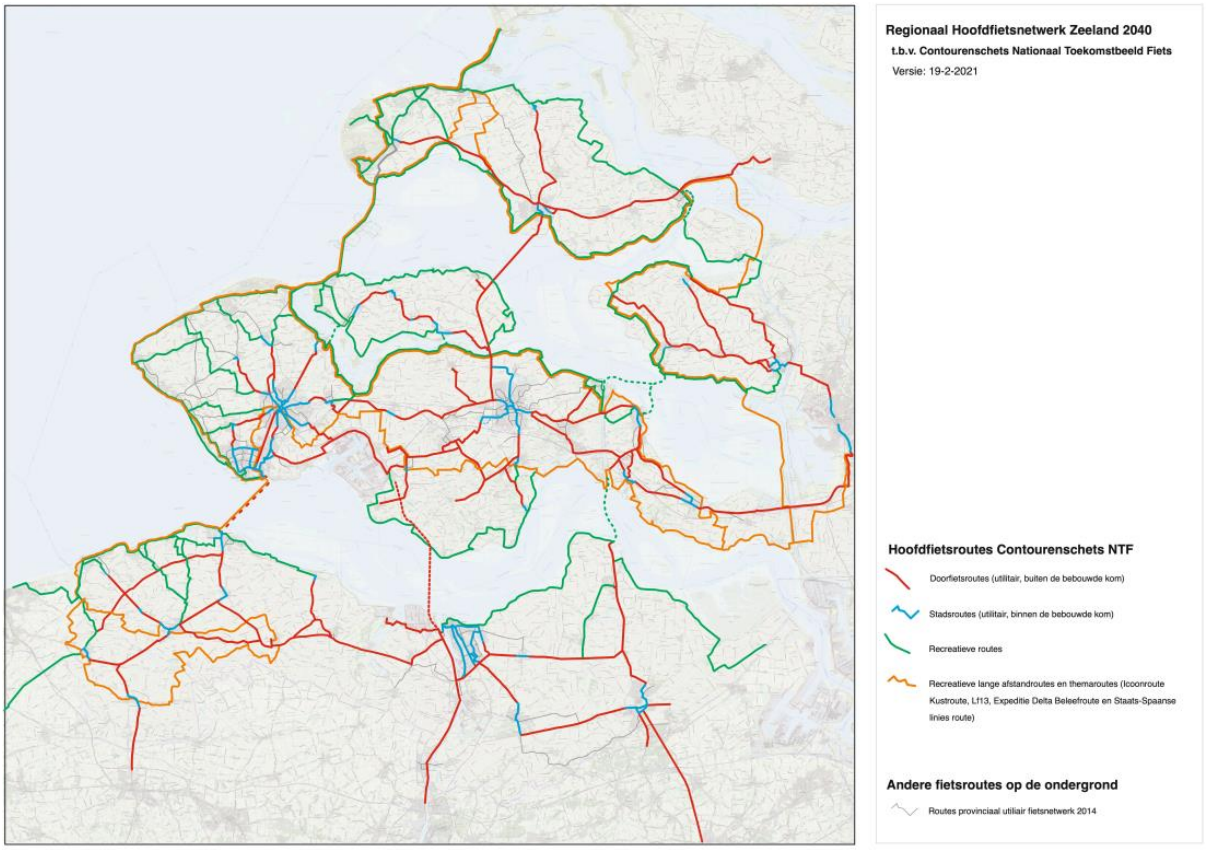
Deze strategie is bedoeld voor de langere termijn, doorlopend tot 2035. Op het niveau van de strategie wordt beoogd in de eerste helft van 2027 de strategie te evalueren en de strategie bij te stellen. Bezien zal worden welke ontwikkelingen zorgen voor de nodige bijstellingen in de strategie. Zo zal bijvoorbeeld bij een doorbraak in zelfrijdende voertuigen de impact op de strategie bekeken moeten worden.
Tegelijkertijd is 2027 het moment van eerste evaluatie en bijstelling van de busconcessie en voor een deel van de contracten op het gebied van vraaggericht vervoer. Na twee jaar ervaringen opdoen kan worden bijgestuurd. Drie jaar later wordt een evaluatie en bijstelling op contracten voorzien.

