

Uitvoering Regionale Mobiliteitsstrategie

Voortgangsrapportage Regionale Mobiliteitsstrategie

Algemeen

Onderwerp:	Regionale Mobiliteitsstrategie
Document:	Voortgangsrapportage
Periode:	Mei, juni, juli 2024
Status:	Concept
Datum:	24 september 2024
Bestuurlijk opdrachtgever:	Dhr. A.J. van der Maas

Omschrijving

Door de 13 Zeeuwse gemeenten en de Provincie Zeeland is in 2022 de Regionale Mobiliteitsstrategie (RMS) vastgesteld. Hierin wordt geconstateerd dat voorzieningen (onderwijs, werk, winkels, gezondheidszorg....) in de provincie steeds slechter bereikbaar worden en de leefbaarheid van de regio daarmee onder druk komt te staan.

In Zeeland willen we de bereikbaarheid voor alle mensen op alle dagen van de week van 6.00 uur 's ochtends tot 23.00 uur 's avonds garanderen. Daarvoor werken we toe naar een systeem met vaste dienstregelingen en vaste routes in combinatie met vraaggestuurde flexibele, fijnmazige mobiliteit. Het nieuwe publiek vervoerssysteem maakt dorpen, steden en wijken beter bereikbaar, ook in de avonden en weekenden. De grote lijnen van de bus worden directer, het plannen, boeken en betalen van een reis makkelijker en de bereikbaarheid van Zeeland beter.

Op 19 april 2024 is voor de uitvoering van de Regionale Mobiliteitsstrategie (RMS) een statenvoorstel vastgesteld, dat de aanpak voor de komende periode beschrijft:

- 1) Met Startprojecten wordt per regio het flexibele, fijnmazige mobiliteitssysteem neergezet. Als het totale systeem goed werkt, worden de stappen gezet om ook de buslijnen naar de toekomstige situatie om te zetten.
- 2) Vanwege onze positie als landelijke pilot ondersteunt het Rijk bij het uitvoeren van de Regionale Mobiliteitsstrategie in Zeeland, waarbij het continu ook kijkt naar de mogelijkheid om dit ook in andere delen van Nederland toe te passen.
- 3) Besluitvorming over de governance voor en oprichting van de mobiliteitscentrale wordt in gang gezet en er wordt gewerkt aan de inrichting daarvan.
- 4) De verlenging van de concessie voor de jaren 2025 en 2026 wordt vastgelegd in de context van de komende jaren te zetten stappen.
- 5) De aanbesteding voor de busconcessie wordt opnieuw opgestart.

Met voortgangsrapportages wordt over periodes van 3 maanden de voortgang beschreven van die aanpak. Daarbij zal worden aangesloten bij de momenten dat de voortgangsrapportages voor de grote projecten worden opgemaakt.

Belangrijkste ontwikkelingen

- Afronding besluitvorming intentieverklaring bestuurlijk arrangement Mobiliteitscentrale
- Afspraken vastgelegd verlenging busconcessie 2025-2026
- Start aanbesteding busconcessie
- Start kwartiermaker Mobiliteitscentrale
- Aanbesteding door ministerie I&W digitaal instrumentarium

Status en voortgang

Beheersaspect:	Kwaliteit	Geld	Tijd	Risico	Omgeving
Status:					
Voortgang:					

Voortgang algemeen

Na een periode van veel optimisme over de snelheid waarop de uitvoering van de regionale mobiliteitsstrategie kon worden gerealiseerd, is met het statenbesluit een stapsgewijze aanpak uitgezet. In de maanden mei, juni en juli is met name veel aandacht besteed aan de randvoorwaarden.

Dat ging in de eerste plaats om te zorgen dat met het maken van de afspraken met Connexxion ten aanzien van de verlenging van de concessie, ook de gewenste aanpak in samenwerking kon worden vormgegeven. Daarnaast was de zorgvuldige voorbereiding van de aanbesteding van de busconcessie van groot belang, zeker met de eerdere ervaring in het hoofd. Met de vervoerder van Schouwen-Duiveland zijn verschillende gesprekken gevoerd over de invulling van Flex op Schouwen-Duiveland.

De Mobiliteitscentrale is randvoorwaardelijk voor de samenhang in uitvoering en toekomstige keuzes. Voor de governance is een voorkeursoptie uitgewerkt. Daarnaast is een kwartiermaker bij de Gemeentelijke Vervoerscentrale Zeeland begonnen om verschillende stappen voor te bereiden.

