

Gedeputeerde Staten

Provinciale Staten van de Provincie Zeeland

T.a.v. de statengriffier

onderwerp	kenmerk	behandeld door	verzonden
Aanbieden 'Ontwikkelagenda'	20006232 		

Middelburg, 19 maart 2020

Geachte voorzitter,

Op 10 februari 2020 vond de Conferentie Slimme Mobiliteit plaats. Tijdens deze conferentie is in verschillende deelsessies informatie gedeeld over lopende projecten, waaronder de Ontwikkelagenda 'van openbaar vervoer naar Slimme Mobiliteit'. Ter kennisname sturen wij u een tussenrapportage 'Mobiliteit ontwikkelen' van deze Ontwikkelagenda toe.

De ontwikkelagenda

Vanaf begin 2019 is, in het kader van de Ontwikkelagenda, wordt samen met mensen van mobiliteitsaanbieders, onderwijs, zorg, overheden en ondernemers in bijeenkomsten nagedacht over hoe de ontwikkeling van OV naar slimme mobiliteit eruit zou kunnen zien. Via vijf ontwikkelgroepen wordt uitwerking gegeven aan de stappen die we kunnen zetten. Daarbij wordt tevens de slag gemaakt naar het in de praktijk uitproberen van ideeën. Via pilots gaan diverse partijen samen onderzoeken welke nieuwe concepten een verbetering bieden voor de reiziger. In januari 2020 is het verzamelde materiaal gebundeld in een eerste rapport. In de loop van 2020 zal dit document verder worden aangevuld en aangepast.

Opgave Slimme mobiliteit

Binnen de opgave Slimme mobiliteit werken we aan de doorontwikkeling van het mobiliteitssysteem. Zoals op 14 februari 2020 commissie is besproken, doen we dit via vier onderdelen, namelijk ;

1. Digitaal op orde
2. Ontwikkelagenda 'Van openbaar vervoer naar Slimme Mobiliteit'
3. Schone mobiliteit
4. Spoor

De ontwikkelagenda is één van de vier onderdelen van de strategische opgave. Ondanks dat dit dus nog geen finaal, bestuurlijk vastgesteld document is, sturen wij de rapportage 'Mobiliteit ontwikkelen' u ter informatie graag toe. Wij denken het behulpzaam kan zijn voor de gedachtevorming en als achtergrondinformatie wanneer door statenleden wordt deelgenomen in het netwerk rond slimme mobiliteit. We nemen dit tussenrapport, als input mee voor de richtingennotitie zoals wij die rond de zomer aan u zullen voorleggen.

Hierbij hanteren we de volgende planning:

- 7 juli 2020 Richtingen notitie in GS
- 4 september 2020 Richtingen notitie in commissie
- 25 september 2020 Richtingen notitie in sept PS
- December 2020 Opgave voorstel in GS
- Januari / februari 2021 Opgave voorstel in commissie en PS

Met vriendelijke groet,

gedeputeerde staten,

Drs. J.M.M. Polman, voorzitter

A.W. Smit, secretaris

Bijlage: 1

MOBILITEIT. ONTWIKKELEN.

Ontwikkelagenda voor Zeeuwse Mobiliteit;
“Van OV naar Slimme Mobiliteit”

februari 2020

Ontwikkelagenda Mobiliteit in Zeeland: van OV naar Slimme Mobiliteit

4 februari 2020

Versie: 1

In samenwerking met: Akkerdaas Tweewielers, Add Vision, Amber Mobility, Buurauto, Calvijn College, Connexion, Cyclehub, DAM Nederland, De Lijn (BE), Dow Chemicals, Economische Impuls Zeeland, Gemeente Borsele, Gemeente Goes, Gemeente Hulst, Gemeente Kapelle, Gemeente Middelburg, Gemeente Noord-Beveland, Gemeente Reimerswaal, Gemeente Schouwen-Duiveland, Gemeente Sluis, Gemeente Terneuzen, Gemeente Tholen, Gemeente Veere, Gemeente Vlissingen, Hogeschool Zeeland, Hoornbeeck College, Isaac Beeckman Academie, Kenniscentrum kusttoerisme, Klokan, Nederlandse Spoorwegen, Neptunes Tweewielers, OPOV, P2 startegie | realisatie | ontwikkeling, Pontes, Pieter Zeeman, ProRail, Provincie Zeeland, Scalda, SD op Weg, Stichting Duurzame Mobiliteit Zeeland, Stichting scholierenvervoer Zeeland, SWVO, Taxi Zeeuws Vlaanderen, Thover, TOP Cadzand, TwigtOm Advies, VO Zeeuws Vlaanderen, Waterschap Scheldestromen, Zeeuwse Evenementen, Zeeuwse fietsverhuur coöperatie, Zorggroep Ter Weel

In opdracht van: Provincie Zeeland
Door: P2 strategie | realisatie | ontwikkeling

www.p2.nl

MOBILITEIT. ONTWIKKELEN.

Inleiding

Karakteristieke steden en dorpen, kronkelende kustlijnen en mooie natuur. Zeeland is door haar ligging een unieke provincie. Jaarlijks stroomt de Zeeuwse kust vol en genieten binnen- en buitenlandse toeristen van de stranden. Tegelijkertijd brengt de ligging ook unieke opgaven met zich mee. Jongeren trekken naar de grote steden en voorzieningen concentreren zich. Door de grote afstanden loopt de reistijd tussen een school en huis met het openbaar vervoer soms op tot bijna twee uur. Hoewel elk eiland een eigen dynamiek en historie heeft, staan ze voor dezelfde grote opgave: hoe houden we onze dorpen, onze provincie, leefbaar? Een puzzel, die vraagt om een vernieuwende aanpak en innovatieve oplossingen.

Voor u ligt de Ontwikkelagenda Mobiliteit in Zeeland; van OV naar Slimme Mobiliteit. In mei 2019 is gestart met dit traject, om uiteindelijk te komen tot deze vernieuwende aanpak en tastbare, innovatieve oplossingen. Dit kan alleen goed gebeuren als alle partners in de provincie dit samen oppakken. Ondernemers, scholen, zorginstellingen, gemeenten en provincie. De afgelopen maanden hebben zich meer dan 60 partners uit alle delen van Zeeland aangesloten bij deze ontwikkelagenda. Zij bepalen samen hoe Zeeuwse mobiliteit er in de toekomst uit zou moeten zien. Een efficiënt en duurzaam systeem, dat waardevol is voor de reiziger.

De laatste maanden is gebleken dat vrijwel alle stakeholders overtuigd zijn van het feit dat het Zeeuwse mobiliteitsysteem op de schop moet, dat het op de huidige manier niet meer kan. Daarop komt men volop in beweging, er worden pilots geïnitieerd en - al dan niet in het kader van deze agenda - men komt bij elkaar om van elkaar te leren en visies te delen. Dit is ontzettend mooi en hopelijk behouden we deze energie om samen invulling te geven aan nieuwe mobiliteit in Zeeland.



Introductie

01 Aanleiding

Wat is de aanleiding voor de ontwikkelagenda?

02 Einddoel

Waar leidt de Ontwikkelagenda uiteindelijk toe?

03 Proces van de Ontwikkelagenda

04 Positie

De plek van de ontwikkelagenda tussen de andere Zeeuwse projecten binnen de opgave Slimme Mobiliteit

05 Ontwikkelpaden

Omschrijving per ontwikkelgroep en de synergie daartussen

06 Samenwerken aan mobiliteit

Samenwerkingslessen uit de praktijk en uit de ontwikkelgroepen

07 Perspectief

Hoe we gaan komen tot de invulling van de stappen op de ontwikkelagenda?

08 Partners

Welke partners zijn tot nu toe aangesloten bij de Ontwikkelagenda?

Nawoord

Tussen de pagina's van de ontwikkelagenda door vindt u inspiratie in de groene kaders. Zoals creatieve insteken voor landelijke mobiliteitssystemen, interviews met 'voor-elkaar-krijgers' van Zeeuwse nieuwe mobiliteit en het 'modaliteitenkwartet'!



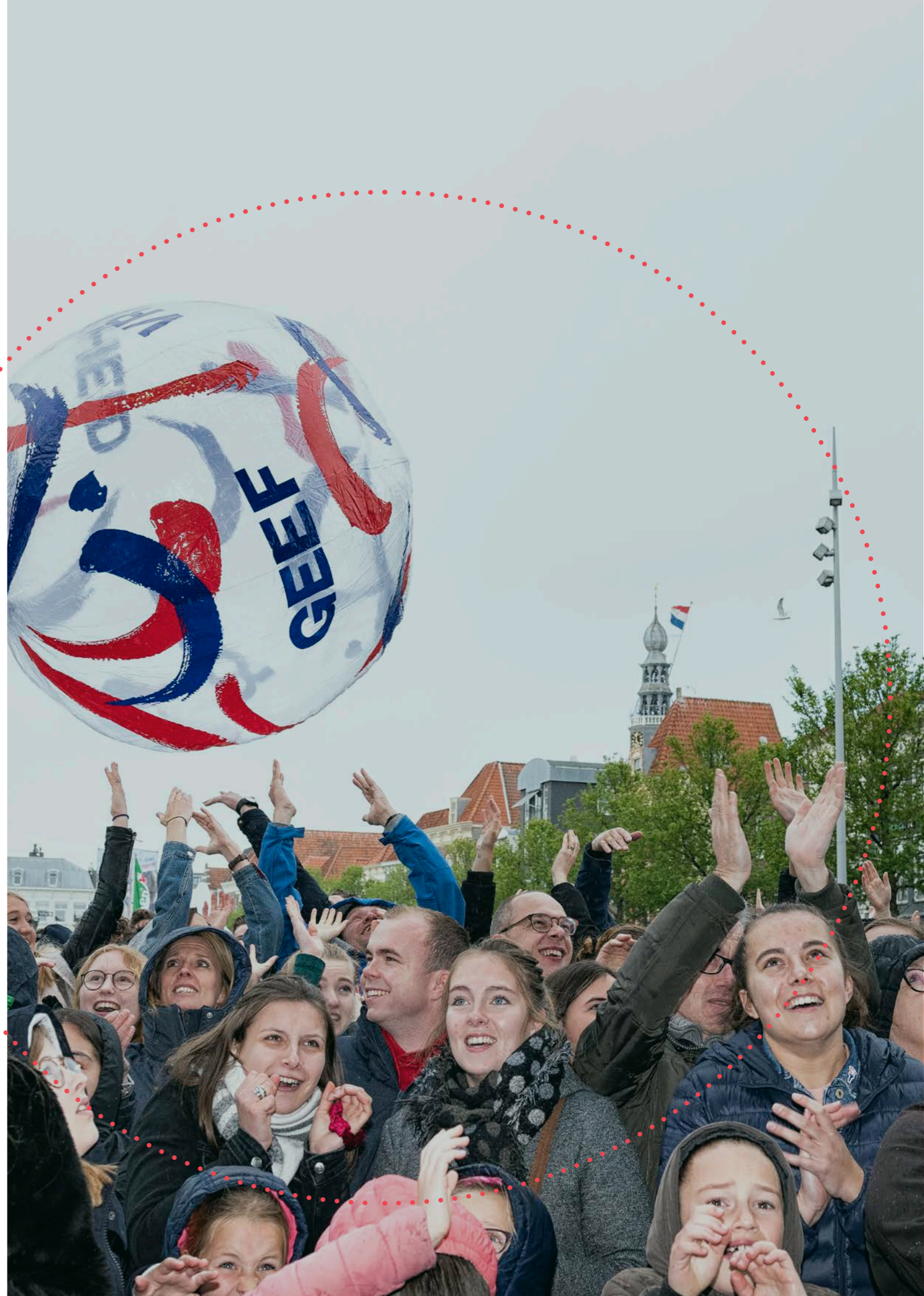
01 AANLEIDING

Waarom is het tijd voor een ontwikkelagenda?

Zeeland is door haar geografische ligging en structuur een uniek stuk Nederland. De combinatie van ruim 380.000 inwoners en een karakteristieke delta met een beperkt aantal oeververbindingen zorgt ervoor dat er op het vlak van mobiliteit unieke en grote uitdagingen liggen. Mobiliteit is belangrijk voor de sociale verbindingen en economische waarde van onze provincie.

Echter, het mobiliteitssysteem van vandaag, zal in de toekomst niet meer aan onze eisen voldoen. Daarom onderzoeken we hoe met dezelfde middelen, betere mobiliteit kunnen bieden. Hierbij benutten we nieuwe (technologische en sociale) ontwikkelingen. Het is tijd om samen met andere overheden, organisaties en ondernemers in Zeeland aan de slag te gaan met nieuwe, Zeeuwse mobiliteit. Daarbij spelen de volgende ontwikkelingen en wensen een rol:

- **De huidige ov-concessie loopt af in december 2024**, in dezelfde periode als een aantal contracten voor doelgroepenvervoer. Daarom moeten we nu nadenken over hoe we de periode vanaf december 2024 willen inrichten.
- **Technologische en sociale ontwikkelingen** bieden mogelijkheden voor alternatieve vormen van mobiliteit en om het systeem anders in te richten.
- Handhaving van het huidige mobiliteitssysteem zal, gezien de reizigersontwikkelingen, in de toekomst nog meer geld gaan kosten. We willen **de middelen zo besteden, dat we meer kwaliteit voor de reiziger kunnen bieden.**
- Door effectief samen te werken, kunnen sommige systemen in Zeeland beter worden georganiseerd. Als overheden, maar ook in de samenwerking met andere publieke en private partijen. **Samen willen we ontdekken hoe we effectiever kunnen samenwerken.**
- Er gebeurt al veel in Zeeland op het gebied van mobiliteit. Initiatieven zoals SD op Weg, Thover het E-Mobility park. **Deze initiatieven willen we verbinden en ervan leren**, zodat we successen ook op andere plekken kunnen uitrollen.



STICHTING DUURZAME MOBILITEIT ZEELAND

Sjoerd de Jongh

Kunt u kort omschrijven wat u doet?

“Wij – stichting Duurzame Mobiliteit Zeeland – zetten ons in voor een versnelling van de energietransitie. We geloven in een toekomst van emissievrije, autonome voertuigen. Door ons nu actief in te zetten kunnen we die toekomst versnellen en onze uitstoot verminderen. Dit doen we door emissievrije deelauto’s te stimuleren in Zeeland, mensen en bedrijven voor te lichten en zo aan te moedigen om over te stappen van bezit naar gebruik.”

Wat was de aanleiding voor uw project?

“We geven in Zeeland per jaar 1 miljard uit aan mobiliteit. Hiervan gaat 90% naar onze auto’s. We hebben er ruim 200.000 en die staan meer dan 90% van de tijd stil. Tegelijkertijd hebben we mensen in de Provincie die niet mobiel zijn.”

Wat is de uiteindelijke ambitie van uw project?

“Voor 2030 moeten er 2.000 emissie vrije deelauto’s in Zeeland zijn.”

Als u terugkijkt, wat had u anders gedaan?

“Iedereen is positief over wat we proberen te bereiken. We zijn het erover eens dat dit waardevol is voor de samenleving. Maar het is erg moeilijk om die waarde te kwantificeren en dus om partijen te vinden die ons werk financieel willen ondersteunen. Wat ik de volgende keer anders zou doen is eerst meerjarige funding voor onze stichting organiseren voordat we allerlei werk uitvoeren.”

Welke elementen zijn essentieel voor het slagen van een project zoals deze?

“Veel energie, veel enthousiasme en doorzetten bij tegenslagen. De hele mobiliteitsketen moet om: de automobilist gaat van bezit naar gebruik en daar gaat angst bij gepaard: wat nu als die auto er niet staat als ik hem nodig heb? Maar ook het autobedrijf – snappen

zij dat ze straks geen auto’s meer kunnen verkopen en geen geld meer kunnen verdienen aan onderhoud? Leasemaatschappijen moeten naar een nieuw businessmodel, maar ook verzekeraars: nu verzekeren we een auto, maar straks moet je de bestuurder verzekeren. Het is immers onzin dat mijn premie omhooggaat als jij schade rijdt in onze deelauto.”

Welke partners waren betrokken bij dit project en wat is hun rol?

“Provincie Zeeland ondersteunt ons met geld, kennis en contacten. Op verschillende plaatsen doen gemeenten en lokale partijen mee aan onze initiatieven: zie <https://www.e-mobilitypark.nl/partners/>”

Wat heeft u geleerd over samenwerken met deze partners?

“Dat we zo vroeg mogelijk moeten praten over wat we van elkaar verwachten. Wie neemt welke rol op zich? Iedereen is enthousiast en positief, maar als partijen verantwoordelijkheid moeten nemen en commitment tonen zie je pas wie er écht in gelooft.”

“We zijn het erover eens dat deelmobiliteit waardevol is voor de samenleving. Maar het is erg moeilijk om die waarde te kwantificeren en zo partijen te vinden die ons werk financieel willen ondersteunen.”

In deze kaders vind je inspirerende voorbeelden van initiatieven en systeemontwerpen op het gebied van mobiliteit. Sommige projecten lopen al in Zeeland, zoals het E-mobility park in Vlissingen. Andere zijn voorbeelden uit het buitenland of andere provincies, en kunnen ons inspireren met hun aanpak voor mobiliteit in landelijke regio’s



Fig 04 Het E-Mobility Park in Vlissingen

SD OP WEG

Door Nathalie Goedhart

Kunt u kort omschrijven wat u doet?

“Als coördinator van het Mobiliteitsplatform SD Op Weg werk ik samen met de betrokken partijen aan een eilandelijk mobiliteitsnetwerk op Schouwen-Duiveland: we werken gezamenlijk aan de ondersteuning van mobiliteitsinitiatieven, nieuwe verbindingen, gemeenschappelijke oplossingen en nieuwe kansen.”
 Wat was de aanleiding voor uw project?
 “De aanleiding was tweeledig. Het project ‘Bereikbaar Zeeland’ van Provincie Zeeland (bereikbaarheid van voorzieningen in Zeeland) was de aanleiding om gezamenlijk te werken aan betere mobiliteitsoplossingen en één regio in Zeeland actief te ondersteunen in een ‘regio-aanpak’.
 Het eiland Schouwen-Duiveland was daarbij een logische keuze. Het is een afgebakende regio, waar de urgentie voor het instandhouden van bereikbaarheid en leefbaarheid groot is, en waar al veel gebeurt op het

gebied van mobiliteit. Een regio waar mensen gewend zijn om samen de schouders eronder te zetten, en waar de gemeente openstaat voor het faciliteren van mobiliteitsinitiatieven die in de maatschappij ontstaan.”

Wat is de uiteindelijke ambitie van uw project?

“De ambitie is te komen tot een eilandelijk mobiliteitsnetwerk (voor 2024), waarmee Schouwen-Duiveland op het moment van een nieuwe ‘ov-concessie’ kan zeggen: wij hebben het gezamenlijk beter, slimmer en duurzamer georganiseerd. Zo kunnen de ov-budgetten anders worden ingezet: aan vraaggestuurde, flexibele en kleinschalige mobiliteit op maat.”

Als u terugkijkt, wat had u anders gedaan?

“Dan waren we eerder gestart met de opstart van een ‘formele entiteit’, zodat zaken eerder geborgd konden

worden. Nu hebben we tijdelijk gebruik gemaakt van bestaande entiteiten. En we waren eerder gestart in het meenemen van bijvoorbeeld de gemeenteraad.”

