

The background of the cover features a low-angle shot of a flag with horizontal blue and white stripes and a yellow shield with a red lion, flying against a blue sky with white clouds. To the left, a portion of a brick church tower is visible. The bottom half of the image is overlaid with a white graphic consisting of several curved, overlapping lines.

Uitvoering Regionale Mobiliteitsstrategie

Voortgangsrapportage Regionale Mobiliteitsstrategie

Algemeen

Onderwerp:	Regionale Mobiliteitsstrategie
Document:	Voortgangsrapportage
Periode:	Februari, maart en april 2025
Status:	
Datum:	15 mei 2025
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 OV-systeem 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

- Gunning van de busconcessie
- Start van de Flex op Schouwen-Duiveland
- Opstarten zienswijzeprocedure mobiliteitscentrale
- Lobby tegen bezuiniging Rijk op Openbaar Vervoer

Status en voortgang

Beheersaspect:	Kwaliteit	Geld	Tijd	Risico	Omgeving
Status:					
Voortgang:					

Voortgang algemeen

Op 18 maart is de busconcessie gegund aan EBS. In haar inschrijving heeft EBS op diverse punten een hogere kwaliteit geboden dan de hoge kwaliteit die al met het programma van eisen als voorwaarde werd gesteld. In de beoordeling op de combinatie van kwaliteit en prijs kwam EBS als beste partij naar voren. Snel na gunning zijn de eerste gesprekken met EBS gestart over de implementatie. Tot en met 30 april kon bezwaar worden aangetekend in de aanbestedingsprocedure. Dit is niet gebeurd. Daarmee kan zonder enig voorbehoud op de implementatie voor de nieuwe concessie worden ingezet.

In februari is op Schouwen-Duiveland gestart met de Flex. In de eerste twee weken gebeurde dit met een testpanel, waarbij het doel was om direct zo veel mogelijk feedback te krijgen zodat eventuele problemen direct opgepakt konden worden. Uit de feedback en de reacties bleek een grote tevredenheid en verbeterpunten konden direct worden opgepakt. Daarna is de Flex volledig opengesteld. In de communicatie is een opbouw opgenomen om stap voor stap doelgroepen te informeren over de Flex. Sinds de start is gestage stijging van het aantal ritten dat wordt gemaakt te zien. Het huidige gebruik, zonder dat er nog aanpassingen aan de buslijnen zijn geweest, laat zien de behoefte die aan extra bereikbaarheid werd voorzien. De beoordeling op de dienstverlening is hoog gebleven.

Met de gemeenten zijn laatste aanpassingen aan de gemeenschappelijke regeling voor de Mobiliteitscentrale gedaan, zodat deze via de colleges aan raden en staten wordt aangeboden met het verzoek tot zienswijzen hierop. De Gemeenschappelijke Regeling Publiek Vervoer Zeeland (GR Publiek Vervoer Zeeland) is een omvorming van de Gemeenschappelijke Regeling Collectief Vervoer Zeeuws-Vlaanderen (GR CVV).

Het ministerie van Onderwijs, Cultuur en Wetenschap keert sinds 2024 een lagere bijdrage aan de vervoerders in Nederland uit voor het OV studentenreisproduct. In 2024 is dit door inzet vanuit de Tweede Kamer eenmalig gecompenseerd. Concessieverleners en vervoerders zijn sindsdien in overleg over deze korting en de dreigende effecten op het Openbaar Vervoer. Aangezien deze korting is blijven staan, is vanaf eind 2024 de lobby opgevoerd en hebben concessieverleners, vervoerders en reizigersorganisaties ook de publiciteit hierover opgezocht. Helaas is in de voorjaarsnota van het Rijk geen aanzet tot reparatie van deze korting te zien. Voor de busconcessie Zeeland betekent dit dat Connexxion 1,85 miljoen per jaar minder aan inkomsten krijgt vanuit het ministerie van OCW.

Vaste verbindingen (bus, trein en Westerschelde Ferry)

Status:



Voortgang:



Op 18 maart is de busconcessie gegund aan EBS. In haar inschrijving heeft EBS op diverse punten een hogere kwaliteit geboden dan de hoge kwaliteit die al met het programma van eisen als voorwaarde werd gesteld. Belangrijkste punt is dat EBS in haar inschrijving hogere normen voor de betrouwbaarheid van het vervoer heeft opgenomen dan al in het Programma van Eisen waren opgenomen. In het programma van eisen waren de normen al hoger dan waar Connexxion aan dient te voldoen. Met het opnemen van hogere normen in haar inschrijving betekent dit dat EBS daar aan kan worden gehouden vanaf de start van de nieuwe concessie.

