



17010266

Gedeputeerde Staten**Provinciale staten van Zeeland**
T.a.v. de voorzitter

PROVINCIE ZEELAND	
AFD. <i>SG</i>	AMBT.
AFD. TERMIJN	<i>pb-sta</i>
DATUM	23 MEI 2017
DOC.NR.	
ZAAK NR.	
CLASS.	

onderwerp
kustverbinding Zeeuws-Vlaanderen**kenmerk**
17010029**behandeld door**
mr. F. van Langevelde
(0118) 63 1770**verzonden****23 MEI 2017**

Middelburg, 16 mei 2017

Geachte voorzitter,

In uw vergadering van 6 november 2015 is een motie aangenomen, waarin wordt gevraagd om een verkennend onderzoek – in vervolg op reeds bestaande studies – naar de kansen voor de realisatie van een volwaardige openbaar vervoer (hierna te noemen OV) verbinding langs de kust van Zeeuws-Vlaanderen met aansluiting op de Belgische kusttram.

Ter uitvoering van deze motie hebben wij Ecorys gevraagd om het gevraagde onderzoek uit te voeren en antwoord te geven op de financiële haalbaarheid, de randvoorwaarden en condities van interregionale stakeholders en de mogelijkheden van Europese subsidies. Wij hebben daarbij het volgende meegegeven:

- Het onderzoek betreft geen kostbaar integraal haalbaarheidsonderzoek (feasibility study), maar een verkennend onderzoek (pre-feasibility study) naar de financiële en vervoerkundige haalbaarheid van de kustverbinding.
- Het onderzoek gaat over een volwaardige kustverbinding, die een boost moet opleveren voor de leefbaarheid en het vestigingsklimaat van de regio.
- De kustverbinding is geen lokale, maar een regionale verbinding, waarmee de kuststreek wordt opgenomen in het Europese OV-net (België – Breskens – Vlissingen – rest van Nederland).
- In het verleden is regelmatig gesproken over een kusttram Breskens-Knokke. De motie spreekt over kustverbinding. Dat is een breder begrip dan kusttram.
- De doelgroep beperkt zich niet tot toeristen. Ook andere doelgroepen moeten worden meegenomen. Betekent impliciet dat de kustverbinding niet alleen tijdens het toeristisch seizoen, maar het hele jaar rijdt.
- Potentiële gebruikers zijn niet (alleen) de huidige OV-reizigers, maar ook nieuwe gebruikers (zoals bijv. Vlaamse horecabezoekers en Nederlandse bezoekers van het ziekenhuis in Knokke).

Ecorys heeft op 1 mei 2017 haar eindrapport opgeleverd. Ecorys concludeert dat het realiseren van een volwaardige OV-verbinding langs de kust van Zeeuws-Vlaanderen met aansluiting op de Belgische kusttram geen kans van slagen heeft. Ze komt tot deze conclusie na een analyse van de bestaande grensoverschrijdende openbaarvervoerverbindingen, beleidsdocumenten, interviews met stakeholders en een inventarisatie van Europese fondsen.

Deze brief bevat een samenvatting van de uitkomsten van het onderzoek, met een standpunt van ons college.

Grensoverschrijdende openbaarvervoerverbindingen

Belangrijke grensoverschrijdende busverbindingen zijn lijn 42 en lijn 612.

Buslijn 42 (Brugge-Breskens) is een in de concessie voorgeschreven directe en snelle grensoverschrijdende OV-verbinding voor met name scholieren en forenzen. Lijn 42 rijdt het hele jaar, zeven dagen per week. Reizigers kunnen in Westkapelle overstappen op een busverbinding naar Knokke.

Buslijn 612 (Oostburg – Maldegem) biedt tijdens schooldagen direct en snel grensoverschrijdend vervoer voor scholieren.

Tot 2016 bood toeristenlijn 814 tijdens zomervakantie voor toeristen een grensoverschrijdende verbinding tussen Breskens en Knokke (met aansluiting op de kusttram). Voor 2017 heeft Connexxion na overleg met de toeristische sector de lijnvoering, frequentie en bedieningsperiode van lijn 814 aangepast. Lijn 814 rijdt in 2017 niet meer naar Knokke, maar stopt (keert) in Sluis. In de hoogzomerperiode rijdt de lijn dagelijks ieder half uur; hiermee is er aansluiting op iedere vaart van de Westerschelde Ferry. In Sluis sluit de lijn aan op lijn 42 van/naar Brugge; in Westkapelle kan men vervolgens overstappen op De Lijn naar Knokke. In het voor- en naseizoen rijdt lijn 814 alleen op zaterdag en zondagen, één keer per uur en op vrijdagen met 3 ritten in de vooravond tot Cadzand (i.p.v. Sluis). Ook in de mei- en herfstvakantie rijdt lijn 814 een keer per uur.

Beleidsdocumenten

Ecorys concludeert dat uit vigerende beleidsdocumenten van het Vlaams gewest en de gemeente Knokke-Heist blijkt dat aanvullende grensoverschrijdende OV-verbindingen van Vlaanderen naar Nederland voor de Vlaamse overheden geen beleidsprioriteit zijn. De Vlaamse overheden zijn graag bereid mee te denken, maar voor hen is het onduidelijk wat Nederland nu precies ambieert.

De toeristische sector heeft de Zeeuwse kustlijn wel expliciet als beleid. Doel is een nieuw en samenhangend aanbod van vervoer dat Zeeland in volle glorie laat zien aan de bezoekers. Het verbindt diverse kustplaatsen en attracties. De lijn loopt van Ouddorp, Veere, Middelburg, Vlissingen, fiets-voetveer Vlissingen-Breskens, Cadzand, Sluis naar Knokke. Deze rijdt het hele jaar, in het hoogseizoen is de bediening passend bij de vraag.

Het Landelijk toekomstbeeld OV 2040 gaat specifiek in op nieuwe mobiliteitsconcepten in gebieden waar de vraag naar en aanbod van klassiek OV beperkt is, zoals in dunner bevolkte gebieden. Kern is dat aanbodgericht OV wordt vervangen door flexibele en vraaggerichte mobiliteit. Realisering van een volwaardige kustverbinding, die aansluit op de kusttram in Knokke, als nieuw aanbodgericht OV past dus niet in het lange termijnbeleid voor OV.

Interviews stakeholders

Recreatieve ondernemers vinden dat een kustverbinding innovatief moet worden vormgegeven, attracties moet verbinden en gericht moet zijn op beleving. Wat opvalt uit de interviews is dat deze stakeholders niet expliciet spreken over de verbinding met Knokke (het grensoverschrijdende) maar veel meer over het product dat innovatief moet zijn, beleving moet bieden en gericht moet zijn op het vervoer van toeristen tussen campings/bungalowparken en attractiepunten in Zeeuws-Vlaanderen, ofwel goed vervoer voor toeristen in de regio met beleving.

Connexxion en De Lijn hebben als vervoerder alleen belang bij een (nieuwe) verbinding als daarvoor voldoende potentie is. De vraag komt vooral van Nederlandse zijde. Het vervoer moet passen binnen het beleidskader: vervoer van A naar B; vervoer is geen attractie op zich. Het doel is een bedrijfseconomisch rendabele business case.

De Raad voor de Maatschappelijke en Demografische Ontwikkeling (RMDO) in de gemeente Sluis is voorstander van creatieve en innovatieve mobiliteitsoplossingen passend bij de kenmerken van de regio. Dat is geen traditioneel aanbod van tram en bus. Die innovatieve oplossingen betekenen ook een sprong naar voren en trekt economische activiteit aan. Tevens wordt aangegeven dat kleinschalig vervoer op maat en flexibel voor dit gebied gewenst is.

Er is bij stakeholders geen behoefte aan een verbinding met vastliggende infrastructuur en verouderde systemen, als tram, kabelbaan of trolleybus. Geambieerde varianten zijn innovatief en duurzaam. Zelfrijdende voertuigen zijn genoemd als punt op de horizon waartoe nu stappen zouden moeten worden gezet. Op termijn zouden zelfrijdende voertuigen – die nu nog een attractie op zich zijn vanwege de innovativiteit – een bepaalde functiemenging kunnen verzorgen.

Financieringsmogelijkheden Europese fondsen

Ecorys heeft Europese fondsen geïnventariseerd en concludeert dat geen van de fondsen bijdragen aan de financiering van beheer en onderhoud van transportinfrastructuur en/of diensten. Dit betekent dat jaarlijkse exploitatie- en onderhoudskosten door Zeeuwse en/of Zeeuws-Vlaamse stakeholders zelf moeten worden bekostigd.

Er zijn Europese fondsen, gericht op infrastructuur voor traditioneel openbaar vervoer. Het European Fund for Strategic Investments (EFSI; Juncker fonds) en het European Energy Efficiency Fund (EEEF) verstrekken echter middelen die moeten worden terugbetaald. Het fonds Connecting Europe Facility (CEF) is grotendeels gereserveerd voor projecten op de zgn. Trans-European Transport Networks, waarvan in Zeeuws-Vlaanderen alleen de as Terneuzen-Gent-Antwerpen deel uitmaakt.

Andere Europese fondsen, zoals Urban Innovative Actions (UIA) en het Europees Fonds voor Regionale Ontwikkeling (EFRO), zijn gericht op innovatieve vormen van mobiliteit.

Uit de analyse van Europese fondsen blijkt dat betrokkenheid van stakeholders en een (gezamenlijke) visie een vereiste is. Ecorys concludeert dat die gezamenlijke visie nog ontbreekt.

Doorkijk naar de Toekomst

Ondanks de conclusie dat het realiseren van een volwaardige OV-verbinding langs de kust geen kans van slagen heeft, biedt Ecorys een doorkijk naar de toekomst. In navolging van de toekomstvisie OV 2040 gaat het gezien de trends en ontwikkelingen in het nieuwe denken om flexibele, innovatieve en vraaggerichte vormen van mobiliteit en mobiliteitsconcessies die gezamenlijk een effect genereren. Vlaanderen is vanuit innovatie bereid om mee te denken. Ook stakeholders hebben voor de langere termijn als ambitie een duurzame en innovatieve regio die extra toeristen trekt, onderscheidend is en toeristen laat terugkeren. Bij deze innovatieve regio hoort snel vervoer van A naar B, dat innovatief is en gericht op beleving. Daarvoor zijn ook Europese fondsen. Maar om een realistische kans van slagen op Europese fondsen te maken zijn ambities, wil en overeenstemming tussen partijen in de regio belangrijk. Daarnaast zijn geconcretiseerde doelen, criteria en indicatoren, maar ook samenwerking en capaciteit een must.

Collegestandpunt

Wij hebben de uitkomsten van het door Ecorys uitgevoerde verkennend onderzoek afgestemd met het college van de gemeente Sluis. Met hen onderschrijven wij de conclusie dat de kansrijkheid van een volwaardige openbaarvervoerverbinding langs de kust gering is en er gezocht moet worden naar een flexibel vervoerssysteem voor de regio. Binnen de maatschappelijke opgave Beleef Zeeland kijken wij momenteel samen met de Toeristische Uitvoeringsalliantie (TUA) naar de mogelijkheden voor een duurzaam toeristisch netwerk. Het is echter aan de markt zelf om daaraan vervolgens daadwerkelijk invulling te geven. Wij willen daarbij wel samen met de TUA een ondersteunende rol vervullen. Naast toerisme zijn er meer motieven waarvoor een vernieuwende aanpak van bereikbaarheid belangrijk is. Dit in samenhang met demografische ontwikkelingen waardoor de vraag naar openbaar vervoer minder én anders wordt. Binnen de maatschappelijke opgave Aantrekkelijk Zeeland denken we samen met de gebiedspartners na over slimme en vernieuwende vervoersconcepten om de regio west Zeeuws-Vlaanderen aantrekkelijk te houden als gebied om te wonen, te werken en onderwijs te volgen.

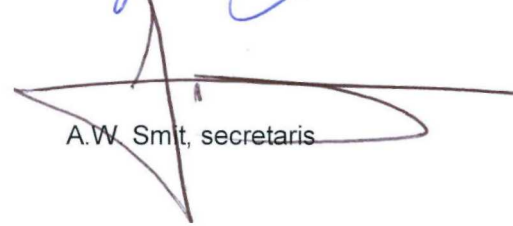
Met deze brief hebben wij uitvoering gegeven aan uw motie van 6 november 2015.

Met vriendelijke groet,

gedeputeerde staten,



Drs. J.M.M. Polman, voorzitter



A.W. Smit, secretaris

Bijlage: 1

Verkennd onderzoek verbinding openbaar vervoer langs de kust: West- Vlaanderen – West-Zeeuws-Vlaanderen

Eindrapport

Opdrachtgever: provincie Zeeland

Medefinancier: gemeente Sluis



Verkennend onderzoek verbinding openbaar vervoer langs de kust: West- Vlaanderen – West-Zeeuws-Vlaanderen

Eindrapport

Opdrachtgever: provincie Zeeland

Ricardo Poppeliers
Casper van der Ham

Rotterdam, 1 mei 2017

Inhoudsopgave

Samenvatting	7
1 Inleiding	11
1.1 Achtergrond en aanleiding	11
1.2 Hoofdvraag	11
1.3 Kader	12
1.4 Leeswijzer	12
2 Onderzoeksverantwoording	13
3 Gebiedskenmerken en huidige bereikbaarheid	14
3.1 Gebiedskenmerken	14
3.2 Huidige bereikbaarheid	15
3.2.1 Externe bereikbaarheid	15
3.2.2 Grensoverschrijdende fiets- en autoinfrastructuur	17
3.2.3 Huidige grensoverschrijdende openbaar vervoer verbindingen	17
4 Randvoorwaarden en condities	21
4.1 Kustverbinding in mobiliteitsbeleid van Nederlandse en Vlaamse overheid	21
4.1.1 Provincie Zeeland	21
4.1.2 Gemeente Sluis	22
4.1.3 Vlaamse overheden	22
4.2 Kustverbinding in plannen toeristische sector	23
4.3 Commissie structuurversterking	25
4.4 Landelijk toekomstbeeld OV 2040	26
4.5 Kustverbinding die aansluit op de kusttram: belangen	26
5 Vervoerkundig	30
6 Mogelijkheden van Europese fondsen inzake infrastructuur en betalingsbereidheid	33
6.1 Mogelijkheden van Europese fondsen	33
6.2 Betalingsbereidheid	36
7 Eindconclusie	38
8 Doorkijk naar de toekomst	41
Bijlage 1. Geïnterviewde stakeholders	44
Bijlage 2. Gebruikte bronnen	45
Bijlage 3. Structuur van de kustregio's	46
3.1 Demografische kenmerken	46
3.2 Economische kenmerken: toerisme	47
3.3 Economische kenmerken: werkgelegenheid	49
3.4 Sociaal maatschappelijke kenmerken: scholen en zorg	50

Samenvatting

Motie

In Provinciale Staten van 6 november 2015 is een motie aangenomen, waarin wordt gevraagd om een verkennend onderzoek – in vervolg op reeds bestaande studies – naar de kansen voor de realisatie van een *volwaardige* openbaar vervoer (hierna te noemen OV) verbinding langs de kust van Zeeuws-Vlaanderen met aansluiting op de Belgische kusttram.

Achtergronden en aanleidingen die in de motie worden genoemd zijn onder andere:

- Er bestaat geen goede grensoverschrijdende OV- verbinding tussen West-Zeeuws-Vlaanderen (NL) en West-Vlaanderen (B).
- Grote investeringen in de Zeeuws-Vlaamse kuststreek leiden tot een sterke toename van het aantal (potentiële) bezoekers.
- Verwachting is dat een volwaardige kustverbinding positieve effecten zal hebben op de OV-verbindingen naar het Zeeuws-Vlaamse achterland en daarmee ten goede komt aan de leefbaarheid van de regio.
- Er wordt al meerdere jaren gesproken over een mogelijke OV-verbinding tussen de Vlaamse en Zeeuws-Vlaamse kuststrook. Eerdere studies¹ zijn vooral gericht op de recreatieve functie van een kustverbinding, zonder andere functies zoals woon-werkverkeer integraal mee te nemen.
- Er zijn momenteel meerdere Europese fondsen beschikbaar voor interregionale en grensoverschrijdende infrastructurele projecten.
- Een verkennend onderzoek naar de mogelijkheden van Europese subsidies en de daarvoor noodzakelijke cofinanciering kan als basis dienen voor een kansrijk financieel-economisch haalbaarheidsonderzoek.

Onderzoeksopdracht

Ter uitvoering van de motie heeft de Provincie Ecorys gevraagd om, in vervolg op de reeds bestaande studies, een verkennend onderzoek uit te voeren naar de kans van slagen op het realiseren van een volwaardige OV-verbinding langs de kust van Zeeuws-Vlaanderen, met aansluiting op de Belgische kusttram'. Het onderzoek moet antwoord geven op de financiële haalbaarheid, de randvoorwaarden en condities van interregionale stakeholders en de mogelijkheden van Europese subsidies. De Provincie heeft daarbij de volgende uitleg meegegeven:

- Het onderzoek betreft geen kostbaar integraal haalbaarheidsonderzoek (feasability study), maar een verkennend onderzoek (pre-feasability study) naar de financiële en vervoerkundige haalbaarheid van de kustverbinding;
- Het onderzoek gaat over een volwaardige kustverbinding, die een boost moet opleveren voor de leefbaarheid en het vestigingsklimaat van de regio;
- De kustverbinding is geen lokale, maar een regionale verbinding, waarmee de kuststreek wordt opgenomen in het Europese OV-net (België – Breskens – Vlissingen – rest van Nederland);
- In het verleden is regelmatig gesproken over een kusttram Breskens-Knokke. De motie spreekt over kustverbinding. Dat is een breder begrip dan kusttram;
- De doelgroep beperkt zich niet tot toeristen. Ook andere doelgroepen moeten worden meegenomen. Betekent impliciet dat de kustverbinding niet alleen tijdens het toeristisch seizoen, maar het hele jaar rijdt;

1 Het meest recente onderzoek is van november 2014 en uitgevoerd door Goudappel Coffeng (Zwin-regio verbonden, onderzoek naar haalbaarheid van een recreatieve OV-verbinding tussen West-Vlaanderen (B) en West-Zeeuws-Vlaanderen (NL))

- Potentiële gebruikers zijn niet (alleen) de huidige OV-reizigers, maar ook nieuwe gebruikers (zoals bijv. Vlaamse horecabezoekers en Nederlandse bezoekers van het ziekenhuis in Knokke).

Onderzoekresultaten

Ecorys concludeert dat het realiseren van een volwaardige OV-verbinding langs de kust van Zeeuws Vlaanderen met aansluiting op de Belgische kusttram geen kans van slagen heeft. Deze conclusie is gebaseerd op een analyse van de bestaande grensoverschrijdende openbaarvervoerverbindingen, beleidsdocumenten, interviews met stakeholders en een inventarisatie van Europese fondsen.

Grensoverschrijdende openbaarvervoerverbindingen

- Kernnetlijn 42 (Brugge-Breskens) is een belangrijke in de concessie voorgeschreven directe en snelle grensoverschrijdende OV-verbinding voor met name scholieren en forenzen. Lijn 42 rijdt het hele jaar door, zeven dagen per week. Reizigers kunnen in Westkapelle overstappen op een busverbinding naar Knokke.
- Scholierenlijn 612 (Oostburg – Maldegem) biedt tijdens schooldagen direct en snel grensoverschrijdend vervoer voor scholieren.