Welke elementen zijn essentieel voor het slagen van een project zoals deze?

“Een aantal enthousiaste ‘kartrekkers’ zijn essentieel. Initiatiefnemers die dingen voor elkaar krijgen en lokaal draagvlak creëren. Daarbij is steun van de overheid (provincie én gemeente) belangrijk: zowel op financieel vlak als op het gebied van ‘commitment, draagvlak en het uitdragen van het gedachtengoed’. Wij hebben ervaren dat zij ruimte gaven om te experimenteren, dat is zeer waardevol!”

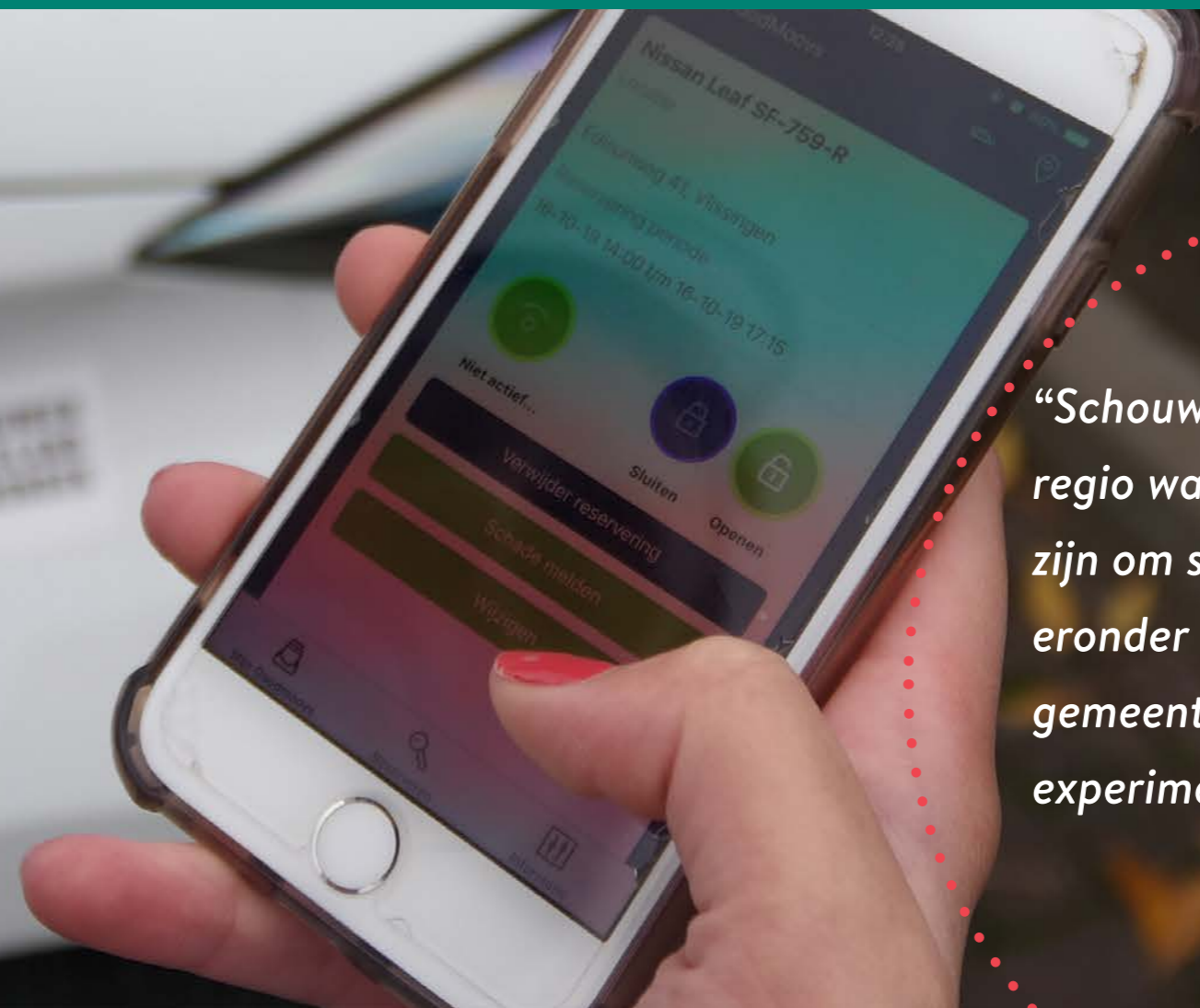
Welke partners waren betrokken bij dit project en wat is hun rol?

“Op het platform zijn vele vrijwilligers op Schouwen-Duiveland actief die zich vrijwillig inzetten voor één van de vele mobiliteitsinitiatieven.
 Gemeente Schouwen-Duiveland en Provincie Zeeland helpen bij het faciliteren met financiële middelen en

ruimte om te experimenteren. Stichting Duurzame Mobiliteit Zeeland is actief betrokken bij deelauto initiatieven en verduurzaming mobiliteit en Fioole als mobiliteitsaanbieder van elektrische deelauto’s. Verder zijn nog een groot aantal organisaties op Schouwen-Duiveland betrokken, zoals Woningcorporatie Zeeuwend, Energiecorporatie EWSD, het Rode Kruis en krijgen we financiële steun van Windfonds Krammer en New Mobility Foundation.”

Wat heeft u geleerd over samenwerken met deze partners?

“Het is belangrijk om vanaf de start helderheid te hebben over de stip op de horizon: waar willen we met elkaar aan werken? Een laagdrempelig platform creëren waar iedereen zijn vraag of aanbod kwijt kan werkte goed, maar is wellicht ook nog wat ‘vrijblijvend’. In samenwerken met de gemeente leerden we dat een ‘lange adem’ nodig is: wil je iedereen (incl. gemeenteraad) meenemen in het verhaal, dan heeft dat tijd nodig.”



“Schouwen-Duiveland is een regio waar mensen gewend zijn om samen de schouders eronder te zetten, en de gemeente gaf ons ruimte om te experimenteren.”

02 EINDDOEL

Waar moet de ontwikkelagenda uiteindelijk toe leiden?

Met de Ontwikkelagenda worden twee doelen beoogd; **De partners geven gezamenlijk invulling aan hoe de (collectieve) mobiliteit in Zeeland in de toekomst georganiseerd wordt, zodat deze waardevol is voor de reiziger en ook uit kan qua kosten.** Een belangrijke mijlpaal is het einde van de huidige concessie in 2024. Hoe richten we het vervoer vanaf dat moment in? Komt er een nieuwe concessie en hoe ziet deze er dan uit?

Ten tweede zien we dat mobiliteit ons allemaal raakt en dat we voor dezelfde opgave staan. Grote opgaven zijn bijvoorbeeld de clustering van voorzieningen, de ontgroening en de krimp en de toeristische groei. De partners gaan samen **onderzoeken en ervaren hoe zij in Zeeland op een effectieve manier samen kunnen werken aan de doorontwikkeling en uitvoering van het mobiliteitssysteem in Zeeland.**

Op deze manier werken we toe naar ons droombeeld* voor 2040:

*Het nieuwe Zeeuwse mobiliteitssysteem is op maat gemaakt voor de unieke Zeeuwse omgeving, is **duurzaam** en **aantrekkelijk** voor huidige en potentiële reizigers.*

*De Zeeuwse mobiliteit draagt actief bij aan Zeeland als aantrekkelijke provincie om te **werken, studeren, wonen** en **recreëren**.*

* Dit is een eerste opzet van het droombeeld, samengesteld tijdens de ontwikkelbijeenkomst op 17 september, en zal het komende jaar gezamenlijk verder worden verrijkt en aangescherpt. Ook moet dit beeld nog bestuurlijk worden vastgesteld.

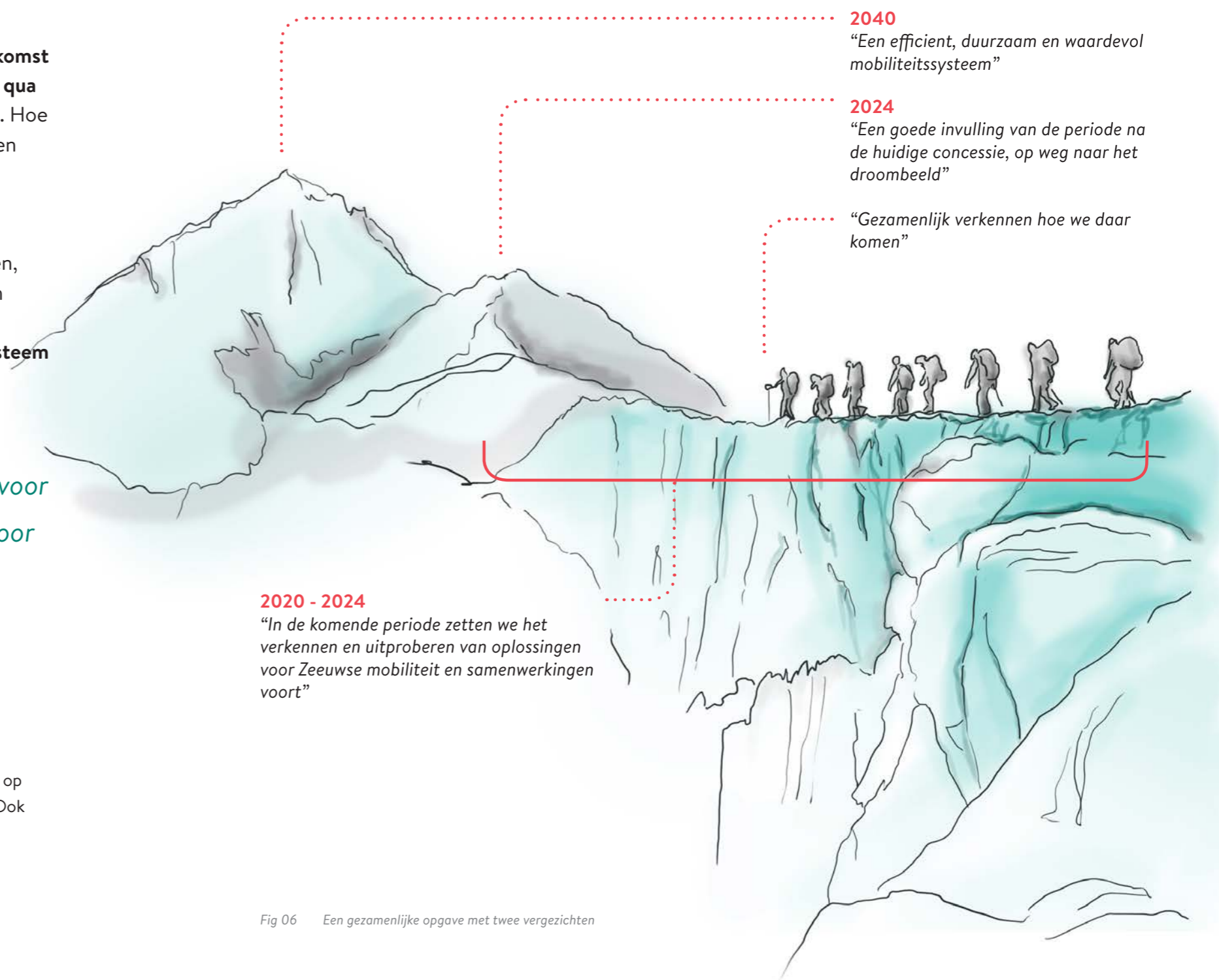


Fig 06 Een gezamenlijke opgave met twee vergezichten

OV-BUREAU GRONINGEN DRENTHE

Het ov-bureau is een samenwerking tussen de provincies Groningen en Drenthe en de stad Groningen. Jan van Selm was sinds 2009 betrokken bij het ov-bureau Groningen-Drenthe. Wat kan Zeeland leren van een dergelijke constructie?

Wat was de aanleiding voor het oprichten van het ov-bureau?

“Het ov-bureau Groningen Drenthe is opgericht in 2003/2004. De provincies Groningen en Drenthe zijn relatief klein als het gaat om ov, samen zouden ze meer massa hebben. Ook kon de combinatie met de stad Groningen, die min of meer midden in het gebied Groningen-Drenthe ligt mooi worden gemaakt. Zo hadden we gezamenlijk meer slag- en ontwikkelkracht. Het bureau werkt nauw samen met het provinciebestuur, maar het is wel een eigenstandig uitvoerend bureau dat operationele zaken kan oppakken.”

Wat is er bijzonder aan het ov-bureau?

“Bijzonder is dat het ov-bureau opbrengstverantwoordelijk werd. Dit brengt een groot risico met zich mee, maar dan kan de vervoerder zich wel meer concentreren op een kwalitatief zo hoogwaardig mogelijk product bieden aan de reiziger. Daarbij hebben heel veel keuzes van overheden effect op de opbrengsten. Doordat het ov-bureau opbrengstverantwoordelijk is, wordt het op een natuurlijke manier gedwongen om te reflecteren op de invloed van onze keuzes op de reiziger.”

“Ook kijkt het bureau op een hele brede manier naar openbaar vervoer. We zagen dat ov bestaat uit 4 onderdelen: hoogwaardig vervoer, stad- en streekvervoer, scholierenvervoer en recreatief vervoer. We hebben gekeken wat we konden combineren en wat logischer zou zijn om apart te organiseren. Zo ontstond Qlink, scholierenlijnen en een Flexnet waarbij we samen met gemeenten werken aan doelgroepen- en WMO-vervoer.”

Welke resultaten waren haalbaar door het opzetten van het OV bureau?

“Ik denk dat door ons behaalde resultaten ook op een andere manier mogelijk waren, maar het bleek voor ons een hele fijne manier van werken. We slaagden erin om een goed product neer te zetten dat aansloot op de vraag. Dit lukt niet in een klassieke rol van concessie verlener en vervolgens kijken of de vervoerder goed uitvoert.

We trokken echt samen met de vervoerder op. Elk jaar was er een cyclus waarin we naar de recente ontwikkelingen keken en welke aanpassingen nodig waren met veel ruimte voor creativiteit. Hierdoor konden we inspelen op de dynamiek in de provincies.”

Zou een concept als het ov-bureau ook inpasbaar zijn in Zeeland?

“Het ov-bureau was een specifieke oplossing voor het gebied Groningen-Drenthe. Elementen van het ov-bureau zouden wel heel goed toepasbaar kunnen zijn. Een stevig basisnet met hub netwerk zou bijvoorbeeld goed kunnen werken in Zeeland. Ook zou het, gezien de slagklacht van de provincie, logisch zijn om een deel van de ontwikkelkracht bij de vervoerder te leggen. In het huidige systeem is dit lastig omdat veel lijnen niet uit kunnen en de vervoerder winstgestuurd is. Mooie inspiratie zou het Groene Hart kunnen zijn. In hoeverre profiteert dit gebied van de ligging tussen grote steden in? Zeeland zou je ook kunnen zien als een ‘blauw/groen hart’ met een centrale ligging tussen steden als Antwerpen, Breda en Rotterdam. Daar zie ik zeker kansen.”

03 PROCES

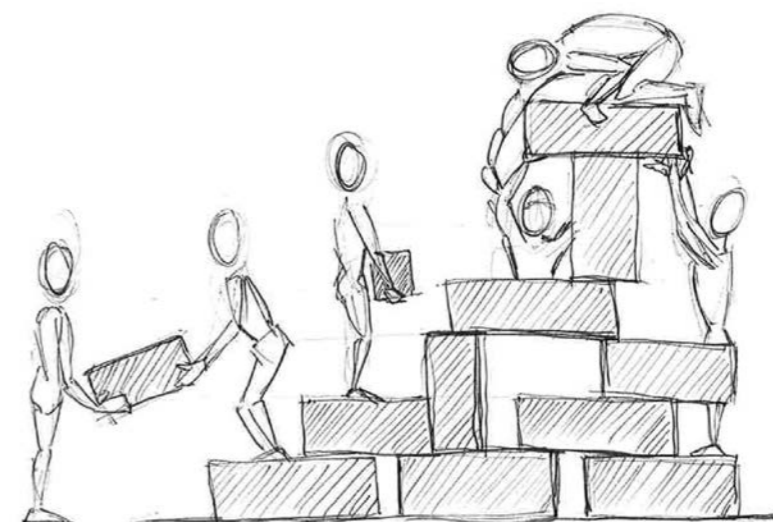
Hoe is het proces ingericht om te komen tot een ontwikkelagenda?

In juni is gestart met gesprekken met verschillende partners in mobiliteit: gemeenten, provincie, maar ook zorg- en onderwijsinstellingen. De zorgen, ambities en knelpunten die uit deze gesprekken naar voren kwamen zijn geclusterd in tien thema's. De partners selecteerden hieruit vijf clusters, op basis van urgentie.

Rondom deze vijf thema's zijn op 17 september tijdens de ontwikkelbijeenkomst in Goes ontwikkelgroepen gevormd van partners die hierop samen willen inzetten. Sinds oktober zijn deze groepen aan de slag gegaan, en werken zij aan een door hen geformuleerd inhoudelijk doel. U kunt meer lezen over deze ontwikkelgroepen in hoofdstuk 5 'De Ontwikkelpaden'.

De ambitie is dat deze ontwikkelgroepen in de eerste helft van 2020 werken naar pilots die nieuwe mobiliteitsoplossingen verkennen. Op die manier leren we wat werkt en wat niet, dit vormt input voor de ontwikkelagenda die gedurende 2020 verder wordt verrijkt.

Op de afbeelding op de volgende pagina ziet u een visuele voorstelling van het proces.





CLUSTERS

juli '19
 Uit de gespreken werden ambities, knelpunten, zorgen van de partners en uitkomsten van onderzoeken gevormd tot contextfactoren. Het **clusterrapport** werd verstuurd. Deze factoren werden geclusterd in tien themaclusters.



URGENTE CLUSTERS

aug-sept '19
 De tien clusters werden teruggelegd aan de partners, zij kozen welke voor hen de meest urgente themaclusters zijn.



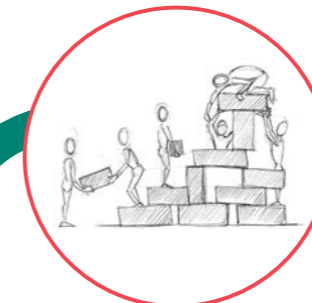
KRACHTEN BUNDELEN OP ONTWIKKELOPGAVEN

17 sept '19
 In de goederenloods in Goes kwamen alle partners bij elkaar om de ontwikkelopgaven te verrijken en ontwikkelgroepen te vormen rondom de opgaven.



SAMEN BOUWEN

sept '19 - ...
 Vanaf september zetten de ontwikkelgroepen tijdens een reeks sessies de eerste stappen richting pilots, onderzoeken en andere initiatieven.



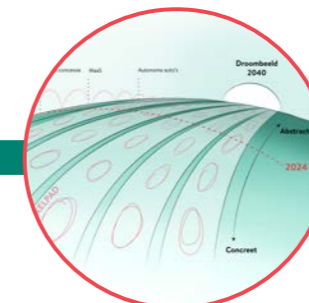
VERDER BOUWEN

2020
 Ook in 2020 blijven we verder bouwen aan waar we mee begonnen zijn. Eventueel in een iets andere samenstelling, mocht dat gewenst zijn. In hoofdstuk 07 'Perspectief' leest u over het verdere proces van de ontwikkelgroepen.