In de afgelopen jaren is in andere regio's in Nederland bij overgang van concessies naar nieuwe concessieverleners te zien geweest dat er bij de start van de nieuwe concessie veel problemen zich voor deden. Deze problemen hadden als voornaamste redenen het te laat beschikbaar komen van nieuwe bussen en tekorten aan personeel. Dit is reden geweest om in de aanbesteding veel belang te hechten aan een stevige onderbouwing van de implementatie door inschrijvers. Dit betekent ook dat met het opstarten van de implementatie stevig is ingezet om te zorgen dat EBS tijdig de juiste stappen zet en kan zetten. Een voordeel voor Zeeland is dat EBS in een andere regio reeds problemen heeft ervaren en daaruit lessen heeft geleerd. Vanuit de Provincie hebben we bij andere provincies ook de lessen opgehaald uit verschillende implementatietrajecten.

Vanaf 1 januari is de Provincie Zeeland de voorzitter van de landsdelige spoortafel Zuid-Nederland. Op de landsdelige spoortafel heeft NS de plannen voor de dienstregeling 2026 toegelicht. Voor Zeeland omvat dat de doortrekking van de trein naar Breda en verder. Aandachtspunten zijn de toegankelijkheid van de treinen en met de kleine verschuiving in tijd de aansluiting van enkele buslijnen. Daarnaast heeft het ministerie aangekondigd de marktordening op het spoor te onderzoeken. Dit gaat over de rol die NS en ProRail hebben in samenhang met de rol die voor vervoersmaatschappijen die iets op het spoor willen hebben.

Pilot en startprojecten

Status:



Voortgang:

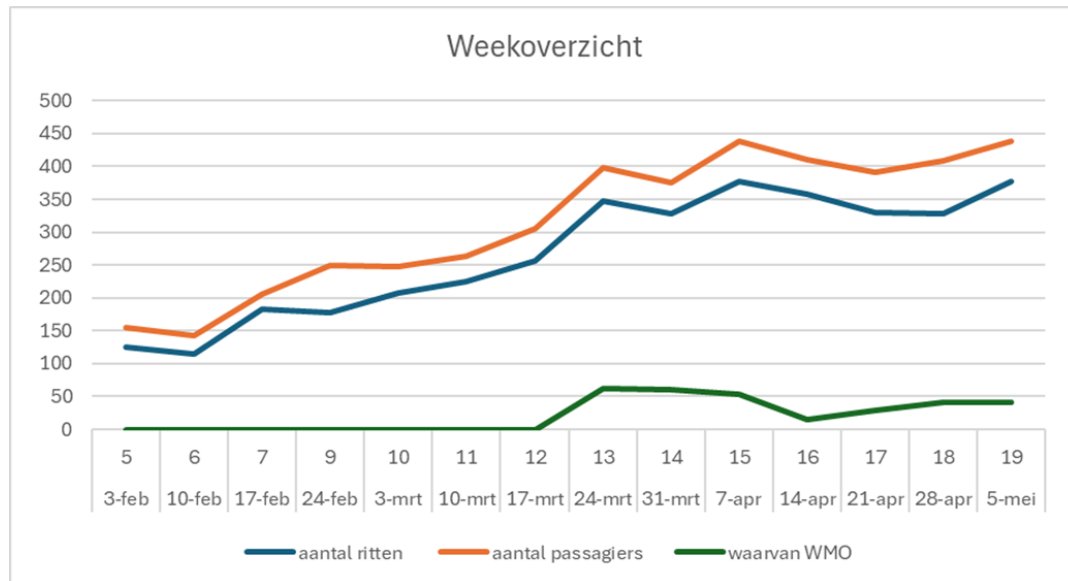


In februari is op Schouwen-Duiveland gestart met de Flex. In de eerste twee weken gebeurde dit met een testpanel, waarbij het doel was om direct zo veel mogelijk feedback te krijgen zodat eventuele problemen direct opgepakt konden worden. Uit de feedback en de reacties bleek een grote tevredenheid en verbeterpunten konden direct worden opgepakt. Daarna is de Flex volledig opengesteld. In de communicatie is een opbouw opgenomen om stap voor stap doelgroepen te informeren over de Flex. Sinds de start is gestage stijging van het aantal ritten dat wordt gemaakt te zien. Het huidige gebruik, zonder dat er nog aanpassingen aan de buslijnen zijn geweest, laat zien de