Voor de digitale systemen werd in juli de laatste hand gelegd aan de functionele taxi logica (FTL). Deze software zorgt ervoor dat binnen de Gemeentelijke Vervoerscentrale Zeeland gekoppeld aan de MaaS-apps de ritten van flex gepland kunnen worden. Als robuuster digitaal systeem voor de toekomst is tegelijkertijd een aanbesteding vanuit het ministerie van IenW gaan lopen.

In de afgelopen maanden zijn bij gemeenteraden extra bijeenkomsten gehouden om extra inzicht te geven in de werking van flex in combinatie met het OV en andere mobiliteitsvormen. In veel gemeenten is dat gedaan samen met dorps- en wijkraden. Voor het startproject op Schouwen-Duiveland is de communicatie uitgewerkt. De nadruk ligt daarbij om naast communicatie over de RMS het gesprek te voeren met inwoners en reizigers over de verdere invulling en uitvoering.

Vaste verbindingen (bus, trein en Westerschelde Ferry)

Status:



Voortgang:



In de periode vanaf december 2023 zijn er gesprekken met Connexxion gevoerd over verlenging van de concessie voor de jaren 2025 en 2026. Op basis van de Concessiebeschikking verleend door Gedeputeerde Staten van Zeeland aan de vervoeronderneming Connexxion Openbaar Vervoer N.V., vastgesteld op 1 augustus 2014, artikel 4 lid 3 hebben wij Connexxion bericht de concessie onder gelijklopende voorwaarden te verlengen, behoudens enkele nader aangegeven afwijkingen, voor een periode van 2 jaar van 15 december 2024 tot en met 12 december 2026.

De afwijkingen betreffen de onderwerpen waar wij de afgelopen periode het gesprek over hebben gevoerd:

- 1) In de concessiebeschikking is reeds opgenomen dat het flexnet (de haltetaxi) door vervoerder wordt gedoogd. In lijn met deze gedoogplicht wordt het systeem van de flextaxi en vormen van deelmobiliteit gedoogd. In de periode van deze verlenging is sprake van een periode waarin het flexibele fijnmazige vervoer wordt uitgetest naast het bestaande netwerk van buslijnen. Bij succesvolle uitrol van flex wordt in verschillende stappen toegewerkt naar een dienstregeling voor de nieuwe concessie vanaf 13 december 2026. Gezamenlijk wordt tussen Connexxion en Provincie Zeeland, nadat inschrijvingen in het kader van de aanbesteding van de nieuwe concessie zijn gedaan, gewerkt aan de invulling van de dienstregeling om die stappen in 2025 en 2026 te zetten.
- 2) Sinds het afsluiten van de concessie in 2014 hebben zich ontwikkelingen voorgedaan qua betaalsystemen. OV-pay wordt landelijk in het Openbaar Vervoer ingevoerd en de OV-chipkaart wordt uitgefaseerd.
- 3) De aardgasbussen zoals deze in de huidige concessie door Connexxion worden ingezet, kunnen vanaf 2025 niet meer worden ingezet. Connexxion zal dus voor de uitvoering in 2025 en 2026 andere bussen moeten kunnen inzetten. Daarbij blijven de kwaliteitseisen en wordt eenzelfde milieukwaliteit geborgd, maar worden de leeftijdseisen versoepeld zodat dit haalbaar en betaalbaar blijft.

Daarnaast blijven alle eisen uit de huidige concessie gelden, waaronder die met betrekking tot stiptheid en punctualiteit in de uitvoering en hebben wij daarbij in de gesprekken aandacht besteed aan het belang van voldoende personeel voor de uitvoering van de concessie in deze periode.

Begin juli 2024 is de nieuwe aanbestedingsprocedure voor het busvervoer van start gegaan. Na een periode waarin veel werk is verzet om tot de nieuwe aanbestedingsstukken te komen, gaat nu een spannende periode van start. Via rondes van inlichtingen kunnen geïnteresseerde partijen vragen stellen. In de eerste inlichtingenronde hebben drie partijen een uitgebreide set vragen ingediend, wat een eerste beeld geeft van de interesse die er in deze hernieuwde aanbesteding is.