PUBLICATIE ONTWIKKELAGENDA

feb 2020



VERDER INVULLING GEVEN AAN ZEEUWSE MOBILITEIT

2020 - 2024
 Met onze blik op de invulling van de periode na de huidige concessie vanaf december 2024 en op de verdere toekomst, gaan we gezamenlijk door het invullen van hoe ons mobiliteitssysteem er uit moet komen te zien.

Fig 08 Een visuele weergave van het doorlopen proces in 2019

HET MODALITEITEN KWARTET

Welke modaliteit zet jij in voor jouw opgave?

Dit Zeeuwse modaliteiten kwartet is bedoeld om een overzicht te geven van verschillende mobiliteitsoplossingen in verschillende categorieën. Sommige modaliteiten worden al toegepast in Zeeland, voor andere ligt er wellicht een mooie kans.

COLLECTIEF VERVOER

AUTONOME SHUTTLE

Beschrijving: Een autonome shuttle is een zelfrijdend voertuig dat over een vaste lijn of tussen twee vaste punten rijdt. Er zijn in Nederland al meerdere initiatieven gestart en sommige rijden al. Vooralsnog worden kleine voertuigen ingezet met een capaciteit tot ±8 personen. Een autonome shuttle kan uitkomst bieden op plekken waar geen reguliere lijnbus (meer) komt.

Toepassing in Zeeland: Afhankelijk van de infrastructurele situatie zouden autonome shuttles ingezet kunnen worden om bijvoorbeeld zorglocaties, historische stadscentra, bedrijventerreinen en toeristische attracties beter bereikbaar te maken.



BUURTBUS

Beschrijving: De buurtbus of wijkbus is een personenbusje voor maximaal 8 passagiers dat volgens een vaste route rijdt. De buurtbus wordt ingezet in gebieden waar de reguliere bus niet meer rijdt of alleen overdag of tijdens de spits rijdt. Omdat de buurtbus wordt bestuurd door vrijwilligers kunnen de kosten laag worden gehouden.

Toepassing in Zeeland: De buurtbus rijdt in Zeeland op 19 lijnen en is in de praktijk dus al een vervanger van reguliere buslijnen. De buurtbus verbindt de kleinere dorpen en kernen met de grotere plaatsen.



COLLECTIEF VERVOER

MAX MOBIEL

Beschrijving: Max Mobiel is een Vlaams concept dat werknemers van en naar hun werk brengt, ook over langere afstanden. Verschillende 9 persoonsbusjes pendelen heen en weer. Als werkgever kun je je medewerkers stimuleren om hier gebruik van te maken.

Toepassing in Zeeland: Gezien de langere afstanden is deze manier van vervoer een uitkomst in Zeeland, zeker voor bedrijven die met ploegdiensten werken.



COLLECTIEF VERVOER

TREIN

Beschrijving: Nog steeds een zeer efficiënte manier van vervoer; de trein. De komende jaren wordt in Nederland ingezet op frequente, betrouwbare treinverbindingen als duurzame manier van vervoer.

Toepassing in Zeeland: De Zeeuwse spoorlijn is een belangrijke slagader in het Zeeuwse mobiliteitsstelsel. De wens is om naast de reguliere halfuursdienst ook snelle spittreinen Zeeland uit én in te laten rijden.



COLLECTIEF VERVOER

LIJNBUS

Beschrijving: Een lijnbus is een reguliere buslijn met een vaste dienstregeling en vaste haltes.

Toepassing in Zeeland: Op de zogenoemde 'dikke lijnen' staat de lijnbus niet ter discussie, op de dunnere lijnen (lijnen met minder passagiers) wordt binnen Zeeland nagedacht of de bus nog steeds de beste oplossing is.



COLLECTIEF VERVOER

DEELAUTO

Beschrijving: De deelauto wordt gezien als middel om het autobezit terug te dringen. Er zijn inmiddels verschillende aanbieders die zich richten op verschillende markten. Bij het inzetten van een deelauto is de bezettingsgraad een belangrijke graadmeter om te bepalen of de inzet kostendekkend is voor een aanbieder.

Toepassing in Zeeland: In Zeeland is de beschikbaarheid van deelauto's aan een opmars bezig, er worden steeds meer regionale initiatieven opgestart.



AUTONOME AUTO

Beschrijving: De autonome of zelfrijdende auto is volop in ontwikkeling, maar is nog niet op het niveau dat de bestuurderstaak volledig uit handen wordt genomen. Steeds meer auto's hebben systemen die de bestuurder helpen, deze systemen zullen steeds beter worden.

Toepassing in Zeeland: Op de meeste plekken in Zeeland zijn verkeerssituaties eenvoudiger dan in bijvoorbeeld de Randstad. Hierdoor zal de zelfrijdende auto eerder in Zeeland kunnen worden ingezet.



CARPOOLEN (KLOKAN/BLABLA CAR)

Beschrijving: Blabla car en Klokan zijn beide platforms waar mensen kunnen aangeven waar zij heen rijden en hoeveel plekken er nog over zijn. Reizigers kunnen een rit uitzoeken die voor hen uitkomt, en (tegen betaling) meereizen.

Toepassing in Zeeland: Klokan is in Zeeland gestart met dit concept, maar loopt tegen het probleem aan dat er voldoende aanbod van ritten moet zijn om het platform aantrekkelijk te maken voor reizigers. Wat als andere vervoerders ook hun ritten op dit platform aanbieden?



AUTO DELEN (SNAPPCAR/MYWHEELS)

Beschrijving: Bij deze vorm delen particuliere eigenaren hun auto met anderen. Platforms als Snappcar of MyWheels leveren de technologie en je kunt starten. Voor het geval dat je voor die ene gelegenheid een andere auto nodig hebt, of dat je het fijn vindt om de lasten van je auto terug te verdienen.

Toepassing in Zeeland: Dunbevolkte gebieden zoals Zeeland zijn minder aantrekkelijk voor bedrijven die deelauto's aanbieden, zoals Greenwheels. Juist hier kan deze vorm van carsharing invulling geven aan de behoefte aan meer beschikbare deelauto's.



HALTETAXI/BELBUS

Beschrijving: De haltetaxi biedt taxivervoer van bushalte naar bushalte in Zeeland. De haltetaxi rijdt op trajecten of momenten waar(op) de bus niet meer rijdt en sluit aan op de dienstregeling van de bus. De haltetaxi moet vooraf worden gereserveerd, het tarief is afgestemd op dat van de bus.

Toepassing in Zeeland: De haltetaxi rijdt al in Zeeland op plekken waar de dienstregeling is verschaald. De haltetaxi vervult ook wel de functie van de belbus.



AUTOMAATJE

Beschrijving: Met ANWB AutoMaatje vervoeren vrijwilligers hun minder mobiele plaatsgenoten tegen een geringe onkostenvergoeding. Gemeenten kunnen in samenwerking met de ANWB de dienst opzetten.

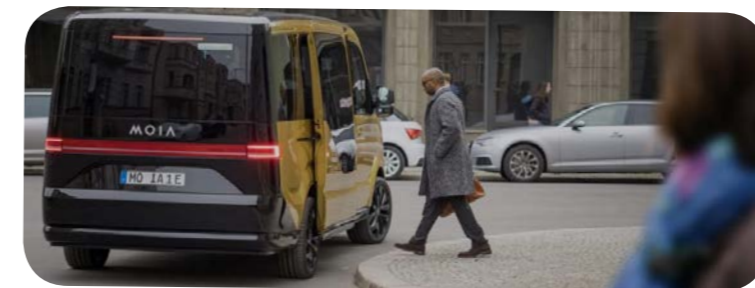
Toepassing in Zeeland: Hoewel het denkbaar is dat het concept goed kan functioneren in Zeeland (gezien de sterke sociale banden in de kernen) is een lopend concept nog niet bekend. Wel is er vanuit de gemeente Sluis een bewonersinitiatief met vergelijkbaar concept.



UBER POOL/SSB FLEX/MOIA

Beschrijving: Nog niet volwassen, maar een veelbelovend concept waar nu mee wordt geëxperimenteerd in verschillende steden. Busjes die een door een algoritme berekende route rijden, op basis van de mobiliteitsvraag, om reizigers op te pikken en neer te zetten op de door hen gekozen bestemming.

Toepassing in Zeeland: Dit concept is zeer kansrijk voor landelijke gebieden, omdat het op een efficiënte en gebruiksvriendelijke manier de vervoersvraag die er is met elkaar combineert.



04 POSITIE

Wat is de positie van de Ontwikkelagenda in de strategische opgave Slimme Mobiliteit en alle andere mobiliteitsinitiatieven in Zeeland?

De ontwikkelagenda is een initiatief van Zeeuwse partners in mobiliteit: provincie, gemeenten, scholen, zorgaanbieders, ondernemers en aanbieders van mobiliteit willen samen werken aan de mobiliteit van de toekomst in Zeeland. Bovendien past de Ontwikkelagenda binnen de overkoepelende, strategische opgave 'Slimme Mobiliteit' van de provincie Zeeland, benoemd in het coalitieakkoord van juni 2019 'Samen verschil maken'. De ontwikkelagenda en de ontwikkelgroepen geven mede invulling aan deze strategische opgave. Uiteindelijk zal de ontwikkelagenda aan de provincie input leveren voor de periode na de huidige concessie en de regionale mobiliteitsstrategie vanaf 2021.

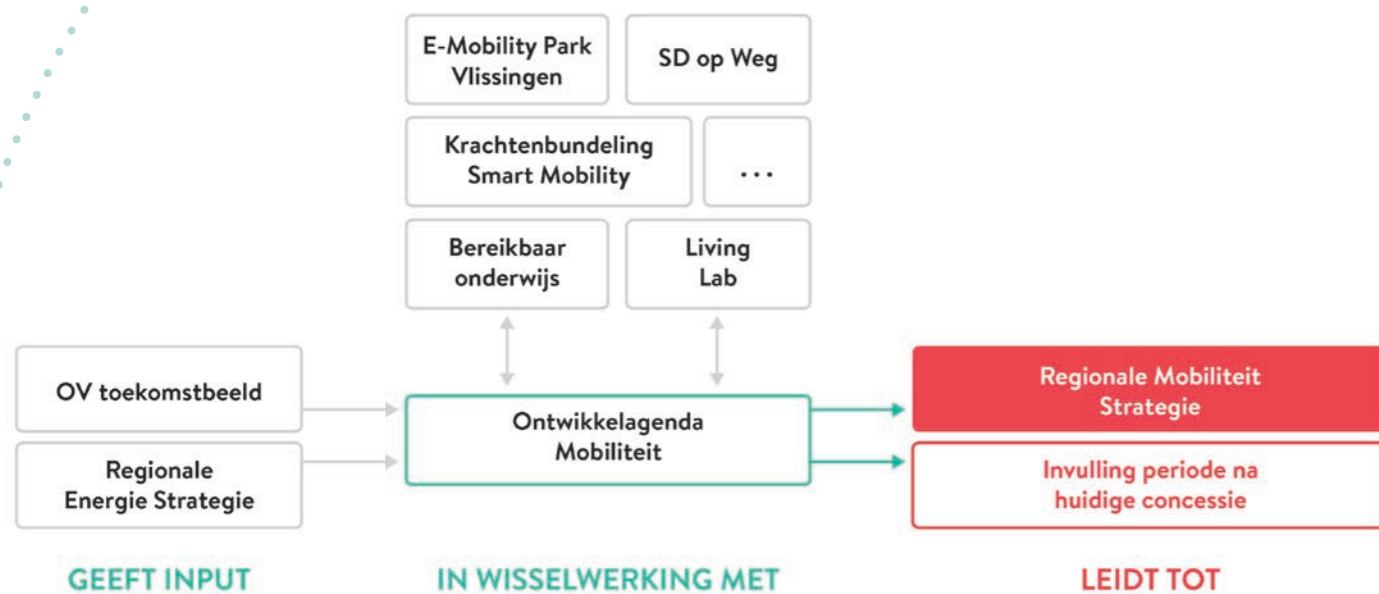


Fig 11 Een visuele weergave van de positie van de ontwikkelagenda ten opzichte van andere initiatieven en opgaven

Wat gebeurt er om ons heen?

We werken landelijk, provinciaal en regionaal aan verschillende initiatieven op het gebied van slimme mobiliteit. In de ontwikkelagenda willen we wat er nu al gebeurt bundelen en benutten. Zo zijn het toekomstbeeld-ov en de regionale energiestrategie input voor de ontwikkelagenda. Ook streven we naar wisselwerking tussen projecten als 'Bereikbaar Onderwijs', de 'Krachtenbundeling Smart Mobility', SD op Weg, E-Mobility Park Vlissingen en testomgeving 'Living Lab' (hieronder uitgewerkt). We dragen er zorg voor dat deze projecten elkaar zoveel mogelijk versterken en dat er geen dingen dubbel worden gedaan. Uiteindelijk leidt de ontwikkelagenda, zoals in beide figuren is te zien, in samenhang met de andere sporen tot de invulling van de collectieve mobiliteit in de periode na de huidige concessie en is het een belangrijk onderdeel in de totstandkoming van de regionale mobiliteitsstrategie.

De **Krachtenbundeling Smart Mobility** is een initiatief van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat om samenwerking en afstemming te organiseren tussen overheden op het gebied van Slimme Mobiliteit. Er zijn verschillende bundels, van 'Autonome Voertuigen' tot 'Toename gebruik van slimme diensten', waar partners samenwerken en kennisdelen.

SD op Weg is een mobiliteitsplatform op Schouwen-Duiveland, waar verbinding, gemeenschappelijke oplossingen en nieuwe kansen worden gezocht. Om zo te komen tot een eilandelijk mobiliteitsnetwerk. Er zijn al verschillende initiatieven en pilots aan verbonden, zoals de schoolbus Zonnemaire en deelauto's op Zeeuwland. Op pagina 12 leest u een interview met de projectmanager van SD op Weg, Nathalie Goedhart.

Op het **E-Mobility Park in Vlissingen** staan 5 deelauto's in het Kenniswerfgebied. Er zijn tien bedrijven en instellingen aangesloten. Zij stoten (een deel van) hun wagenpark af en rijden met schone, gedeelde auto's van het E-Mobility Park. De deelauto's kunnen door iedereen worden gereserveerd via een app. Stichting Duurzame Mobiliteit Zeeland is de drijvende kracht achter dit initiatief, u kunt een interview lezen met Sjoerd de Jongh van deze stichting, op pagina 10.

In het kader van **Bereikbaar onderwijs** zijn er verschillende bereikbaarheidsscans uitgevoerd onder leerlingen en studenten van het Pieter Zeeman en Scalda Terneuzen. Ook VO Zeeuws-Vlaanderen en andere mbo-locaties in Zeeland worden voorbereid voor de scans. De uitkomsten van de enquêtes worden geanalyseerd en besproken met de leerlingen. Daarop wordt gekeken welke verbeteringen op korte termijn kunnen worden gerealiseerd.

Zeeland is door het Rijk aangewezen als **Living Lab**, of proeflocatie voor nieuwe mobiliteitsconcepten. Dat betekent dat Zeeland in overleg met het Rijk mag afwijken van bestaande wet- en regelgeving om innovatieve concepten te testen. Vooral autonoom vervoer heeft de interesse van Zeeland, in 2021 start al een pilot met goederenvervoer. Op dit moment worden twee locaties verkent om een proef te starten met personenvervoer.

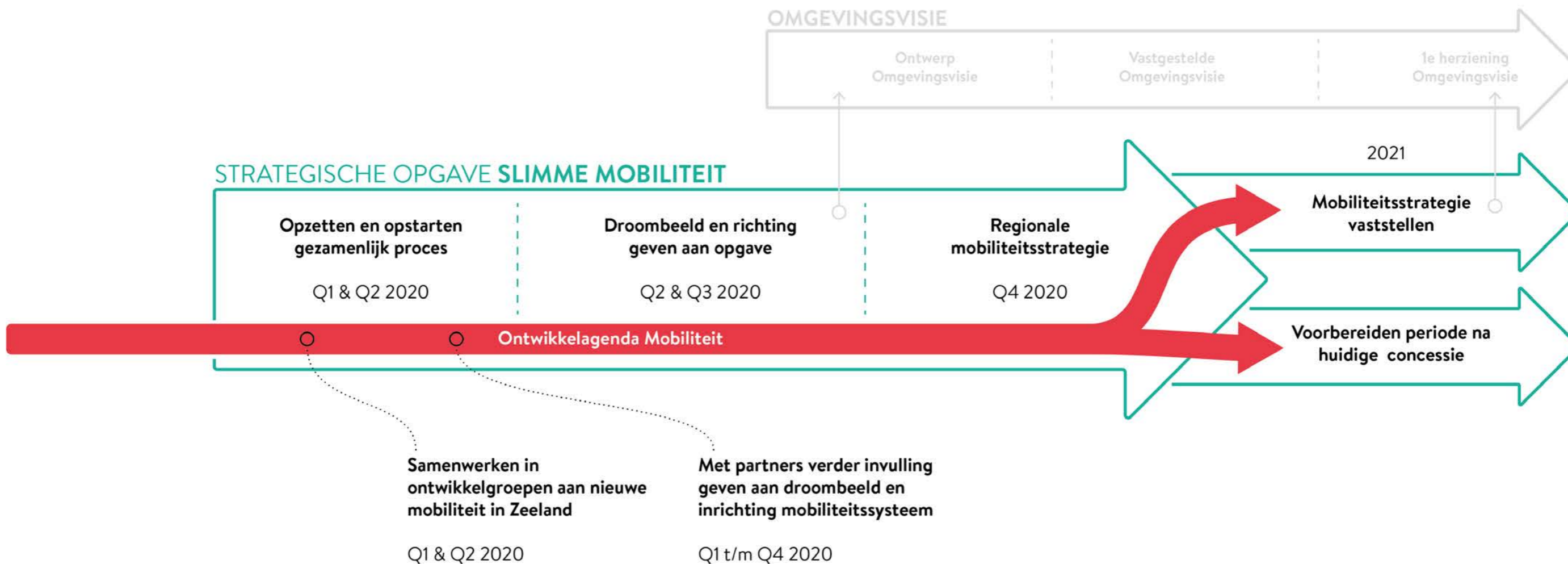


Fig 12 De ontwikkelagenda in de strategische opgave slimme mobiliteit van provincie Zeeland

GRENOVERSCHRIJDEND OV IN LIMBURG

Naomi Heijnen werkt bij de provincie Limburg. De provincie is wat betreft openbaar vervoer uniek, omdat het aan twee buurlanden grenst. Wat betekent dit voor het openbaar vervoer, en hoe hebben ze deze grensoverschrijdende samenwerking ingeregeld in hun concessie?

Kunt u iets vertellen over de ov-concessie van Limburg en hoe jullie grensoverschrijdend vervoer hebben geregeld?

“Bij de voorbereiding van de ov-concessie hebben we intensief samengewerkt met zowel onze Belgische als Duitse partners. Er zijn een aantal lijnen die we gezamenlijk hebben aanbesteed, zoals de spoorlijn die tussen Luik en Aken rijdt. Ook zijn er buslijnen van Belgische of Duitse partijen die bij ons naar binnen rijden en andersom.”