Daarmee wordt de timing:

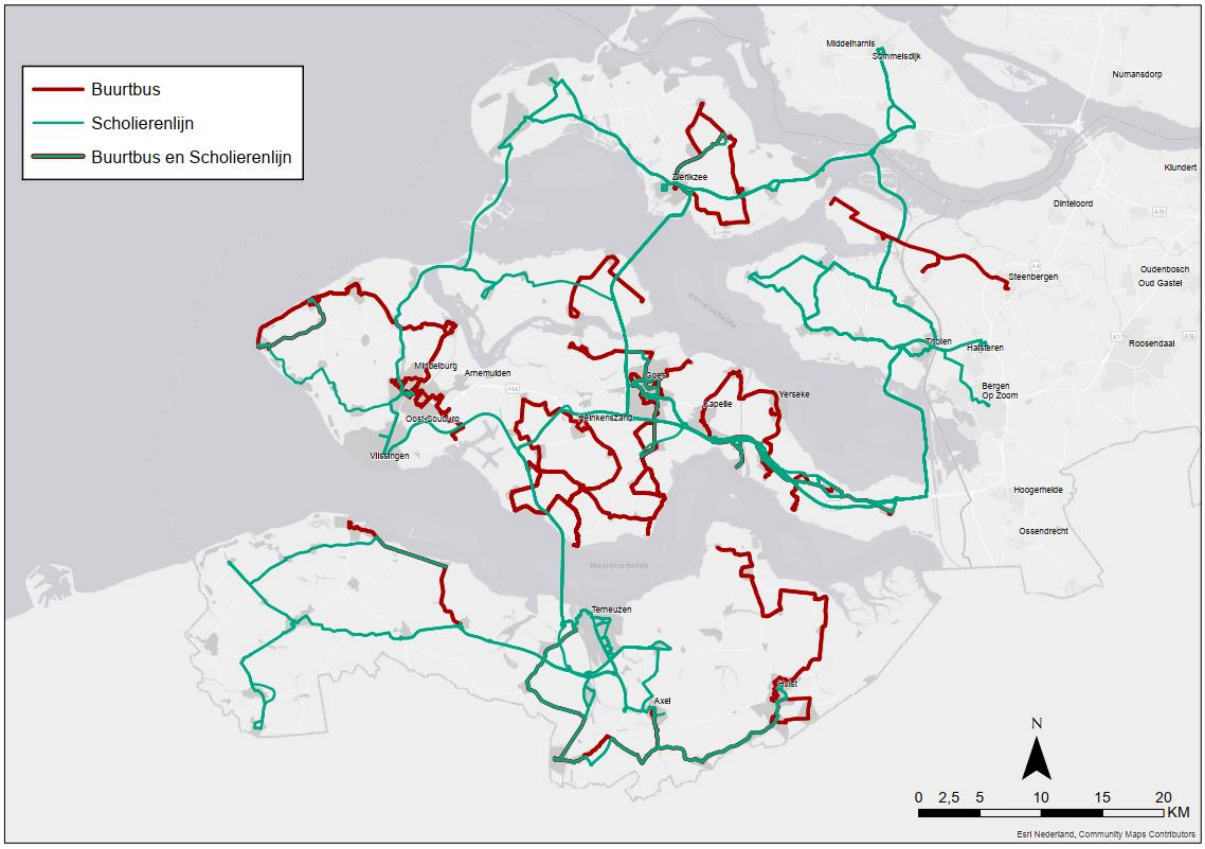
- Eind 2021 vaststelling Regionale Mobiliteitsstrategie
- Eind 2024 ingang nieuwe concessie grote bussen en uitvoering fijnmazige mobiliteit
- Begin 2027 evaluatie strategie en contracten
- Eind 2027 bijstellingen concessie grote bussen en deel contracten fijnmazige mobiliteit /doelgroepenvervoer
- 2030 evaluatie en bijsturing contracten

Voorzien wordt dat in 2030 dat voorbereiding van een nieuwe periode van 2035 tot minimaal 2045 zal moeten starten. Waarschijnlijk door geheel opnieuw strategie en uitgangspunten voor een volgende periode te bepalen. Wanneer zich sneller dan voorzien ontwikkelingen zich voordoen die om bijstelling van de strategie vragen, dan zal in samenspraak met betrokken partijen een proces daartoe in gang worden gezet.

Bijlage 1: Kaart hoofdfietsroutes



Bijlage 2: Buurtbus- en scholierenlijnen



Dit betreft een weergave van de huidige buurtbuslijnen en scholierenlijnen.