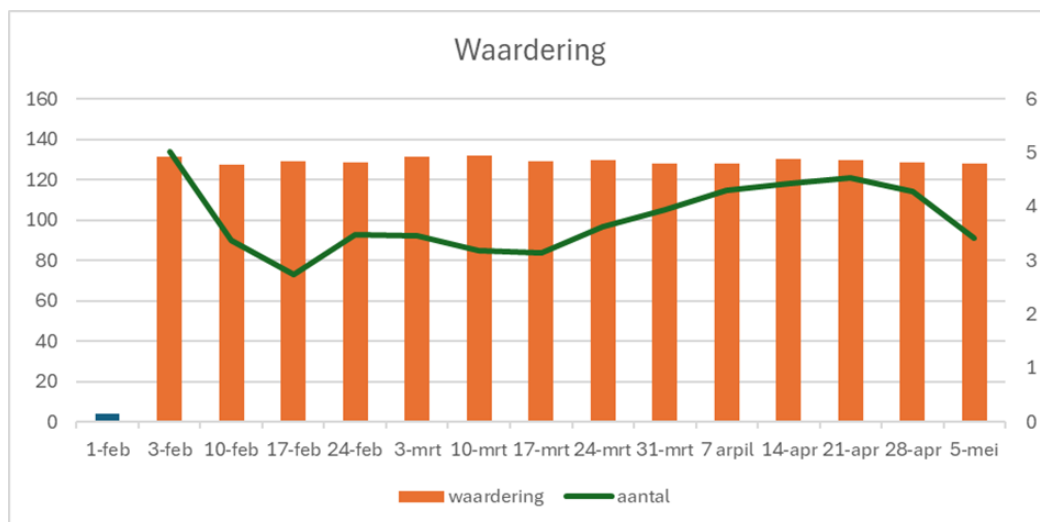
behoefte die aan extra bereikbaarheid werd voorzien. De dienstverlening wordt tot nu toe hoog beoordeeld.

In eerste instantie is de Flex uitgevoerd met de extra voertuigen (en chauffeurs) die hier door de vervoerder voor waren voorzien. In de laatste maand zijn in verschillende stappen de systemen en de voertuigen gekoppeld, zodat de efficiëntie en vervoerscapaciteit zoals beoogd bereikt kan worden. Vanwege de prioriteit die het heeft om de meest kwetsbare reizigers betrouwbaar te vervoeren, is dit gefaseerd gebeurd.

Cijfers en ontwikkeling van gebruik in Schouwen-Duiveland:



Overzicht aantal ritten en passagiers de Flex en WMO per week.



Overzicht waardering van de Flex en Reizen door Zeeland (schaal links aantal waarderingen, rechts gemiddelde hoogte van de waardering op schaal 1 t/m 5)

Het succes op Schouwen-Duiveland is reden om vanuit verschillende regio's nu aan te dringen op snelle invoering van de Flex. In het bestuurlijke overleg van Provincie en bestuurlijke

vertegenwoordigers uit de verschillende regio's is een volgorde en beoogde planning afgesproken. De eerstvolgende regio voor de uitrol van de Flex is Noord-Beveland. Beoogd wordt daar in de loop van juni te kunnen starten. Daarna volgen in volgorde Zeeuws-Vlaanderen, Walcheren, de rest van de Bevelanden en Tholen. Voorzien wordt dat aan het einde van het eerste kwartaal volgend jaar de Flex overal operationeel is. Startdata in verschillende regio's worden gecommuniceerd op het moment dat de randvoorwaarden (o.a. afspraken met vervoerders en vervoercentrale) voldoende zekerheid biedt om het kwalitatief goed te kunnen opstarten.