Welke uitdagingen zijn er in samenwerken aan grensoverschrijdend vervoer?

“De grootste uitdaging was voor ons het bereiken van een gezamenlijk beeld van de ambities. Daar spelen technische, financiële, maar ook culturele kwesties in mee. Je moet samen beginnen met wat je wil bereiken. Soms gaat dat heel goed, soms is er meer wrijving. Spoor is daarin ook ingewikkelder dan busvervoer. Culturele verschillen zijn daarin ook een uitdaging. Wij komen toch snel heel direct over op onze Belgische partners. Aan de andere kant kan het soms zo zijn dat je denkt overeenstemming te hebben bereikt maar dat het toch anders blijkt te zitten. Daarom moet je heel voorzichtig en zorgvuldig te werk gaan.”

Wat is bijzonder aan de ov-concessie Limburg?

“We hebben een vraaggestuurde concessie met ontwikkeldoel. In 15 jaar verandert er zoveel in een

regio, je kan nooit vooraf zeker weten dat de concessie relevant blijft zoals je die vooraf hebt ingericht. Daarin is het belangrijk dat je, naast opname van het ontwikkeldoel in het contract, zelf een actieve rol neemt. Zo hebben we samengewerkt met Toverland en Arriva om een vervoersdienst op te zetten voor bezoekers van het park. Onze ambitie was dat bezoekers vaker met het ov naar Toverland zouden reizen. Hierin hebben zowel wij geïnvesteerd als Toverland. Dit proberen we ook zo aan te pakken met enkele werklocaties.”

Hoe ontwikkel je samen met andere partijen?

“Wees nieuwsgierig en durf van elkaar te leren. Het komt ook vanuit de samenwerkingsgedachte om je meer op die manier op te stellen. Kijk vooral naar wat je wil bereiken, en of het ook op een andere manier zou kunnen dan alleen hoe jouw partij dat wil. Zo kun je samen tot win-win strategieën komen. In de MaaS pilot Limburg werken we nu bijvoorbeeld intensief samen met onze Duitse partners.”

Wat zou je Zeeland willen meegeven met het invullen van de periode na de huidige concessie?

“Kijk wat de gezamenlijke ambitie is van een gebied, voordat je aan de slag gaat met een programma van eisen. En, hoe definieer je de regio? Is dat alleen Zeeland, of wil je andere partijen er ook bij betrekken?”

LAST MILE TOT 15 KM

(DEEL)STEP

Beschrijving: Klein, elektrisch en draagbaar. De elektrische step wordt steeds populairder in veel Europese steden, zowel in privégebruik als in een free-floating deelconcept. De wetgeving voor deze kleine elektrische voertuigen is in Nederland nog niet op orde, waardoor de meeste modellen niet op de openbare weg zijn toegestaan.

Toepassing in Zeeland: Afstanden langer dan 5 kilometer zijn niet realistisch met de stepjes. Een toepassing gericht op toeristen om zich door de stad te bewegen, of de laatste paar kilometer naar het strand zijn denkbaar.



LAST MILE TOT 15 KM

DEELFIETS

Beschrijving: In de steden erg in opkomst in verschillende gedaanten; de deelfiets. De succesvolle ov-fiets, studenten op Swapfietsen en toeristen op elektrische JUMP fietsen van Uber. Swapfiets uitgezonderd, worden deelfietsen vaker gebruikt door bezoekers en minder door bewoners van een stad.

Toepassing in Zeeland: Voor bezoekers kunnen deelfietsen een prima aanvulling zijn op andere modaliteiten. Bijvoorbeeld voor toeristen om de 'last mile' naar het centrum af te leggen (Cyclehub Middelburg) of om op familiebezoek te gaan met de trein.



LAST MILE TOT 15 KM

E-BIKE/SPEED PEDELEC

Beschrijving: De laatste jaren flink in opmars, is de elektrische fiets en de nog snellere speed pedelec. In eerste instantie vooral bedoeld om de oudere fietser een steuntje in de rug te geven, wordt de e-bike nu ook veel gebruikt door scholieren en forensen die langere afstanden moeten fietsen naar school/stage of werk.

Toepassing in Zeeland: Gezien de langere afstanden en het steeds minder fijnmazige ov is de e-bike voor steeds meer reizigers een uitkomst. Leaseconstructies en fiscale regelingen maken de e-bike ook financieel steeds bereikbaarder.



LAST MILE TOT 15 KM

(DEEL) E-SCOOTER

Beschrijving: In verschillende steden in Nederland winnen de donkergroene elektrische scooters van Felyx terrein. Een laagdrempelige, flexibele en toch snelle manier van verplaatsen, die vooral door jongere mensen wordt gebruikt.

Toepassing in Zeeland: De deelscooter zou kansrijk kunnen zijn om in te zetten bij toeristische locaties, om toeristen te stimuleren om zich op een andere manier door Zeeland te verplaatsen dan met hun auto. Op die manier zou de druk op de parkeerplaatsen en de wegen naar het strand in de zomer kunnen worden verlicht.



LAST MILE TOT 15 KM

LEASEFIETS

Beschrijving: Een fiets hoeft je al lang niet meer zelf te bezitten om hem te kunnen gebruiken. Ontstaan als een ludiek idee van studenten; de Swapfiets. Een fiets die je leest en waar je per maand voor betaalt. Bij een lekke band of ander mankement 'Swap' je hem gewoon voor een andere!

Toepassing in Zeeland: Een e-bike is in Zeeland erg handig, maar helaas niet voor iedereen betaalbaar. Daarom zouden leaseconstructies of maandelijks afbetalen een uitkomst kunnen zijn om gebruik van de e-bike te vergroten. In Schouwen-Duiveland wordt hiermee al geëxperimenteerd.



LAST MILE TOT 15 KM

(DEEL) CANTA

Beschrijving: Voorheen werd de Canta alleen gebruikt door met name ouderen en invaliden, maar de Canta heeft inmiddels een heel nieuw imago. Niet zo gek; je zit lekker droog en je hebt er geen rijbewijs voor nodig! In Rotterdam rijden elektrische Canta's inmiddels als deelauto.

Toepassing in Zeeland: Ook de Canta zou een leuke manier kunnen zijn voor toeristen om zich door Zeeland te verplaatsen. Daarnaast zou het een mooi middel kunnen zijn om mensen die minder goed ter been zijn van en naar hoogfrequente bushaltes te brengen.



05 ONTWIKKELPADEN

Op welke thema's hebben we, en zullen we de komende tijd verder ontwikkelen om het nieuwe mobiliteitssysteem vorm te geven?

Sinds september 2019 zijn vijf ontwikkelgroepen gezamenlijk aan de slag gegaan rondom een inhoudelijk thema. Omdat de inhoudelijke thema's van de ontwikkelgroepen onderling verschillend waren, doorliepen zij ook hun eigen pad. Daarnaast dienen de ontwikkelgroepen natuurlijk ook van elkaar te leren en elkaar te versterken. De meeste ontwikkelgroepen zijn de afgelopen maanden drie keer bij elkaar gekomen. In het gesprek dat tijdens deze sessies is gevoerd, zijn de ontwikkelgroepen geëvolueerd en soms is de inhoudelijke focus verschoven.

In dit overzicht ziet u een visualisatie van de elementen van het toekomstige mobiliteitssysteem in Zeeland. Voor een aantal van deze elementen is het eenvoudig om voor te stellen hoe deze eruit zullen zien en worden georganiseerd. Andere elementen moeten nog compleet worden uitgedacht. Ook de schaal is voor elk element anders. Voor een MaaS systeem is het waarschijnlijk logisch om provincie breed of zelfs landelijk te kijken. Sociale hubs moeten per kern bekeken worden. In dit overzicht geven we aan waar de ontwikkelgroepen acteren, en dus ook waar de verschillende groepen elkaar kunnen vinden. Op 10 februari 2020, tijdens de conferentie Slimme Mobiliteit, zullen we dit overzicht verder met elkaar aanscherpen.

Lagen van een mobiliteitssysteem

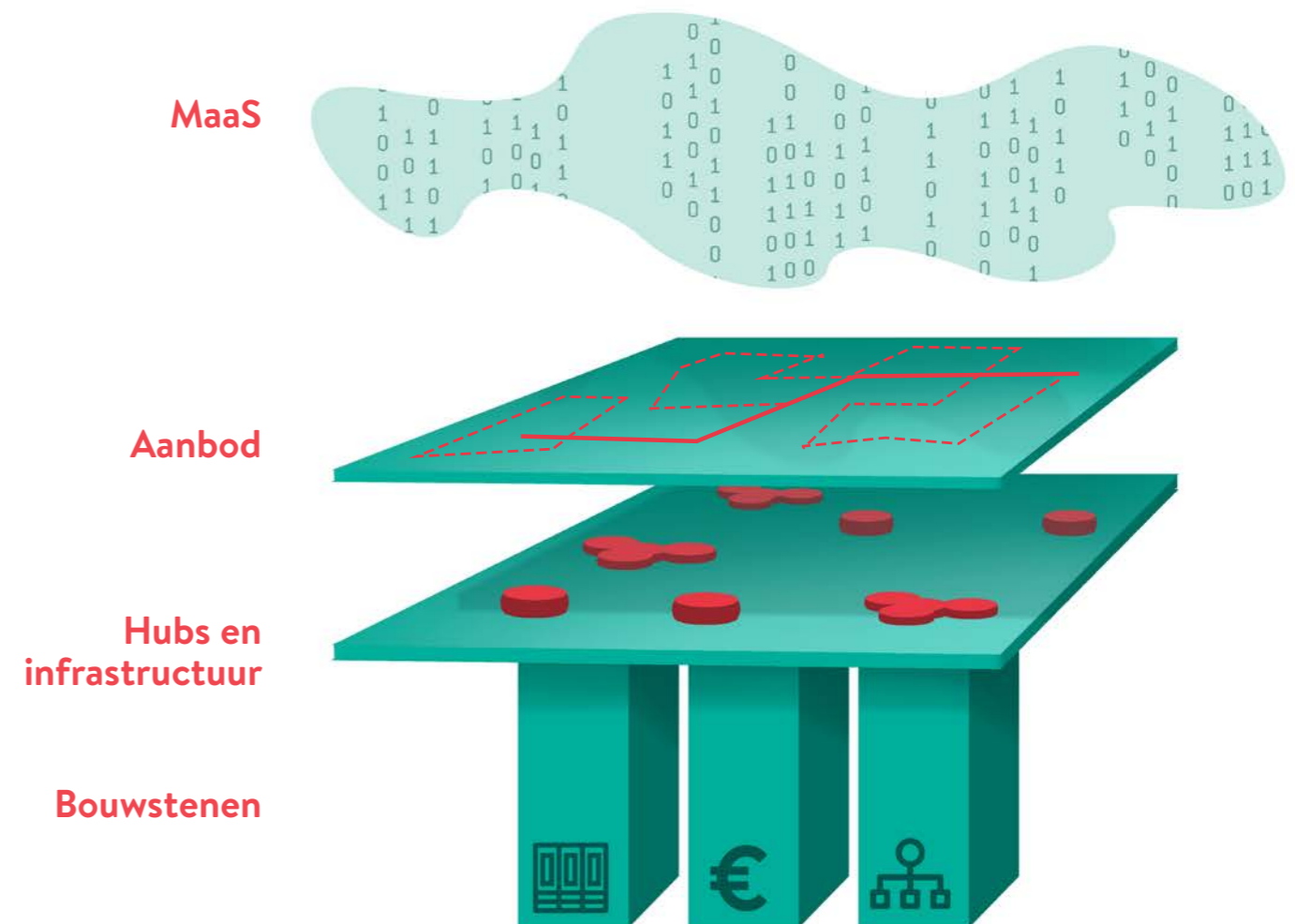


Fig 15 Visueel overzicht van de verschillende elementen voor een nieuw mobiliteitssysteem

Ontwikkelthema's in een mobiliteitssysteem

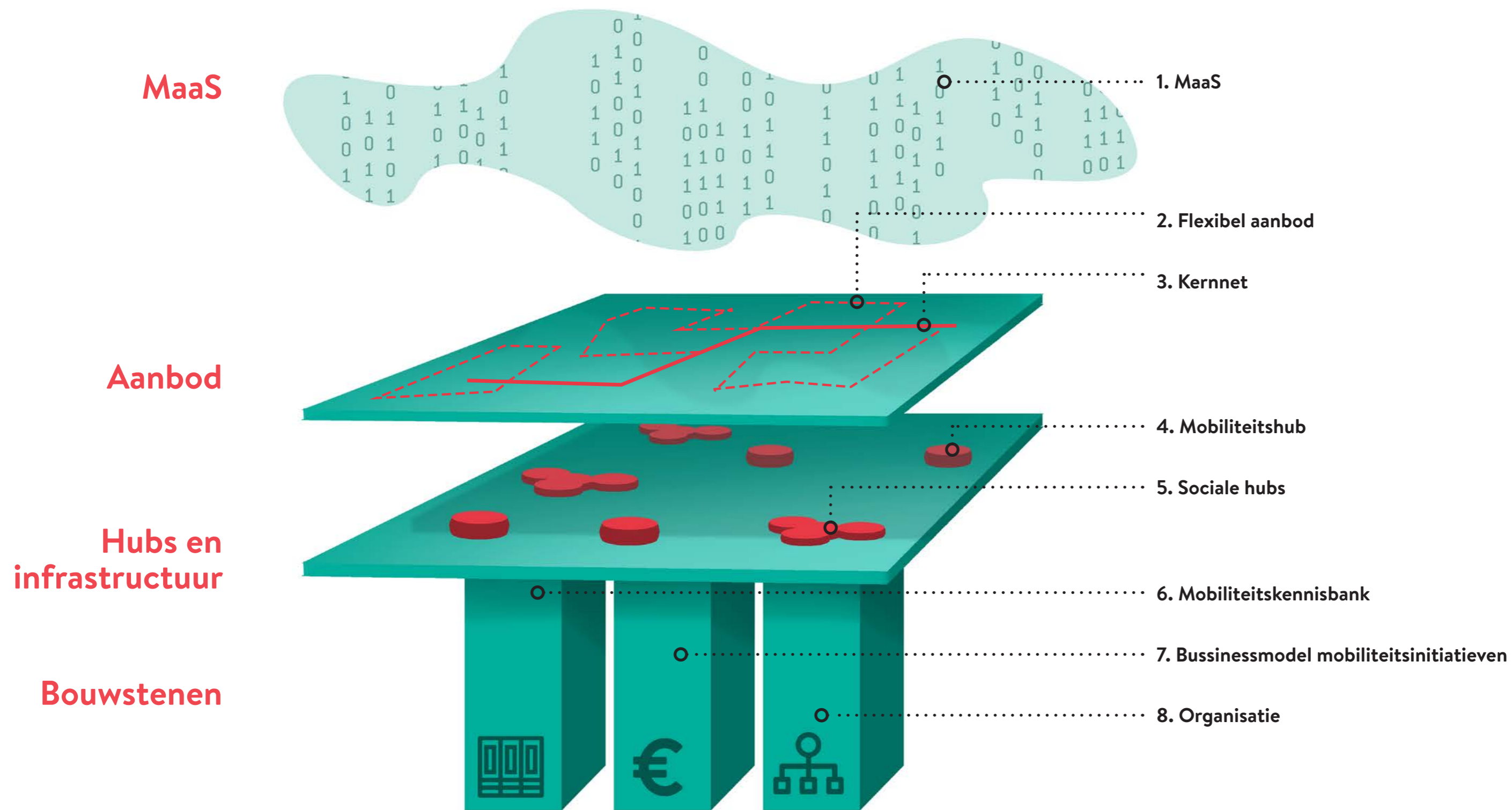


Fig 16 Visueel overzicht van de verschillende ontwikkelthema's voor een nieuw mobiliteitssysteem

“Ieder kind heeft recht op thuis nabij en dus goed bereikbaar onderwijs. Hierbij zou het niet mogen uitmaken of je in Cadzand, Sas van Gent, Nieuw-Namen, Apeldoorn of Leiden woont.”

ZONDER WIELEN

MOBILITEITSHUBS

Beschrijving: Een mobiliteitshub, of knoop, is een plek waar verschillende vervoersstromen samenkomen en waar overstappen mogelijk is. De laatste jaren komen er steeds meer concepten voor mobiliteitshubs waar ook nieuwe vormen van mobiliteit op aangesloten zijn. Zoals deelauto's of e-bikes. Ook wordt steeds meer belang gehecht aan in hoeverre de reiziger hier comfortabel kan verblijven.

Toepassing in Zeeland: Goed ingerichte mobiliteitshubs zijn kansrijk in Zeeland. Zeker als men op deze plekken bijvoorbeeld goed de e-bike kan stallen, of wordt gecombineerd met voorzieningen die er al zijn op een plek.



OVER WATER

WATERBUS

Beschrijving: Een waterbus functioneert als een 'gewone' lijnbus, maar dan op het water.
Toepassing in Zeeland: Zeeland is een provincie met veel water en het zou wenselijk zijn om de verbindingen over dat water te vergemakkelijken. Echter is er een bepaalde vraag nodig om dit concept rendabel te krijgen.



OVER WATER

WATERTAXI

Beschrijving: Een watertaxi functioneert als een taxi maar dan over water. In Rotterdam zijn verschillende watertaxi haltes, waar de gebruiker kan op- en afstappen. Ook kun je de watertaxi huren voor recreatieve doeleinden.
Toepassing in Zeeland: Aan het gebruik van een watertaxi hangt een prijskaartje. Desalniettemin zou een dergelijk flexibel vervoersconcept over water voor toeristen én bewoners in Zeeland in verschillende situaties een uitkomst zijn.



OVER WATER

FERRY

Beschrijving: Ferry's kunnen een snelle verbinding over water bieden. Vaak vaart een ferry op een dienstregeling heen en weer tussen twee havens. Ook internationaal worden ferry's ingezet, voor bijvoorbeeld de oversteek naar Engeland.
Toepassing in Zeeland: De Westerschelde Ferry fietsvoetveer vaart in Zeeland tussen Breskens en Vlissingen. Hij vaart het hele jaar door en de oversteek duurt een krappe 30 minuten. De frequentie hangt af van hoog- of laagseizoen.



Nieuwe, Zeeuwse mobiliteit: de ontwikkelthema's

1. MaaS

Mobility as a Service is de verbindende factor tussen al het aanbod en de reiziger. Landelijk wordt er volop geëxperimenteerd met dergelijke platformen, en ook voor Zeeland is het evident dat MaaS waardevol zou kunnen zijn. De essentie van MaaS is dat er met behulp van verzamelde data over de reisbehoefte van reizigers een zo goed mogelijk passende dienst kan worden geleverd. Het opzetten van MaaS moet op overkoepelende schaal worden opgepakt, provinciaal of zelfs landelijk.

Ontwikkelgroep: De Ontwikkelgroep 'Toeristen minder afhankelijk van de auto' ambiëren het opzetten van een MaaS platform voor de gehele provincie: bewoners én toeristen. Momenteel bestaat de groep veelal uit ondernemers uit de toeristische sector. De wens is om de groep te verbreden en inspiratie op te halen bij de zeven landelijke MaaS pilots.

