

Vragen Commissie Strategische Opgaven 9 juli 2021 over Statenvoorstel concept regionale mobiliteitsstrategie

Vragen Commissie Strategische Opgaven	Antwoorden
<p>Vragen van CU-fractie over statenvoorstel concept Regionale Mobiliteitsstrategie</p> <p>Agendapunt 6</p>	
<p><u>Mobiliteitsmix.</u></p> <p>Drie bedenkingen:</p> <p>1 De optimale grens tussen het “vaste” OV netwerk dat met grote bussen en de trein wordt bediend en het flexibele deel dat met haltetaxis, deeltaxi’s, buurtbussen vrijwilligersinitiatieven wordt bediend varieert:</p> <ul style="list-style-type: none"> o over de periode van de nieuwe OV concessie o over de tijd van de dag en de week o over de seizoenen. <p>Op welke manier denkt GS ervoor te zorgen dat de mobiliteitsmix zo dicht mogelijk bij dit optimum zit, en hoe wordt dit in de volgende OV concessie verwerkt?</p> <p>2 Vrijwilligersinitiatieven worden onderdeel van het fijnmazige mobiliteitssysteem, hoe borgt de Provincie waar nodig kwaliteit en beschikbaarheid daarvan?</p> <p>3 In de bijlage concept Regionale Eindrapportage Mobiliteit-strategie wordt op pag 20 gesteld “daarnaast wordt voorzien dat op specifieke schooltijden scholieren lijnen nodig zijn. Kan op de kaart, figuur 8 aangegeven worden waar deze scholieren lijnen gaan lopen?</p>	<p>1) Belangrijk in het zoeken naar een optimum is dat er een organisatie is waar kennis over het functioneren van de diverse onderdelen van de mobiliteitsmix bij elkaar komt. Zonder die verzamelde kennis/ data is het veel moeilijker om toe te werken naar een dergelijk optimum.</p> <p>Met de behandeling van de definitieve Regionale Mobiliteitsstrategie (RMS) worden ook de uitgangspunten voor de nieuwe concessie aan PS voorgelegd. In de marktverkenning is ook aan vervoerders gevraagd op welke manier in de aanbesteding en in de concessie juist die ontwikkeling kan worden gestimuleerd binnen een concessie. Daarin is onder andere als mogelijkheid genoemd om zekerheid op een basisdeel van de concessie te garanderen en een ontwikkeldeel op basis van open boek calculatie in te vullen. Dergelijke systematieken worden bekeken in voorbereiding op de concessie. Daarbij kijken we ook wat uit nationaal onderzoek naar flexibilisering van concessies komt.</p> <p>Bij het zoeken van die balans binnen de volgende concessieperiode dient rekening te worden gehouden met de kosten van de bussen. Afschalen zorgt dat meer materieel beschikbaar is binnen een concessie dan gebruikt wordt. Daarom vraagt dit in de aanbesteding goede afspraken te maken welke mate van flexibiliteit binnen de concessieperiode kan worden bereikt. Het is een delicate afweging tussen binnen de concessie kunnen bijsturen op een optimum en het voorkomen van desinvesteringen met bijbehorende kosten.</p>

Vragen Commissie Strategische Opgaven	Antwoorden
	<p>2) Vrijwilligerinitiatieven bieden kansen om mobiliteit nog fijnmaziger te organiseren. Onze ervaring met buurtbussen is dat vrijwilligers een grote verantwoordelijkheid voelen voor de uitvoering van hun diensten. De uitval is hierdoor vaak lager dan reguliere bussen. Bij het vrijwilligersinitiatief Thover is een brede groep vrijwilligers beschikbaar, zodat afgesproken dienstverlening op een betrouwbare wijze kan worden uitgevoerd. Wij hebben er vertrouwen in dat we met de Mobiliteitscentrale vrijwilligersinitiatieven goed kunnen ondersteunen, zodat zij hun energie kunnen richten op de uitvoering en zaken als verzekeringen via de mobiliteitscentrale geregeld kunnen worden. Ook kan de mobiliteitscentrale helpen bij het plannen en reserveren van reizen. Met goede ICT wordt ook dit element op een betrouwbare manier geborgd.</p> <p>3) Nee. Pas als we de aanbesteding hebben doorlopen kunnen we exacte lijnvoering van de snelle bussen, inclusief scholierenlijnen en grensoverschrijdende lijnen gedetailleerd communiceren. Binnen de strategie benoemen we dat we de scholierenlijnen willen handhaven. Uitzondering hierbij zijn de buslijnen die parallel aan het spoor rijden.</p>
<p><u>Knooppunten Hubs</u></p> <p>1 Hoe verlopen de gesprekken met de gemeenten over de plaatsen waar welk type hub komt?</p> <p>2 Zullen er ook haltes vervallen bij de uitrol van de nieuwe Hub's?</p>	<p>1) Provincie en gemeenten bespreken samen welke ambities gemeenten hebben om hubs te realiseren. Hier worden niet alleen bestaande knooppunten besproken, maar ook potentiële hubs voor de toekomst. Omdat de realisatie van hubs om een samenwerking van verschillende partners vraagt en deze ook samen de investering moeten dragen is de financieringsruimte bij de gemeente ook onderdeel van het gesprek. Om inzicht te krijgen in de benodigde financiering per hub wordt een checklijst ingevuld met aanwezige voorzieningen. Op deze wijze kan een globale inschatting worden gemaakt van de benodigde investering.</p> <p>2) Er zijn verschillende daarin verschillende mogelijkheden die leiden tot het vervallen van een halte:</p>