Tot 2016 bood toeristenlijn 814 tijdens zomervakantie voor de doelgroep toeristen een grensoverschrijdende verbinding tussen Breskens en Knokke (met aansluiting op de kusttram). Voor 2017 heeft Connexxion na overleg met de toeristische sector de lijnvoering, frequentie en bedieningsperiode van lijn 814 aangepast. Lijn 814 rijdt in 2017 niet meer naar Knokke, maar stopt (keert) in Sluis. In de hoogzomerperiode rijdt de lijn dagelijks ieder half uur; hiermee is er aansluiting op iedere vaart van de Westerschelde Ferry. In Sluis sluit de lijn aan op lijn 42 van/naar Brugge; in Westkapelle kan men vervolgens overstappen op De Lijn naar Knokke. In het voor- en naseizoen rijdt lijn 814 alleen op zaterdag en zondagen, één keer per uur en op vrijdagen met 3 ritten in de vooravond tot Cadzand (i.p.v. Sluis). Ook in de mei- en herfstvakantie rijdt lijn 814 een keer per uur. De ritten sluiten aan op de WSF.

Beleidsdocumenten

- De Provincie Zeeland spreekt in haar mobiliteits- en OV-beleid niet expliciet over een grensoverschrijdende kustverbinding, die aansluit op de kusttram.
- De gemeente Sluis spreekt in haar visiedocument Krachtig verbonden 2016 – 2020 en het activiteitenplan recreatie en toerisme 2.0 niet expliciet over een grensoverschrijdende kustverbinding.
- Uit vigerende beleidsdocumenten van het Vlaams gewest en de gemeente Knokke-Heist blijkt dat aanvullende grensoverschrijdende OV-verbindingen van Vlaanderen naar Nederland geen beleidsprioriteit zijn voor de Vlaamse overheden. De Vlaamse overheden zijn graag bereid mee te denken, maar voor hen is het onduidelijk wat Nederland nu precies ambieert.
- De toeristische sector benoemt in het document "Naar een duurzaam toeristisch vervoernetwerk Zeeland, december 2015" de Zeeuwse kustlijn expliciet. Doel is een nieuw en samenhangend aanbod van vervoer dat Zeeland in volle glorie laat zien aan de bezoekers. Het verbindt diverse kustplaatsen en attracties. De lijn loopt van Ouddorp, Veere, Middelburg, Vlissingen, fiets-voetveer Vlissingen-Breskens, Cadzand, Sluis naar Knokke. Deze rijdt het hele jaar, in het hoogseizoen is de bediening passend bij de vraag.
- Het Landelijk toekomstbeeld OV 2040 gaat specifiek in op nieuwe mobiliteitsconcepten in gebieden waar de vraag naar en aanbod van klassiek OV beperkt is, zoals in dunner bevolkte gebieden. Kern is dat aanbodgericht OV wordt vervangen door flexibel en vraaggerichte

mobiliteit. Conclusie is dat realisering van een volwaardige kustverbinding, die aansluit op de kusttram in Knokke, als nieuw aanbodgericht OV in een gebied waar de vraag naar klassiek OV beperkt is niet past in lange termijnbeleid voor OV.

Interviews

- Volgens recreatieve ondernemers moet een kustverbinding innovatief worden vormgegeven, attracties verbinden en gericht zijn op beleving. Wat opvalt uit de interviews is dat deze stakeholders niet expliciet spreken over de verbinding met Knokke (het grensoverschrijdende) maar veel meer over het product dat innovatief moet zijn, beleving moet bieden en gericht moet zijn op het vervoer van toeristen tussen campings/bungalowparken en attractiepunten in Zeeuws-Vlaanderen, ofwel goed vervoer voor toeristen in de regio met beleving.
- Connexion en De Lijn hebben als vervoerder alleen belang bij een verbinding als er voldoende potentie is. De vraag komt vooral vanuit Nederlandse zijde. Het vervoer moet passen binnen het beleidskader: vervoer van A naar B, vervoer is geen attractie op zich. Het doel is een bedrijfseconomisch rendabele business case.
- De Raad voor de Maatschappelijke en Demografische Ontwikkeling (RMDO) in de gemeente Sluis is voorstander van creatieve en innovatieve mobiliteitsoplossingen passend bij de kenmerken van de regio. Dat is geen traditioneel aanbod van tram en bus. Die innovatieve oplossingen betekenen ook een sprong naar voren en trekt economische activiteit aan. Tevens wordt aangegeven dat kleinschalig vervoer op maat en flexibel voor dit gebied gewenst is.
- Er is bij stakeholders geen behoefte aan een verbinding met vastliggende infrastructuur en verouderde systemen: er is expliciet geen behoefte aan systemen als tram, kabelbaan of trolleybus.
- Geambieerde varianten zijn innovatief en duurzaam. Zelfrijdende voertuigen zijn genoemd als punt op de horizon waartoe nu stappen zouden moeten worden gezet. Op termijn zouden zelfrijdende voertuigen – die nu nog een attractie op zich zijn vanwege de innovativiteit – een bepaalde functiemenging kunnen verzorgen. Binnen de huidige concessie is dit geen volwaardige openbaar vervoer verbinding.

Financieringsmogelijkheden Europese fondsen

- Geen van de Europese fondsen stelt financiering beschikbaar voor beheer en onderhoud van transportinfrastructuur en/of diensten. Dit betekent dat jaarlijkse exploitatie- en onderhoudskosten door Zeeuwse / Zeeuws-Vlaamse stakeholders zelf moeten worden bekostigd.
- Europese fondsen gericht op infrastructuur voor traditioneel openbaar vervoer worden gevonden in het European Fund for Strategic Investments (EFSI; Juncker fonds) en het European Energy Efficiency Fund (EEEF). Deze twee fondsen verstrekken echter middelen die moeten worden terugbetaald. Het fonds Connecting Europe Facility (CEF) is grotendeels gereserveerd voor projecten op het TEN-T core netwerk. In Zeeuws-Vlaanderen maakt alleen de as Terneuzen-Gent-Antwerpen daarvan deel uit. Andere Europese fondsen zoals Urban Innovative Actions (UIA) en het Europees Fonds voor Regionale Ontwikkeling (EFRO) zijn gericht op innovatieve vormen van mobiliteit.
- Uit de analyse van Europese fondsen blijkt dat betrokkenheid van stakeholders en een (gezamenlijke) visie een vereiste is. Conclusie is dat die gezamenlijke visie er nog niet is.

Doorkijk naar de Toekomst

Mobiliteit in de vorm van aanbodgericht OV in gebieden met weinig reizigerspotentie is rigide. In navolging van de toekomstvisie OV 2040 gaat het gezien de trends en ontwikkelingen in het nieuwe

denken om flexibele, innovatieve en vraaggerichte vormen van mobiliteit en mobiliteitsconcessies die gezamenlijk een effect genereren. Vlaanderen is vanuit innovativiteit bereid om mee te denken. Ook stakeholders hebben voor de langere termijn als ambitie een duurzame en innovatieve regio die extra toeristen trekt, onderscheidend is en toeristen laat terugkeren. Bij deze innovatieve regio hoort snel vervoer van A naar B, dat innovatief is en gericht op beleving. Er zijn ook Europese fondsen voor innovatieve vormen van mobiliteit. Om een realistische kans van slagen op Europese fondsen te maken zijn ambities, wil en overeenstemming tussen partijen in de regio belangrijk. Geconcretiseerde doelen, criteria en indicatoren, maar ook samenwerking en capaciteit zijn een must. Dit start bij een politieke wil, geconcretiseerd in beleid. Kort gezegd: zonder concreet plan maak je in Europa geen kans. Belangrijk is dat er concrete stappen kunnen worden gezet. Daar worden voorstellen voor gedaan.

1 Inleiding

1.1 Achtergrond en aanleiding

In Provinciale Staten van 6 november 2015 is een motie aangenomen, waarin wordt gevraagd om een verkennend onderzoek – in vervolg op reeds bestaande studies – naar de kansen voor de realisatie van een *volwaardige* openbaar vervoer (hierna te noemen OV) verbinding langs de kust van Zeeuws-Vlaanderen met aansluiting op de Belgische kusttram.

Achtergronden en aanleidingen die in de motie worden genoemd zijn onder andere:

- Er bestaat geen goede grensoverschrijdende OV- verbinding tussen West-Zeeuws-Vlaanderen (NL) en West-Vlaanderen (B).
- Grote investeringen in de Zeeuws-Vlaamse kuststreek leiden tot een sterke toename van het aantal (potentiële) bezoekers.
- Verwachting is dat een volwaardige kustverbinding positieve effecten zal hebben op de OV-verbindingen naar het Zeeuws-Vlaamse achterland en daarmee ten goede komt aan de leefbaarheid van de regio.
- Er wordt al meerdere jaren gesproken over een mogelijke OV-verbinding tussen de Vlaamse en Zeeuws-Vlaamse kuststrook. Eerdere studies² zijn vooral gericht op de recreatieve functie van een kustverbinding, zonder andere functies zoals woon-werkverkeer integraal mee te nemen.
- Er zijn momenteel meerdere Europese fondsen beschikbaar voor interregionale en grensoverschrijdende infrastructurele projecten.
- Een verkennend onderzoek naar de mogelijkheden van Europese subsidies en de daarvoor noodzakelijke cofinanciering kan als basis dienen voor een kansrijk financieel-economisch haalbaarheidsonderzoek.

Uitvoering van deze motie is in juli 2016 ("stand van zaken uitvoering motie nummer 9") gedefinieerd als een verkennend onderzoek naar de realisatiekansen van een *hoogwaardige* kustverbinding, gebruikmakend van Europese middelen als investeringsimpuls.

1.2 Hoofdvraag

De provincie Zeeland heeft de volgende hoofdvraag geformuleerd:

Geef uitvoering aan de door PS op 6 november 2015 aangenomen motie: 'Uitvoeren van een verkennend onderzoek, in vervolg op de reeds bestaande studies, naar de kans van slagen op het realiseren van een volwaardige OV-verbinding langs de kust van Zeeuws-Vlaanderen, met aansluiting op de Belgische kusttram'.

Het onderzoek moet antwoord geven op de financiële haalbaarheid, de randvoorwaarden en condities van interregionale stakeholders en de mogelijkheden van Europese subsidies.

2 Het meest recente onderzoek is van november 2014 en uitgevoerd door Goudappel Coffeng (Zwin-regio verbonden, onderzoek naar haalbaarheid van een recreatieve OV-verbinding tussen West-Vlaanderen (B) en West-Zeeuws-Vlaanderen (NL))

1.3 Kader

De door PS aangenomen motie wordt – zoals beschreven in de uitvraag – door de provincie Zeeland als volgt uitgelegd:

- Het onderzoek betreft geen kostbaar integraal haalbaarheidsonderzoek (feasability study), maar een verkennend onderzoek (pre-feasability study) naar de financiële en vervoerkundige haalbaarheid van de kustverbinding;
- Het onderzoek gaat over een volwaardige kustverbinding, die een boost moet opleveren voor de leefbaarheid en het vestigingsklimaat van de regio;
- De kustverbinding is geen lokale, maar een regionale verbinding, waarmee de kuststreek wordt opgenomen in het Europese OV-net (België – Breskens – Vlissingen – rest van Nederland);
- In het verleden is regelmatig gesproken over een kusttram Breskens-Knokke. De motie spreekt over kustverbinding. Dat is een breder begrip dan kusttram;
- De doelgroep beperkt zich niet tot toeristen. Ook andere doelgroepen moeten worden meegenomen. Betekent impliciet dat de kustverbinding niet alleen tijdens het toeristisch seizoen, maar het hele jaar rijdt;
- Potentiële gebruikers zijn niet (alleen) de huidige OV-reizigers, maar ook nieuwe gebruikers (zoals bijv. Vlaamse horecabezoekers en Nederlandse bezoekers van het ziekenhuis in Knokke).

Deze uitleg is daarmee het kader voor dit onderzoek.

1.4 Leeswijzer

Hoofdstuk 1 geeft de achtergrond en de onderzoeksvraag weer, terwijl hoofdstuk 2 de onderzoeksverantwoording beschrijft. Hoofdstuk 3 beschrijft de huidige structuur van het onderzoeksgebied met de gebiedskenmerken en de huidige bereikbaarheid per OV, auto en fiets. De randvoorwaarden en condities worden in hoofdstuk 4 beschreven, het vervoerkundige in hoofdstuk 5. Hoofdstuk 6 beschrijft mogelijkheden van Europese fondsen inzake infrastructuur. Dit leidt tot de eindconclusie in hoofdstuk 7. Hoofdstuk 8 geeft een doorkijk naar de toekomst.

2 Onderzoeksverantwoording

De volgende stappen zijn uitgevoerd om tot het eindresultaat te komen:

- Data- en informatieverzameling (desk research);
- Selectie van te betrekken stakeholders;
- Opatellen en aanscherpen interview leidraad op basis van analyses;
- Interviews (verdere informatieverzameling en toetsing analyses);
- Extra te betrekken stakeholders en interviews;
- Analyses en conceptrapportages;
- Toetsing conceptrapportages bij de begeleidingsgroep;
- Eindrapportage.

In bovenstaand overzicht zijn verschillende onderzoeksmethoden te onderscheiden; desk research (data- en informatieverzameling), (groeps)interviews alsmede verdiepende gesprekken.

Het onderzoek is begeleid door een begeleidingsgroep bestaande uit ambtelijke vertegenwoordigers van de provincie Zeeland, de provincie West-Vlaanderen, de Euregio Scheldemond en de gemeente Sluis. De begeleidingsgroep heeft onder andere een selectie van te interviewen stakeholders gemaakt en stakeholders aangedragen, vigerende beleidsdocumenten en uitgevoerde studies aangedragen evenals de tussentijdse notities en rapportages getoetst en becommentarieerd.

In bijlage 1 zijn de geïnterviewde stakeholders opgenomen, in bijlage 2 de gebruikte bronnen (beleids- en visiedocumenten en eerder uitgevoerde studies).

3 Gebiedskenmerken en huidige bereikbaarheid

Dit hoofdstuk gaat in op de huidige structuur van het onderzoeksgebied dat bestaat uit de kustregio West-Vlaanderen en West-Zeeuws-Vlaanderen. De eerste paragraaf biedt een overzicht van de gebiedskenmerken van en de mate van interactie tussen de twee gebieden (paragraaf 3.1); aansluitend wordt ingegaan op de huidige bereikbaarheid voor auto, OV en fiets (paragraaf 3.2).

3.1 Gebiedskenmerken

Om de interactie op het vlak van wonen, werken, recreatie & toerisme en onderwijs te bepalen kijken we naar de gebiedskenmerken van en de ontwikkelingen in het onderzoeksgebied. Deze inzichten helpen om een beeld te krijgen van de mobiliteitsvraag. Mobiliteit is immers een afgeleide van de activiteiten die in het gebied worden ondernomen.

In bijlage 3 staat een meer gedetailleerd overzicht van de gebiedskenmerken van beide gebieden. Hieronder staan de belangrijkste conclusies:

Demografie

- West-Zeeuws-Vlaanderen is een krimpregio vanuit de definitie van een teruglopend aantal huishoudens. Het gebied vergrijsd versneld.
- Tegelijkertijd is West-Zeeuws-Vlaanderen steeds aantrekkelijker als woongebied voor migranten uit voornamelijk België, omdat de huizen aan de West-Vlaamse zijde te duur zijn geworden. Als de groei van migranten uit België doorzet is in 2035 de helft van het aantal inwoners in Zeeuws-Vlaanderen Belgisch.
- Het gebied is een aaneengesloten gebied van Nederland en België. Een deel van de inwoners in Nederland zijn gericht op voorzieningen in België: scholen en ziekenhuizen. Met de opening van het ziekenhuis AZ Zeno wordt verwacht dat er 33% tot 66% meer patiënten uit Nederland kunnen worden getrokken.

Recreatie/toerisme

- Toerisme is een belangrijke pijler in het gebied met naast directe economische effecten ook effecten op bijvoorbeeld het behoud van voorzieningen (leefbaarheid).
- In 2014 waren er 3.464.000 toeristische overnachtingen in Zeeuws-Vlaanderen. De komende jaren zal het toerisme in Zeeuws-Vlaanderen naar verwachting verder toenemen. Uitbreiding van het aanbod aan recreatiewoningen is o.a. voorzien in Cadzand-Bad, Knokke en in het project Waterdunen (recreatie en natuurontwikkeling tussen Breskens en Groede). Bij Waterdunen is de verwachting dat dit jaarlijks tot 280.000-360.000 extra verblijfstoeristen en 150.000 dagtoeristen zal leiden³.
- Bijna alle verblijfstoeristen komen met de auto en hebben zodoende tijdens hun verblijf in de beschikking over een eigen vervoermiddel. Dat geldt ook voor de dagjesmensen.

Werken

- In West-Zeeuws-Vlaanderen zijn de grootste werkgevers de horeca en hotels / vakantieparken, ziekenhuizen en de gemeente. Er zijn geen data beschikbaar van grensoverschrijdende mobiliteitsbewegingen op de noord-zuid as. Interviews leren dat er bij de grootste werkgevers (zorginstellingen en gemeente) in West-Zeeuws-Vlaanderen een beperkt aantal medewerkers woonachtig is in Vlaanderen: bij ZorgSaam gaat het om 5% van de in totaal 2.500 werknemers,

³ Goudappel Coffeng, Zwinregio Verbonden, 2014

bij de gemeente Sluis zijn 5 personeelsleden woonachtig in België, die overigens alle 5 met de auto (al dan niet carpoolen) naar het werk reizen.

- Voor woon-werkverkeer is er naast de noord-zuid as een west-oost relatie tussen Oostburg en Terneuzen.

In onderstaande tabel hebben we de interactie tussen West-Vlaanderen en West-Zeeuws-Vlaanderen uitgesplitst in een aantal motieven. Bij ieder motief geven we kort de sterkte van de relatie weer (0 is nihil, + enigszins, ++ sterk). Uit de tabel blijkt dat er meer vervoer van Nederland naar Vlaanderen is dan andersom. De verwachting is dat dit in de nabije toekomst verder toeneemt.

Tabel 3.1 Interactie NL-BE op basis van motief

Motief	Interactie	Mate van interactie	Toelichting
Woon-Werk	BE-NL NL-BE	+ +	Kleine reguliere woon-werkstroom. Tijdens het seizoen meer interactie door seizoenwerkers.
School	BE-NL NL-BE	0 +	In primair- en voorgezet onderwijs meer dan 300 Nederlandse leerlingen die in Vlaanderen onderwijs volgen. Vanuit BE naar NL stroom studenten zeer beperkt.
Recreatie/Toerisme	BE-NL NL-BE	+ ++	Veel Nederlandse dag- en verblijfstoeristen aan de West-Vlaamse kust en Brugge. Vanuit BE voornamelijk bezoek aan Sluis en grensoverschrijdend fietstoerisme.
Zorg	BE-NL NL-BE	0 +	Vlaamse ziekenhuizen behandelen redelijk veel Nederlandse patiënten. Andersom is de stroom beperkt.