Schaal: Nederland/Zeeland

2. Slim, flexibel aanbod

Flexibel, vraaggestuurd en fijnmazig vervoer is gewenst in Zeeland. Er zijn veel manieren waarop dit georganiseerd kan worden; een deelauto, een belbus of deelfietsen. Wat de beste manier is, is afhankelijk van de behoeften van de regionale gebruiker en de bestaande situatie. Het aanbod 'slim' en inpasbaar maken in een MaaS systeem en het verzamelen van reisdata zijn een vereiste om flexibel aanbod goed op de behoefte van de reiziger te laten passen. Op dit vlak is nog veel te verkennen.

Ontwikkelgroepen: In de Ontwikkelgroep 'Betrouwbare, slimme verbindingen', zijn inmiddels vier voorstellen gedaan tot het uitvoeren van pilots om te experimenteren met regionale flexibele vervoersconcepten. Ook de groep 'Verbinding en sociale ontmoeting' is onder andere bezig met het vraagafhankelijk laten rijden van een buurtbus in de gemeente Reimerswaal. Het is wenselijk om een intervisiegroep te starten voor initiators van dergelijke pilots, om van elkaar te leren en elkaar te inspireren.

Schaal: Zeeland/Regio's

3. Kernnet

Een snel en frequent kernnet van trein en bus is waardevol in Zeeland. Hoe dit kernnet er idealiter uit komt te zien moet verder worden uitgedacht. Deze vraag is relevant voor de invulling van de periode na de huidige concessie.

Op dit moment zijn er geen ontwikkelgroepen die zich hiermee bezighouden. Wel zijn er in een aantal groepen visies hierover gedeeld. In het komende jaar zal hier bij de kennisateliers aandacht aan worden besteed.

Schaal: Zeeland/Regio's

4. Mobiliteitshubs

Om het kernnet goed te laten functioneren en aantrekkelijk te laten zijn, zijn er goede, comfortabele mobiliteitshubs nodig op het kernnet. Dit gaat verder dan een kale halte langs een provinciale weg. Het moet bijvoorbeeld aantrekkelijk te zijn om hier je e-bike te stallen. Misschien kan je er ook wel naar de wc en je flesje water vullen.

Hoe deze hubs eruit komen te zien en wie hiervoor primair verantwoordelijk zijn komt in het vervolgtraject van de ontwikkelagenda verder aan de orde.

Schaal: Zeeland/Regio's

5. Sociale hubs

Een plek waar sociale voorzieningen en mobiliteit samen komen. Sociale hubs benutten bestaande voorzieningen en zorgen dat hier meer beweging komt door fijnmazig vervoer hieraan te verbinden.

Ontwikkelgroep: De groep 'Verbinding en Sociale Ontmoeting' werkt aan het verkennen van de mogelijkheden van een fysieke plek waar mobiliteit samenkomt met sociale voorzieningen. Dit doen zij in een kern in de gemeente Reimerswaal, in samenwerking met zorggroep Ter Weel.

Schaal: Regio's

6. Mobiliteitskennisbank

Er gebeurt in Zeeland ontzettend veel. Zo zien we op straat al pilots zoals Thover en SD op Weg. Ook zien we ondernemers die bezig zijn met sociaal vervoer of een deelfietsen systeem. Naast deze concrete initiatieven is ook al veel onderzoek gedaan dat de reisrelaties of de behoeften van verschillende soorten reizigers in Zeeland in beeld brengt. De waardevolle

inzichten die hierbij worden opgedaan zijn niet bij iedereen bekend of makkelijk toegankelijk en dat is zonde. Daarom is het wenselijk dat alle inzichten en kennis over mobiliteit gecentraliseerd worden in een Zeeuwse mobiliteitskennisbank. Hieraan wordt komend jaar verder invulling gegeven.

Ontwikkelgroep: Dit element is relevant voor alle groepen, omdat kennis en inzichten waardevol zijn voor hun werkzaamheden. Ook brengt het de verantwoordelijkheid met zich mee om alles wat in de groepen wordt geleerd en gedeeld, ook centraal beschikbaar te stellen. Daarbij is het uitgangspunt dat alle pilots herhaalbaar en/of schaalbaar zijn. Op die manier kunnen andere regio's en organisaties deze lessen direct toepassen.

Schaal: Nederland/Zeeland

7. Businessmodel mobiliteitsinitiatieven

In eerste instantie staan veel aanbieders van mobiliteit niet te springen om in Zeeland hun dienst aan te bieden. De massa ontbreekt, zo is de gedachte. Door op een andere manier naar de economische en maatschappelijke waarde te kijken en middelen op andere manieren in te zetten, kunnen kansen worden gecreëerd voor Zeeland. Bijvoorbeeld door betere randvoorwaarden te creëren voor aanbieders of gebruikers.

Ontwikkelgroep: 'De waarde van nieuwe mobiliteitsinitiatieven' werkt aan een nieuw businessmodel voor Zeeuwse mobiliteit. Voor andere ontwikkelgroepen kan dit model een belangrijk element zijn om initiatieven ook financieel van de grond te krijgen. De leden van deze groep kunnen daarbij ook meedenken over alternatieve zienswijzen op kosten en opbrengsten. Het komende jaar zal het model steeds meer vorm krijgen. Schaal: Zeeland

Schaal: Zeeland

8. Organisatie

Als we het Zeeuwse mobiliteitssysteem opnieuw willen inrichten, moeten we ook kijken naar de manier waarop we ons organiseren. Niet alleen binnen Zeeland, maar ook de grensoverschrijdende verbinding met Belgische vervoerders en vervoerders in andere regio's. Is de huidige manier van organiseren nog steeds logisch en effectief? Welke rollen en verantwoordelijkheden passen bij welke organisaties?

In het vervolgtraject van de ontwikkelagenda zal hier komend jaar aandacht aan worden besteed.

Schaal: Zeeland en partners van over de grens

BESTELBUZZ ZUID-HOLLAND

In de landelijke delen van Zuid-Holland bleek het ov-gebruik laag en sloot het aanbod niet aan op de reizigersbehoefte. Hoe heeft de provincie dit opgelost in hun nieuwe concessie? Sebastiaan van der Vliet van provincie Zuid-Holland vertelt hierover.

“Voor de aanbesteding van de nieuwe concessie Drechtsteden Molenlanden Gorinchem wilden we beter aansluiten bij de vraag van de reiziger. Met name in Molenlanden (een landelijk gebied met 43.000 inwoners op ca. 200 km² oppervlakte zonder grote kern) was dat een uitdaging: inwoners wonen zeer verspreid en het ov-gebruik is relatief laag. Veel buslijnen reden van dorp naar dorp en uiteindelijk naar steden als Utrecht, Dordrecht en Rotterdam. Deze lijnen waren daardoor zeer traag. Het bleek dat reizigers vanuit de dorpen graag snel naar de steden reizen, niet per se naar andere dorpen.

Om in te spelen op de reizigersvraag werd ingezet op snelle lijnen via provinciale en rijkswegen die zonder veel stoppen rechtstreeks naar de grote steden reden. Hierdoor werd de afstand naar de haltes groter, wat vooral vervelend was voor mensen die moeite hebben met lopen of fietsen.

Bij de ontwikkeling van de nieuwe concessie werd ingezet op twee sporen: aanleggen van hoogwaardige infrastructuur door de provincie zelf en ketenmobiliteit aangeboden door de vervoerder. Zo heeft de provincie ingezet op comfortabele knooppunten en goede fietspaden naar de knopen toe.

In de nieuwe concessie heeft de winnende vervoerder Qbuzz een aanbod gedaan van onder meer de Bestelbuzz, extra fietskluizen, extra fietsenstallingen, deelfietsen, een app waarin alle reizen – inclusief

de ketenreizen – gepland, geboekt en betaald kunnen worden en de uitbreiding en inzet van vrijwilligersvervoerssystemen in stedelijk gebied. Tegelijkertijd laat Qbuzz het bestaande netwerk van klassieke streeklijnen in het landelijk gebied grotendeels in stand, en legt daar het ketenaanbod en de nieuwe snelbussen bovenop. Hierdoor kunnen reizigers wennen aan de nieuwe situatie. Het idee is dat de streeklijnen in de loop van de tijd langzaam zullen verdwijnen.

De Bestelbuzz is een systeem van vraagafhankelijk vervoer dat mensen vanuit haltes in de dorpskernen naar een andere halte of een ov-knooppunt brengt in de Molenlanden. De overstap op ander ov wordt gegarandeerd. Het kent korte aanmeldtijden: 20 minuten bij een rit naar een ov-knoop en 23 minuten voor ritten tussen haltes. Betaald kan worden via de app bij bestelling, of met de ov-chipkaart in het voertuig zelf.

Het systeem is een succes: de Bestelbuzz wordt al door 700 reizigers per maand gebruikt en het gebruik is groeiende. Dit ondanks het feit dat het systeem in eerste instantie bovenop het vervoersaanbod is gekomen en niet ter vervanging van.”



Ontwikkelgroepen in het mobiliteitssysteem

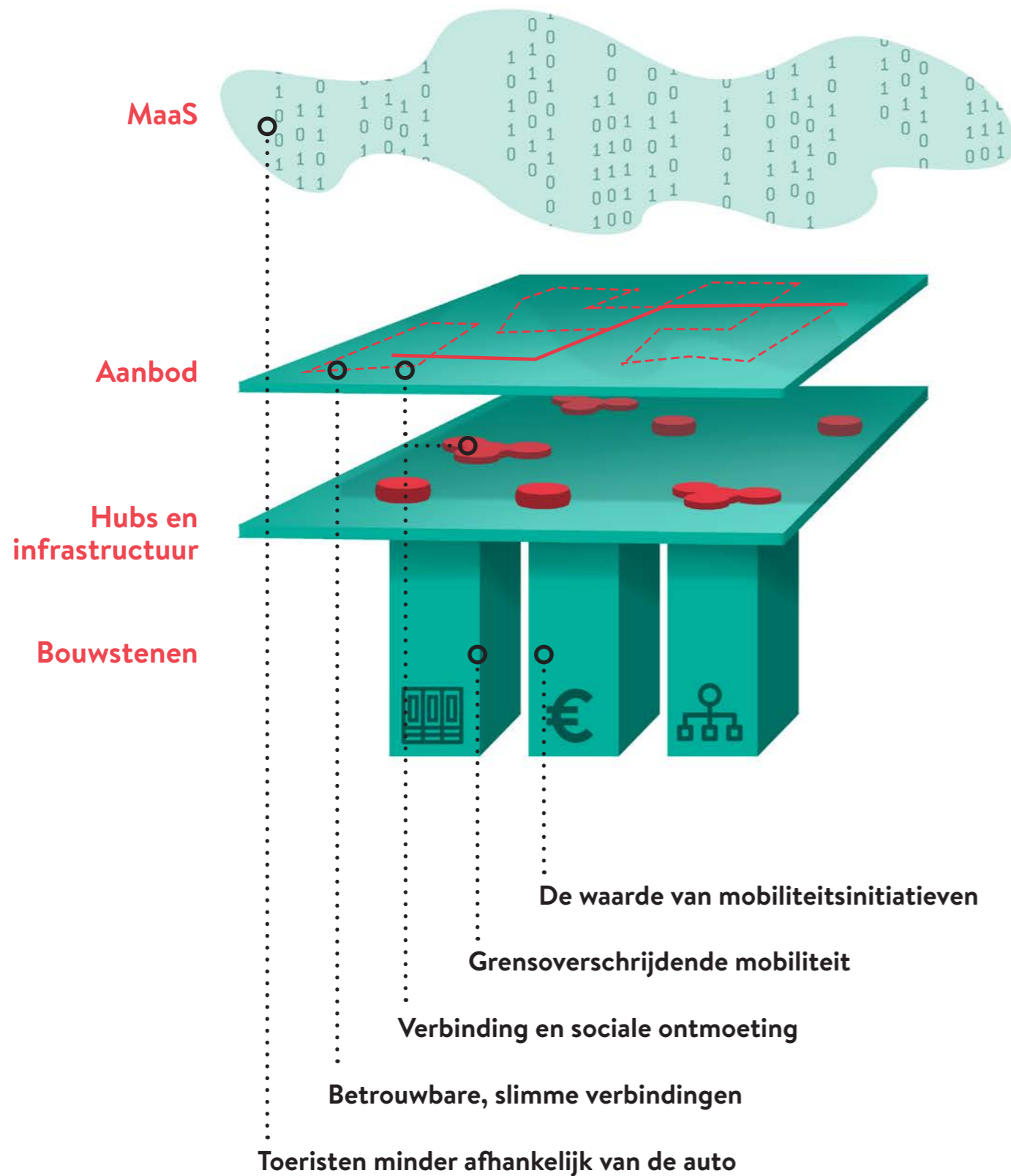


Fig 19 Hoe de ontwikkelgroepen zich verhouden tot de verschillende ontwikkelthema's

Op basis van de ontstane synergie tussen de verschillende ontwikkelgroepen zou het logisch zijn als zij zich vanaf nu als volgt organiseren:

- Ontwikkelgroep **'Betrouwbare, slimme verbindingen'** vormt samen met de groep **'Verbinding en sociale ontmoeting'** een intervisie groep die van elkaar leren en inzichten uitwisselen over regionale flexibele vervoersconcepten.
- Ontwikkelgroep **'Verbinding en sociale ontmoeting'** verkent in de loop van 2020 hoe een regionaal netwerk komt tot een sociale hub. Hun inzichten worden gedeeld ter inspiratie voor andere kernen.
- Ontwikkelgroep **'Toeristen minder afhankelijk van de auto'** verbreedt zich door partners aan zich te binden met ervaring met MaaS en doelgroepen zoals scholieren en ouderen. Gezamenlijk verkennen zij hoe een Zeeuws Maas systeem eruit zou moeten zien.
- Ontwikkelgroep **'De waarde van nieuwe mobiliteitsinitiatieven'** gaat door met het vormgeven van een businessmodel voor mobiliteitsinitiatieven in Zeeland. Zij brengen hier in de loop van 2020 een advies over uit.
- Ontwikkelgroep **'Grensoverschrijdende mobiliteit'** onderzoekt de mobiliteitsbehoefte van forenzen die lange afstanden reizen. Hun resultaten worden verzameld in de mobiliteitskennisbank.

In bijlage A ziet u het overzicht van de originele ontwikkelgroepen en met welke thema's zij zich bezighouden.



Provincie
Zeeland

“Ongeacht vraag en aanbod,
we zijn allemaal gebruiker van
mobiliteit. Kijk per persoon,
verbindt wens en talent met
elkaar.”

DAM NEDERLAND

Matthias de Visser

Kunt u kort omschrijven wat u doet?

“Dam Nederland verbindt organisaties en mensen die zien dat het combineren van vervoer en het delen van capaciteit van mensen en middelen leidt tot meer betekenis in een gebied. Wij delen de kennis en ervaring om de toegevoegde waarde van samenwerken voor betrokkenen inzichtelijk te maken. Daarnaast faciliteren we het realisatieproces. We jagen op basis van het simpele principe “samen kom je verder” betekenisvolle samenwerking aan.”

Wat was de aanleiding voor het starten van DAM Nederland?

“We zagen dat er dagelijks bijna lege bussen dezelfde rondjes achter elkaar aan rijden en dachten: “dat kan toch niet waar zijn?”. We besloten 3 regionale organisaties met dezelfde mobiliteitsvraagstukken samen te brengen om zo kostenbesparing op personenvervoer te bewerkstelligen.”

Wat is de uiteindelijke ambitie van uw organisatie?

“We willen onze mensen (chauffeurs) continue ontwikkelen en opleiden zodat zij kunnen doorstromen naar banen bij lokale vervoerders en andere samenwerkingspartners. Zo hebben we maximale maatschappelijke impact door bestaande capaciteit (mensen en middelen) te benutten. Tegelijkertijd gaan we eenzaamheid tegen, bevorderen we zelfredzaamheid, verbeteren we sociale cohesie en houden we voorzieningen en activiteiten bereikbaar.”

Als u terugkijkt, wat had u anders gedaan?

“Ik zou meer nadruk leggen op gezamenlijke verantwoordelijkheid en maatschappelijke ambities van partners. Verder in de verkenning en ontwikkelfase zorgen voor voldoende funding om projecten sneller op niveau te krijgen.”

Welke elementen zijn essentieel voor het slagen van een project zoals dit?

“Er moeten voldoende urgente

mobiliteitsvraagstukken zijn bij organisaties die daadwerkelijk kunnen en willen investeren in betekenisvolle samenwerking in werkgelegenheid en mobiliteit. Daarnaast is het belangrijk dat er een gezamenlijk geloof is in betekenisvol ondernemen en dat maatschappelijke winst belangrijker is dan optimalisatie van financieel rendement.”

“We zagen dat er dagelijks bijna lege bussen dezelfde rondjes achter elkaar aan rijden en dachten: dat kan toch niet waar zijn?”



Welke partners waren betrokken bij dit project en wat is hun rol?

“Gemeente Veere beheert de concessie van ouderenvervoer (SVRZ) met Orionis Walcheren. Orionis Walcheren vervoert de eigen (beperkt valide) medewerkers.

’s-Heeren Loo Zeeland die personenvervoer in samenwerkingsovereenkomst met Noot Personenvervoer en DAM Nederland voor cliënten dagbesteding regisseert en uitvoert waarbij DAM

Nederland functioneert als re-integratie bedrijf (werksoort op afstand voor Orionis Walcheren) en werkzoekenden samen met Orionis Walcheren snel aan betaald werk helpen als gekwalificeerd chauffeur bij Noot Personenvervoer of andere regionale partners.”

Welke resultaten hebben jullie tot nu toe behaald?

“Door het delen en benutten van beschikbare (over) capaciteit van mensen en middelen bespaar je significant. Werkzoekenden ontwikkelen snel door aandacht en eigen verantwoordelijkheid en stromen wekelijks uit naar betaalde banen bij lokale vervoerders. De vervoerskosten zijn met ruim 25% gedaald voor alle

partijen, in de voertuigen alleen maar blij gezichten en weinig lege stoelen. Door het benutten van de capaciteit zijn de bestaande voertuigen ook 25% meer reizigers gaan vervoeren zonder extra kosten.”

Wat wil je andere initiatiefnemers meegeven?

“Schoenmaker blijf bij je leest! Doe alleen waar je goed in bent, zodat iedereen maximaal waarde kan toevoegen. En, prikkel op de juiste plek! Ga op zoek naar de verantwoordelijke, de eigenaar van het vervoersvraagstuk die ook kan meebetalen aan de oplossing.”

OPENBAAR VERVOER IN ZUID-TIROL

Zuid-Tirol. Waarschijnlijk niet het eerste gebied waar je aan denkt bij het woord ‘innovatie’. De bergen en dalen zorgen ook voor uitdagingen als het gaat om mobiliteit. Toch groeit het openbaar vervoer de laatste jaren hard en wordt het echt een ‘way of life’. Wat kunnen wij in Zeeland van deze regio leren?

Zuid-Tirol is de noordelijkste provincie van Italië en heeft zich door de jaren heen ontwikkeld als zeer autonome provincie met 500.000 inwoners met een hoog welvaartsniveau.