Vragen Commissie Strategische Opgaven	Antwoorden
	<p>- Er wordt gekozen voor een andere locatie dan de bestaande locatie voor een hub. Dit kan leiden tot het vervallen van haltes.</p> <p>- Vanuit de doelstelling om buslijnen met grote bussen een snelle verbinding te laten vormen kunnen haltes niet meer op de busroute liggen na aanbesteding en implementatie. Afweging is om halte als opstappunt te laten dienen (zoals er huidige haltes zijn die enkel nog voor de haltetaxi dienen) of de halte te laten vervallen. Bij bepaling van een route zal vervoerder reizigerswinst die met snelheid kan worden geboekt afwegen in combinatie met waar meeste reizigers willen in/ uitstappen, waarbij vanuit de overheden ook naar verschillende maatschappelijke belangen zal worden gekeken.</p>
<p><u>Mobiliteitscentrale</u></p> <p>Er is een bestaande mobiliteits-centrale die naar het ons lijkt zeer effectief is voor het organiseren van het doelgroepen vervoer. Bij ons werkbezoek onlangs daar vielen ons een paar dingen op:</p> <ul style="list-style-type: none"> • De bestaande mobiliteitscentrale werkt voor de Gemeenten goed, er is geen drang om zaken anders te doen of er bij te voegen. • De mobiliteitscentrale is alleen uitvoerend. Strategische keuzes komen van buitenaf en worden bij de gemeenten gemaakt. Daar wordt ook de vervoerscontracten afgesloten Er lijkt ook hier geen behoefte om behalve uitvoerend ook strategisch actief te worden, dan wel inkoop te gaan regelen. • Binnen het kader van het doelgroepenvervoer is er geen enkele behoefte of dwingende noodzaak om budget uit handen te geven, dan wel te combineren met dat van de Provincie. <p>In het licht van deze observaties een paar vragen:</p> <p>1 Zien GS dezelfde dingen bij de bestaande vervoerscentrale die wij als observaties hebben opgeschreven?</p> <p>2 Op welke manier denkt GS de strategische c.q. ontwikkel-functie vorm te geven?</p> <p>3 Op welke manier denkt GS de inkoop van vervoerscapaciteit te regelen?</p> <p>4 Is een startpunt waarbij de bestaande vervoerscentrale met een dienstverleningsovereenkomst, het benodigde fijnmazige vervoersaanbod voor de Provincie verzorgd een optie die wordt meegenomen?</p>	<p>1. De Gemeentelijke Vervoerscentrale functioneert voor de taken die zij uitvoert goed. Het bestuur van de Gemeentelijke Vervoerscentrale heeft ons in 2020 benaderd om een gezamenlijk onderzoek naar de doorontwikkeling van de gemeentelijke vervoerscentrale te doen. Daaruit is het rapport gevloeid zoals dat bij de richtingennotitie Slimme Mobiliteit is toegestuurd, Verkenning doorontwikkeling Gemeentelijke Vervoerscentrale Zeeland door Mobycon in opdracht van gemeentelijke opdrachtgevers Vervoerscentrale Zeeland en Provincie Zeeland. Naar aanleiding van de richtinggevende keuze en vragen en opmerkingen die daarop zijn ontvangen heeft KokxDeVoogd voor haar adviesrapport met alle wethouders mobiliteiten en wethouders WMO-vervoer een interview gehouden. Wat daaruit is gekomen aan beelden kunt u in desbetreffend rapport lezen. De behoefte om strategische samenwerking en kijken naar de samenhang op totaal mobiliteitsgebied, komt inderdaad niet vanuit de gemeentelijke vervoerscentrale als organisatie, maar vanuit opdrachtgevers van verschillende vervoerscontracten in Zeeland.</p> <p>Logischerwijs zien/ hebben gemeenten geen behoefte om budget voor het doelgroepenvervoer uit handen te geven, aangezien zij voor deze middelen verantwoording moeten kunnen afleggen aan gemeenteraden en daarmee aan hun burgers. Zij willen daarom, net als de provincie die wens heeft, grip kunnen houden op de kosten die voor ieders rekening komen. In het rapport van KokxDeVoogd is</p>