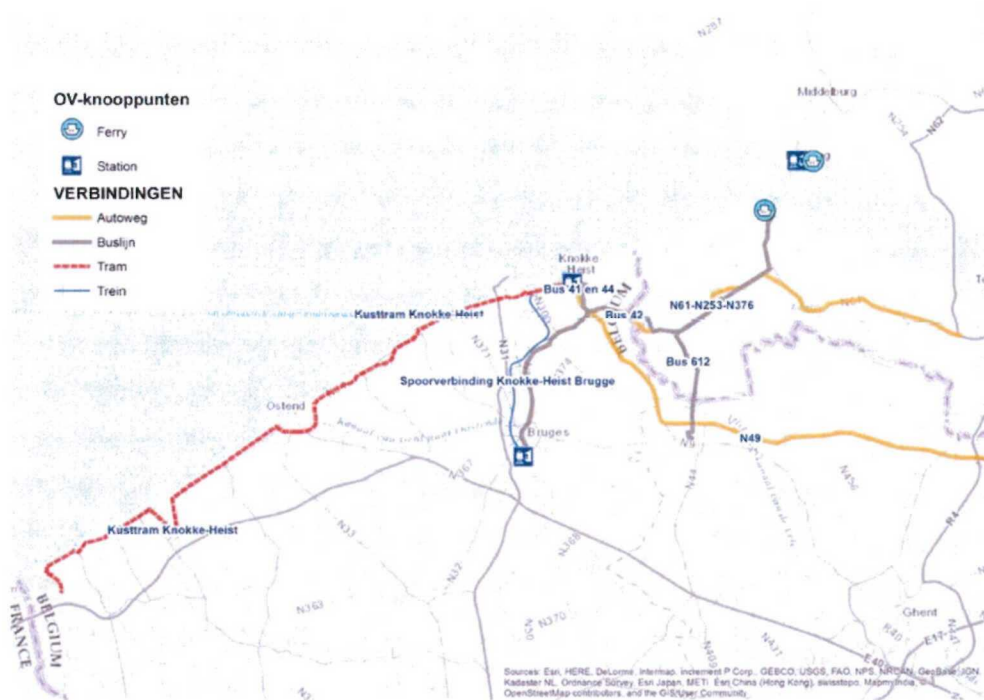
3.2 Huidige bereikbaarheid

Deze paragraaf beschrijft de externe bereikbaarheid van het onderzoeksgebied, de grensoverschrijdende fiets- en auto infrastructuur en de huidige grensoverschrijdende verbindingen met het OV.

3.2.1 Externe bereikbaarheid

West-Zeeuws-Vlaanderen en de kustregio West-Vlaanderen zijn vanuit het Belgische/Franse en Nederlandse/Duitse achterland via verschillende vervoerwijzen bereikbaar. Zie onderstaand figuur.

Figuur 3.1 Externe bereikbaarheid onderzoeksgebied



Openbaar Vervoer

Brugge, Knokke-Heist en Vlissingen (via de Westerschelde Ferry) zijn belangrijke knooppunten voor het OV in de regio. Zo is er vanaf Knokke-Heist aansluiting op het Belgische spoornetwerk (Brugge-Gent - Kortrijk) en de kusttram. De kusttram begint in Knokke-Heist en eindigt bij Adinkerke/De Panne, nabij de grens met Frankrijk. In Vlissingen is er via het fiets-voetveer in Breskens aansluiting op het Nederlandse spoornetwerk.

Met het OV is er een voorgeschreven busverbinding tussen Breskens en Brugge (lijn 42). Deze rijdt het gehele jaar. Reizen van/naar Knokke-Heist geschiedt via een overstap in Westkapelle.

Autoverbindingen

De voornaamste aanrijroutes voor verkeer uit overig Zeeland/Nederland en Duitsland zijn de N61-Westerscheldetunnel of de N49- Antwerpen. De Westerscheldetunnel heeft in 2003 de autoveerverbinding Vlissingen-Breskens vervangen en verbindt Zeeuws-Vlaanderen met overig Zeeland. Voor verkeer vanuit België en Frankrijk zijn de voornaamste aanrijroutes Brugge en de N49- Antwerpen. Sinds circa 10 jaar wordt de N34/Koninklijke Baan – de weg die Knokke met de Panne verbindt langs vrijwel de gehele Belgische kust – stelselmatig afgebouwd als doorgaande verbinding over langere afstand: het is de bedoeling dat het verkeer over langere afstand naar de autoweg E40 wordt geleid.

Op dit moment wordt er in Vlaanderen gewerkt aan een nieuwe autosnelweg. De A11 is de ontbrekende schakel tussen de N31 ten noorden van Brugge en de N49 in Westkapelle/Knokke-Heist. De werken zijn naar verwachting najaar 2017 gereed.

Tabel 3.2 Indicatie reistijden Belgische achterland en Frankrijk

Van	Naar	Reistijd trein/tram	Reistijd auto
Knokke	De Panne	2 u 23 min Tram	1 u 10 min
Knokke	Brugge	20 min	35 min

		<i>Trein</i>	
Knokke	Calais	3 u 50 min <i>Trein (Rijssel – Kortrijk – Brugge)</i>	1 u 40 min
Calais	Brugge	3 u 20 min <i>Trein (Rijssel – Kortrijk)</i>	1 u 20 min

Tabel 3.3 Indicatie reistijden Nederlandse achterland en Duitsland

Van	Naar	Reistijd trein/tram	Reistijd auto
Breskens	Vlissingen	25 min <i>Fiets-voetveer</i>	55 min
Vlissingen	Amsterdam	3 u 5 min Trein	2 u 20 min
Vlissingen	Düsseldorf	4 u 30 min Trein	3 u

3.2.2 Grensoverschrijdende fiets- en autoinfrastructuur

Deze paragraaf schetst de belangrijkste regionale grensoverschrijdende verbindingen per auto en per fiets. Ontwikkelingen hierbinnen kunnen de concurrentiekracht van OV beïnvloeden.

Fiets

West-Zeeuws-Vlaanderen en de kustregio West-Vlaanderen kennen een uitgebreid fietsnetwerk.

Voornamelijk West-Zeeuws-Vlaanderen en in zijn algemeenheid Zeeland trekken toerisme dat specifiek is gericht op de fiets. In 2013 typeerde 16% van de Zeeuwse gasten hun vakantie als fietsvakantie (hierbij werd meer dan de helft van de vakantiedagen gefietst)⁴. Fietsen is de 2^e belangrijkste vakantieactiviteit naast een bezoek aan het strand voor buitenlandse gasten. 16% van de buitenlandse gasten geeft aan dat fietsen de belangrijkste vakantieactiviteit was.

In West-Zeeuws Vlaanderen zijn er meerdere routes langs de kust, zoals de Panoramaroute (via Breskens)-, de Polderroute (via Knokke-Heist)- en de Zwinroute. Ook zijn er diverse verhuurpunten van zowel fietsen als e-bikes. De populariteit voor de fiets betekent dat een deel van de toeristen minder is gericht op de auto en/of het OV. De populariteit van de fiets betekent daarmee een lagere potentie voor OV gebruik. Wel kan worden gedacht aan een keten: combinaties van fiets en bus, zowel fysiek als door kaartsystemen waardoor fietsen kunnen worden gehuurd op uitstaplocaties.

Autowegen

West-Zeeuws-Vlaanderen en de kustregio West-Vlaanderen zijn verbonden via de N253. De weg vormt een oost-westroute door Zeeuws-Vlaanderen en loopt vanaf Schoondijke tot aan de grens met België bij Sint Anna ter Muiden. Aan Belgische zijde gaat de N376 verder naar Knokke-Heist en Brugge. De N253 weg kent een gemiddelde etmaalintensiteit van tussen de 5.000 en 9.000 voertuigen⁵

3.2.3 Huidige grensoverschrijdende openbaar vervoer verbindingen

Lijn 42 (kernnetlijn Brugge – Breskens) rijdt het hele jaar rijdt en lijn 612 (scholierenlijn Oostburg-Maldegem) rijdt alleen tijdens schooldagen. Het toeristennet wordt jaarlijks door de

⁴ Toeristisch Vervoer 2.0. Integraal businessplan toeristisch vervoer Zeeland 2015-2025

⁵ Provincie Zeeland. Etmaalgemiddelden 01-12-2015 tot 30-11-2016

concessiehouder in overleg met de sector ingevuld. Voor 2017 heeft de concessiehouder in overleg met de sector gekozen voor een toeristenlijn (lijn 814) die rijdt van Breskens naar Sluis (v.v.). 6

Onderstaand presenteren wij de kenmerken per lijn.

Lijn 42

De belangrijkste kenmerken zijn:

- Lijn 42 is een in de concessie voorgeschreven kernnetverbinding en is voor met name scholieren en forenzen een belangrijke directe en snelle grensoverschrijdende OV-verbinding.
- Lijn 42 biedt reizigers in Westkapelle de mogelijkheid om over te stappen op een busverbinding naar Knokke. Met de nieuwe dienstregeling van december 2016 is de wachttijd in Westkapelle beperkt.
- In de toekomst – wanneer het ziekenhuis AZ Zeno opent – gaat lijn 42 in de plannen halteren bij het ziekenhuis, zodat er een directe verbinding vanuit West-Zeeuws-Vlaanderen met het ziekenhuis is.
- Lijn 42 wordt gezamenlijk geëxploiteerd door Connexxion en de Lijn. Omdat het een concessie- en staatsgrensoverschrijdende lijn betreft moeten vervoerders in het belang van de reizigers onderling afspraken maken over onderwerpen als tariefstelling en kaartsoorten, het uitwisselen van dynamische reisinformatie, betaalapparatuur.
- Lijn 42 wordt vanuit de concessie en reizigersopbrengsten gefinancierd. Het business model voor de vervoerders is onderstaand weergegeven.

<i>Key Partners</i> Vlaamse overheid Provincie Zeeland	<i>Key Activities</i> Reizigers snel van A naar B	<i>Value Proposition</i>	<i>Customer Relationships</i>	<i>Customer Segments</i> Woon-werk, school en recreatie / toerisme
	<i>Key Resources</i>		<i>Channels</i>	
<i>Cost Structure</i> Personeel en materieel		<i>Revenue Streams</i> Connexxion: reizigersopbrengsten en concessievergoeding De Lijn: Reizigersopbrengsten		

Met betrekking tot een missing link tussen lijn 42 en de kusttram:

- Aan Vlaamse zijde is er ruimte opgenomen om de kusttram van station Knokke (waar de kusttram eindigt) door te trekken naar het ziekenhuis AZ Zeno in Knokke. Er is een voorbehouden baan. De gemeente Knokke-Heist heeft aangegeven liever een innovatief concept als tram-bus dan een tramverbinding te zien, met een frequentie afgestemd op de vraag en seizoensgebonden. In beide gevallen (tram of tram bus) is dat overigens de eerst komende 10 – 20 jaar niet gerealiseerd, omdat de financiële middelen er niet zijn. Zolang deze

6 De concessiehouder had in 2016 tijdens de Zeeuwse vakantieperiode - de periode 10 juli 2016 tot en met 3 september 2016 – een toeristenlijn van Breskens naar Knokke (v.v.). Deze lijn had een uurdienst. Voor 2017 is gekozen voor het traject Sluis-Breskens met een hogere frequentie (half uur dienst) en uitbreiding naar voor- en naseizoen.










verbinding niet is gerealiseerd is er dus nog sprake van een 'missing link' in de aansluiting van lijn 42 op de kusttram.

- In de plannen aan Vlaamse zijde is overigens geen rekening gehouden met een tram naar Nederland. Op het traject zouden bijvoorbeeld onteigeningen moeten plaatsvinden, wat de verbinding zeer duur zou maken. Reizigerspotentie en kosten afwegende is de verwachting dat zo'n verbinding niet positief uit een maatschappelijke kosten baten analyse komt.

Lijn 612

De belangrijkste kenmerken zijn:

- Voor het scholierenet zijn specifieke bereikbaarheidsdoelen vastgesteld in de concessie. Die worden jaarlijks door de 'Stichting Scholierenvervoer Zeeland' getoetst. De Stichting Scholierenvervoer Zeeland vertegenwoordigt de gezamenlijke scholen in Zeeland.
- De concessiehouder voorziet met lijn 612 in direct en snel grensoverschrijdend OV voor scholieren.
- De Lijn rijdt lijn 612 niet: Connexxion is de enige vervoerder.
- Lijn 612 wordt vanuit de concessie en reizigersopbrengsten gefinancierd. Het business model voor de concessiehouder is onderstaand weergegeven.

<p><i>Key Partners</i> </p> <p>Provincie Zeeland</p>	<p><i>Key Activities</i> </p>	<p><i>Value Proposition</i> </p>	<p><i>Customer Relationships</i> </p> <p>Stichting Scholierenvervoer Zeeland</p>	<p><i>Customer Segments</i> </p> <p>Scholieren</p>
	<p><i>Key Resources</i> </p>		<p><i>Channels</i> </p>	
<p><i>Cost Structure</i> </p> <p>Personeel en materieel</p>		<p><i>Revenue Streams</i> </p> <p>Connexxion: reizigersopbrengsten en concessievergoeding</p>		

Lijn 814

Anders dan lijn 42 en lijn 612 is lijn 814 **niet** voorgeschreven in de concessie. De lijn is afgelopen jaren door de concessiehouder aangeboden, als onderdeel van het toeristennet. Connexxion moet daarvoor jaarlijks voorstellen ontwikkelen, in overleg met de toeristische sector. Lijn 814 richt zich met name op de toeristische sector en reed tot en met 2016 tijdens de zomervakantie tussen de toeristische badplaatsen in Zeeuws-Vlaanderen en Knokke (met aansluiting op de kusttram). Voor 2017 heeft Connexxion na overleg met de toeristische sector de lijnvoering, frequentie en bedieningsperiode van lijn 814 aangepast. Lijn 814 rijdt niet meer naar Knokke, maar stopt (keert) in Sluis. In de hoogzomerperiode rijdt de lijn dagelijks ieder half uur; hiermee is er aansluiting op iedere vaart van de Westerschelde Ferry. In Sluis sluit de lijn aan op lijn 42 van/naar Brugge; in Westkapelle kan men vervolgens overstappen op De Lijn naar Knokke. In het voor- en naseizoen rijdt lijn 814 alleen op zaterdag en zondagen, één keer per uur en op vrijdag met 3 ritten in de

vooravond tot Cadzand (i.p.v. Sluis). Ook in de mei- en herfstvakantie rijdt lijn 814 een keer per uur. De ritten sluiten aan op de WSF.

Het is een wens van de ondernemers in Zeeuws-Vlaanderen om in de hoogzomer de route van lijn 814 in Breskens via de jachthaven te laten gaan. Op die manier zou het Visserijmuseum, de Rondvaart en de Karting ook ontsloten worden. Deze routevariant draagt eveneens bij aan het toeristische karakter van de lijn. Deze routevariant past echter niet binnen het voor toeristenlijnen beschikbare budget en is dus afhankelijk van derde betalers.

4 Randvoorwaarden en condities

Dit hoofdstuk bespreekt achtereenvolgens:

1. De kustverbinding in beleid van de Nederlandse en Vlaamse overheid (paragraaf 4.1)
2. Kustverbinding in plannen van de toeristische sector (paragraaf 4.2)
3. Commissie Structuurversterking (paragraaf 4.3)
4. OV toekomstbeeld 2040 (paragraaf 4.4)
5. Ambitie en belangen stakeholders inzake een kustverbinding (samenvattende conclusies op basis van interviews, paragraaf 4.5)

4.1 Kustverbinding in mobiliteitsbeleid van Nederlandse en Vlaamse overheid

Onderstaand beschrijven wij de beleidsdocumenten van de provincie Zeeland (zowel mobiliteit en OV als toerisme) en de gemeente Sluis.

4.1.1 Provincie Zeeland

Onze conclusies over het mobiliteits- en OV-beleid van de provincie Zeeland zijn:

- Er wordt niet expliciet gesproken over een grensoverschrijdende kustverbinding.
- Er wordt dan ook logischerwijze niet gesproken over mogelijke effecten van het instrument grensoverschrijdende kustverbinding op gestelde criteria of indicatoren.
- In de beleidsdocumenten van de provincie Zeeland is sprake van verschillende programmalijnen, die ieder een eigen invalshoek hebben op mobiliteit in relatie tot leefbaarheid. De programmalijnen zelf benoemen niet specifiek het aanbod van OV naar voorzieningen aan de andere zijde van de grens (ziekenhuis, arbeidsplaats).
- Dit is wel uitgewerkt in het OV beleidsplan 'Nieuwe Lijnen' en het daarop gebaseerde Programma van Eisen, dat bepaalde verbindingen voorschrijft. Dat is het kernnet met snelle, directe buslijnen tussen grote kernen, die elke dag rijden van 's morgens vroeg tot 's avonds laat. Bijlage B5 en B6 uit het Programma van Eisen (PvE) beschrijven voorgeschreven concessiegrensoverschrijdende verbindingen, die geheel of gedeeltelijk tot de concessie behoren. Aanvullend op het voorgeschreven kernnet moet het aanbod aan busvervoer voor de forenzen (spitsnet), scholieren (scholierennet) en toeristen (toeristennet) worden afgestemd op de vraag. De basisgedachte van het geformuleerde beleid is dat het OV-aanbod aansluit op de vraag: alleen op die plekken en momenten OV aanbieden waar en wanneer voldoende mensen er gebruik van willen maken. Een positieve business case (financiële toekomstbestendigheid) is voor de provincie essentieel.

Vanuit de mobiliteitsvisie van de provincie Zeeland worden concepten geambieerd met effecten op de belevingswaarde, rust en ruimte, milieu- en gezondheidseffecten, in samenhang met de kernkwaliteiten en de economische aspecten van toerisme en recreatie. De mobiliteitsvisie beschrijft specifiek mobiliteitsbeleid voor recreatie en toerisme en noemt specifiek West-Zeeuws-Vlaanderen als gebied waar recreatie en toerisme core-business is en Sluis als recreatieve kern. De provincie geeft hierbij aan dat zij gasten en inwoners wil stimuleren om andere vervoermiddelen dan de auto te gebruiken als ze eenmaal op de plaats van bestemming zijn. Voor de belevingswaarde, rust en ruimte, milieu- en gezondheidseffecten. Hierbij wordt de ambitie van de

ontwikkeling van nieuwe vervoerconcepten naast het stimuleren van bijvoorbeeld (e-)fietsen, collectief (openbaar) vervoer, wandelen en varen genoemd. Een grensoverschrijdende verbinding wordt niet genoemd.

Er zijn vanuit de provincie – afdeling economie en duurzaamheid – een aantal visies ontwikkeld rondom toerisme en toeristische mobiliteit. Een voorbeeld daarvan is Gastvrij Zeeland, een provinciale visie op vrijetijdseconomie, januari 2015. Daarnaast is gezamenlijk met Economische Impuls Zeeland gewerkt aan “Naar een duurzaam toeristisch vervoernetwerk Zeeland, december 2015”. De documenten maken geen deel uit van de officiële beleidscyclus, wat resulteert in de conclusie dat een grensoverschrijdende kustverbinding die aansluit op de kusttram geen deel uitmaakt van vastgesteld provinciaal beleid.