De provincie stelt de doelstellingen en strategisch beleid vast. Een ander orgaan, een soort mobiliteitscentrale, voert regie op de uitvoering en is opbrengstverantwoordelijk. De dienstregelingen tussen bus en trein zijn goed op elkaar afgestemd, ook zijn enkele kabelbanen onderdeel van het ov-netwerk. Ook wordt er constant gewerkt aan verbeteringen, met een sterke reizigersgroei tot gevolg. Zo wordt er gewerkt aan verduurzaming met waterstof- en elektrische bussen en worden voorbereidingen voor ontwikkelingen op het gebied van MaaS getroffen. Zuid-Tirol heeft een eigen systeem ontwikkeld op het gebied van betalen en tarieven, hierop voert ook de mobiliteitscentrale de regie. Er is een zeer eenvoudig tariefstelsel voor al het ov. Voor een vast bedrag koop je een Süd-Tirolpas (ov-chipkaart), kinderen tot 18 jaar kunnen daarmee gratis reizen. Studenten

betalen daarop 150 euro voor onbeperkt reizen. Voor volwassenen geldt een degressief tarief: hoe meer je reist, hoe minder je betaalt per kilometer. Net als Zeeland is Zuid-Tirol geliefd bij toeristen. Hiervoor is door een diverse groep aan partijen een gastenpas ontwikkeld. Zo kunnen toeristen hiermee niet alleen reizen, maar bijvoorbeeld ook naar het museum. Veel hotels en pensions bieden de gastenpas standaard aan bij een overnachting, waardoor het voor de gebruiker voelt alsof hij gratis reist en musea bezoekt.



06 SAMENWERKEN

... aan Zeeuwse mobiliteit

De partners van de ontwikkelagenda werken sinds oktober in ontwikkelgroepen aan verbeteringen en experimenten op het gebied van mobiliteit. Ook in Zeeland gebeurt er al veel op dit vlak, onder andere in het kader van Living Lab Zeeland. In dit hoofdstuk zijn de succesfactoren van dit proces op het gebied van samenwerken gebundeld.

1. We denken vanuit de **reiziger**, niet vanuit het systeem
2. We kijken naar de **middellange (2024)** en **lange (2040) termijn**
3. We werken op de **juiste schaal** (kern, regio, provincie, land)
4. We zien **duurzaamheid** en **open data** als randvoorwaarde voor nieuwe initiatieven en samenwerking

Gezamenlijke stip op de horizon bepalen

Het lijkt zo vanzelfsprekend, maar vaak wordt deze stap overgeslagen. Het resultaat? Acties zonder focus en verschillende beelden van het eindresultaat (met het risico dat aan het einde van een proces niemand blij is). Daarom is het belangrijk om aan het begin een gezamenlijk eindbeeld te bepalen. De stip op de horizon helpt gedurende de samenwerking met onder andere het aanbrengen van focus, het maken van keuzes en zorgt voor gedeeld eigenaarschap.

Het eindbeeld kan je goed bepalen op basis van de belangen van de verschillende partijen. Waar lig jij wakker van? Waarom zou jij graag willen dat een bepaald vraagstuk wordt opgelost? Bijvoorbeeld de wens dat een ziekenhuis bereikbaar blijft voor ouderen uit jouw dorp, zodat zij zo lang mogelijk thuis kunnen blijven wonen. Op basis van individuele belangen kunnen gezamenlijke belangen, grote opgaven en kansen worden gedefinieerd. Dit vormt de basis voor een gezamenlijk eindbeeld. Bijvoorbeeld: 'Ouderen hebben toegang tot de belangrijkste voorzieningen'. De stip mag nog abstract zijn: een flexibel mobiliteitssysteem voor

elke Zeeuw, voorzieningen voor iedereen bereikbaar. Zorg er wel voor dat er een gedeeld beeld is over deze 'grote woorden'. Wat is een flexibel systeem? Wanneer vinden we dat voorzieningen bereikbaar zijn? Bepaal vervolgens samen wat er nodig is om dit eindbeeld te realiseren.

Weet wat je aan elkaar hebt

In een gezamenlijk proces is het belangrijk om transparant te zijn over bijdragen en verwachtingen. Wat kan en wil jij zelf bijdragen aan het proces en wat kan de ander inbrengen? Dit kan gaan over inzet van uren, geld of over de manier van samenwerken. Bijvoorbeeld: we bedenken zonder te verplichten. Of we spreken de komende tijd drie keer af. Maak hierover duidelijke afspraken en zet ze op papier. Zijn er dingen die jij van de partners in het proces nodig hebt? Maak dit dan ook expliciet.

Benut de krachten van verschillende partners

Het mooie aan samenwerkingen is dat de kennis en ervaring aan tafel divers en vaak complementair is. Benut elkaars kracht daarom optimaal in dit soort processen. Zo hebben de Zeeuwse gemeenten veel kennis van het WMO-vervoer, hebben scholen goed inzicht in de reisbehoeften van de scholier en weet een aanbieder weer veel over aantrekkelijk aanbod. Door deze krachten te bundelen ontstaan er nog mooiere resultaten.

“Wij hebben hoge verwachtingen van zelfrijdend vervoer. Dat zou een enorme impuls kunnen geven aan de bereikbaarheid binnen Zeeland.”

Kiezen om in beweging te komen

Tijdens de gesprekken bij de provincie, gemeenten en onderwijs- en zorginstellingen aan het begin van het proces van de ontwikkelagenda was er een heldere, veelvoorkomende boodschap: “Er is al zoveel onderzocht, er zijn al zoveel visies opgesteld: laten we gewoon gaan doen!”. De wil is er zeker, maar in de praktijk blijkt het toch niet gemakkelijk om concrete stappen te zetten. Er is dus sprake van een paradox. Aan de ene kant willen we concrete stappen zetten, maar we voelen ons comfortabeler bij praten over abstracte ambities en het opstellen van visies. Dit kan verschillende oorzaken hebben. Zo kan het bijvoorbeeld moeilijk

zijn om keuzes te maken in focus, doelgroep of uitvoering. Welke partners doen wel en niet mee? Welk probleem pakken we in eerste instantie op en welke niet? Wie gaat uiteindelijk verbetering ervaren in zijn of haar reis? Prioriteren is lastig, want als je het één doet, betekent het automatisch dat je het ander nu niet kunt doen. Om uiteindelijk resultaat te genereren op straat is lef nodig en moeten soms (al dan niet pijnlijke) keuzes gemaakt worden. Daarnaast betekent prioriteren niet per definitie dat doelgroepen, oplossingen of partijen worden uitgesloten. Het betekent vaak alleen dat je, om in beweging te komen, ergens anders begint.

Gedeelde informatie

In de ontwikkelgroepen werd duidelijk dat men eenduidige informatie nodig heeft om opgaven en oplossingen te formuleren. Op basis van feiten kan namelijk blijken dat een probleem helemaal niet zo groot is als we denken of dat een opgave groter is dan wordt aangenomen. Een gezamenlijk feitenkader versterkt het draagvlak voor de opgave of de oplossing.

De verschillende partners hebben de afgelopen jaren veel (kwalitatief én kwantitatief) onderzoek gedaan. Daarnaast zijn er diverse projecten waar lessen uit getrokken kunnen worden. Voor een gezamenlijk feitenkader is het wenselijk dat deze informatie wordt gedeeld en gecentraliseerd, zodat deze makkelijk te vinden is voor alle partners. De provincie wil een regierol nemen in het centraliseren; alle partners zijn verantwoordelijk voor het transparant delen van informatie. In sommige gevallen zal aanvullend onderzoek nodig zijn. In die gevallen formuleren we samen de onderzoeksvragen.

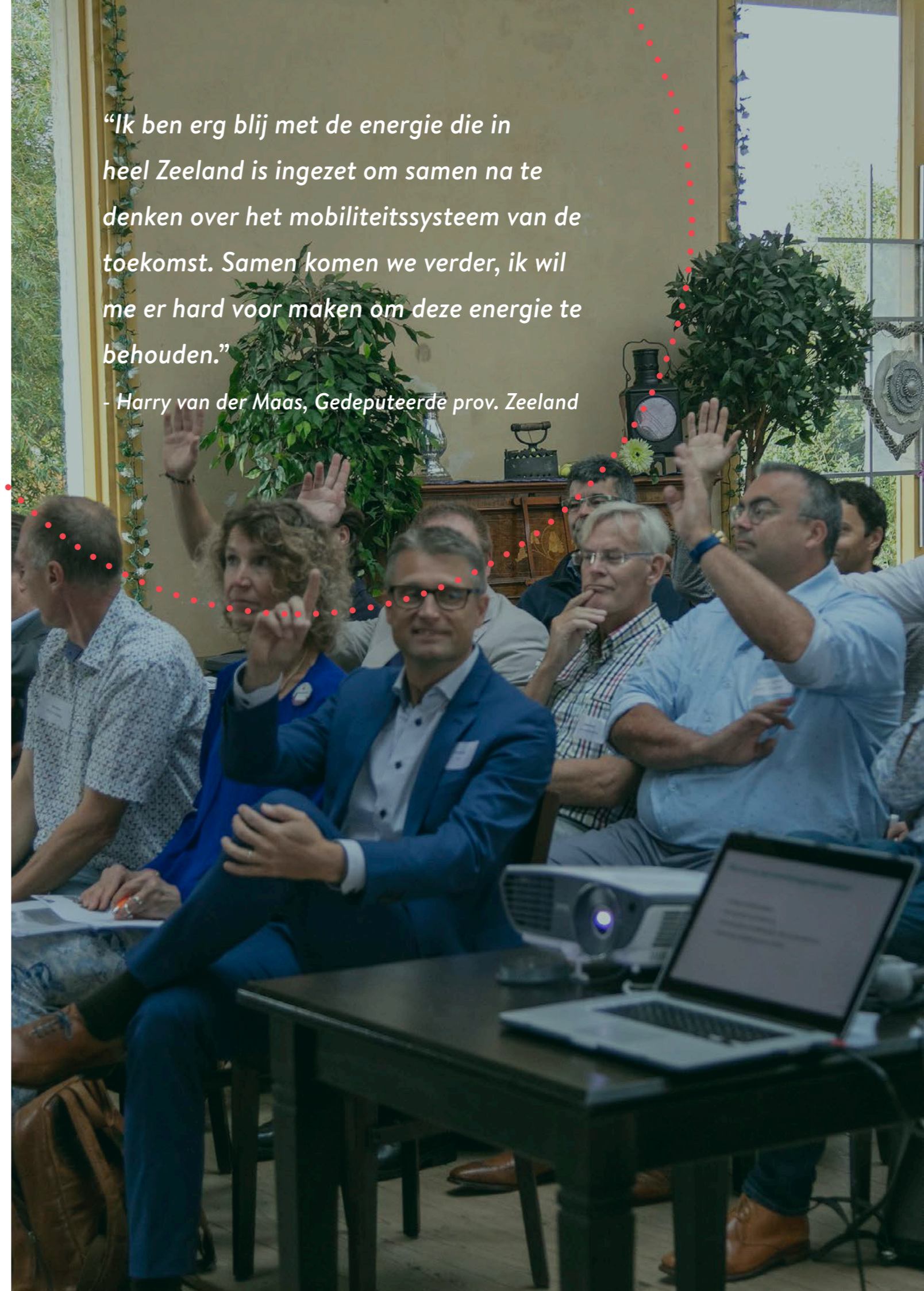
Rollen en verantwoordelijkheden

Het Zeeuwse mobiliteitssysteem is niet meer op te delen in hokjes. Zo vervoeren zorggroepen dezelfde ouderen met dezelfde mobiliteitsvraag als in het WMO-vervoer. Het systeem is complex en de onderdelen staan met elkaar in verbinding. Keuzes van de ene partij hebben invloed op de andere partij. Bij de verandering van het mobiliteitssysteem zijn daarom alle actoren nodig. Iedereen speelt een eigen rol: de provincie is bijvoorbeeld concessieverlener voor het OV, wegbeheerder en gebiedsregisseur. De gemeente beheert wegen, is verantwoordelijk voor het WMO-vervoer en besluit bijvoorbeeld over onderwijslocaties.

Deze factoren nemen we mee in de verdere uitwerking van de ontwikkelagenda.

“Ik ben erg blij met de energie die in heel Zeeland is ingezet om samen na te denken over het mobiliteitssysteem van de toekomst. Samen komen we verder, ik wil me er hard voor maken om deze energie te behouden.”

- Harry van der Maas, Gedeputeerde prov. Zeeland



THOVER

Door Dolf Becx

Kunt u kort omschrijven wat u doet?

“Ik ben projectleider namens de gemeente Tholen voor het vervoersproject Thover. Daarbij vervul ik nog een aantal andere functies binnen de gemeente Tholen, allemaal met als doel om zorg en welzijn te verbeteren. Hierbij is mobiliteit ook een belangrijk onderdeel.”

Wat was de aanleiding voor dit project?

“Sinds 2002 is het al een ambitie van de gemeente Tholen, maar kwam het twee keer niet van de grond. In de tussentijd werd de behoefte aan een aanvullende vorm van sociaal vervoer alleen maar groter. Daarom maakte het college Thover vorig jaar tot speerpunt en zijn de benodigde middelen toegezegd.”

Wat is de uiteindelijke ambitie van Thover?

“Thover wil de belangrijkste vervoersbehoeften van ouderen invullen. De regiotaxi is een mooi concept, maar kijkt niet integraal naar de persoon, alleen naar de vervoersbehoefte. Daarbij zijn de kosten van groepsvervoer erg hoog, terwijl het niet altijd optimaal wordt besteed aan het vergroten van welzijn van de gebruiker.

Op langere termijn heeft Thover als doelstelling een zelfstandig burgerinitiatief te zijn, met ondersteuning van de gemeente, dat zich in de volle breedte inzet voor efficiënt, betaalbaar en verantwoord vervoer voor iedereen die dat niet zelf kan regelen. Ook willen we op termijn elektrisch gaan rijden.”

Als u terugkijkt, wat had u anders gedaan?

“Het project was bij de start nog niet goed financieel afgedicht. We hadden er misschien op moeten staan dat gemeente en provincie eerder met toegezegde middelen over de brug kwamen. Dit heeft tot voor kort wel tot enige onnodige vertraging geleid. Anderzijds is dit de realiteit van de politiek.

Welke elementen zijn essentieel voor het slagen van een project als deze?

Onmisbaar is een goede aanwas van vrijwilligers, met name om de bussen te besturen. Dit blijkt niet altijd makkelijk.

Het tweede element is de zelfstandigheid van de stichting. Het project is nu nog in veel opzichten afhankelijk van de projectleider. Dat komt omdat er een hele reeks uitdagingen liggen waar het bestuur niet door ontmoedigd mag raken, zoals verzekeringen, wegenbelasting, het contact houden met gemeente en provincie en de financiële exploitatie.

Welke partners waren betrokken en wat is hun rol?

Het bestuur bestaat uit 7 vrijwilligers, ieder met een eigen inbreng. De gemeente motiveert, adviseert, stuurt en is financier. De provincie is betrokken, omdat ons project moet voldoen aan de ambities op provinciaal niveau. Connexxion, samen met hen zorgen we dat we aansluiten op het reguliere openbaar vervoer. Andere partners zijn onder andere Tholtax, Schutse Zorg Tholen, Rode Kruis, Leger des Heils, Loket Leerlingen Vervoer, SBO de Veste en SWVO.

“Het team rondom leerlingenvervoer leert ons hoe complex we deze vervoersvorm hebben gemaakt in de huidige samenleving en hoe lastig het intussen is om logische stappen te zetten”

Wat heeft u geleerd over samenwerken met deze partners?

We zitten nog volop in dat leerproces, elke partner heeft zijn eigen waarde. Het bestuur kent de lokale cultuur met alle eigenaardigheden. De gemeente en provincie sturen de ambitie en leren met hele andere belangen rekening te houden dan waaraan wij in eerste instantie denken. Connexxion kan ver vooruitkijken en helpt mee om die horizon te verkennen. Tholtax vult

alle details van vervoer in die we anders met vallen en opstaan hadden moeten ontdekken. De Schutse Zorg loopt voorop in dit project en wijst de weg. Het team rondom leerlingenvervoer leert ons hoe complex we deze vervoersvorm hebben gemaakt in de huidige samenleving en hoe lastig het intussen is om logische stappen te zetten. Het Leger des Heils tenslotte opent de ogen over de grote nood aan vervoer die we nog bij lange na niet hebben ingevuld.



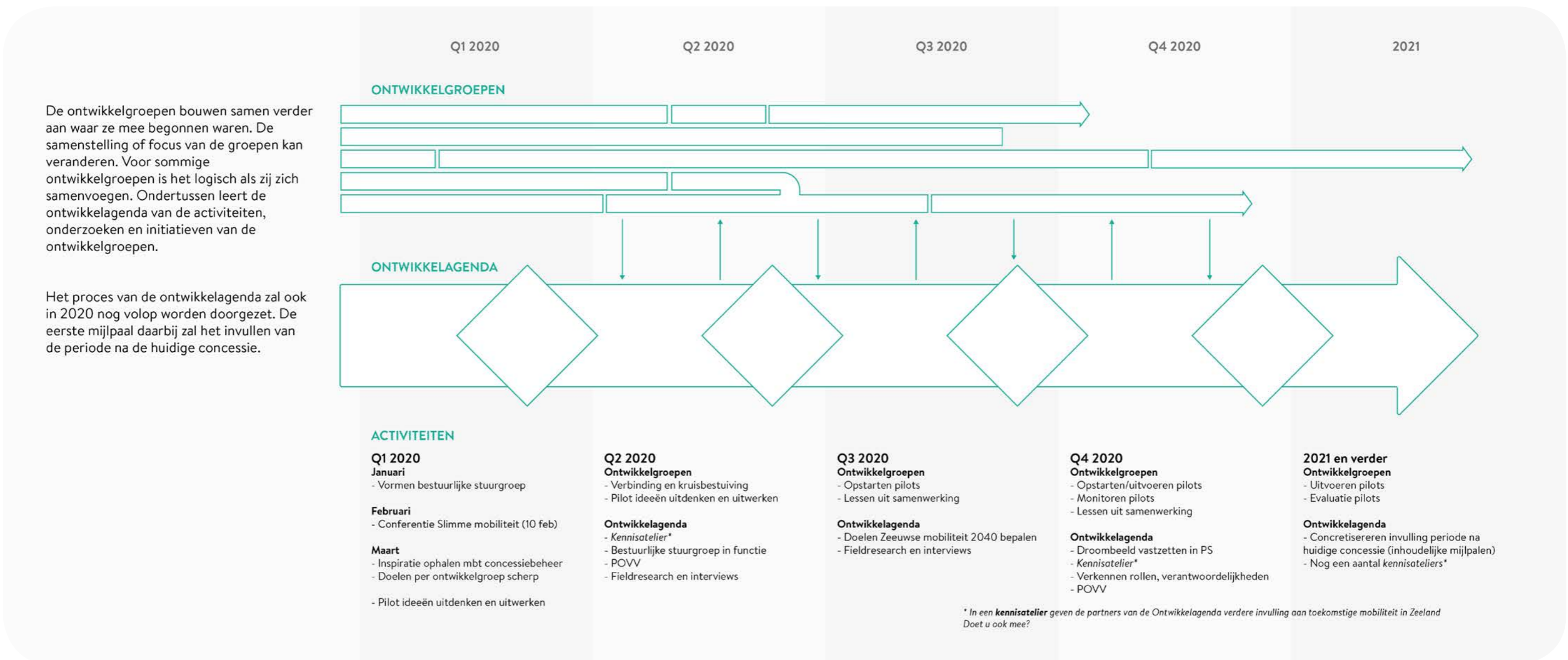
07 PERSPECTIEF

Hoe gaan we gezamenlijk verder richting 2040?