Digitaal instrumentarium

Status:



Voortgang:



Het digitale systeem zoals is aanbesteed door het ministerie van IenW, de dispatcher, functioneert direct vanaf het begin zonder grote problemen. Bij de implementatie is er wel de noodzaak tot kleinere aanpassingen te zien, die door de leverancier (Siemens – Padam Mobility) in gang zijn gezet.

De twee belangrijkste ontwikkelingen zijn:

1. de koppeling met de MaaS-apps
2. Integratie planningstool Taxys t.b.v. WMO vervoer

Met elke aangesloten MaaS-app vanuit het systeem kan de Flex worden geboekt. De inzet vanuit de regionale mobiliteitsstrategie is om tussen verschillende vervoersvormen drempels weg te nemen. Daarom is het belangrijk dat met MaaS-apps samenhangend vervoer van de Flex, bussen en Westerschelde Ferry kan worden geboekt.

De integratie met Taxys is cruciaal voor het operationele proces van de mobiliteitscentrale (hier hangt de administratieve afwikkeling aan vast als mede de samenvoeging van WMO reizigers met de overige Flex gebruikers).

Voor de betaalsystemen is de landelijke vertraging van het OV-pay-systeem relevant. Daardoor zijn niet onmiddellijk alle betaalmogelijkheden beschikbaar voor de Flex. Alle abonnementen en OV-studentenkaart wel, maar bijvoorbeeld voor zakelijke reizen ontbreekt de mogelijkheid dit via een zakelijk account te doen. Met Translink wordt gewerkt om via OV-pay zo snel mogelijk dat soort mogelijkheden in Flex te bieden.

Mobiliteitscentrale

Status:



Voortgang:



Voor de start van de Flex op Schouwen-Duiveland heeft de Gemeentelijke Vervoerscentrale Zeeland BV (GVZ) als voorloper van de mobiliteitscentrale de nodige voorbereidingen getroffen. Met de implementatie van het digitale systeem, zoals bovenstaand beschreven, en door te zorgen dat er voldoende personeel is om vragen en telefonische boekingen te kunnen verwerken. Hiervoor zijn eerder extra telefonisten en planners aangetrokken. Daarmee is de start van de Flex succesvol door

de GVZ begeleid. Te zien was dat ondanks de gerichte communicatie op Schouwen-Duiveland er met regelmaat vragen zijn over hoe en wanneer gebruik kan worden gemaakt van de Flex.

In het OZO mobiliteit is afgesteld met de gemeenten om de zienswijzeprocedure voor de Gemeenschappelijke Regeling Publiek Vervoer naar alle gemeenteraden en Provinciale Staten in gang te zetten. In april 2025 zijn de stukken hiervoor aan Provinciale Staten aangeboden. Gezien de uitgebreidere toelichting in die stukken wordt in deze voortgangsrapportage daar niet uitgebreid op ingegaan. Wanneer het toewerken naar een Gemeenschappelijke Regeling door gemeenteraden en Provinciale Staten wordt ondersteund dan wordt beoogd deze per 1 januari 2026 in werking te laten treden.

Vooruitlopend daarop is afgesteld over taken die de GVZ extra uitvoert in 2025 ten behoeve van de uitvoering van de Flex, de voorbereidingen voor introductie van uitrol van de Flex in verschillende regio's en de voorbereidingen voor 2026. Vanuit gemeentelijke samenwerkingsorganisaties, gemeenten en Provincie zal hieraan financieel worden bijgedragen. Dit betekent dat de organisatie van de GVZ in voorbereiding op de vervolgstappen uitgebreid zal worden. In wisselwerking daarmee zal het provinciale team dat aan de RMS werkt kleiner worden.

Hubs en opstappunten

Status:



Voortgang:



In voorgaande Voortgangsrapportage is aangegeven dat vier subsidieaanvragen van gemeenten binnen de Subsidieregeling Mobiliteitshubs nog nadere ophelderingen behoefden. Deze opheldering is ondertussen van deze gemeenten ontvangen en beschikking wordt op korte termijn voorgelegd aan GS, waardoor er duidelijkheid is over alle ontvangen subsidieaanvragen.

De Provincie heeft afspraken gemaakt met de gemeenten Vlissingen, Sluis, Schouwen-Duiveland, Terneuzen en Borsele om binnen de beschikbare middelen in de Regio Deal North Sea Port District ca. 9 hubs te realiseren om de bereikbaarheid van het North Sea Port District te vergroten en, voor zover mogelijk al bij ingang van de nieuwe busconcessie, de ervaring van reizigers zo prettig mogelijk te maken.