Ten tijde van het opstellen van deze voortgangsrapportage is, buiten de rapportageperiode, een tweede inlichtingenronde geweest, waar ook een vierde partij zich in heeft gemeld. Voorzien wordt dat rond 18 december bekend zal zijn of er geldige inschrijvingen zijn gedaan op de aanbesteding van de concessie.

Pilot en startprojecten

Status:



Voortgang:



De Gemeentelijke Vervoerscentrale Zeeland (GVZ) heeft eerder aangegeven met nieuwe digitale systemen eerst te willen kunnen testen op bestaand vervoer, voordat in een startproject zowel de nieuwe vervoersvorm als het digitale systeem in praktijk wordt gebracht. Hiervoor is toegewerkt naar een pilot op de bestaande haltetaxilijnen in de gemeente Sluis. Om voldoende personeel te hebben om de pilot en later de eerste startprojecten uit te kunnen voeren is in mei een opdracht aan de GVZ gegeven om de hiervoor benodigde capaciteit te werven. De GVZ start in september met de pilot. Hier heeft een kleine vertraging opgezeten, om te zorgen dat de laatste aanpassingen aan het digitale systeem konden worden gedaan.

Toegewerkt is naar het kunnen starten op Schouwen-Duiveland met het eerste startproject. Met de vervoerder op Schouwen-Duiveland zijn verschillende gesprekken gevoerd. Uit die gesprekken blijkt dat de extra voertuigen die benodigd zijn beschikbaar kunnen komen en dat er het enkele maanden duurt om de chauffeurs die benodigd zijn te werven en op te leiden. Definitieve afspraken worden vastgelegd binnen de randvoorwaarden van het WMO-vervoercontract van SWVO met deze vervoerder.

Digitaal instrumentarium

Status:



Voortgang:



In eerdere stappen zijn twee door private partijen ontwikkelde MaaS-apps geselecteerd en is zorg gedragen dat hierin al het Zeeuwse vervoer zichtbaar wordt. Voor het kunnen plannen van de Flextaxi (Flex) en het koppelen naar MaaS-apps is geïnvesteerd in software onder de noemer Functionele Taxi Logica (FTL). Met deze ontwikkelingen is er een in de basis werkend systeem, dat na verschillende testrondes voor het eerst in de praktijk zal worden gebracht met een pilot op het plannen en boeken van de haltetaxi.

Het ministerie van IenW is in overleg met Zeeuwse betrokkenen gestart met de aanbesteding van een digitaal systeem, de dispatcher, dat robuuster moet worden en meer mogelijkheden in zich heeft. Die aanbesteding richt zich op het verkrijgen van een systeem dat in andere landen zich al bewezen heeft en zodanig is dat het kan worden aangepast op de Zeeuwse situatie. Daarna zou het ook bruikbaar moeten worden voor andere Nederlandse regio's. De eerste fase van de aanbesteding is inmiddels afgerond. De verwachting wordt dat dit systeem in januari of februari 2025 beschikbaar komt. Bekeken wordt vanaf welk moment dit systeem in Zeeland ingezet gaat worden. Met dit systeem komt er naast de koppeling met commerciële MaaS-apps ook een eigen app beschikbaar.

Mobiliteitscentrale

Status:



Voortgang:



De Mobiliteitscentrale is randvoorwaardelijk om vervoersvormen in samenhang te laten opereren en de besluitvorming in samenhang te laten plaatsvinden. Om te komen tot de governance is het nodig dat de 13 Zeeuwse gemeenten, de Provincie, twee gemeentelijke samenwerkingsverbanden en de aandeelhouders van de GVZ (inclusief gemeente Goeree-Overflakkee) in kunnen stemmen met eenzelfde voorkeursmodel. In juni kon worden geconcludeerd dat alle dagelijkse besturen, en waar nodig aandeelhoudersvergadering, een intentieverklaring over dit voorkeursmodel en de te volgen stappen hebben goedgekeurd. Daarmee is een eerste stap gezet. In de vervolgstap is het woord aan de algemene besturen (gemeenteraden en Provinciale Staten) om hun wensen en bedenkingen daarover te uiten.