Hoe gaan we gezamenlijk verder richting 2040 en hoe geven we op korte termijn invulling aan de periode na de huidige bus concessie? Ook in 2020 gaan we verder met het verrijken en aanscherpen van onze doelen en het vaststellen van inhoudelijke mijlpalen. In de nabije toekomst zullen deze concreet zijn, richting 2040 meer abstract.

Gaandeweg willen we de doelen en inhoudelijke mijlpalen in figuur YY steeds verder gaan invullen. Dit doen we op twee manieren:

1. Vanuit de ontwikkelgroepen wordt steeds duidelijker waar zij zich op richten en welke (eerste) stappen wanneer gezet moeten of gaan worden.
2. In de loop van 2020 zullen er verschillende kennisateliers worden georganiseerd waarin de partners gezamenlijk de doelen en mijlpalen bepalen. Een aantal activiteiten en processtappen zijn in kaart gebracht in figuur XX.



ONTWIKKELPAD VOOR ZEEUWSE MOBILITEIT

DROOMBEELD

DOELEN

MIJLPALEN

De ontwikkelagenda geeft tot nu toe op grote lijnen handvatten voor het inrichten van het Zeeuwse mobiliteitssysteem met meerdere partners. Wat nu volgt is per thema een meer inhoudelijke invulling. Daar kan dit format bij helpen, om gezamenlijk helderheid te krijgen over wat de doelen zijn en de stappen daar naartoe.

JAARTAL/MOMENT

TE BEANTWOORDEN VRAGEN:

Budget
Hoeveel geld wordt beschikbaar gesteld aan mobiliteit?

Publiek/Privaat
Hoe wordt aangekeken tegen de verantwoordelijkheden van de burgers en overheid?

Dienstregeling/vraagafhankelijk
In welke mate kiezen we voor alternatieve, flexibele, vraagafhankelijke vervoersconcepten?

Modaliteiten
Welke modaliteiten moeten bij een volgende concessie worden meegenomen?

Aantal concessies
Wat is het logische aantal en formaat van nieuwe concessie(s)?

Ontwikkefunctie
Wie wordt verantwoordelijk gesteld voor de ontwikkelingsfunctie?

Mobiliteitscentrale
Moet er een apart functionerend orgaan komen die verantwoordelijk is voor mobiliteit?

Duurzaamheid
Hoe geven we invulling aan de klimaatdoelstellingen?

08 PARTNERS

Van de ontwikkelagenda

- Akkerdaas Tweewielers
- Add Vision
- Amber Mobility
- Buurauto
- Calvijn College
- Connexion
- Cyclehub
- DAM Nederland
- De Lijn (BE)
- Dow Chemicals
- Economische Impuls Zeeland
- Gemeente Borsele
- Gemeente Goes
- Gemeente Hulst
- Gemeente Kapelle
- Gemeente Middelburg
- Gemeente Noord Beveland
- Gemeente Reimerswaal
- Gemeente Schouwen Duiveland
- Gemeente Sluis
- Gemeente Terneuzen
- Gemeente Tholen
- Gemeente Veere
- Gemeente Vlissingen
- Hogeschool Zeeland
- Hoornbeek College
- Isaac Beeckman Academie
- Kenniscentrum kusttoerisme
- Klokan
- Nederlandse Spoorwegen
- Neptunes Tweewielers
- OPOV
- P2 startegie | realisatie | ontwikkeling
- Pontes Pieter Zeeman
- ProRail
- Provincie Zeeland
- Scalda
- SD op Weg
- Stichting Duurzame mobiliteit Zeeland
- Stichting scholierenvervoer Zeeland
- SWVO
- Taxi Zeeuws Vlaanderen
- Thover
- TOP Cadzand
- TwigtOm Advies
- VO Zeeuws Vlaanderen
- Waterschap Scheldestromen
- Zeeuwse Evenementen
- Zeeuwse fietsverhuur coöperatie
- Zorggroep Ter Weel

Wilt u ook meedenken over Zeeuwse mobiliteit?

We nodigen u van harte uit om ook als partner van de ontwikkelagenda mee te werken en richting te geven aan nieuwe, Zeeuwse mobiliteit. Als deelnemer van een ontwikkelgroep of in een van de kennisateliers in 2020.

Hierover kunt u contact opnemen met Steven Meerburg, Adviseur Slimme Mobiliteit bij provincie Zeeland:

0625709342 of s.meerburg@zeeland.nl





BIJLAGEN

- A De ontwikkelgroepen
- B Ontwikkelkader voor regionale flexconcepten
- C Pilot voorstellen
- D Visies voor mobiliteit in Zeeland
- E Afgevalen clusters
- F Gedeelde onderzoeken

A De ontwikkelgroepen

BETROUWBARE, SLIMME VERBINDINGEN

Focus

Om de mobiliteitsvrijheid van zowel ouderen als scholieren te vergroten en mobiliteitsgelden efficiënter in te zetten, onderzoeken we welke flexibele concepten een waardevolle aanvulling kunnen zijn op het ov in landelijk gebied.

Welk probleem lost deze ontwikkelgroep op?

Welzijn van ouderen en scholieren wordt momenteel beperkt door hun beperkte mobiliteitsvrijheid. Het huidige ov en doelgroepenvervoer systeem is te star en inefficiënt om op een betaalbare manier aan de behoeften van deze reizigers te voldoen.

Welk proces heeft de ontwikkelgroep tot nu toe doorlopen?

De groep het een ontwikkelkader vastgesteld wat beschrijft waaraan een pilot voor een regionaal flexconcept moet voldoen. Ook zijn er verschillende voorstellen gedaan voor regionale pilots, en is verkent wat er nodig is om deze ook te realiseren.

Welke stappen gaat de ontwikkelgroep nog zetten en (wanneer bekend) wat voorzien jullie als einddoel?

De groep gaat aan de slag met het uitwerken van de voorstellen voor de pilots. Daarbij blijven ze in gesprek met de provincie. Eens in het kwartaal wordt een intervisie bijeenkomst georganiseerd om van de andere projecten te leren en op de hoogte te blijven van wat er gebeurt op dit vlak. Het staat andere initiatiefnemers van dergelijke pilots en projecten vrij om aan te sluiten bij deze intervisie.

Betrokken organisaties

Gemeente Tholen, Gemeente Noord-Beveland, Gemeente Borsele, Gemeente Goes, Provincie Zeeland, Gemeente Terneuzen, Gemeente Hulst, Gemeente Sluis, Stichting Duurzame Mobiliteit Zeeland, Twigt Om, VO Zeeuws Vlaanderen, Gemeente Veere. Voor vragen over deze groep kunt u contact opnemen met Steven Meerburg (s.meerburg@zeeland.nl).

VERBINDING EN SOCIALE ONTMOETING

Focus

We willen een fysieke plek creëren waar mobiliteit en verbinding tussen mensen samenkomt, waarbij we gebruik maken van bestaande sociale voorzieningen.

Welk probleem lost deze ontwikkelgroep op?

We zien dat mobiliteit een belangrijk middel is tot verbinding, maar dat mensen die in de loop der jaren minder zelfstandig worden hier veel beperkter gebruik van kunnen maken. Ook zien we dat huidige mobiliteitsknopen vaak niet liggen op plekken waar mensen eigenlijk moeten zijn. Wanneer er slimmer gebruik wordt gemaakt van voorzieningen die er al zijn, dien je twee doelen. De mobiliteitsknoop wordt een fijnere verblijfsplek, en bij de sociale voorziening komt meer beweging en diversiteit.

Welk proces heeft de ontwikkelgroep tot nu toe doorlopen?

De ontwikkelgroep is een aantal keer bij elkaar gekomen om te komen tot een concrete case te komen voor een dergelijke hub, in combinatie met een meer flexibel rijdende buurtbus. Het vervoer van zorggroep Ter Weel kan ook worden ingezet om een meer flexibelere dienst aan te bieden. Uiteindelijk is de kern Waarde gekozen als

logische plek om de eerste stap te zetten.

Welke stappen gaat de ontwikkelgroep nog zetten en (wanneer bekend) wat voorzien jullie als einddoel?

De ontwikkelgroep begint met een kleine en behapbare proef vanuit het dorphuis in Waarde. De ontwikkelgroep heeft als doel om uiteindelijk een blauwdruk te ontwikkelen voor dergelijke initiatieven, zodat het concept herhaalbaar en schaalbaar is voor andere regio's.

Betrokken organisaties

DAM Nederland, SD op weg, Thover, Zorggroep Ter Weel, Provincie Zeeland, Gemeente Kapelle. Voor vragen over deze groep kunt u contact opnemen met Mourijn op 't Hof of Nathalie Goedhart.

GRENDOERSCHRIJDENDE MOBILITEIT

Focus

Gezien de krapte op de Zeeuwse arbeidsmarkt, willen we de drempel voor (toekomstig) talent om naar Zeeland te reizen verkleinen, zodat Zeeland aantrekkelijk blijft om te werken. Dit doen we door ons te richten op flexibele, grensoverschrijdende en dagelijkse mobiliteitsbehoeften van forenzen en studenten.

Welk probleem lost deze ontwikkelgroep op?

Hoe kunnen we als provincie Zeeland bestaande drempels inzichtelijk krijgen en wegnemen? En met welke nieuwe of reeds lopende mobiliteit initiatieven kunnen we experimenteren om kansen te benutten die de bereik- en leefbaarheid voor student en forens van Zeeland vergroten?

Welk proces heeft de ontwikkelgroep tot nu toe doorlopen?

Om antwoord te vinden op bovenstaande uitdaging is gewerkt aan het begrijpen wat we nu weten met betrekking tot de bestaande drempels. Dit inzicht was in eerste instantie zeer versnipperd aanwezig binnen de groep. De eerste stappen zijn genomen om data bij elkaar te brengen en een gezamenlijk vertrekpunt te bepalen. Tevens is er een goede samenwerking tot stand gekomen tussen provincie, gemeente, HZ en bedrijfsleven. Hierbinnen wordt nu gewerkt aan het vormgeven van een beknopt onderzoek richting werkgevers. Het onderzoek dient om kennis te vergroten over waar talent en werkgevers gehinderd worden in het aantrekken en behouden van talent. Het zal tevens gebruikt worden om vervolgstappen (pilots en initiatieven te ontplooiën) om van weten naar gerichte actie te komen. Een onderzoek richting toekomstig talent (studenten) wordt reeds uitgevoerd door Provincie en HZ.

Welke stappen gaat de ontwikkelgroep nog zetten en (wanneer bekend) wat voorzien jullie als einddoel?

Er vindt een gesprek plaats met werkgevers over problematiek om probleemstelling te verhelderen en gerichte acties te ondernemen om drempels weg te nemen. Tevens wordt gekeken wat geleerd en geïmplementeerd kan worden uit reeds uitgevoerde experimenten (o.a. met deelauto vervoer op camping Groede en een te starten elektrisch deelfiets pilot in de gemeente Hulst)

Betrokken organisaties

Hogeschool Zeeland, Gemeente Hulst, Gemeente Vlissingen, Provincie Zeeland, Dow Chemicals, Neptunus Tweewielers, Nederlandse Spoorwegen, Zeeuwse Evenementen, Amber. Voor vragen over deze groep kunt u contact opnemen met Steven Meerburg (s.meerburg@zeeland.nl).

TOERISTEN MINDER AFHANKELIJK VAN DE AUTO

Focus

Zeeland is populair bij de toerist en de komende jaren zal het aantal toeristen snel toenemen. De massale vervoersstromen willen we benutten om andere manieren van vervoer aan te kunnen bieden in Zeeland.

Aantrekkelijk alternatief aanbod op een MaaS-platform kan hieraan bijdragen.

Welk probleem lost deze ontwikkelgroep op?

De toerist drukt steeds meer op de leefbaarheid in Zeeland. Denk bijvoorbeeld aan de parkeerdruk in dorpen als Domburg of rondom stranden. Daarnaast willen we toeristen stimuleren de auto te laten staan. Met aantrekkelijk aanbod voor de reiziger via een MaaS-platform kunnen we ander reisgedrag stimuleren. Daarom willen we de komende jaren stappen zetten in de ontwikkeling van MaaS. Hierbij richten we ons enerzijds op het creëren van aantrekkelijk aanbod dat aansluit op de vraag van de reiziger. Anderzijds gaan we aan de slag met het ontwikkelen van een platform dat werkt.

Welk proces heeft de ontwikkelgroep tot nu toe doorlopen?

Een belangrijke randvoorwaarde voor MaaS is massa, want zolang je geen massa weet te vinden, blijft betaalbaarheid (voor reiziger, markt en overheid) een issue. Er zit veel massa bij de toerist. Daarnaast hebben partijen gedeelde urgentie om deze groep minder afhankelijk te laten zijn van de auto. Wij verkennen of er op belangrijke reisrelaties alternatieven voor de auto kunnen worden opgezet, om zo duurzamer reisgedrag te stimuleren en leefbaarheid rondom toeristische trekpleisters te vergroten. Inmiddels weten we dat er al veel (lokale) initiatieven zijn waar we op kunnen aansluiten. Ook hebben we voor de kerst de belangrijkste reisrelaties op Walcheren in beeld.

Welke stappen gaat de ontwikkelgroep nog zetten en (wanneer bekend) wat voorzien jullie als einddoel?

Ons ideaalbeeld is een flexibel, maar ook robuust systeem voor iedereen (bezoeker, inwoner, forens). MaaS is hierin een belangrijke schakel.

- Komende maanden brengen we belangrijke reisrelaties in beeld en verkennen we of we op deze relaties alternatieven voor de auto kunnen aanbieden. Deze alternatieven moeten ook aantrekkelijk zijn voor andere doelgroepen: zo creëren we massa. Bij voorkeur gaan we experimenteren met één of meerdere alternatieven.
- Daarnaast verkennen we hoe een MaaS platform er uit zou moeten zien en wat we moeten organiseren om aanbod via een MaaS platform te ontsluiten.
- Op dit moment bestaat deze groep voor een groot gedeelte uit toeristische ondernemers en organisaties. De wens is om deze groep uit te breiden met vertegenwoordigers van andere doelgroepen, zodat er in deze groep begonnen kan worden aan de ontwikkeling van een MaaS systeem voor bezoekers én bewoners.

Betrokken organisaties

Gemeente Middelburg, OPOV, Impuls Zeeland, Provincie Zeeland, Strandcamping Groede, Recron, Hogeschool Zeeland. Voor vragen over deze groep kunt u contact opnemen met Steven Meerburg (s.meerburg@zeeland.nl).

DE WAARDE VAN NIEUWE MOBILITEITSINITIATIEVEN

Focus

De maatschappelijke waarde van mobiliteit en alternatieve financieringsbronnen, die kunnen helpen om nieuwe initiatieven in Zeeland operationeel te krijgen. We gaan op zoek naar andere vormen van financiering, o.a. door de maatschappelijke waarde te betrekken bij de realisatie van pilots of andere mobiliteitsinitiatieven en daar een bruikbaar model voor te ontwikkelen.

Welk probleem lost deze ontwikkelgroep op?

Bij nieuwe Zeeuwse mobiliteitsinitiatieven stukt het vaak bij kosten of schaalgrootte, waardoor waardevolle initiatieven niet altijd van de grond komen. Door anders kijken willen we een bijdrage leveren aan het haalbaarder maken van nieuwe mobiliteitsinitiatieven.

Welk proces heeft de ontwikkelgroep tot nu toe doorlopen?

Tijdens onze eerste bijeenkomst werd duidelijk dat er behoefte was aan cijfers en dat de toekomstvisies uiteenliepen. Dat zat ons in de weg bij de discussies aan tafel. Daarom hebben deelnemers in de tweede sessie hun toekomstvisies (2040) met elkaar gedeeld om elkaar nieuwe inzichten te bieden en te komen tot een meer gezamenlijke visie. In de derde sessie gaan we op zoek naar de alternatieve waarde- en kostencomponenten als eerste stap richting een daadwerkelijk model.

Welke stappen gaat de ontwikkelgroep nog zetten en wat voorzien jullie als einddoel?

Het einddoel is een bruikbaar financieringsmodel die andere Zeeuwse mobiliteitsinitiatieven kunnen gebruiken om een realistisch businessmodel neer te kunnen zetten. Daarmee willen we ook meer draagvlak bij o.a. bestuurders creëren.

Betrokken organisaties

Gemeente Schouwen-Duiveland, Stichting Duurzame Mobiliteit Zeeland, Taxi Zeeuws-Vlaanderen, Provincie Zeeland, Twigt Om, Connexion, DAM Nederland. Voor vragen over deze groep kunt u contact opnemen met Steven Meerburg (s.meerburg@zeeland.nl).

B Ontwikkelkader voor regionale flexconcepten

Dit document is het voorlopige kader waar een regionale, flexibele vervoerspilot aan moet voldoen. Hierin maken we een onderscheid tussen het (A) uiteindelijke concept dat we voor ogen hebben en (B) de pilot die wordt opgezet om van te leren. Dit document is gezamenlijk opgesteld door de ontwikkelgroep 'Betrouwbare, slimme verbindingen'.

A | OVERKOEPELENDE DOELSTELLING

Een regionaal flexibel vervoersconcept...

- ... Is toegankelijk voor iedereen
- ... Is flexibel en rijdt op verzoek
- ... Draagt bij aan de leefbaarheid van Zeeuwen in kernen en bereikbaarheid van voorzieningen
- ... Is aanvullend op een sterk kern net met vaste lijnen
- ... Is zero-emission en is in lijn met de duurzaamheidsdoelstellingen die een rol spelen in de tafel Mobiliteit van de Regionale Energie Strategie (RES).
- ... Past binnen het gemeentelijk en provinciale mobiliteitsbeleid
- ... Is inpasbaar in een overkoepelend MaaS systeem.

B | ONTWIKKELKADER PILOT

1. Doelgroep

- 1.1 De pilot dient open te zijn voor iedereen. Behalve de doelgroep waar het concept op ontworpen is, kunnen ook andere doelgroepen hier gebruik van maken, bijvoorbeeld toeristen en forenzen
- 1.2 De pilot richt zich op ouderen en leerlingen van middelbare scholen die meer dan 15 kilometer moeten reizen (aangenomen dat scholieren tot 15 km kunnen fietsen).

2. Welk probleem dient het concept/de pilot op te lossen?

- 2.1 Welzijn van ouderen bevorderen.
- 2.2 Verruimen van mobiliteitsmogelijkheden voor jongeren.
- 2.3 Het mobiliteitsrendement van het geld dat provincie, gemeenten en regio's besteden aan openbaar- en doelgroepenvervoer.
- 2.4 De pilot moet de bereikbaarheid van lokale voorzieningen en kernen vergroten.