4.1.2 *Gemeente Sluis*

De gemeente Sluis heeft haar visie verwoord in het document Krachtig verbonden 2016 – 2020. Onze conclusies zijn:

- Het visiedocument Krachtig verbonden 2016 – 2020 spreekt niet expliciet over een grensoverschrijdende kustverbinding.
- Logischerwijze worden mogelijke effecten van het instrument grensoverschrijdende kustverbinding op eventuele criteria of indicatoren dan ook niet benoemd.
- De gemeente Sluis geeft in haar visiedocument aan dat keuzes en de bijbehorende gevolgen en consequenties nader worden uitgewerkt in het sociaal-economisch uitvoeringsplan dat eind 2016 aan de raad wordt voorgelegd. In dit sociaal economisch uitvoeringsplan worden de verbindingen tussen de beleidskeuzes uit het visiedocument verder gespecificeerd en (waar mogelijk) vertaald in concrete aantallen, bedragen en maatschappelijke en organisatorische effecten. Daarnaast worden in het sociaal economisch uitvoeringsplan de doelstellingen uit dit visiedocument (waar mogelijk) voorzien van een concreet tijdspad. De gemeente heeft echter laten weten dat dit sociaal-economisch uitvoeringsplan op het moment van schrijven van dit rapport (april 2017) nog niet is afgerond.
- In het activiteitenplan recreatie en toerisme 2.0 (gemeente Sluis) is een jaarprogramma 2013-2018 opgenomen alsmede projecten. De kustverbinding is daarin niet benoemd. Wel is het verbeteren van het OV-systeem langs de kust (Coast Express) genoemd in de bijlage bij dit plan (“terugblik recreatievisie 2000”). Dat aspect is echter niet verankerd in het jaarprogramma 2013-2018. Ook in het visiedocument krachtig verbonden is dit niet benoemd als speerpunt. In het visiedocument krachtig verbonden wordt OV alleen genoemd als lokaal aspect (en niet grensoverschrijdend). Ook wordt aangegeven dat OV “verantwoordelijkheid van de provincie” is. Onze conclusie is daarmee dat een grensoverschrijdende kustverbinding geen gemeentelijke beleidsprioriteit is.
- Bezien vanuit attractiepunten wordt er beleidsmatig ingezet op een sterk bovenregionaal koopcentrum Sluis en het faciliteren en stimuleren van initiatieven op het gebied van zorgtoerisme zowel vanuit de zorg- als de recreatiesector. Er wordt gesteld dat vooral de recreatiesector (zowel verblijfs- als dagrecreatie) nog kansen biedt voor de arbeidsmarkt en werkgelegenheid. Dit ligt in lijn met de analyse dat de vraag naar arbeid in de sectoren (a) zorgsector en (b) horeca (waartoe het toerisme statistisch wordt gerekend) toeneemt tot 2040 (bron: MKBA Zeeuws Vlaanderen, 2013).

4.1.3 *Vlaamse overheden*

Het Vlaams gewest heeft oktober 2013 haar mobiliteitsvisie vastgelegd in het ontwerp van het mobiliteitsplan Vlaanderen. Op dit moment worden wijzigingen voor de toekomstige organisatie van OV in Vlaanderen voorzien. Er is een conceptnota vastgelegd door de Vlaamse overheid, “met

basisbereikbaarheid naar een efficiënt en aantrekkelijk vervoersmodel in Vlaanderen dat optimaal tegemoet komt aan de globale en lokale vervoersvraag". Momenteel vinden er een aantal pilots plaats. De vraag hierbij is wat de rol van de gemeentelijke overheden met betrekking tot basismobiliteit in de toekomst wordt. Ook de positie en rol van De Lijn in de toekomst kunnen aan verandering onderhevig zijn.

Het mobiliteitsplan van de gemeente Knokke-Heist is van 2003. In interviews is aangegeven dat er wordt gewerkt aan een nieuw mobiliteitsplan, maar dat de focus ligt op het uitvoeren van maatregelen in plaats van het schrijven van plannen. De gemeente staat welwillend tegenover en is proactief bezig met innovatieve vormen van mobiliteit. Een kustverbinding zou breder moeten worden gezien dan openbaar vervoer: juist innovatieve concepten als deelauto, deelfiets, elektrische fiets, golfkarren. En dan vooral vanuit Vlaamse zijde op de verbinding Knokke – Sluis. Een kustverbinding vanuit die optiek is belangrijk, omdat dit beleving voor mensen toevoegt, maar dan wel een kustverbinding die is gericht op wat mensen willen: dat is geen oubollige tram of bus.

De conclusie uit de analyse van vigerende Vlaams beleidsdocumenten is dat aanvullende grensoverschrijdende OV- verbindingen van Vlaanderen naar Nederland geen beleidsprioriteit zijn voor de Vlaamse overheden. De Vlaamse overheden zijn graag bereid mee te denken, maar voor hen is het onduidelijk wat Nederland nu precies ambieert.

4.2 Kustverbinding in plannen toeristische sector

Beleidsdocumenten concluderen dat arbeidsmarkt en werkgelegenheid in Sluis in grote mate worden bepaald door de ontwikkelingen aan de kust en dat door een kwaliteitsslag in de verblijfsrecreatie het seizoen is verlengd (meer jaarrond en minder seizoensarbeid). Als afgeleide werkgelegenheid van het toerisme worden retailwinkels, horeca en hoveniers genoemd. Naast landbouw is toerisme de belangrijkste pijler voor de arbeidsmarkt en werkgelegenheid in West-Zeeuws-Vlaanderen. De recreatiesector wordt ook genoemd als de sector die de meeste kansen biedt voor de arbeidsmarkt en werkgelegenheid. De Commissie Structuurversterking concludeert dat er kansen zijn inzake een gezonde regio: zorg economie met nieuwe toeristische concepten. Met betrekking tot het vestigingsklimaat voor bedrijven wordt nadrukkelijk de toeristische sector genoemd inclusief de afgeleide werkgelegenheid.

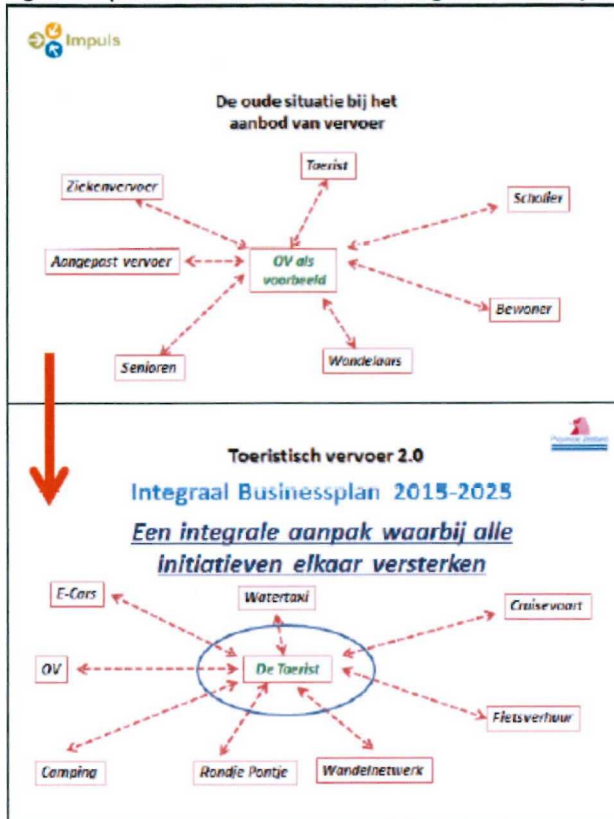
Zowel aan Vlaamse als Nederlandse zijde zijn ondernemers dan ook actief betrokken inzake vervoer binnen de toeristische ambities. Stakeholders betreffen VVV Zeeland, Economische Impuls Zeeland, het Kenniscentrum Kusttoerisme, lokale ondernemers, maar ook publieke partijen als Toeristisch bedrijf Westtoer. Relevante documenten zijn in dit kader:

Tabel 4.1 Documenten vanuit toerisme

Documentnaam	Stakeholder
Provinciaal reglement betreffende toeristische impulsen in West-Vlaanderen, juni 2016	West-Vlaanderen
Strategisch beleidsplan voor toerisme en recreatie aan de kust 2015-2020	Toeristisch bedrijf Westtoer
Gastvrij Zeeland, een provinciale visie op vrijetijdseconomie, januari 2015	Provincie Zeeland, afdeling economie en duurzaamheid
Toeristisch vervoer 2.0, integraal businessplan toeristisch vervoer Zeeland 2015-2025	VVV Zeeland, Impuls en Kenniscentrum Kusttoerisme
Naar een duurzaam toeristisch vervoernetwerk Zeeland, december 2015	Provincie Zeeland en Economische Impuls Zeeland

Het document “toeristisch vervoer 2.0, integraal business plan toeristisch vervoer Zeeland 2015 – 2025” beschrijft de ambities van de toeristische sector over vervoer alsmede een aantal geconcretiseerde projecten. Dit sluit aan op de in paragraaf 4.1.1 door de provincie Zeeland in het mobiliteitsbeleid geformuleerde ambitie voor West-Zeeuws-Vlaanderen. De ambitie voor 2025 is een uniek integraal, duurzaam en innovatief mobiliteitsnetwerk. Vervoermiddelen en een aangepaste infrastructuur die niet alleen de gast van A naar B brengen, maar ook verleiden tot het beleven van Zeeland omdat ze aansluiten bij verblijf en vermaak. Hieronder staat de verandering van oud naar nieuw weergegeven:

Figuur 4.1 (bron toeristisch vervoer 2.0, integraal business plan toeristisch vervoer Zeeland 2015-2025)



In het document “naar een duurzaam toeristisch vervoernetwerk Zeeland, december 2015” wordt de Zeeuwse kustlijn expliciet benoemd. Doel is een nieuw en samenhangend aanbod van vervoer dat Zeeland in volle glorie laat zien aan de bezoekers. Het verbindt diverse kustplaatsen en attracties. De lijn loopt van Ouddorp, Veere, Middelburg, Vlissingen, fiets-voetveer Vlissingen-Breskens, Cadzand, Sluis naar Knokke. Deze rijdt het hele jaar, in het hoogseizoen is de bediening passend bij de vraag.

4.3 Commissie structuurversterking

De Commissie structuurversterking van de Zeeuwse economie concludeert onder andere dat er kansen zijn inzake een gezonde regio:

Door haar natuurlijke kenmerken blinkt Zeeland uit als gezonde woon-, werk- en recreatieomgeving. Nu ook zorgverzekeraars de focus verbreden van curatie naar preventie, biedt de zorg economie enorme kansen. Het levert Nederland nieuwe toeristische concepten op voor tijdelijke gasten. Door de natuurlijke omgeving is Zeeland als gezonde regio dé leer- experimenteerregio voor heel het land. Door het onderstrepen van de pilotstatus en mede vanuit dat perspectief het Zeelandfonds voeden kan het Rijk initiatieven versnellen.

Dit biedt perspectieven voor de regio, maar daarmee nog geen concrete basis voor een haalbare volwaardige kustverbinding.

4.4 Landelijk toekomstbeeld OV 2040

Het landelijk toekomstbeeld OV 2040 gaat specifiek in op nieuwe mobiliteitsconcepten in gebieden waar de vraag naar en aanbod van klassiek OV beperkt is, zoals in dunner bevolkte gebieden. Kern is dat aanbodgericht OV wordt vervangen door flexibel en vraaggerichte mobiliteit. De eerste twee vertrekpunten van het toekomstbeeld verwoorden dit als volgt:

1. Van openbaar vervoer naar mobiliteit

We integreren openbaar vervoer in de mobiliteitsketen van reizigers.

2. Nieuwe mobiliteit bieden bij geringere vraag

Waar vraag naar en aanbod van klassieke OV tekort schieten, zorgen we ervoor dat flexibel, vraaggericht vervoer beschikbaar komt.

Als toelichting daarop (bron: toekomstbeeld OV):

Zoals bij vertrekpunt 1 gesteld, zullen nieuwe mobiliteitsdiensten in 2040 reizigers een beter product kunnen bieden dan een bus die maar één keer per uur komt en er lang over doet. Nieuwe diensten ontstaan door commerciële of maatschappelijke initiatieven, maar niet als de eerste waar de vraag gering is. Wij zorgen voor een omslag naar een vraaggericht, flexibel mobiliteitssysteem, ook op de plekken waar dit niet vanzelf tot stand komt. We wenden een deel van de budgetten daarvoor aan. Dat doen we door in OV-of mobiliteitsconcessies meer ruimte te creëren voor dit soort diensten; we bundelen op een slimme manier de mobiliteitsvraag en integreren deze waar mogelijk met doelgroepen- en werknemersvervoer. We maken fietsen en fietsinfrastructuur een onlosmakelijk onderdeel van de mobiliteitsketens.

Als overheden omarmen we innovaties en jagen ze aan; samen met marktpartijen zetten we experimenten op. Daarbij zullen gerichte subsidies of ondersteuning van Rijk of regio noodzakelijk zijn. Soms kan het nodig zijn om in perifere gebieden te zorgen voor een goede digitale infrastructuur voor digitale diensten en zelfsturende techniek. Het mobiliteitsaanbod zal grotere verschillen vertonen in de verschillende regio's van Nederland.

Conclusie is dat realisering van een volwaardige kustverbinding, die aansluit op de kusttram in Knokke, als nieuw aanbodgericht OV in een gebied waar de vraag naar klassiek OV beperkt is niet past in lange termijnbeleid voor OV. In hoofdstuk 8 (doorkijk naar de toekomst) bespreken we wat dit betekent richting de toekomst.

4.5 Kustverbinding die aansluit op de kusttram: belangen

Deze paragraaf beschrijft onze conclusies uit de interviews per type stakeholder met betrekking tot het belang bij een grensoverschrijdende kustverbinding die aansluit op de kusttram, en welke doelen en verwachte effecten worden beoogd.

Recreatieve ondernemers

Een kustverbinding moet volgens recreatieve ondernemers innovatief worden vormgegeven, attracties verbinden en gericht zijn op beleving. De huidige OV-concessie wordt daarbij als een barrière gezien. Ondernemers geven aan een verbinding te zien bijdragen aan doelen op het gebied van economie, veiligheid en duurzaamheid.

De verwachte effecten van een innovatieve vorm van vervoer zijn: aantrekken van meer toeristen, bieden van extra service aan verblijfstoeristen, hogere omzet voor recreanten, in standhouden /

uitbreiden van voorzieningen en een hogere veiligheid (door minder autobewegingen door verblijfstoeristen). Het document "toeristisch vervoer 2.0" geeft de ambitie van recreatieve ondernemers scherp weer: de ambitie voor Zeeland in 2025 is een uniek integraal, duurzaam en innovatief mobiliteitsnetwerk. Gasten niet alleen van A naar B brengen, maar ook verleiden tot beleven. Hiertoe zijn vier programmalijnen benoemd. Vervoer wordt hierbij gezien als een integraal deel van het toeristisch product.

Wat opvalt uit de interviews is dat deze stakeholders niet expliciet spreken over de verbinding met Knokke (het grensoverschrijdende) maar veel meer over het product dat innovatief moet zijn, beleving moet bieden en gericht moet zijn op het vervoer van toeristen tussen campings / bungalowparken en attractiepunten in Zeeuws Vlaanderen (het achterland wordt gedefinieerd als de kernen die bijvoorbeeld wellness bieden of een struisvogelboerderij), ofwel goed vervoer voor toeristen in de regio met beleving.

Ook bij de invulling van het toeristennet 2017 hebben de toeristische sector en Connexxion overeenstemming over een lokale verbinding (met hogere frequentie dan in 2016) tot aan Sluis. De grensoverschrijdende verbinding met Knokke, met aansluiting op de KT, is daarmee vervallen.

Vervoerders: Connexxion en De Lijn

Vervoerders hebben alleen belang bij een verbinding als er voldoende potentie is. De vraag komt vooral vanuit Nederlandse zijde. Het vervoer moet passen binnen het beleidskader: vervoer van A naar B, vervoer is geen attractie op zich. Het doel is een bedrijfseconomisch rendabele business case.

Provincie Zeeland OV

De provincie Zeeland heeft duidelijk in haar beleidsplan Nieuwe lijnen gesteld: Alleen aanbod als er voldoende vraag is: het aanbod volgt de vraag. Het doel is een financieel duurzame verbinding.

Provincie Zeeland: toerisme en programmalijn beleven

Het belang staat verwoord in het mobiliteitsplan onder de prioritaire actie 4b van het programma beleven: koppeling duurzaam OV als keten. Het verwachte effect is het bieden van service aan toeristen en recreanten.

Vanuit de mobiliteitsvisie van de provincie Zeeland worden concepten geambieerd met effecten op de belevingswaarde, rust en ruimte, milieu- en gezondheidseffecten, in samenhang met de kernkwaliteiten en de economische aspecten van toerisme en recreatie. De mobiliteitsvisie beschrijft specifiek mobiliteitsbeleid voor recreatie en toerisme en noemt specifiek West-Zeeuws-Vlaanderen als gebied waar recreatie en toerisme core-business is en Sluis als recreatieve kern. De provincie geeft hierbij aan dat zij gasten en inwoners wil stimuleren om andere vervoermiddelen dan de auto te gebruiken als ze eenmaal op de plaats van bestemming zijn. Voor de belevingswaarde, rust en ruimte, milieu- en gezondheidseffecten. Ook in de interviews wordt de ambitie van de ontwikkeling van nieuwe vervoerconcepten en het stimuleren van (e-)fietsen en collectief vervoer genoemd. Men richt zich op behoeften en van daaruit op mobiliteitsoplossingen, en niet sec op het traditionele openbaar vervoer.

Gemeente Sluis

De gemeente geeft aan dat iedere verbinding van belang is omdat de regio afgelegen is. Men spreekt liever over kustmobiliteit dan sec over traditioneel openbaar vervoer. Doelen die worden beoogd zijn duurzaamheid, leefbaarheid en economie. De verwachte effecten zijn gering indien de

verbinding beperkt blijft tot traditioneel openbaar vervoer zoals gedefinieerd in de beleidslijn / concessie.

Provincie West-Vlaanderen

De provincie geeft aan een geringe rol te spelen bij de realisatie van een grensoverschrijdende kustverbinding openbaar vervoer. Openbaar vervoer is niet haar bevoegdheid maar die van het Gewest.

Gemeente Knokke-Heist

De gemeente staat welwillend tegenover en is proactief bezig met innovatieve vormen van mobiliteit. Een kust verbinding zou breder moeten worden gezien dan openbaar vervoer: juist innovatieve concepten als deelauto, deelfiets, elektrische fiets, golfkarren. En dan vooral vanuit Vlaamse zijde op de verbinding Knokke – Sluis. Een kustverbinding vanuit die optiek is belangrijk, omdat dit beleving voor mensen toevoegt, maar dan wel een kustverbinding die is gericht op wat mensen willen: dat is geen oubollige tram of bus. Dit sluit ook aan op de visie van de gemeente van een verbinding van de kusttram naar het ziekenhuis: niet via een tram maar via een trambus.

Doelen waarop wordt ingezet zijn direct gerelateerd aan wat mensen willen, doelen zijn economie en duurzaamheid. De verwachte effecten zijn gering indien het gaat om een traditionele OV voorziening.

Euregio Scheldemond

Er is vooral een belang bij het gezamenlijk grensoverschrijdend op de kaart zetten van het gebied. Daarbinnen is vanuit economische invalshoek interesse in mobiliteit. Het doel van de Euregio is kansen en problemen m.b.t. grensoverschrijdende topics detecteren. De verwachte effecten van een grensoverschrijdende verbinding met aansluiting op de kusttram zijn beperkt indien die niet binnen een grensoverschrijdende visie wordt geplaatst.

Stichting Scholierenvervoer Zeeland

Deze heeft geen belang bij een grensoverschrijdende kustverbinding openbaar vervoer.