Tegelijkertijd worden vanuit de GVZ de stappen gezet om de pilot en startprojecten uit te kunnen voeren en om zich voor te bereiden op de ontwikkeling naar de Mobiliteitscentrale. In overleg met de bestuurlijke kopgroep RMS (wethouders Terneuzen, Noord-Beveland, Middelburg, Schouwen-Duiveland, gedeputeerde en vertegenwoordiger ministerie IenW) heeft het dagelijks bestuur van de GVZ een kwartiermaker hiervoor aangesteld bij de GVZ. Deze kwartiermaker is gestart met de voorbereiding van een programmaplan om de te zetten stappen aan de bestuurlijke kopgroep RMS voor te leggen.

Hubs en opstappunten

Status:



Voortgang:



Voor de hubs is de tweede subsidieronde open gesteld. Gemeenten kunnen hier voor de uitgewerkte mobiliteitshubs subsidie van de Provincie Zeeland aanvragen. Deze subsidie kan tot 1 oktober worden aangevraagd binnen het beschikbare plafondbedrag. Vanuit de eerste subsidieronde is al subsidie beschikbaar voor zeven hubs en daarnaast wordt/ is geïnvesteerd in Vlissingen (stationsgebied) en Breskens (Veerhaven). Daarnaast zijn vanuit een regio deal voor negen specifieke hubs middelen beschikbaar.

Voor het inkopen van de borden voor de opstappunten is besloten om als provincie een aanbesteding te doen. Dit om met gezamenlijke inkoop de gemeenten te ontlasten en efficiëntie te behalen. Deze aanbesteding is voor de zomer opgestart. Voor Schouwen-Duiveland worden de borden nog door de gemeenten ingekocht, om te voorkomen dat hierdoor vertraging op het startproject op zou kunnen treden. De borden zullen voorafgaand aan een startproject door de betreffende gemeente worden geplaatst.

Totaalplanning

Status:



Voortgang:



Met het later kunnen starten van de pilot is er sprake van een kleine vertraging, die doorwerkt in het kunnen starten met het eerste startproject. In de totale planning levert dit geen problemen op. Voor de totale planning is het belangrijk om vanuit de pilot te bezien of de eerste startprojecten met de combinatie van de nu ontwikkelde digitale systemen worden opgestart, of dat wordt gewacht op het digitale systeem dat door het ministerie van IenW is aanbesteed.

Financieel

Status:



Voortgang:



Met de afspraken met betrekking tot de verlenging van de concessie en met de uitkering van extra middelen (Motie Bikker) door het Rijk zijn er voldoende financiële middelen beschikbaar voor de geplande uitvoering van de RMS. Financieel is de grootste onzekerheid hoe het Rijk omgaat met de middelen voor het OV studentenreisproduct. De eerder aangekondigde korting hierop is eenmalig gecompenseerd. Indien deze korting in 2025 wordt doorgezet heeft dit invloed op het financiële plaatje van het OV.

Risico's

Status:



Voortgang:



Als top 3 risico's worden momenteel gezien:

- 1) De digitale systemen werken onvoldoende goed samen, waardoor er problemen met het plannen en boeken van ritten ontstaan.
De Pilot moet hierin duidelijkheid geven. Met de aanbesteding van het ministerie van IenW is gezorgd dat er snel een alternatief beschikbaar is.
- 2) Flex blijkt veel populairder dan verwacht.

Bewust is gekozen om met flex de drempels voor reizigers op alle facetten zo laag mogelijk te houden. De kosten van flex blijven behapbaar vanwege de koppeling met de WMO-vervoercontracten en de efficiëntie die daarmee behaald wordt. Wanneer Flex te populair wordt dan ontstaat dit de inschatting uit deze contracten, waardoor de kosten snel kunnen oplopen. In dat geval zal er of extra budget moeten worden toegekend of in de spelregels met hogere drempels moeten gaan worden gewerkt.

- 3) Er schrijft geen vervoerder in binnen het plafondbedrag op de aanbesteding per bus. Om de situatie uit de vorige aanbesteding te voorkomen is in de huidige aanbesteding een noodvoorziening opgenomen. Vervoerders mogen boven het plafondbedrag inschrijven. Dit wordt alleen in behandeling genomen indien er geen inschrijvingen zijn binnen het plafondbedrag. Het is aan GS en PS om dan te besluiten of voor een inschrijving boven het plafondbedrag wordt gekozen.

Legenda status en voortgang

	Groen	Op orde
	Oranje	Er dreigen afwijkingen
	Rood	Bijstelling is noodzakelijk



Positieve ontwikkeling



Gemiddeld ontwikkeling



Negatieve ontwikkeling