3. Effect

- 3.1 De pilot leidt tot efficiëntere inzet van middelen, die ten goede komen aan de mobiliteit voor de reiziger.
- 3.2 De pilot leidt tot groter welzijn van ouderen.
- 3.3 De pilot leidt tot meer mobiliteitsvrijheid onder jongeren.
- 3.4 De pilot leidt tot betere bereikbaarheid van kernen en lokale voorzieningen

4. Vorm

- 4.1 Het concept is flexibel en vraagafhankelijk (rijdt dus alleen op verzoek)
- 4.2 Het concept is bedoeld als aanvulling op vaste (kern)lijnen

5. Plaats

- 5.1 De regio waar de pilot wordt uitgevoerd, heeft een relatief landelijk karakter
- 5.2 In de regio waar de pilot wordt uitgevoerd, is een relatief hoog autogebruik en is het ov schaars.
- 5.3 Wanneer mogelijk, komt het concept tijdelijk in de plaats van een (niet rendabele) buslijn, zodat onderzocht kan worden of het een waardig alternatief is voor de bus.

6. Gebruik

- 6.1 Informeren, reserveren en betalen van het concept moet gemakkelijk en laagdrempelig zijn voor de gebruiker.
- 6.2 Voor halte-haltevervoer zijn de kosten van het gebruik voor de afgestemd op het reguliere ov-tarief.
- 6.3 Voor deur-deurvervoer betaald de gebruiker een toeslag.
- 6.4 De gebruiker betaald bij voorkeur via een app of bankpas. In het geval van een eerste pilot is het waarschijnlijk realistisch dat de gebruiker reserveert en betaald via de GVC.

- 6.5 Het concept kan door meerdere individuen tegelijk worden gebruikt (niet individueel, maar samen reizen)
- 6.6 De pilot richt zich zowel op 'hurry's' (vaak in de spits, zoals school, werk en artsbezoek) en 'no-hurry's' (vaak buiten de spits, zoals winkelen, familiebezoek of dagbesteding), om het gebruik van het concept zoveel mogelijk te spreiden over de dag.
- 6.7 Het boeken of reserveren kan een gebruiker eenmalig doen, of op vaste tijden in de week.
- 6.8 Het concept moet goed aansluiten op bestaande vervoersmogelijkheden, maar ook op dagelijkse voorzieningen.

7. Financiën

- 7.1 De lasten van de pilot worden samen gedeeld door provincie en desbetreffende gemeente.
- 7.2 Wanneer er op bepaalde posten (bijvoorbeeld WMO-vervoer) geld wordt bespaard door uitvoering van deze pilot, moeten deze gelden ten dienste worden gesteld aan opschaling van de pilot.

8. Proces

- 8.1 Er wordt naar inspiratie gezocht bij andere landelijke pilots.
- 8.2 Aan de voorkant worden er doelen gesteld aan de pilot. Bijvoorbeeld met betrekking tot maximale kosten per reiziger.
- 8.3 Aan de voorkant wordt een scan gedaan om de verwachting van de betrokken partijen en doelgroepen in kaart te brengen. Gedurende de pilot wordt gemonitord in hoeverre aan deze verwachtingen wordt voldaan.
- 8.4 Kennisdeling; alle deelnemende partijen zeggen toe de kennis die zij opdoen door uitvoering van deze pilot te delen.
- 8.5 De pilot maakt zoveel mogelijk gebruik van de middelen en voertuigen die er al zijn, om de investering zo klein mogelijk te houden.

9. Meten

- 9.1 Effect van de pilot wordt geëvalueerd op gebied van: risico's, leefbaarheid, veiligheid, reizigerservaring, vervoersarmoede, participatie, sociale en ecologische impact.
- 9.2 Effect van de pilot wordt gemeten op: kosten vs. baten, gebruik (kwantiteit), reistijden.
- 9.3 Sociale en ecologische impact wordt gemeten en gecontroleerd a.d.h.v. een evaluatie met de Sustainable Development Goals.
- 9.4 Reisbeleving wordt gemeten aan de hand van een enquête onder gebruikers en andere mensen in de regio die het concept (nog) niet gebruikten.

10. Duurzaamheid

- 10.1 De pilot, wanneer haalbaar, zero-emission
- 10.2 De pilot streeft ernaar om in lijn te zijn met de duurzaamheidsdoelstellingen die een rol spelen in de tafel Mobiliteit van de Regionale Energie Strategie (RES).
- 10.3 De SDG's kunnen een leidraad vormen voor dit concept.

11. Communicatie

- 11.1 De pilot moet goed worden gecommuniceerd en vindbaar zijn.
- 11.2 De pilot wordt laagdrempelig gecommuniceerd, in heldere en begrijpelijke taal.
- 11.3 De pilot wordt via meerdere kanalen gecommuniceerd.

12. Wet en regelgeving

- 12.1 De pilot streeft ernaar te passen binnen het provinciale en gemeentelijke mobiliteitsbeleid.
- 12.2 De pilot wordt uitgevoerd in de geest van de omgevingswet.

13. Rolverdeling

- 13.1 De pilot is bij voorkeur een gezamenlijke inspanning tussen verschillende regio's om te verkennen of het samenvoegen van regio's wenselijk is.
- 13.2 De pilot is een gezamenlijke financiële investering van provincie en gemeente.
- 13.3 De pilot is een gezamenlijke inspanning van provincie, gemeenten, uitvoerders en eindgebruikers.
- 13.4 De pilot zal betrekking hebben op het openbaarvervoer én doelgroepenvervoer.

C Pilotvoorstellen

Deze voorstellen zijn op 7 januari 2020 gedaan door de groep 'Betrouwbare, slimme verbindingen'. De voorstellen passen binnen het door hen opgestelde ontwikkelkader (bijlage B). Gestreeft wordt om met deze pilots aan de slag te gaan, en daarover met elkaar in gesprek te blijven.

Deelauto Wolphaartsdijk

Twee deelauto's op het dorp, om bewoners in Wolphaartsdijk meer flexibiliteit te bieden in het invullen van hun mobiliteitsbehoefte en het terugdringen van tweede autobezit.

NODIG Kilometertoezeggingen van particulieren, instellingen en ondernemers op het dorp. De auto moet 20.000 km per jaar rijden om rendabel te zijn.

Middelen

HULP In gesprek met Provincie en Gemeente Goes voor ondersteuning.

Contactpersonen: Hannah Twigt (TwigtOm) en Nienke Bijlsma (SDMZ)

Mobiliteit op maat

Combinatie van een sterk kernnet, gestrekte buslijnen en fijnmazig vervoer op afroep. Halte gebonden waar mogelijk. Stimuleren en faciliteren van gebruik e-bike.

NODIG Overleg met dorpsraden, Provincie, Connexion, ...
Verkennen: welke halte kan dienen als proeftuin?

HULP Realiseren van overstaphalte voor e-bikes.

Contactpersonen: Floris Visser en Leon van Belzen (Gemeente Veere)

Vroemmm

Bewonerinitiatief uit gemeente Sluis. Kleinschalig concept om bewoners met een rijbewijs, een auto en tijd, te verbinden met mensen met een vervoersbehoefte (functie zoals halte taxi).

Bewoners willen snel met dit idee beginnen.

NODIG Succes- en faalfactoren van vergelijkbare projecten in kaart brengen.
Startkapitaal.

Middelen om km tarief op 50ct te houden.

HULP Intervisie en feedback uit deze ontwikkelgroep
In gesprek met de Provincie

Contactpersoon: Roderick van Doeselaar (Gemeente Sluis)

Samenwerken aan flexibele mobiliteit

Een samenwerking tussen de Bevelanden realiseren om samen te verkennen hoe regionaal ov moet worden ingericht.

NODIG Urgentie en draagvlak bij raadsleden (zou conferentie 10 feb aan kunnen bijdragen)

Verkennen van ruimte om samen te werken

HULP Eerst draagvlak nodig.

Contactpersoon: Joep Stortelder (Gemeente Goes)

Sociale Hub in Waarde

In samenwerking met het sociaal team in Waarde wordt bij het dorphuis stapsgewijs de functie van sociale hub toegevoegd. Van daaruit kunnen bewoners flexibel naar verschillende activiteiten reizen. Dit is een pilot idee uit de ontwikkelgroep 'Sociale verbinding en ontmoeting'.

NODIG Capaciteit projectmanagement/regie

Middelen om te starten

Samenwerking met buurtbus en sociaal team Waarde

Contactpersonen: Mourijn op 't Hof (Zorggroep ter Weel) en Nathalie Goedhart

D Visies voor mobiliteit in Zeeland

Op 11 november 2019 is de Ontwikkelgroep 'de Waarde van nieuwe Mobiliteitsinitiatieven' gestart met het delen van visies op het Zeeuwse mobiliteitssysteem. Dit was de eerste stap in hun proces, maar toch is het waardevol om deze visies te delen in deze ontwikkelagenda.

Elementen uit de visies die overeenkwamen zijn hieronder gebundeld, waardoor een gezamenlijk beeld ontstaat van de toekomst van Zeeuwse mobiliteit.

Op een aantal punten verschilden de visies ook, deze elementen worden ook genoemd.

Elementen die vaak terugkomen in de persoonlijke toekomstvisies voor mobiliteit in Zeeland:

- Vervoer zal worden georganiseerd rondom de reiziger i.p.v. het systeem
- Vervoersaanbod zal zich meer gaan richten op de 'burger' i.p.v. de (OV-) reiziger, dus ook op autobezitters
- De totale collectieve en private vervoerscapaciteit zullen beter worden benut
- Autonoom vervoer gaat technisch gezien een groot verschil maken => meer mogelijkheden
- Autonoom vervoer zal in verschillende gedaantes verschijnen en invulling geven aan de groeiende individuele reisbehoefte
- Vervoer is en blijft een schaars middel dus bezetting blijft cruciaal (want efficiency)
- Vraag en aanbod zal resulteren in dynamische beprijzing
- Data worden nog belangrijker, zowel het verzamelen als het delen ervan
- Korte reizen (tot 10-15 km.) zullen plaatsvinden per (autonome) deelauto of de eigen fiets of E-bike
- Het aandeel fiets stijgt tot boven 10% van alle reizigerskilometers
- Een nieuwe modaliteitsvorm tussen fiets en auto gaat een positie krijgen in de 'gebruikersmix'
- Langere reizen zullen vaak multimodaal zijn, waarbij vervoerssystemen meer geïntegreerd zullen raken
- Multimodale reizen hangen af van de afweging kosten versus gemak (vgl. Student vs. Zakelijke reiziger)
- Voor het faciliteren van multimodale reizen komen er meerdere hubs, die ook een sociale functie gaan vervullen
- Voor specifieke doelgroepen zien we een vervoersbudget, te besteden aan het gehele palet aan modaliteiten (trein, bus, deelauto, deelfiets, zelfrijdende taxi)

- Aantrekkelijkheid van een vervoersvorm draait om comfort, kosten en tijd tussen A en B
- Plannen, boeken en betalen zal eenvoudig worden en daarmee gebruiksvriendelijk
- De bus in zijn huidige vorm/dienstregeling gaat verdwijnen in Zeeland
- Collectief vervoer wordt niet meer automatisch geïnitieerd door provincie of gemeente maar kan ook door scholen of zorginstellingen of door derden (commercieel) worden aangeboden
- Een belangrijke succesfactor is ook hier sociale innovatie

Visies verschillen op:

- Het tempo waarin de veranderingen zich voltrekken
- Rijdt er in 2040 nog een trein in Zeeland?
- De demografische ontwikkeling

E Afgevalen clusters

Nadat er tien clusters waren gevormd, zijn deze teruggesteld bij de partners van de ontwikkelagenda. Aan hen werd gevraagd welke clusters wat hen betreft het meest urgent waren. Op die manier konden we werken aan thema's waar de energie zit. Dit zijn de clusters die bij deze prioritering zijn afgevalen. Deze clusters zijn onder andere wel gebruikt voor het vormen van de principes voor samenwerken.

Onbevooroordeeld nieuwe mobiliteitsmogelijkheden verkennen

Hoe ontsnappen we uit het bestaande systeem en patronen in ons denken?

Nieuwe ontwikkelingen, maar ook nieuwe problemen, vragen om een nieuwe manier van denken. Het moet anders worden georganiseerd, zodat het aansluit bij een nieuwe context en nieuwe behoeften. Dit vergt andere invalshoeken. Sociale en technologische innovaties moeten de ruimte krijgen. We moeten het niet meer hebben over verkeer en vervoer, maar over gedrag, behoeften en mobiliteit.

In de praktijk is dit 'omdenken' niet altijd even makkelijk, we zitten gevangen in een bepaald patroon waarin we denken. Zo duurt het aanvragen van een laadpaal doorgaans 6 maanden tot realisatie en kan dit alleen als je al een elektrische auto hebt. Of wordt het afwaarderen van een weg vaak als kapitaalvernietiging gezien. Hoe gaan we van denken binnen vaste wettelijke en ingesloten kaders naar het vrij en onbevooroordeeld verkennen van nieuwe mogelijkheden die echt werken voor de reiziger en automobilist?

Kernwoorden: Omdenken

Grote afstand, kleine belemmering

Hoe kunnen we de beleving van een lange reistijd verbeteren?

Het is bekend dat de reistijden naar voorzieningen of andere bestemmingen over het algemeen langer zijn in Zeeland. Het hoort bij Zeeland, het zit de Zeeuwen in het bloed. Afstand en reistijd zijn echter relatieve begrippen. Een voorziening of andersoortige bestemming zal door de een als 'goed bereikbaar' en door de ander als 'slecht bereikbaar' worden bestempeld. Zo heeft de e-bike de acceptabele fietsafstand voor scholieren flink verhoogd. En als scholieren hun wachttijd bij de bushalte nuttig zouden kunnen besteden, zou hun beleving van de reis beter worden.

Bijvoorbeeld door de inzet van andere vervoersmiddelen, gebruik van data, deelconcepten of innovaties in collectieve mobiliteit. Ook kan de aantrekkelijkheid van voorzieningen in Zeeland een rol spelen. Zo zijn de prachtige Zeeuwse stranden, de voortreffelijke horeca aan de kust en idyllische havens en centra aantrekkelijk genoeg voor toeristen om daarvoor naar Zeeland te reizen. Als je iets heel graag wilt ben je bereid om ervoor te reizen. Zou de meer structurele reisbereidheid voor opleidingen en banen ook kunnen worden beïnvloed door het 'totaalpakket' aantrekkelijker te maken? En welke oplossingen kunnen de beleving van de (ov-)reis verbeteren en daarmee de reisbereidheid vergroten?

Kernwoorden: Reisbereidheid, Reisbeleving

Nieuwe verbindingen creëren

Hoe zorgen we voor waardevolle verbindingen over de eilanden en sectoren heen?

We kennen veel bijzondere en succesvolle initiatieven in Zeeland, niet alleen op het gebied van mobiliteit, maar ook daarbuiten en ontwikkeld door ondernemers, gemeenten of de provincie. Door deze initiatieven nog beter te stroomlijnen en te verbinden doen we dingen niet dubbel en leren we van elkaar. Dit is soms lastig, want vaak is het makkelijker en sneller om iets zelf op te pakken dan om de samenwerking op te zoeken.

Er zijn vaak veel verschillende partijen en overheden betrokken. Door de hoeveelheid initiatieven, projecten en andere inspanningen is het soms lastig om het overzicht te bewaren. Ook wordt er soms vooral naar het eigen eiland gekeken, terwijl daarbuiten ook waardevolle dingen gebeuren. Ook heeft een aantal gemeenten een hulpvraag (met bijvoorbeeld een mobiliteitsvisie) en zien zij ook dat ze minder tijd aan het verbeteren en vernieuwen van mobiliteit kunnen besteden dan ze zouden willen. Daarom zou verbinden van elkaars krachten en wat er al is waardevol zijn. Maar: hoe dan?

Kernwoorden: Samenwerking, Verbinding, Communicatie

Technologie, data en vertrouwen

Hoe essentieel zijn data en vertrouwen om technologie zo slim mogelijk in te zetten?

Technologische ontwikkelingen maken dat er steeds meer mogelijk is. Zo kan je het voor toeristen makkelijker maken om een parkeerplek te vinden of kan een zelfrijdende shuttle in de toekomst ouderen naar het ziekenhuis helpen.

We willen de technologische kansen optimaal benutten om de leefbaarheid en bereikbaarheid in Zeeland te vergroten. We zien mogelijkheden in het sturen op de grote stromen in de zonnige maanden, maar ook voor de hulpbehoevende 80-plusser die met de deeltaxi zijn of haar vrijheid weer terugkrijgt.

Data is hiervoor essentieel. Aan de ene kant is er data nodig over reizigersstromen, beschikbare parkeerplekken, drukte of juist overcapaciteit. Aan de andere kant moet aanbod goed ontsloten zijn via de juiste kanalen: informatievoorziening is onmisbaar.

Ook vertrouwen in technologie en elkaar is hierbij belangrijk. In principe kan iedere autobezitter in Zeeland een stukje collectief vervoer invullen door anderen mee te laten rijden. Maar onder welke voorwaarden is iemand bereid anderen mee te nemen en daarmee misschien net dat ene rustmoment van de dag op te geven? Staan we toe dat onze kinderen met iemand anders meerijden? En weet je zeker dat die zelfrijdende shuttle wel veilig is?

Kernwoorden: Technologie, Data, Vertrouwen

F Gedeelde onderzoeken

Tijdens het verloop van dit proces zijn er onder de partners een aantal onderzoeken en verslagen gedeeld. Daarvan vindt u hier het overzicht. Bij interesse kunt u de onderzoeken opvragen bij Cristina Toma (c.toma@zeeland.nl).

Gedeelde onderzoeken, presentaties en verslagen in het kader van sessies van de ontwikkelgroepen:

1. Deelfietsen op het platteland, toegevoegde waarde of utopie? Haalbaarheidsstudie inzet deelfietsstelsel in Zeeland.
2. Visie op mobiliteit in Vlaanderen, via: <https://www.vlaanderen.be/basisbereikbaarheid>
3. Presentatie over MaaS en de zeven MaaS pilots door Andre Oldenburger, IenW
4. Bereikbaarheid Onderwijsinstellingen Zeeland. 2018, MuConsult
5. Vervoerskundige analyse reisrelaties OV, WMO en Haltetaxi.
6. Opbrengst regioessies combineren doelgroepenvervoer (WMO) en OV in de provincie Zeeland
7. Vervoersarmoede bij MBO studenten
8. Vervoersarmoede bij vrouwen van 60 jaar en ouder
9. “Nieuwe lijnen”, Beleidsplan openbaar vervoer Zeeland 2015-2025
10. Mobiliteitsvisie Zeeland 2028, “Samen op weg naar kwaliteit”
11. Mobiliteitsplan Zeeland, Programma-uitwerking verkeer en vervoer 2016-2019
12. Rapport informele marktconsultatie ‘Smart Mobility Zeeland’. 2019, The Future Mobility Network

In het kader van de ontwikkelagenda zijn de volgende tussenverslagen gedeeld met de partners:

1. Clusterrapport, juli 2019, P2
2. Ontwikkelgroepen, oktober 2019, P2
3. Ontwikkelagenda Mobiliteit in Zeeland: ‘Van OV naar Slimme Mobiliteit’, februari 2020, P2