Raad voor Maatschappelijke en Demografische Ontwikkelingen (RMDO) / dorpsraden / reizigersorganisaties

Een grensoverschrijdende kustverbinding wordt als een aanvulling gezien, omdat gesteld wordt dat een goede verbinding tussen Sluis en Cadzand momenteel ontbreekt. Lijn 42 doet die niet aan. Dat betekent echter niet dat er veel belang is in een grensoverschrijdende openbaar vervoer verbinding met aansluiting op de kusttram.

Een vervoer aanbod aan Zeeuws-Vlaamse zijde vergoot de vervoermogelijkheden voor de groepen die niet over een auto beschikken (scholieren, ouderen, vervoerarmen). Voor scholieren is er echter al een grensoverschrijdende lijn, en ouderen kunnen veelal gebruik maken van het WMO-vervoer. De groep vervoerarmen is daarmee beperkt.

Aangegeven wordt echter dat eerst de vraag zou moeten worden gesteld: wat is de vraag naar vervoer? Dat is niet alleen openbaar vervoer, maar bijvoorbeeld ook WMO-vervoer. Dat sluit aan bij actiepunt 4a van het mobiliteitsplan, de kennisagenda.

Het RMDO is voorstander van creatieve en innovatieve mobiliteitsoplossingen passend bij de kenmerken van de regio. Dat is geen traditioneel aanbod van tram en bus. Die innovatieve oplossingen betekenen ook een sprong naar voren en trekt economische activiteit aan. Tevens wordt aangegeven dat kleinschalig vervoer op maat en flexibel voor dit gebied gewenst is. Hierbij wordt ook verwezen naar de haltetaxi: gesteld wordt dat er onvoldoende gebruik van wordt gemaakt omdat het beperkt in een behoefte voorziet. Drempels worden toegeschreven aan de opzet: van tevoren reserveren en gebruikerspas.

Het RMDO heeft haar mening ook weergegeven in een brief aan de raad van de gemeente Sluis – naar aanleiding van de motie – dd. 25 november 2015. Hierin wordt onder andere gepleit voor de totstandbrenging van een visiedocument waarvan de titel zou kunnen luiden: “Visie op vervoer en mobiliteit onder gemeentelijke verantwoordelijkheid, flexibel, duurzaam en toekomstbestendig”.

Ten slotte wordt gesteld dat een grensoverschrijdende openbaar vervoer verbinding ook een grensoverschrijdende visie op bijvoorbeeld voorzieningen zou moeten bevatten. En die is er nu niet.

Algemeen

Opvallende conclusie is dat meerdere geïnterviewden aangeven dat het totaal overzicht voor hen ontbreekt, welk type stakeholder welke ambitie heeft met een grensoverschrijdende kustverbinding. Overigens is het per type stakeholder zelf wel duidelijk waar de eigen ambities liggen. In diverse interviews werd aangegeven: “als er geen gemeenschappelijke grensoverschrijdende visie inclusief langere termijn doelstellingen zijn, is OV een doel op zich en geen instrument waaraan het bereiken van bredere effecten kunnen worden getoetst”. Die gemeenschappelijke grensoverschrijdende visie van het gebied ontbreekt. In sommige interviews wordt aangegeven dat het een ambitie is om de gehele kustregio als één geheel op de kaart te zetten. In de praktijk – vastgelegd in beleidsdocumenten – blijkt er echter van een gemeenschappelijke grensoverschrijdende visie geen sprake te zijn. Visies zijn separaat aan beide landsgrenzen opgesteld.

Daar waar een algemeen toetsingskader (gemeenschappelijke visie inclusief doelstellingen) ontbreekt, kan een kustverbinding niet worden getoetst op effecten op hogere doelstellingen, en kan een stakeholder niet pro-actief en gericht ergens naartoe werken. Ook weten stakeholders van elkaar niet welke effecten kunnen worden bereikt. Dit betekent dat het risico bestaat dat de kustverbinding een doel op zich wordt, waarin iedere stakeholder vanuit eigen belangen redeneert. Dit kan bijvoorbeeld uitmonden in een discussie wat wel en wat niet onder de OV-concessievoorwaarden valt. Dit betekent een risico van korte termijn denken, wat ontwikkeling van het gebied in de weg staat.

De toets dat doelstellingen niet zijn geconcretiseerd is in interviews bevestigd.

5 Vervoerkundig

De achtergrond van de motie vraagt om naast de recreatieve functie van de verbinding ook de functie inzake woon-werkverkeer, recreanten, inwoners en scholieren integraal mee te nemen.

Toeristen en recreanten

Alle interviews en beschikbare data tonen aan dat toeristen vrijwel allemaal over een auto beschikken. Het alternatieve vervoer – waaronder OV – is gericht op het verplaatsen van toeristen tijdens het verblijf en niet op het brengen van en naar de woonplaats van toeristen naar de toeristische bestemming.

Het onderzoek “Zwin-regio verbonden, onderzoek naar de haalbaarheid van een recreatieve OV-verbinding tussen West-Vlaanderen en West-Zeeuws Vlaanderen” door Goudappel Coffeng, heeft vanuit het recreatieve / toerisme kansrijke verbindingen en exploitatiemodellen in kaart gebracht. Hierbij zijn ook de bij ons uit beleidsdocumenten bekende investeringen in de kuststrook in het exploitatiemodel meegenomen. De potentiële gebruikers naar recreatief-toeristisch reismotief zijn daarin meegenomen. Beleving staat voor toeristen centraal, dit blijkt uit zowel interviews als visie- en beleidsdocumenten.

Scholieren

De potentie voor het scholierenvervoer in een kustverbinding is beperkt: scholieren willen directe en snelle verbindingen en reizen al met het geoptimaliseerde scholieren-net, waarbij de fiets als vortransport geldt.

Forenzen

De wens van forenzen is ook om direct en snel van A naar B te gaan, dit kunnen zij momenteel grensoverschrijdend met kernnetlijn 42. Uit interviews en beschikbare data kan worden geconcludeerd dat specifieke werklocaties binnen West-Zeeuws Vlaanderen toeristisch recreatief gebonden zijn, naast het ziekenhuis en de gemeente. Grensoverschrijdende data zijn niet beschikbaar. Qua grensoverschrijdend verkeer zijn er stromen gericht op scholen en werklocaties. De potentie van reizigers naar het nieuwe ziekenhuis in Knokke zal toenemen. Deze voorzieningen worden momenteel al bediend door de lijnen 42 en 612, waarbij lijn 42 bij opening van het ziekenhuis daar zal halteren.

Inwoners

Naast het OV is er ook de haltetaxi. De haltetaxi is ingevoerd met ingang van de meest recente concessie, en rijdt op trajecten of op momenten waar(op) de vaste bus vanwege geringe vraag niet meer rijdt. Het aantal ritten met de haltetaxi in West-Zeeuws Vlaanderen in 2016 kent een bandbreedte van 1.576 tot 1.972 ritten per maand. Ongeveer 70% van het totaal aantal reizigers op haltetaxi in Zeeuws-Vlaanderen maakt gebruik van de lijnen 903, 904 en 905, allen gelegen in het westen van Zeeuws-Vlaanderen (Breskens – Oostburg – Sluis – Aardenburg). Lijn 42 vervult voor een deel ook deze verbinding en rijdt alle dagen van de week. Het hoge gebruik van haltetaxilijn 903 is zeer waarschijnlijk te danken aan het feit dat deze aansluit op het fiets/voetveer van en naar Breskens. De provincie draagt circa €350.000 bij specifiek voor West-Zeeuws-Vlaanderen.

Voor mensen met een beperkte mobiliteit is er vervoer vanuit de Wet Maatschappelijke Ondersteuning (WMO). Van de 23.747 inwoners van de gemeente Sluis zijn 1.538 personen

geïndiceerd voor WMO-vervoer (6.5%). Deze personen kunnen in principe geen gebruik maken van het reguliere OV/haltetaxi vanwege fysieke beperkingen. Jaarlijks worden circa 115.000 zones gereden door deze mensen, de ritten worden beheerd door de Gemeentelijke Vervoercentrale Zeeland (GVC). De bijdrage van de gemeente aan het vervoer bedraagt €26.700,-.

Het OV toekomstbeeld geeft voor gebieden met een beperkte vervoervraag aan dat hier naar vraaggerichte concepten wordt toegegaan. Pilots elders in het land (bijvoorbeeld in Gelderland) en de visie van de toeristische sector geven een bredere mobiliteitsvisie weer. De lijnen 42 en 612 voorzien in een vervoerbehoefte en zijn daarom opgenomen in het kern- en scholierennet. Voor de resterende – beperkte - vervoervraag zou naar een geheel mobiliteitssysteem moeten worden gekeken: dus haltetaxi-, WMO- en ander doelgroepenvervoer, maar ook alternatieve vormen als e-bike, e-car. Buurtbus et cetera integraal bezien. Dit betekent niet alleen een bundeling en daarmee een ontschotting van budgetten, maar ook de vraag om een regisseur / programma coördinator. Binnen de huidige concessie is dat geen volwaardige verbinding openbaar vervoer. Dit concept kan (op termijn) wel aansluiting bieden op de kusttram.

De evaluatie van de OV concessie⁷ concludeert dat het lijnennet vrijwel geoptimaliseerd is. Er zijn wel haltetaxilijnen (903, 904 en 912) die overdag in beginsel vervangen kunnen worden door een buurtbus. Realisering daarvan is wel afhankelijk van voldoende buurtbusvrijwilligers. In de avond en in het weekend blijft dan haltetaxi rijden.

Vanuit de interviews trekken we de volgende conclusies met betrekking tot wensen inzake varianten:

- Er is bij stakeholders geen behoefte aan een verbinding met vastliggende infrastructuur en verouderde systemen: er is expliciet geen behoefte aan systemen als tram, kabelbaan of trolleybus.
- Geambieerde varianten zijn innovatief en duurzaam. Zelfrijdende voertuigen zijn genoemd als punt op de horizon waartoe nu stappen zouden moeten worden gezet. Op termijn zouden zelfrijdende voertuigen – die nu nog een attractie op zich zijn vanwege de innovativiteit – een bepaalde functiemenging kunnen verzorgen. Binnen de huidige concessie is dit geen volwaardige openbaar vervoer verbinding. Dit concept kan (op termijn) wel aansluiting bieden op de kusttram. Het kan ook een impuls zijn voor de ontwikkeling van de regio. Wij hebben subsidiemogelijkheden in het hoofdstuk “Europese subsidies” aangegeven.
- Vraagafhankelijk vervoer kan een optie zijn, maar het moet begrijpelijk, eenvoudig en betrouwbaar zijn.
- Varianten met een systeemsprong vallen niet binnen de huidige concessie openbaar vervoer en voldoen daarmee niet aan de definitie volwaardige grensoverschrijdende kustverbinding openbaar vervoer. Conform het toekomstbeeld OV 2040 zien wij voor de toekomst van een regio met minder reizigers, juist mogelijkheden voor meer vraaggerichte mobiliteitssystemen dan sec aanbodgerichte openbaar vervoer systemen. Wij zien dit op korte termijn als integraal mobiliteitssysteem niet van de grond komen. Wel doen wij in hoofdstuk 8 voorstellen voor stappen daar naartoe.

Voor de korte termijn hebben we een variant vervoer over water (die expliciet is genoemd in een aantal interviews) bezien. Onze conclusies zijn dat bij een veerverbinding tussen de kustplaatsen (Blankenberge, Knokke, Cadzand Bad, Breskens) die over een haven beschikken de kostendekkingsgraad bij referentieprojecten tussen de 20% en 50% ligt. De exploitatiekosten per jaar per schip liggen tussen de 5 ton en 2,5 miljoen. Om een exploitatietekort van deze omvang te

7 Panteia, Evaluatie busconcessie haltetaxi, december 2016

financieren met derde geldstromen achten wij niet realistisch. Daarmee concluderen wij dat een langrichtingsveer tussen Blankenberge en Breskens geen reële optie is voor een volwaardige grensoverschrijdende kustverbinding met aansluiting op de Belgische kusttram. Dit betekent niet dat meer kleinschalige initiatieven voor vervoer over water niet tot de mogelijkheden behoren. In deze variant is alleen specifiek gekeken naar OV-verbindingen en zijn meer kleinschalige mobiliteitsinitiatieven buiten beschouwing gelaten.

6 Mogelijkheden van Europese fondsen inzake infrastructuur en betalingsbereidheid

Dit hoofdstuk beschrijft:

- de mogelijkheden van Europese fondsen (paragraaf 6.1)
- betalingsbereidheid (paragraaf 6.2)

6.1 Mogelijkheden van Europese fondsen

Conform de uitvraag is Europese financiering voor het aanleggen van infrastructuur voor openbaar vervoer bezien. Financieringsmogelijkheden voor het optimaliseren of verschonen van bestaande verbindingen / innovatieve concepten die nu niet onder het openbaar vervoer vallen, zijn niet geanalyseerd voor beantwoording van de onderzoeksvraag. Mogelijkheden zijn echter wel aangegeven.

Een uitgebreide analyse van fondsen is opgenomen in bijlage 4.

Conclusies

Geen van de Europese fondsen stelt financiering beschikbaar voor beheer en onderhoud van transportinfrastructuur en/of diensten. Dit betekent dat jaarlijkse exploitatie- en onderhoudskosten door Zeeuwse / Zeeuws-Vlaamse stakeholders zelf moeten worden bekostigd.

Van de onderstaande fondsen die betrekking hebben op het investeren in de realisatie van (grensoverschrijdende) transportinfrastructuur is de conclusie:

- Het Europees Fonds voor Strategische Investerings (EFSI) verstrekt geen subsidie, de middelen moeten dus worden terugbetaald.
- Het European Energy Efficiency Fund (EEEF) verstrekt geen subsidie, de middelen moeten dus worden terugbetaald.
- De Urban Innovative Action (UIA) vraagt om innovatieve ideeën en een sterke betrokkenheid van stakeholders. Buiten de vraag of de regio als samenwerkingsorgaan boven de 50.000 inwoners komt en voor subsidie in aanmerking komt, is een sec grensoverschrijdende kustverbinding met traditioneel openbaar vervoer niet kansrijk omdat het niet innovatief is. Daarnaast vraagt de UIA een gezamenlijke visie met geconcretiseerde doelstellingen en indicatoren.
- West-Zeeuws-Vlaanderen ligt niet op het Trans-European Transport core of comprehensive Network (TEN-T), ook is het geen zogeheten "urban node". Zou de regio wel op het network liggen, dan is een positieve kosten baten analyse een vereiste voor financiering. Naar onze mening is de kans van slagen voor het verkrijgen van CEF (Connecting Europe Facility) gelden daarom nihil.
- Het Europees Fonds voor Regionale Ontwikkeling (EFRO) is sterk gericht op het versterken van de samenwerking tussen bedrijfsleven, kennisinstellingen en overheden. Een sec grensoverschrijdende kustverbinding met traditioneel openbaar vervoer zal niet voor subsidie in aanmerking komen.

EFSI:

- EFSI wordt gemanaged door de European Investment Bank (EIB)
<http://www.eib.org/efsi/index.htm>
- EFSI kan verschillende soorten financiering verstrekken: eigen vermogen, garanties en achtergestelde leningen. EFSI verstrekt geen subsidie, de middelen moeten dus altijd worden terugbetaald.
- Financiert in de regel maximaal 50% van investeringen en projecten, vanaf een totaal investeringsbedrag van € 50 miljoen
- Het Nederlands Investerings Agentschap (NIA) adviseert en ondersteunt publieke en private partijen bij de voorbereiding en ontwikkeling van investeringsprojecten (zie ook: <http://www.nederlandsinvesteringsagentschap.nl/>). Een aanvrager (projectpromotor) kan ook rechtstreeks contact opnemen met de EIB om een voorstel te doen.

Het investeringsfonds van de Commissie-Juncker (vandaar de bijnaam 'het Junckerfonds') moet door middel van gerichte investeringen de structurele economische groei in de Europese Unie bevorderen. Officieel heet het fonds het European Fund for Strategic Investments (EFSI). De ruim 300 miljard euro die in het fonds wordt gestopt zal deels publiek worden gefinancierd, maar het overgrote deel zal aangetrokken privaat kapitaal beslaan. In het fonds is een centrale rol weggelegd voor de Europese Investeringsbank.

EEEF:

- Ontwikkeling van schoon en zuinig OV komt in aanmerking voor financiering
- EEEF kan verschillende soorten financiering verstrekken: eigen vermogen, garanties en achtergestelde leningen. EEEF verstrekt geen subsidie, de middelen moeten dus altijd worden terugbetaald.
- Projecten met een investeringsomvang van tussen de € 5 en € 25 miljoen komen in aanmerking
- Transport projecten moeten leiden tot een vermindering van CO₂-uitstoot met minimaal 20%
- Projecten kunnen altijd worden voorgelegd aan de Investeringsmanager. De Investeringsmanager zal eerst een toets uitvoeren op de ontvankelijkheid van het project, waarbij gekeken wordt of het project voldoet aan de minimale eisen en richtlijnen met betrekking tot financiering door het Fonds en past binnen de investeringsportfolie. Als beheerder van het fonds is de Investeringsmanager van Deutsche Bank de eerste aanspreekpunt voor vragen over projecten.
- <http://www.eeef.eu/general-information.html>

Urban Innovative Actions

- Verstrekt subsidie. Subsidieaanvragen worden behandeld volgens het tenderprincipe. Hiertoe worden jaarlijks 'calls' gepubliceerd in november/december.
- Echter, de specifieke thema's wisselen per call/jaar. Investerings in sec transportprojecten zullen dus niet elk jaar in aanmerking komen voor financiering.
- Het maximale subsidiebedrag is 5 miljoen Euro.
- Projecten moeten een innovatief karakter hebben.
- Alleen publieke bestuursorganisaties van (geclusterde) stedelijke gebieden van 50.000 of meer inwoners kunnen projectvoorstellen indienen. Dit kunnen ook regional associations of urban authorities zijn.
- In december 2016 is er een call geopend inzake duurzame mobiliteit met als indieningstermijn 14 april 2017. Zie: <http://www.uia-initiative.eu/en/call-proposals>. De call biedt mogelijkheden voor innovatieve duurzame voorstellen, en legt veel belang bij samenwerking tussen stakeholders in het betreffende gebied, alsmede plaatsing binnen een mobiliteitsvisie (SUMP). Vrij vertaald zegt de call onder andere: typen activiteiten die worden voorgesteld zijn inclusief technologische, sociale, culturele, economische en milieu aspecten. Er moet daarbij een actieve rol zijn voor burgers, gemeenschappen, bedrijven en transport providers. Overheden moeten experimenteren met innovatieve ideeën, maar moeten daarbij gemeenschappen en burgers betrekken om een gemakkelijke transitie naar meer duurzame vervoervormen te verzekeren". Een sec grensoverschrijdende kustverbinding met traditioneel openbaar vervoer is niet innovatief en maakt daarmee geen kans voor subsidie.