Vragen Commissie Strategische Opgaven	Antwoorden
<p>Waar blijven de alleruiterste punten van de mobiliteit als deelfiets en vrijwilligers initiatieven bij een dergelijke oplossing?</p>	<p>aangegeven op welke manier dit bij samenwerking op een goede manier kan worden georganiseerd. In de gesprekken is er behoefte gebleken om combinaties te maken, waar dat tot meer efficiëntie of verbetering van vervoer leidt. Die combinatie is nu ook al gemaakt met de haltetaxi. De vraag met de concept strategie is hoever gezamenlijk wordt gegaan in de verdere samenwerking, met als doel het gezamenlijk verbeteren van de vervoersmogelijkheden voor de reiziger.</p> <ol style="list-style-type: none"> 2. In de strategie en in het onderzoek van KokxDeVoogd is dat deels aangegeven, maar is tegelijkertijd de conclusie dat dit in vervolgstappen nadere uitwerking vraagt. Die uitwerking vraagt een gezamenlijk traject, waarop wij niet eenzijdig vooruit willen lopen. 3. Wij denken dat dit moet gebeuren door een aanbesteding van de concessie voor de grote bussen én door fijnmazige vervoersmogelijkheden te koppelen aan de doelgroepenvervoercontracten, omdat daarmee de grootste efficiëntie te behalen is. 4. De bestaande vervoerscentrale voert zelf geen vervoer uit en voert geen aanbesteding van vervoerscontracten uit. Enkel een dienstverleningsovereenkomst met de vervoerscentrale zonder andere afspraken (met vervoerder danwel opdrachtgever(s) van een vervoerder is dus onvoldoende om het benodigde fijnmazige vervoersaanbod gegarandeerd te hebben.
<p><u>Data</u></p> <p>Goed en belangrijk wat ChristenUnie betreft dat beleid op goede data is gebaseerd. Bij de onderzoeken die zijn gedaan valt ons op dat er vooral gekeken is naar verplaatsingen via het bestaande OV. Eerder is al o.a door PvdA en ChristenUnie opgemerkt dat voor de opgave mobiliteit je moet kijken naar alle vervoersmodaliteiten en ook naar verplaatsingen van buiten de provincie. Hoe kun je anders, bijvoorbeeld, bepalen of een transferium voor de Walcherse kust zinvol is en zo ja waar deze zou moeten komen?</p>	<p>Op het gebied van data zitten we volop in een ontwikkeling. Complete beschikbare datasets beslaan nu data uit losse vervoerssystemen, namelijk van het busvervoer en het WMO-vervoer. Uit projecten om meer inzicht in bewegingen en keuzes van reizigers te krijgen, zoals uitgevoerd op het vlak van toeristische mobiliteit en van scholieren/ studenten, weten we dat meer en betere data naar de toekomst belangrijk is. Vandaar dat dit een belangrijk onderdeel is van de regionale mobiliteitsstrategie en dat in gesprekken met het ministerie van I&W over de MaaS-apps dit een belangrijk aandachtspunt is. Het meer vanuit data inzicht kan worden verkregen over reizigersbewegingen en reizigerskeuzes, hoe beter je</p>

Vragen Commissie Strategische Opgaven	Antwoorden
	keuzes kunt maken. Dat vraagt dat datasets voldoende representatief en kwalitatief van voldoende niveau zijn. Dit is een belangrijk punt om de komende jaren aan te werken.