Bijlage 3: Menukaarten van hubs





Zeeland. Niet normaal. Mooi. Bereikbaar
Aanpak Zeeuwse knooppunt ontwikkeling

Categorieën knooppunten



REGIOHUB
- *Op- en overstappen*
- *Informeren*
- *Kwaliteit bieden*
- *Beleven*

2. Onderdelen selecteren
Waar is de hub uit opgebouwd?

MOBILITEITSDIENSTEN

	BASIS	EXTRA
Toegankelijke halte	●	○
Routeinformatie		
Haltevertrekstaat	●	○
DRIS	●	○
Contactinfo	●	○
Lijnennet	●	○
Omgevingskaart	●	○
Kaart hubnetwerk	●	○
Fietsparkeren		
Aanbindmogelijkheid	●	○
Overdekt	●	○
Overdekt en afgesloten	●	○
Overdekt en bewaakt	○	○
Autoparkeren		
Normaal	●	○
Uitgebreid	●	○
Overdekt met zonnecel	○	●

	BASIS	EXTRA
Bushalte	●	○
Treinstation	○	●
Fietsreparatiepaal	●	○
Kiss & ride	●	○
Elektrisch laden		
Laadpaal auto	●	○
Laadpaal fiets	●	○
Deelmobiliteit		
Ov-fiets	○	○
Deelfietsen	○	●
Deelscooters	○	●
Deelauto's	○	●
Taxistandplaats	○	●

AANVULLENDE DIENSTEN

	BASIS	EXTRA
Afvalbak	●	○
Wachtmogelijkheid		
Zitje	●	○
Overdekt	●	○
Binnen	●	○
Verwarmd	○	●
Verlichting	●	○
Toeristeninfo	●	○
AED	●	○
SOS-knop	●	○
Watertappunt	●	○
Wifi	●	○
Pakketpunt	○	●
Horeca		
Automaat/nabij commerciële voorziening	●	○
Commerciële voorziening	○	●
WC	●	○

HUBGRADE

Toeristisch Overstappunt (TOP)	●
Pop-up deelfietsen	●

Bron: Halteplan provincie Zeeland, aangevuld met adviezen door Royal HaskoningDHV.

Provincie Zeeland
Royal HaskoningDHV
Enhancing Society Together

Zeeland. Niet normaal. Mooi. Bereikbaar
Aanpak Zeeuwse knooppunt ontwikkeling

Categorieën knooppunten



STATIONSHUB
- *Op- en overstappen*
- *Informeren*
- *Kwaliteit bieden*
- *Beleven*
- *Verblijven*

2. Onderdelen selecteren
Waar is de hub uit opgebouwd?

MOBILITEITSDIENSTEN

	BASIS	EXTRA
Toegankelijke halte	●	○
Routeinformatie		
Haltevertrekstaat	●	○
DRIS	●	○
Contactinfo	●	○
Lijnennet	●	○
Omgevingskaart	●	○
Kaart hubnetwerk	●	○
Fietsparkeren		
Aanbindmogelijkheid	●	○
Overdekt	●	○
Overdekt en afgesloten	●	○
Overdekt en bewaakt	●	○
Autoparkeren		
Normaal	●	○
Uitgebreid	●	○
Overdekt met zonnecel	○	●

	BASIS	EXTRA
Bushalte	●	○
Treinstation	●	○
Fietsreparatiepaal	●	○
Kiss & ride	●	○
Elektrisch laden		
Laadpaal auto	●	○
Laadpaal fiets	●	○
Deelmobiliteit		
Ov-fiets	●	○
Deelfietsen	●	○
Deelscooters	●	○
Deelauto's	●	○
Taxistandplaats	●	○

AANVULLENDE DIENSTEN

	BASIS	EXTRA
Afvalbak	●	○
Wachtmogelijkheid		
Zitje	●	○
Overdekt	●	○
Binnen	●	○
Verwarmd	●	○
Verlichting	●	○
Toeristeninfo	●	○
AED	●	○
SOS-knop	●	○
Watertappunt	●	○
Wifi	●	○
Pakketpunt	○	●
Horeca		
Automaat/nabij commerciële voorziening	●	○
Commerciële voorziening	●	○
WC	●	○

HUBGRADE

Toeristisch Overstappunt (TOP)	●
Pop-up deelfietsen	

Bron: Halteplan provincie Zeeland, aangevuld met adviezen door Royal HaskoningDHV.

Provincie Zeeland
Royal HaskoningDHV
Enhancing Society Together