Connecting Europe Facility (CEF)

- Verstrekt subsidie voor cofinanciering van 20-30% van de investeringskosten, met een minimum van 1 miljoen Euro voor de totale investering.
- Jaarlijks wordt één call gepubliceerd. Niet alle voorstellen worden gehonoreerd.
- Het moet blijken of het projectvoorstel voldoet aan de eisen van de jaarlijkse call (o.a. investeringen in TEN-T netwerk, toepassing van nieuwe, innovatieve technieken voor alle modaliteiten, met name gericht op emissiereductie, multimodaal transport, toegankelijkheid en duurzaamheid; ITS, Motorways of the Sea,).
- Het grootste deel van het budget is gereserveerd voor projecten op het TEN-T core netwerk. In Zeeuws-Vlaanderen maakt alleen de as Terneuzen-Gent-Antwerpen deel uit van het comprehensive TEN-T netwerk voor personenvervoer.
- Voorstellen vanuit Nederland kunnen alleen worden ingediend in Brussel als het Ministerie van Infrastructuur en Milieu de aanvraag ondertekend. RVO.nl is het loket waar de instemming van het ministerie moet worden aangevraagd.

Europees Fonds voor Regionale Ontwikkeling (EFRO)

Dit is een van de Europese structuurfondsen. Het fonds is bedoeld om de belangrijkste economische onevenwichtigheden tussen de Europese regio's terug te dringen. Hiermee sluit het Europees Fonds voor Regionale Ontwikkeling (EFRO) aan bij de doelstellingen van het Europese regionale beleid. Om deze doelstellingen te bereiken financiert het fonds programma's voor de ontwikkeling en structurele aanpassing van achtergebleven regio's en voor de omschakeling van regio's met afnemende industriële activiteit. Wat betreft de meer ontwikkelde regio's binnen de EU, zoals Nederland, richt het fonds zich onder meer op het versterken van de regionale concurrentiekracht en het vergroten van de werkgelegenheid.

Projectvoorstellen voor Zuid Nederland (provincies Zeeland, Limburg en Noord-Brabant) die in aanmerking willen komen voor subsidie uit het EFRO kunnen hietoe een aanvraag indienen binnen het Operationeel Programma Zuid-Nederland 2014-2020 (OPZuid). Het programma is met name gericht op het innovatieve MKB en het versterken van de samenwerking tussen bedrijfsleven, kennisinstellingen en overheden. Speerpunten zijn daarbij innovatiebevordering en de overgang naar een koolstofarme economie.

Voor het speerpunt innovatiebevordering focust het OPZuid zich op crossovers tussen internationale topclusters onderling (high tech systems, chemie, agrofood) en met nationale topclusters met internationale potentie (life sciences & health, biobased, logistiek en maintenance).

Voor het speerpunt koolstofarme energie ligt de nadruk op de 'slimme uitrol' van innovatieve koolstofarme technologieën en instrumenten in de gebouwde omgeving. Dit resulteert in de praktijktoepassing van innovaties in initiatieven die direct bijdragen aan energiebesparing en reductie van CO₂-uitstoot in Zuid-Nederland en bovendien fungeren als hefboom voor een versnelde uitrol op grote schaal.

Alle middelen worden ingezet als 'klassieke' subsidie (niet-terugvorderbare steun). Subsidieaanvragen voor OPZuid worden behandeld volgens het tenderprincipe. Hiertoe worden periodiek 'calls' gepubliceerd. Er is één call mbt 'Koolstofarme economie' geweest in oktober 2015. Niet alle voorstellen kunnen worden gehonoreerd. Subsidieverlening vindt plaats in de volgorde van rangschikking, waarbij de hoogst gerangschikte aanvragen als eerste voor subsidie in aanmerking komen. Subsidie wordt verstrekt totdat het subsidieplafond is bereikt. Er wordt vooralsnog geen gebruik gemaakt van revolverende fondsen en / of leningen.

Dat EFRO op termijn mogelijk kansen kan bieden voor financiering van (grensoverschrijdende) mobiliteitsprojecten (Wepods) toont het voorbeeld van Gelderland (bron: <https://www.ovmagazine.nl/2016/12/wepods-gaan-straks-duitse-grens-over-2308>):

6.2 Betalingsbereidheid

Alle geïnterviewden geven aan dat er eerst zelf een gezamenlijke richting, ambitie en plan moet zijn ontwikkeld, en dat daarna pas naar Europa moet worden gekeken. Niet andersom. Onze conclusie is dat die gezamenlijke visie er nog niet is. Overigens is uit de analyse van Europese fondsen duidelijk dat ook daar betrokkenheid van stakeholders en een (gezamenlijke) visie een vereiste is.

Sommige ondernemers geven aan dat bij grote innovatieve concepten de overheid altijd een rol als facilitator en subsidieverstrekker zou moeten spelen: anders komt het niet van de grond. De gedachte van subsidiering om iets op gang te brengen sluit overigens aan bij Europese fondsen zoals de UIA: ook daar worden subsidies verstrekt om innovaties op gang te brengen met de bedoeling dit binnen een aantal jaar door de markt over te laten nemen.

De gemeente Sluis geeft aan dat het beperkt wil meefinancieren (als aanjaagsubsidie waardoor de markt het daarna als eigen business model kan overnemen) en onder de conditie dat ondernemers ook bijdragen.

Actieve en regionaal betrokken ondernemers die hebben geïnvesteerd in de zomerbus in 2016 en de zonnetrein geven aan dat het altijd slechts een handvol ondernemers zijn die mee financieren en dat anderen meeliften. Dat wordt als oneerlijk ervaren: een eerlijkere verdeling zou volgens hen via toeristenbelasting zijn. Tegelijkertijd wordt aangegeven dat reizigers ook zelf bereid zijn om voor beleving te betalen. Dat heeft de ervaring van de zonnetrein geleerd.

Onderstaande tabel toont de betalingsbereidheid, waarbij we een onderscheid hebben gemaakt naar traditioneel openbaar vervoer en innovatieve mobiliteit.

Tabel 6.1 Betalingsbereidheid – onderverdeeld naar traditioneel openbaar vervoer en innovatieve mobiliteitsoplossingen

Betaler	Bereidheid betaling traditioneel openbaar vervoer	Bereidheid betaling innovatieve mobiliteitsoplossingen
Provincie Zeeland openbaar vervoer	Ja, maximaal €300.000	Nee
Europa	Nee	Ja
Derde gelden	Nee	Ja

7 Eindconclusie

De hoofdvraag luidde: *Voer een verkennend onderzoek uit, in vervolg op reeds bestaande studies, naar de kans van slagen op het realiseren van een volwaardige **OV**-verbinding langs de kust van Zeeuws Vlaanderen met aansluiting op de Belgische kusttram.*

Het onderzoek moet antwoord geven op de financiële haalbaarheid, de randvoorwaarden en condities van interregionale stakeholders en de mogelijkheden van Europese subsidies.

Conclusie

*Het realiseren van een volwaardige **OV**-verbinding langs de kust van Zeeuws Vlaanderen met aansluiting op de Belgische kusttram heeft geen kans van slagen.*

Redenen:

1. De mogelijkheden van Europese subsidies zijn beperkt binnen het onderzoekskader.

Geen van de Europese fondsen stelt financiering beschikbaar voor beheer en onderhoud van transportinfrastructuur en/of diensten. Dit betekent dat jaarlijkse exploitatie- en onderhoudskosten door Zeeuwse / Zeeuws-Vlaamse stakeholders zelf moeten worden bekostigd.

Van de onderstaande fondsen die betrekking hebben op het investeren in de realisatie van (grensoverschrijdende) transportinfrastructuur is de conclusie:

- Het Europees Fonds voor Strategische Investerings (EFSD) verstrekt geen subsidie, de middelen moeten dus worden terugbetaald.
- Het European Energy Efficiency Fund (EEEEF) verstrekt geen subsidie, de middelen moeten dus worden terugbetaald.
- De Urban Innovative Action (UIA) vraagt om innovatieve ideeën en een sterke betrokkenheid van stakeholders. Buiten de vraag of de regio als samenwerkingsorgaan boven de 50.000 inwoners komt en voor subsidie in aanmerking komt, is een sec grensoverschrijdende kustverbinding met traditioneel openbaar vervoer niet kansrijk omdat het niet innovatief is. Daarnaast vraagt de UIA een gezamenlijke visie met geconcretiseerde doelstellingen en indicatoren.
- West-Zeeuws-Vlaanderen ligt niet op het Trans-European Transport core of comprehensive Network (TEN-T), ook is het geen zogeheten "urban node". Zou de regio wel op het network liggen, dan is een positieve kosten baten analyse een vereiste voor financiering. Naar onze mening is de kans van slagen voor het verkrijgen van CEF (Connecting Europe Facility) gelden daarom nihil.
- Het Europees Fonds voor Regionale Ontwikkeling (EFRO) is sterk gericht op het versterken van de samenwerking tussen bedrijfsleven, kennisinstellingen en overheden. Een sec grensoverschrijdende kustverbinding met traditioneel openbaar vervoer zal niet voor subsidie in aanmerking komen.

2. De randvoorwaarden en condities van interregionale stakeholders laten zien:

- Er is geen behoefte aan een lang vastliggende infrastructurele verbinding zoals een tram of trolleybus.

- Diverse geïnterviewden ambiëren innovatieve vormen van mobiliteit. Het toekomstbeeld OV 2040 geeft aan dat voor gebieden met weinig vervoervraag op vraagafhankelijke mobiliteit zal worden ingezet. Deze oplossingen betreffen een systeemsprong binnen de huidige concessie waardoor deze binnen de huidige concessie niet als openbaar vervoer gelden. Deze systemen kunnen (op termijn) wel bijdragen aan een grensoverschrijdende mobiliteitsverbinding. Voorbeelden hiervan zijn te vinden in Gelderland.
- Nederland is de vragende partij, voor Vlaamse stakeholders is het onduidelijk wat Nederland ambieert.
- Overheden (gemeenten en provincies) hebben de kustverbinding OV niet als speerpunt in het vigerende beleid.
- Er is geen gemeenschappelijke visie en ambitie van overheden en belanghebbenden.
- Naast een gemeenschappelijke visie ontbreekt ook een concretisering van gemeenschappelijke doelen. Deze zijn mede noodzakelijk om Europese subsidieaanvragen te kunnen indienen.
- In interviews valt op dat vooral gesproken wordt over beleving aan de Nederlandse zijde en niet per definitie over een kustverbinding met Knokke. De invulling van lijn 814 door Connexion in overleg met de toeristische sector bevestigt ons beeld: daar is gekozen voor een verbinding met een hogere frequentie en ritten buiten het seizoen van Breskens tot Sluis, en niet meer direct naar Knokke.

3. Financiële haalbaarheid

- Bundeling van busvervoer / mensen met diverse motieven in één OV-verbinding langs de kust die aansluit op de kusttram is niet realistisch. De vraag is beperkt, de wensen van scholieren en forenzen (snel en direct) komen niet overeen met de wens van beleving (toeristen). Tevens zijn er reeds grensoverschrijdende verbindingen via lijn 42 en 612 die scholieren en forenzen bedienen. Het beschikbare budget voor het toeristennet is niet voldoende om een grensoverschrijdende kustverbinding met aansluiting op de kusttram het gehele jaar door te bekostigen.
- Betalingsbereidheid bij stakeholders (derde geldstromen) voor een traditionele openbaar vervoerverbinding is nihil.
- Een bootvariant binnen het OV is financieel niet haalbaar.

Hiermee is de onderzoeksvraag naar de haalbaarheid van een volwaardige OV-verbinding beantwoord. Dit laat onverlet dat andere vormen van mobiliteit in de toekomst wel kunnen bijdragen aan de mobiliteitsbehoefte in het gebied. Daarom geven we in het volgende hoofdstuk een mogelijke doorkijk naar de toekomst.

8 Doorkijk naar de toekomst

Mobiliteit in de vorm van aanbodgericht OV in gebieden met weinig reizigerspotentie is rigide. In navolging van de toekomstvisie OV 2040 gaat het gezien de trends en ontwikkelingen in het nieuwe denken om flexibele, innovatieve en vraaggerichte vormen van mobiliteit en mobiliteitsconcessies die gezamenlijk een effect genereren. Er zijn ook Europese fondsen voor innovatieve vormen van mobiliteit. En Vlaanderen is vanuit innovativiteit bereid om mee te denken.

Duurzame, gezonde en innovatieve regio

De door stakeholders uitgesproken ambitie voor de langere termijn is een duurzame en innovatieve regio die extra toeristen trekt c.q. ervoor zorgt dat de regio onderscheidend is en blijft en toeristen laat terugkeren. Bij deze innovatieve regio hoort snel vervoer van A naar B, maar hoort ook innovatief en – indien die vraag aanwezig is - op beleving gericht vervoer. De meest innovatieve vorm van vervoer zijn in de optiek van verschillende stakeholders zelfrijdende voertuigen. Duurzaam past ook bij het beeld van de gezondheidseconomie, die onder andere in het rapport van de Commissie Structuurversterking als kans wordt benoemd.

Zelfrijdende voertuigen

Het beeld is dat zelfrijdende voertuigen meerwaarde bieden voor zowel toeristen als inwoners. Het is het ideaalbeeld van een integraal product, dat kan passen binnen het beeld van flexibele en vraaggerichte vormen van mobiliteit indien de vraag gering is. Er kunnen vanzelfsprekend nog andere vormen van mobiliteit en collectief vervoer (vraagafhankelijk in plaats van aanbodgericht) bestaan. Uiteraard vergt deze vorm van vervoer meer tijd voor realisatie dan meer beperkte systeemspongen. Maar zonder gedeelde ambitie op dit aspect, zullen er geen pilots in gang worden gezet en zal geen aanspraak worden gemaakt op mogelijke subsidies in dat kader.

Deelvervoer op afroep

Er is een innovatie van vraagafhankelijk vervoer met een vast of flexibel in- en uitstappunt. In de VS bestaat een dergelijk systeem al in Boston, Washington DC en Kansas City. Dit project genaamd Bridj functioneert sinds 2014. De voertuigen hebben plaats voor maximaal 12 passagiers. Vervoer van deur-tot-deur is voor een dergelijk aantal passagiers niet zo efficiënt, dus de optimale route en opstapplaatsen worden berekend aan de hand van de actuele boekingen. Transdev het moederbedrijf van Connexion en Hermes is al aan het experimenteren in de projecten Abel en Breng flex (Hermes). Voor de vervoerders kan deze innovatie rendabeler zijn dan de traditionele vraagafhankelijke systemen doordat er mogelijk sprake is van grotere stromen. Vraagafhankelijk vervoer sluit aan bij de uitgangspunten van het landelijke toekomstbeeld OV 2040. December 2016 hebben overheden en vervoerders samen een visie gepresenteerd voor het OV in 2040. Het visiedocument beschrijft de trend dat in de dunnerbevolkte gebieden lijngebonden vervoer in een negatieve spiraal terechtkomt van minder aanbod en minder gebruik. Hierdoor neemt de kwaliteit en betaalbaarheid van het vervoer in deze gebieden af. Als oplossing voorziet de visie in flexibel en vraaggericht vervoer. Dit vraagt om ruimte in en/of aanpassing van lopende – door provincie en gemeenten/regio's afgegeven - concessies voor OV- en doelgroepenvervoer, op slimme manier bundelen van de mobiliteitsvraag en waar mogelijk integratie met doelgroepen- en werknemersvervoer. Ook is de ambitie om fietsen en fietsinfrastructuur meer stimuleren als onlosmakelijk onderdeel van de mobiliteitsketen.

Europese mogelijkheden

Om voor innovatieve mobiliteitsoplossingen een realistische kans van slagen op Europese fondsen te maken zijn een aantal aspecten bepalend.

- de condities van Europese fondsen (is er een mogelijkheid).
- de ambities, wil en overeenstemming tussen partijen in de regio.
- capaciteit bij partijen.
- geconcretiseerde doelen, criteria en indicatoren. Dit start bij een politieke wil, geconcretiseerd in beleid.

Kort gezegd: zonder concreet plan maak je in Europa geen kans. Innovatieve mobiliteitsoplossingen – specifiek voor het type regio – met een inschatting van effecten maken – in tegenstelling tot traditioneel openbaar vervoer - wel kans van slagen. Afhankelijk van het type fonds kan de indiener een private dan wel een publieke partij zijn. Essentieel is naar onze mening altijd dat sprake is van samenwerking en een gedeelde visie.

Gezamenlijkheid speelt al bij het verkennen van Europese mogelijkheden. Een voorbeeld is de UIA call. Hier wordt 80% subsidie verstrekt voor het testen van innovatieve concepten. Indieningstermijn was 14 april 2017. Het schrijven van een voorstel – met steeds meer concurrentie - vergt al een samenwerking met geconcretiseerde doelen en ambities. Binnen de termijn van publicatie van de uitvraag en indiening is het niet mogelijk eerst nog gezamenlijk een visie te maken, doelen te concretiseren en vervolgens een plan in te dienen. Kortom: concretisering moet nu al plaatsvinden om startklaar te staan voor een volgende mogelijkheid.

Te nemen stappen

Uitvoerend na visie

De huidige openbaar vervoer concessie is vigerend tot 2024. Daarnaast is het doelgroepenvervoer in al haar facetten gecontracteerd. En op dit moment onderverdeeld in 3 regio's, te weten Walcheren, de Oosterschelderegio en Zeeuws-Vlaanderen. Voor het doelgroepenvervoer zijn gemeenten verantwoordelijk, die hebben afspraken gemaakt in regionaal verband en met de Gemeentelijke Vervoercentrale (GVC). Derde systemen – zoals deel- of buurtauto – lijken nog beperkt aanwezig te zijn.

Bij een wens om naar een integraal mobiliteitssysteem toe te werken dat recht doet aan de vervoervraag, ongeacht van wie - in plaats van een schot tussen openbaar vervoer, fiets, doelgroepenvervoer et cetera - is het van belang een aantal aspecten te beseffen:

- Contracttermijnen. De verschillende vervoervormen kennen verschillende contractduren. Indien de wens bestaat naar een integraal systeem te komen, is dit pas volledig mogelijk op het moment dat de laatste concessie eindigt.
- Voor die tijd kan daar uiteraard wel naar toe worden gewerkt. Duidelijk is dat ontschotting van OV en doelgroepenvervoer een provinciale schaal kent, deze systeemwijziging kan niet op sub-regionale schaal.
- Naast ontschotting van budgetten in mobiliteit zijn ook de beoogde rollen, taken en verantwoordelijkheden van zowel de publieke sector (zowel provincie als gemeente) als de private sector (mobiliteitsondernemers, andere ondernemers) als de burgers (participatie)

binnen mobiliteit (zowel visie als implementatie en oplossingen) een belangrijk gespreksonderwerp.

- Bovenstaande betekent een transitie. Ervaringen elders in het land leren dat deze transitie alleen in gang wordt gezet als daar energie en een pro-actieve aanjager op wordt gezet. Dit betekent dat er concreet een programmatrekker zal moeten worden benoemd. En dat er capaciteit moet zijn bij diverse partijen om de transitie vorm te geven (uitmondend in onder andere concrete bestuursconvenanten).
- Binnen deze hele transitiegedachte passen naar onze mening prima pilots met innovatieve mobiliteitsoplossingen. De programmatrekker kan hier een prima rol vervullen in het bezien van Europese subsidies alsmede een relatie met diverse na te streven beleidsdoelen (waarbij direct ook een link met de ambities van krimpregio's richting Den Haag kunnen worden gelegd).

Strategisch / visie

Voor dit laatste is het echter belangrijk beleidsmatig een geconcretiseerde langere termijn visie (2040) te hebben, zodat duidelijk is waaraan mobiliteit of mobiliteitsoplossingen moeten bijdragen, en hoe dat past binnen trends. Zowel provinciaal als regionaal. Welke regio willen we zijn?