De Provincie blijft in goed overleg met de gemeente Vlissingen en de andere partners over de herinrichting van het Stationsgebied te Vlissingen. Dit project komt voort uit Wind in de Zeilen. Ook met gemeente Goes blijft de Provincie in goed overleg over de herinrichting van het Stationsgebied aldaar. Na afstemming met alle stakeholders is de verwachting dat op de komende tijd het Schetsontwerp voor het Stationsgebied in Vlissingen vastgesteld kan worden en een voorkeursvariant gekozen wordt voor het Stationsgebied in Goes, waarna de plannen verder uitgewerkt kunnen worden.

Totaalplanning

Status:



Voortgang:



De totaalplanning ligt nog steeds op koers om in de verschillende stappen in 2025 en 2026 Flex in heel Zeeland in te voeren en tegelijkertijd bij goede werking in een regio ook naar de dienstregeling nieuwe concessie voor de bus te gaan.

De volgorde voor de uitrol van de Flex is zoals eerder in deze rapportage aangegeven Noord-Beveland, Zeeuws-Vlaanderen, Walcheren, de rest van de Bevelanden en Tholen. Wanneer de Flex goed werkt wordt tussen de 6 en 9 maanden daarna de dienstregeling voor de bus ook aangepast naar de toekomstige dienstregeling. Dit betekent dat voor Schouwen-Duiveland dit met de dienstregelingwijziging deze zomer plaats vindt en dat bijvoorbeeld voor Zeeuws-Vlaanderen en Walcheren een dienstregelingwijziging in mei 2026 wordt voorzien. Daarmee wordt gezorgd dat de Flex in 2026 in heel Zeeland operationeel is geworden en dat met de nieuwe concessie enkel nog in een deel van de Bevelanden en Tholen grotere dienstregelingwijzigingen voor de bus gaan plaatsvinden. Daarmee wordt gezorgd voor een geleidelijke overgang naar het nieuwe systeem.

Tussentijds zullen de spelregels voor de Flex regelmatig worden geëvalueerd en vanaf de nieuwe concessie wordt beoogd dat vanuit de gemeenschappelijke regeling adviezen komen over aanpassingen in de wisselwerking tussen doelgroepenvervoer, de Flex en de bus.

Financieel

Status:



Voortgang:



Met de inschrijving van EBS voor de busconcessie is er financiële ruimte om keuzes te maken over aanvullende ritten en/ of inzet van financiële ruimte voor de tarieven. Met de voorjaarsnota wordt daarnaast voorgesteld aan Provinciale Staten om van de eerder extra beschikbaar gestelde €2 miljoen per jaar, één miljoen weer terug te laten vloeien naar de budgettaire ruimte.

De korting op de uitkering van de OV-studentenkaart betekent dat met name in de looptijd van de huidige concessie, dus voor de jaren 2025 en 2026, er een vraagstuk ligt. Met Connexxion zijn er in lijn met de verlengingsafspraken gesprekken over de betekenis hiervan. Tegelijkertijd blijft de lobbyinzet onverminderd groot om deze korting van tafel te proberen te krijgen.

Risico's

Status:



Voortgang:



Als top risico's worden momenteel gezien:

- 1) 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 (door totale budget te verhogen of te schuiven tussen busconcessie en Flex) of in de spelregels met hogere drempels moeten gaan worden gewerkt.

2) Implementatie van de nieuwe busconcessie

Bij de start van verschillende nieuwe concessies in Nederland is te zien dat er problemen zijn als gevolg van een slechte overgang tussen vervoerders of het niet tijdig beschikbaar zijn van de nieuwe bussen. In de eisen en gunningscriteria van de aanbesteding is de implementatie al een belangrijk aandachtspunt geweest. Het opvolgen van de implementatie zal na gunning een belangrijk proces worden, om risico's op problemen bij de start van de nieuwe concessie te verminderen.

Legenda status en voortgang

	Groen	Op orde
	Oranje	Er dreigen afwijkingen
	Rood	Bijstelling is noodzakelijk
		Positieve ontwikkeling
		Gemiddeld ontwikkeling
		Negatieve ontwikkeling