Dit betekent dat doelen (bereikbaarheid, leefbaarheid, kwaliteit van leven, economie) maar ook de vertaling daarvan in criteria en indicatoren moeten worden benoemd. De politieke wil en richting moet helder verankerd zijn. Dit vergt een andere trekker dan een uitvoerend programmatrekker. Deze rol ligt meer in het procesmatige om – conform de SUMP methode en bijbehorende methodieken - een continu proces op gang te brengen, waarin trends gezamenlijk worden verkend en vertaald naar regionale mogelijkheden. Ervaringen elders leren dat dit een andere rol van de overheid vergt, maar dat de overheid wel vaak de aanjager is van deze proces transitie. Er ontstaat een mobiliteitsnetwerk waarin de regio – zowel publiek als privaat – gezamenlijk inbreng heeft. Als voorbeeld het netwerk dat conform SUMP is opgezet in Noord-Limburg: <http://trendportal.nl/>

Deze werkwijze geeft een eigen profiel aan West-Zeeuws-Vlaanderen, alsmede een geconcretiseerd passend plan waarmee West-Vlaanderen kan worden gevraagd mee te doen en/of bij Europa kan worden aangeklopt. Net als bij de uitvoerende transitie zal juist ook voor deze transitie capaciteit nodig zijn.

Bijlage 1. Geïnterviewde stakeholders

Stakeholders
Bedrijfsbelangenvereniging Breskens
Camping Welgelegen
Compagnie het Zoute
Connexion
De Lijn
Dorpsraad Breskens
Dorpsraad Cadzand
Economische Impuls Zeeland
Euregio Scheldemond
Gemeente Knokke-Heist
Gemeente Sluis
Horeca West-Vlaanderen/Horeca Brugge
Kenniscentrum Kusttoerisme
Landal Strand Resort Nieuwvliet-Bad
Promotieplatform Cadzand
Provincie West-Vlaanderen
Provincie Zeeland
RECRON. Vereniging van Recreatieondernemers Nederland
RMDO. Raad voor Maatschappelijke en Demografische Ontwikkeling
Roompot Vakanties
Rover
Saverka (Samenwerkende verhuurkantoren)
Stichting Beleef Zeeuws-Vlaanderen
Stichting Scholierenvervoer Zeeland
Toeristische Attracties
Treintrambus
Unizo West-Vlaanderen
Vekabo (Vereniging Kampeerboerderijen)
Vereniging van Strandpaviljoenhouders
VVV Zeeland
Westtoer West-Vlaanderen
Yacht Cadzand-Bad

Bijlage 2. Gebruikte bronnen

Documentnaam	Stakeholder
Naar een duurzaam toeristisch vervoernetwerk Zeeland	APPM in opdracht van de provincie Zeeland en Economische Impuls Zeeland
Neptunesplan, Toekomstplan van De Lijn West-Vlaanderen, 2008	De Lijn
Actieplan Euregio Scheldemond 2020	Euregio Scheldemond
Mobiliteitsplan Knokke-Heist	Gemeente Knokke-Heist
Visiedocument Krachtig Verbonden 2016-2020	Gemeente Sluis
Activiteitenplan Recreatie & Toerisme 2.0, 2013	Gemeente Sluis
ZWIN-regio verbonden, onderzoek naar haalbaarheid van een recreatieve OV-verbinding tussen West-Vlaanderen en West-Zeeuws-Vlaanderen	Goudappel Coffeng in opdracht van gemeenten Sluis en Knokke-Heist, Euregio Scheldemond, provincies West-Vlaanderen en Zeeland
Provinciaal reglement betreffende toeristische impulsen in West-Vlaanderen	Provincie West-Vlaanderen
Duurzaam bereikbare West-Vlaamse kust	Provincie West-Vlaanderen
Zeeland in Stroomversnelling. Advies commissie structuurversterking en werkgelegenheid Zeeland	Provincie Zeeland
Beleidsplan Nieuwe lijnen, beleidsplan openbaar vervoer Zeeland 2015-2022	Provincie Zeeland
Mobiliteitsvisie Zeeland 2028, samen op weg naar kwaliteit	Provincie Zeeland
Mobiliteitsplan Zeeland 2017-2019	Provincie Zeeland
Programma van eisen, concessie openbaar vervoer over de weg, provincie Zeeland, 2015-2024	Provincie Zeeland
Toekomstverkenning fiets-voetveer	Provincie Zeeland
Evaluatie OV-concessie	Provincie Zeeland
Evaluatie busconcessie en haltetaxi	Provincie Zeeland
Gastvrij Zeeland, een provinciale visie op vrijetijdseconomie, 2015	Provincie Zeeland, afdeling economie en duurzaamheid
Strategisch beleidsplan voor toerisme en recreatie aan de kust 2015-2020	Toeristisch bedrijf Westtoer
Een gemeenschappelijke toekomst voor de Zeeuws-Vlaamse grensregio, 2014	United Nations University
Ontwerp van mobiliteitsplan Vlaanderen	Vlaamse overheid
Conceptnota. Met basisbereikbaarheid naar een efficiënt en aantrekkelijk vervoersmodel in Vlaanderen dat optimaal tegemoetkomt aan de globale en lokale vervoersvraag	Vlaamse overheid
Toeristisch vervoer 2.0, integraal businessplan toeristisch vervoer Zeeland 2015-2025	VVV Zeeland, Impuls en Kenniscentrum Kusttoerisme

Bijlage 3. Structuur van de kustregio's

3.1 Demografische kenmerken

West-Zeeuws Vlaanderen/ gemeente Sluis

West-Zeeuws-Vlaanderen bestaat uit één gemeente: de gemeente Sluis. Deze gemeente telt in totaal zeventien steden en dorpen (zie onderstaande afbeelding).

Figuur 2 Kernen gemeente Sluis (bron: gemeente Sluis)



West-Zeeuws-Vlaanderen kenmerkt zich als volgt:

- In de gemeente wonen in totaal 23.747 mensen (2015)⁸;
- De gemeente kent relatief veel ouderen (34% is 60 jaar of ouder) en weinig jongeren (14 % is 15 tot 29 jaar);
- De vergrijzing zet zich de komende jaren in versnelde vorm voort;
- In de periode tot 2040 daalt het aantal huishoudens naar verwachting met 18,5%;
- Er is een toenemend aantal migranten uit België (in bepaalde gemeenten is nu al bijna de helft van de inwoners van Belgische afkomst, als de huidige groei doorzet is in 2035 de helft van het aantal inwoners in Zeeuws-Vlaanderen Belgisch). De reden hiervan zijn de relatief lage woningprijzen in West-Zeeuws-Vlaanderen in vergelijking met de West Vlaamse zijde (Knokke en omstreken). Deze trend heeft de volgende consequenties:
 - Voor startende jongeren is het te duur om een huis te kopen in Zeeuws-Vlaanderen. Mogelijk gevolg is dat deze jongeren zich elders vestigen;
 - Permanente inwoners van Belgische komaf zijn voor voorzieningen (scholen, ziekenhuizen) nog altijd gericht op West-Vlaanderen;
 - Een deel van inwoners vanuit een migratieachtergrond betreft semi permanente ofwel tweede bewoning. Deze mensen zijn gericht op verblijfstoerisme / recreatie.

Arrondissement Brugge/ Knokke -Heist

Het arrondissement Brugge is één van de acht arrondissementen van de provincie West – Vlaanderen in België gelegen aan de grens met Zeeuws-Vlaanderen. Het arrondissement kent in

⁸ Planbureau en Bibliotheek van Zeeland, Leven in Zeeland: Statistische Atlas Zeeland 2015

totaal 10 gemeenten waaronder de kustgemeenten Blankenberge en Knokke - Heist (zie onderstaande figuur).

Figuur 3 Arrondissement Brugge (Bron: Vlaanderen.BE)



Het arrondissement Brugge kenmerkt zich als volgt:

- In het arrondissement Brugge wonen in totaal 279.853 mensen. De gemeente Knokke-Heist heeft 33.505 inwoners⁹.
- Net als West-Zeeuws-Vlaanderen kent ook Arr. Brugge (30% 60 jaar of ouder) en Knokke Heist (41% 60 jaar of ouder) relatief veel ouderen en weinig jongeren¹⁰.
- Vlaanderen vergrijst. Aan de kust is er zelfs sprake van meervoudige vergrijzing door de combinatie met pensioenmigratie. In 2012 was 27,4% van het aantal inwoners aan de kust 65 jaar of ouder. De bevolkingsprognoses voorspellen een verdere vergrijzing van de bevolking aan de kust¹¹.

3.2 Economische kenmerken: toerisme

West-Zeeuws-Vlaanderen

In 2014 waren er 3.464.000 toeristische overnachtingen in Zeeuws-Vlaanderen. 90% daarvan vond plaats in de gemeente Sluis (3.127.500)¹². Een rekenvoorbeeld om dit aantal in perspectief te plaatsen: Wij stellen voor het gemak (dit is dus een theoretische exercitie) dat het aantal overnachtingen in de gemeente Sluis gelijkmatig verdeeld is over 12 maanden. Dit betekent 8.568 overnachtingen per dag. Afgezet tegen het aantal inwoners (23.747) betekent dit dat het aantal aanwezigen per dag met 37% wordt vergroot. Dit is nog exclusief dagtoeristen.

9 Rijksregister, januari 2014

10 Provincie West-Vlaanderen, Demografische fiche, december 2015

11 Provincie West-Vlaanderen, Vergrijzing aan de kust lust of last?, januari 2015

12 Toeristenbelasting Zeeuwse gemeenten, 2014

De komende jaren zal het toerisme in Zeeuws-Vlaanderen naar verwachting verder toenemen. Uitbreiding van het aanbod aan recreatiewoningen is o.a. voorzien in Cadzand-Bad, Knokke en in het project Waterdunen (recreatie en natuurontwikkeling tussen Breskens en Groede). Alleen al bij Waterdunen is de verwachting dat dit jaarlijks tot 280.000-360.000 extra verblijfstoeristen en 150.000 dagtoeristen zal leiden¹³.

Een belangrijke attractie die over de grenzen van West-Zeeuws-Vlaanderen en West-Vlaanderen loopt is het *Zwin Natuurpark*. Dit natuurpark is een natuurgebied in een oude zeearm op de grens tussen West-Vlaanderen en Zeeuws-Vlaanderen. Ongeveer driekwart (125 hectare) van de totale oppervlakte (158 hectare) van het natuurreservaat ligt op Belgisch grondgebied (Knokke-Heist); een kwart hiervan (ongeveer 33 hectare) op Nederlands gebied (Cadzand-Bad). Afgelopen jaar is het natuurpark heringericht en is er een nieuw bezoekerscentrum aan Vlaamse zijde geopend. Tot aan 2019 wordt er nog verder gewerkt aan Het Zwin. De verwachting is dat de werkzaamheden in 2019 zijn afgerond¹⁴.

Met dit natuurpark is er een duidelijk ecologische component in het gebied. Dit sluit aan bij toeristen die rust en ruimte zoeken, en vanuit die optiek milieuvriendelijke modaliteitsvormen als de fiets. De belangrijkste activiteiten van verblijfstoeristen zijn het strand bezoeken, fietsen en wandelen. Daar waar Duitse toeristen voornamelijk voor het strand komen, komen Belgische toeristen voor de rust, natuur, weidsheid en om te fietsen.

Bijna alle verblijfstoeristen komen met de auto en hebben zodoende tijdens hun verblijf in de beschikking over een eigen vervoermiddel. Dat geldt ook voor de dagjesmensen.

Daarnaast kenmerkt het verblijfstoerisme in West-Zeeuws-Vlaanderen zich grofweg door gezinnen met kinderen in het hoogseizoen, en rust- en ruimtezoekers in het voor- en naseizoen.

West Vlaamse kust en omgeving

- In 2011 waren er 773.000 overnachtingen van Nederlandse verblijfstoeristen in commercieel logies aan de West-Vlaamse Kust, het merendeel in hotels (152.000), vakantieparken (270.000) en vakantiewoningen (247.000). 55% van de Nederlandse verblijfstoeristen aan de Kust komt van onder de grote rivieren (33% N-Brabant, 18% Limburg, 4% Zeeland). 37% komt uit Randstad Holland en 9% uit Noord-Nederland. 93% komt met de auto en 4% met de trein (met weinig differentiatie naar regio)¹⁵.
- Naast de Kust is Brugge een bestemming met veel verblijfstoeristen. In 2011 waren er 1,7 miljoen overnachtingen. 11% van de overnachtingen (187.000) in Brugge worden gemaakt door Nederlanders¹⁶.
- Het totale aantal bezoekers van alle attracties in West-Vlaanderen was in 2015 ongeveer 7,5 miljoen, waarvan ongeveer 3 miljoen in Brugge. De populairste attracties van 2015 zijn¹⁷:
 - Plopsaland (De Panne)
 - Rondvaarten op de Brugse Reien (Brugge)
 - Bellewaerde (Ieper)
 - Boudewijn Seapark (Brugge)

13 Goudappel Coffeng, Zwinregio Verbonden, 2014

14 Werken uitbreiding Zwin op volle toeren. <http://zwininverandering.eu/wp-content/uploads/2016-08-22-Persbericht-ZWIN.pdf>, augustus 2016

15 Westtoer, De vakantieganger in commercieel logies aan de Vlaamse Kust, april 2013

16 Westtoer, De recreatieve verblijfs- en dagtoerist in Brugge, oktober 2012

17 Toerisme Vlaanderen, Attractiebarometer 2011-2015

- In Flanders Fiels Museum (Ieper)
- De Kust kent jaarlijks tussen de 16 en 19 miljoen dagtoeristen. Hiervan komt ongeveer 2% uit Nederland (0,4 miljoen). De populairste kustgemeenten bij de Nederlanders zijn Knokke-Heist (133.000), Oostende (64.000), De Haan (41.000) en Blankenberge (43.000). Voor veel Zeeuws-Vlamingen zijn Brugge en Knokke belangrijke recreatieve bestemmingen (winkelen, bioscoop, theater). De Nederlandse alternatieven (Goes en Middelburg) kennen een langere reistijd.¹⁸
- Bij tweede verblijvers aan de Kust komt 94% met de auto naar de vakantiewoning. Slechts 4% komt met de combinatie van trein en kusttram. De groep tweede verblijvers is goed voor 46% van het aantal overnachtingen aan de Kust. Tijdens het verblijf gebruikt slechts 22% de auto. Voor verplaatsingen kiest men voor de fiets (60%) en/of de kusttram (47%) of gaat met te voet (89%). 8% verplaatst zich ook met de elektrische fiets. Tweede verblijvers bezoeken vaak nabijgelegen kustgemeenten (81%). Slechts negen procent gaat zelden of nooit buiten de kustgemeente waar de vakantiewoning ligt¹⁹.
- In Knokke-Heist gaat 24% van de tweedeverblijvers regelmatig naar Nederland, 43% gaat af en toe. De vaakst genoemde plaatsen zijn Sluis (63%), Cadzand (29%) en Breskens (3%)²⁰.

3.3 Economische kenmerken: werkgelegenheid

Eind 2015 telde de gemeente Sluis 11.005 banen. Veruit de grootste sector is commerciële dienstverlening (58% van het totale aantal banen) en dan vooral horeca en toerisme.

Het toerisme levert niet alleen directe banen op (bijvoorbeeld in horeca en hotels) maar ook indirect. Bij dit laatste kan worden gedacht aan de detailhandel. Supermarkten en andere winkels hebben een kritische ondergrens nodig in aantallen klanten. Door het aantal toeristen kunnen dit soort voorzieningen in stand worden gehouden c.q. als grotere voorziening worden aangeboden.

In de gesprekken met recreatieve ondernemers komt naar voren dat zij tijdens het toeristisch hoogseizoen de vraag naar personeel niet kunnen opvangen binnen de regio. De vraag is groter dan het aanbod aan arbeidskrachten. De totale beroepsbevolking (alle personen die werken of die op zoek zijn naar werk) in de gemeente Sluis bedraagt 12.000 personen (2014). Tijdens het hoogseizoen werken er dan ook veel jongeren van buiten de regio.

Uit interviews blijkt dat de grootste werkgevers in de regio's West-Zeeuws-Vlaanderen en het arrondissement Brugge zijn:

- Hotels en horeca
- ZorgSaam Zeeuws-Vlaanderen
- Gemeente Sluis
- Haven van Zeebrugge

Wij beschikken niet over data van aantallen werknemers en herkomst – bestemming.

¹⁸ Westtoer, Dagtoerisme aan de Kust. Een stabiele pijler van kusttoerisme, 2009

¹⁹ Westtoer, Impact tweede verblijvers voor het Kusttoerisme, december 2016

²⁰ Westtoer, Impact tweede verblijvers voor het Kusttoerisme. Detailrapportage Knokke-Heist, december 2016,

3.4 Sociaal maatschappelijke kenmerken: scholen en zorg

Scholen

West-Zeeuws-Vlaanderen beschikt over één middelbare school. Zeeuws-Vlaanderen als geheel heeft zes middelbare scholen, met in totaal 5.420 leerlingen (2012). De middelbare school het Zwin College SGM is gevestigd in Oostburg met een leerlingenaantal van 1.075 in 2014²¹. De afgelopen jaren is het aantal leerlingen op de school licht gedaald. De verwachting is dat het leerlingenaantal in de periode tot aan 2040 verder daalt tot iets meer dan 700 leerlingen²².

Voor middelbaar-beroepsonderwijs is er één school in Zeeuws-Vlaanderen, ROC Scalda. Deze school werkt vanuit zestien locaties waarvan vier in Zeeuws-Vlaanderen. Momenteel volgen 9.600 studenten een opleiding aan het ROC Scalda. Hiervan zit ongeveer een kwart in Terneuzen²³. Veel mbo-leerlingen uit Zeeuws-Vlaanderen volgen een mbo-opleiding elders in Zeeland of in Brabant.

Universitair onderwijs wordt niet in Zeeuws-Vlaanderen verzorgd. In Vlissingen bevindt zich de Hogeschool Zeeland (hbo) en in Middelburg is het University College Roosevelt (universitair) gevestigd. In Terneuzen kunnen studenten alleen de eerste jaren van een viertal hbo-opleidingen van de Hogeschool Zeeland volgen²⁴. Veel leerlingen verlaten Zeeuws-Vlaanderen voor hun studie.

In absolute getallen gaat het in West-Zeeuws-Vlaanderen om een wezenlijke groep die voor universitair- of beroepsonderwijs moet reizen (zie onderstaande tabel).

Tabel 1 Aantal studenten woonachtig in Sluis

Opleiding	Aantal leerlingen
MBO	516
HBO	224
Universitair	17

Bron: 2015, Planbureau Zeeland

In totaal zijn er 302 leerlingen die woonachtig zijn in de gemeente Sluis en onderwijs volgen in België. 127 leerlingen in het Primair Onderwijs en 175 in het Voortgezet Onderwijs. Er zijn verschillende scholen net over de grens in Oost-Vlaanderen en Maldegem waaronder bijvoorbeeld:

- Middenschool en atheneum Couma;
- Middelbare school Maricolen;
- Basisschool de Driesprong;
- Basisschool de Ark.

Er zijn ook Nederlanders die onderwijs volgen in Brugge (bijv. Ter Groene Poorte).

Momenteel is de provincie Zeeland bezig met een inventarisatie van het aantal Nederlandse studenten dat middelbaar onderwijs volgt in Brugge. Op het moment van schrijven van dit rapport zijn daarvan nog geen resultaten bekend.

Langdurige zorg

In West-Zeeuws-Vlaanderen (Sluis) heeft 6,1% van de bevolking een geldige indicatie voor AWBZ-zorg. Het gaat om 1.450 mensen²⁵. Onduidelijk is of deze mensen daarmee ook direct recht hebben op specifiek AWBZ-vervoer.

21 2015, Planbureau Zeeland

22 2013, MKBA Zeeland

23 2013, MKBA Zeeland

24 2013, MKBA Zeeland

25 2015, Planbureau Zeeland

Ziekenhuizen

Voor de inwoners van West-Zeeuws-Vlaanderen is er in de omgeving keuze uit meerdere ziekenhuizen. In Zeeuws Vlaanderen is het ziekenhuis ZorgSaam gevestigd met hoofdvestiging in Terneuzen (De Honte) en kleinere vestigingen in Oostburg (Antonius) en Hulst (Polikliniek Liduina). ZorgSaam heeft een samenwerkingsverband met het Universitair Ziekenhuis in Gent. Geregeld worden patiënten in Zeeuws-Vlaanderen daarnaar verwezen voor onderzoek of meer complexe behandelingen.

Over de grens en aan de andere kant van de Schelde zijn verschillende ziekenhuizen gelegen.

- Admiraal de Ruyterziekenhuis in Vlissingen en Goes;
- AZ Sint Jan in Brugge;
- AZ Zeno Campus in Knokke-Heist;
- AZ Alma in Eede.

Het AZ Zeno is in ontwikkeling en gaat naar verwachting in 2017 open. Het ziekenhuis richt zich deels op patiënten uit West-Zeeuws-Vlaanderen. De ziekenhuisorganisatie Zeno heeft ook een vestiging in Blankenberge. Zeno behandelt nu jaarlijks 1.500 patiënten uit Nederland en verwacht dat dit er wel 2.000-2.500 kunnen worden²⁶.

Figuur 5 Overzicht locatie ziekenhuizen



²⁶ 2014 09 Omroep Zeeland <http://www.omroepzeeland.nl/nieuws/2014-09-29/744501/ziekenhuis-knokke-wil-meer-zeeuwse-pati%C3%ABnten#.WECHVf4zWUK>

Bijlage 4. Analyse Europese fondsen

De aanpak volgt de volgende stappen:

- In kaart brengen alle mogelijke Europese fondsen.
- Eerste scan van beschikbaarheid van een fonds voor het thema openbaar vervoer verbinding tussen Nederland en België
- Dit leidt tot een groen licht (dieper analyseren) of een rood licht (niet geschikt)
- Diepere analyse van een mogelijk geschikt fonds voor de implementatie van een specifieke verbindingsvariant
- Dit leidt tot een groen licht (dieper analyseren voorwaarden, condities, subsidie percentages) of een rood licht (niet geschikt)
- Diepere analyse van geschikt fonds op subsidie percentages en voorwaarden

Resultaten stappen 1 en 2

Naam fonds	Geschiktheid algemeen: ja / nee	Opmerking / toelichting
EFRO	ja	Duurzaam vervoer als topic nader analyseren op geschiktheid
Cohesiefonds	nee	Niet van toepassing voor Nederland en België
INTERREG Europe	nee	Alleen onderzoeksgelden
URBACT III	nee	Minimaal drie landen nodig
Elena EIB	ja	Verdieping nodig wat wordt bedoeld met energie efficiënt stadsvervoer
Horizon 2020	ja	Nader analyseren welke specifieke call van toepassing kan zijn op varianten
JASPERS	nee	Niet van toepassing voor Nederland en België
EFSI	ja	Richt zich op infrastructuurontwikkeling in transport.
Gemeentelijke kaderleningen van de EIB	ja	Aandacht voor OV
European Energy Efficiency Fund (EEEF)	ja	Nader analyseren wat milieuvriendelijk stadsvervoer en gemeentelijk engagement inhoudt
JESSICA	Ja	Nader analyseren operationele programma's
Urban Innovative Actions	Ja	
CIVITAS Activiteitenfonds duurzame mobiliteit	Ja	
Connecting Europe Facility (CEF)	ja	CEF Transport focuses on cross-border projects and projects aiming at removing bottlenecks or bridging missing links in various sections of the Core Network and on the

Naam fonds	Geschiktheid algemeen: ja / nee	Opmerking / toelichting
		<p>Comprehensive Network (link), as well as for horizontal priorities such as traffic management systems.</p> <p>CEF Transport also supports innovation in the transport system in order to improve the use of infrastructure, reduce the environmental impact of transport, enhance energy efficiency and increase safety.</p>
<p>European Structural and Investment Funds (ESIF)</p>		<p>Urban mobility can be supported by the European Structural and Investment Funds (ESIFs) in accordance to the following objectives and articles:</p> <p>Thematic Objective 7 'Sustainable transport' aims at promoting sustainable transport and removing bottlenecks by investing in TEN-T, environment-friendly and low-carbon transport systems and interoperable railway systems;</p> <p>Thematic Objective 4 'Low-carbon economy' aims at supporting a shift towards a low-carbon economy by promoting low-carbon strategies, incl. sustainable urban mobility;</p> <p>Article 7 of the EBRD regulation also foresees support to sustainable urban development through strategies for integrated action.</p> <p>Over 2007-2013, €7.9 bn were spent from the ESIFs on urban mobility. For 2014-2020, the Commission expects a minimum of €12 bn to be spent, representing an increase of 40 per cent compared to the previous financing period.</p> <p>24 EU member states are benefiting, including all 15 cohesion countries. The ESIFs are managed in a decentralised way: the Commission and the member states develop partnership agreements on national level and operational programmes on regional level. The funds are then managed by a specific managing</p>

Naam fonds	Geschiktheid algemeen: ja / nee	Opmerking / toelichting
		<p>authority in each member state. In addition, cities can spend directly 5 per cent of the funds on urban development.</p> <p>For sound delivery, the Commission advises cities to make use of technical assistance tools such as <u>JASPERS</u> and <u>ELENA</u>, to use opportunities for peer-to-peer exchange such as the <u>Covenant of Mayors</u> (link is external) and <u>CIVITAS</u> (link is external), to work across administrative boundaries and national borders and to use a <u>Sustainable Urban Mobility Plan</u> to set an integrated strategic frame to their urban mobility projects.</p> <p>Cities should contact the managing authority in their country to find out about the concrete opportunities in the region in which they are located.</p>
European Fund for Strategic Investments (EFSI)	ja	

Stap 3. Diepere analyse van mogelijk geschikt fonds per variant

Naam fonds	Geschiktheid busvariant / tramvariant / bootvariant	Opmerking / toelichting
EFRO	<p>Ja, maar..</p> <p>Financiering uit EFRO voor uitrol' van innovatieve koolstofarme technologieën en instrumenten in de gebouwde omgeving kan worden verkregen indien een aanvraag voor financiering binnen het Operationeel Programma Zuid-Nederland 2014-2020 (OPZuid) wordt gehonoreerd. Niet alle voorstellen kunnen worden gehonoreerd. Subsidieverlening vindt plaats in de volgorde van rangschikking, waarbij de hoogst gerangschikte aanvragen als eerste voor subsidie in aanmerking komen. Subsidie wordt verstrekt totdat het subsidieplafond is bereikt.</p>	<p>OP Zuid stimuleert de 'slimme uitrol' van innovatieve koolstofarme technologieën en instrumenten in de gebouwde omgeving. Dit resulteert in de praktijktoepassing van innovaties in initiatieven die direct bijdragen aan energiebesparing en reductie van CO2-uitstoot in Zuid-Nederland en bovendien fungeren als hefboom voor een versnelde uitrol op grote schaal. Alle middelen worden ingezet als 'klassieke' subsidie (niet-terugvorderbare steun). Er wordt vooralsnog geen gebruik gemaakt van revolverende fondsen en / of leningen.</p>

Naam fonds	Geschiktheid busvariant / tramvariant / bootvariant	Opmerking / toelichting
	Subsidieaanvragen voor OPZuid worden behandeld volgens het tenderprincipe. Hiertoe worden periodiek 'calls' gepubliceerd. Er is één call m.b.t. 'Koolstofarme economie' geweest in oktober 2015.	
Elena EIB	Nee, hoewel ontwikkeling van schoon en zuinig OV in aanmerking komt voor financiering, geldt dit alleen voor de kosten voor technische ondersteuning voor de ontwikkeling van het investeringsprogramma. Investerings in en B&O van infrastructuur en materiaal krijgen geen steun vanuit ELENA.	ELENA covers up to 90% of the technical support cost needed to prepare the investment programme for implementation and financing. This could include feasibility and market studies, programme structuring, energy audits and tendering procedure preparation. Eligible costs for ELENA support correspond to any technical support that is necessary to prepare, implement and finance the investment programme. This technical support may be of different types, for instance: feasibility and market studies, structuring of programmes, business plans, energy audits, preparation of tendering procedures and contractual arrangements and project implementation units. However, hardware costs, such as measurement equipment, computers or office space, are excluded.
Horizon 2020	Nee , dit is niet gericht op implementatie, maar op research of netwerk acties. Zo is er vanuit bereikbaarheidsperspectief van mensen met een beperking en/of rurale gebieden een research actie.	Dit is gericht op verbeteren van wat er is, niet op de aanleg van een water, rail of busverbinding.
EFSI	Ja . Ontwikkeling van vervoersinfrastructuur en innovatieve technologieën komt in aanmerking voor (co)financiering vanuit EFSI. EFSI kan verschillende soorten financiering verstrekken: eigen vermogen, garanties en achtergestelde leningen voor ondermeer het 'vergroenen' van rollend materieel waaronder treinen, trams en bussen.	De uitvoering van EFSI is in handen van de Europese Investerings Bank (EIB). De EIB financiert in de regel maximaal 50% van investeringen en projecten, vanaf een totaal investeringsbedrag van € 50 miljoen. Ze zal nooit een volledige financiering verstrekken, maar maximaal 50%. Projecten moeten economisch en technisch levensvatbaar zijn en op korte termijn implementeerbaar zijn. Tevens moeten projecten additioneel zijn; dat wil zeggen dat zij zonder EIB-betrokkenheid niet tot stand zouden komen. Voor financieringen voor een lager bedrag zijn er intermediaire financiële

Naam fonds	Geschiktheid busvariant / tramvariant / bootvariant	Opmerking / toelichting
		instellingen die bedrijven kunnen helpen. Zij krijgen financiële middelen van het EIF om door te lenen aan MKB bedrijven en MidCaps. In Nederland zijn dat zowel banken als ook investeringsmaatschappijen.
Gemeentelijke kaderleningen van de EIB		
European Energy Efficiency Fund (EEEF)	Ja, ontwikkeling van schoon en zuinig OV komt in aanmerking voor financiering van ca 5-25 mln Euro voor investeringen, maar niet voor B&O.	<p>Investment instruments include senior debt, mezzanine instruments, leasing structures and forfeiting loans (in cooperation with industry partners). project partners can also contact the Investment Manager, to suggest their project for funding.</p> <p>The Investment Manager will conduct a first assessment about the eligibility of the project, and the overall portfolio fit.</p> <p>If the outcome of the first screening is positive the Investment Manager will start the due diligence process</p>
JESSICA	Nee. Investerings in uitbreiding van het OV netwerk en maatregelen ter vermindering van CO2 emissies komen in principe in aanmerking voor financiering vanuit JESSICA, echter deze investeringen worden aan projecten toegewezen via stadsontwikkelingsfondsen. Oproepen tot het indienen van projectvoorstellen worden bekendgemaakt via de nationale Managementautoriteiten van de structuurfondsen. Voor het OP Zuid is dat de provincie Noord-Brabant. Binnen OP Zuid zijn geen fondsen gealloceerd aan JESSICA.	<p>Steden kunnen via JESSICA ontwikkelingsfondsen opzetten. De fondsen zijn niet bedoeld als subsidie, maar als een (achtergestelde) lening, een garantie of een participatie dat via een fonds wordt verstrekt. De middelen moeten dus altijd worden terugbetaald. Het betreft terugvorderbare investeringssteun aan projecten die onderdeel uitmaken van een geïntegreerd plan voor duurzame stadsontwikkeling.</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ In een project wordt maximaal 20% risicodragend geparticipeerd. ■ Garanties worden verstrekt tot maximaal 75% van de investering. ■ Leningen worden in principe verstrekt tot maximaal 50% van de investering. Voor het overige deel moeten eigen middelen worden ingebracht of cofinanciering worden geregeld.
Urban Innovative Actions	Ja, maar... Subsidieaanvragen voor worden behandeld volgens het tenderprincipe. Hiertoe worden jaarlijks 'calls' gepubliceerd in	Yes, but funding request are awarded based on a award procedure following a call for proposals. Not all proposals can be awarded and urban mobility will not feature in all calls. In total, UIA can

Naam fonds	Geschiktheid busvariant / tramvariant / bootvariant	Opmerking / toelichting
	<p>november/december.</p> <p>Urban mobility is een van de thema's waarbinnen projecten aanspraak kunnen maken op financiering. Echter, de specifieke thema's wisselen per call/jaar. Een max. van 5 miljoen Euro kan worden toegekend aan o.a. projectinvesteringen, maar niet aan B&O.</p>	<p>provide you with up to EUR 5 million ERDF to implement your innovative project</p> <p>In line with Article 3 ERDF, productive investments, investments in infrastructure and fixed investments in equipment are among the types of activities that can be supported by UIA. In line with Article 3 ERDF, productive investments, investments in infrastructure and fixed investments in equipment are among the types of activities that can be supported by UIA. In total, UIA can provide you with up to EUR 5 million ERDF to implement your innovative project</p> <p>The beneficiaries of the UIA Initiative are urban authorities or urban authority or a grouping of urban authorities with a total population of a least 50 000 inhabitants. Projects should be</p> <ul style="list-style-type: none"> - Innovative: be bold, creative and propose a project that has never been implemented anywhere else in Europe. Demonstrate that your idea is experimental and not part of your normal activities. - Participative: involve the key Stakeholders that will bring expertise and knowledge to your project, both during the design and the implementation phase of a project. - Transferable: address an urban challenge that can be relevant to other urban authorities in Europe, draw lessons on your experiment and share them with a wider audience of policy makers and practitioners. <p>The UIA Initiative follows the "total costs" principle. The project receives ERDF co-financing up to 80% of the eligible costs. Every ERDF Beneficiary needs to secure public or private Contribution to complete its budget (20% at least) either from its own resources or from other sources (regional or national government for example). However, it is encouraged that</p>

Naam fonds	Geschiktheid busvariant / tramvariant / bootvariant	Opmerking / toelichting
		<p>the majority of contributions come from public sources. Projects must be finalised within three years from project approval</p> <p>Calls are expected to occur on an annual basis between 2015 and 2020. A published Terms of Reference will define the specifications and requirements for each call, including the list of topics for which Urban Authorities can submit a project proposal.</p> <p>The 1st UIA Call for Proposals was launched on 15th December 2015 and closed on 31st March 2016. A 2nd call is planned to open late November/December 2016, with urban mobility as one of the topics.</p>
CIVITAS Activiteitenfonds duurzame mobiliteit	Nee, financiering is gericht op kleinschalige initiatieven ten behoeve van het opzetten van kennisnetwerken, kennisdeling en studies.	<p>Between three and five take-up activities per level will receive up to 50% co-funding between 1.000 and 10.000 Euros.</p> <p>De laatste call was in 2016 en er worden geen nieuwe calls meer verwacht.</p>
Connecting Europe Facility (CEF)	Ja, maar... Het CEF-budget financiert projecten voor het Trans-European Network for Transport (TEN-T). Subsidieaanvragen voor CEF worden behandeld volgens het tenderprincipe. Hiertoe worden periodiek 'calls' gepubliceerd. De verbinding Terneuzen-Gent-Antwerpen maakt deel uit van het 'comprehensive' TEN-T netwerk voor personenvervoer.	Jaarlijks wordt één call gepubliceerd. De sluitingsdatum van de 2016 call is op 13 december 2016. Voorstellen vanuit Nederland kunnen alleen worden ingediend in Brussel als het ministerie van Infrastructuur en Milieu de aanvraag ondertekend. RVO.nl is het loket waar de instemming van het ministerie oet worden aangevraagd.
European Structural and Investment Funds (ESIF)	Een deel van de bovengenoemde fondsen maken deel uit van de zgn ESIF of ontvangen financiering vanuit de ESIF. Zodoende worden ESIF niet apart behandeld in dit overzicht.	

Stap 4. Diepere analyse van geschikt fonds op subsidie percentages en voorwaarden

Op basis van de analyse in stap 3 blijkt dat geen van de fondsen financiering beschikbaar stelt voor beheer en onderhoud van transportinfrastructuur en/of diensten. Tevens blijkt dat EFSI, EEEF, Urban Innovative Actions en Connecting Europe Facility (CEF) wel investeren in de realisatie van (grensoverschrijdende) transportinfrastructuur.

Over Ecorys

Ecorys is een toonaangevend internationaal onderzoeks- en adviesbureau dat zich richt op de belangrijkste maatschappelijke uitdagingen. Door middel van uitmuntend, op onderzoek gebaseerd advies, helpen wij publieke en private klanten bij het maken en uitvoeren van gefundeerde beslissingen die leiden tot een betere samenleving. Wij helpen opdrachtgevers met grondige analyses, inspirerende ideeën en praktische oplossingen voor complexe markt-, beleids- en managementvraagstukken.

Onze bedrijfsgeschiedenis begon in 1929, toen een aantal Nederlandse zakenlieden van wat nu beter bekend is als de Erasmus Universiteit, het Nederlands Economisch Instituut (NEI) oprichtten. Het doel van dit gerenommeerde instituut was om een brug te slaan tussen het bedrijfsleven en de wereld van economisch onderzoek. Het NEI is in 2000 uitgegroeid tot Ecorys.

Door de jaren heen heeft Ecorys zich verspreid over de wereld met kantoren in Europa, Afrika, het Midden-Oosten en Azië. Wij werven personeel met verschillende culturele achtergronden en expertises, omdat wij ervan overtuigd zijn dat mensen met uiteenlopende eigenschappen een meerwaarde kunnen bieden voor ons bedrijf en onze klanten.

Ecorys excelleert in zes werkgebieden:

- transport en mobiliteit;
- economie en innovatie;
- energie, water en klimaat;
- regionale ontwikkeling;
- overheidsfinanciën;
- gezondheid en onderwijs.

Ecorys biedt een duidelijk aanbod aan producten en diensten:

- voorbereiding en formulering van beleid;
- programmamanagement;
- communicatie;
- capaciteitsopbouw (overheden);
- monitoring en evaluatie.

Wij hechten waarde aan onze onafhankelijkheid, onze integriteit en onze partners. Ecorys geeft om het milieu en heeft een actief maatschappelijk verantwoord ondernemingsbeleid, gericht op meerwaarde voor de samenleving en de markt. Ecorys is in het bezit van een ISO14001-certificaat dat wordt ondersteund door al onze medewerkers.

Manon Janssen,
Chief Executive Officer & Chair of the Board of Management



Postbus 4175
3006 AD Rotterdam
Nederland

Watermanweg 44
3067 GG Rotterdam
Nederland

T 010 453 88 00
F 010 453 07 68
E netherlands@ecorys.com
K.v.K. nr. 24316726

W www.ecorys.nl

Sound analysis, inspiring ideas