

## Verwerking reacties op concept RMS

Via dit document informeren we alle colleges van B&W en PS over de wensen en bedenkingen bij de concept Regionale Mobiliteitsstrategie en hoe deze zijn verwerkt in de definitieve versie van de Regionale Mobiliteitsstrategie.

Wens of bedenking	Verwerking in tekst RMS
<b>Gemeente Tholen</b>	
Scholierenlijnen richting Middelharnis, Bergen op Zoom en Goes dienen gehandhaafd te blijven.	In de tekst is behoud van scholierenlijnen verduidelijk en de verbindingen zijn nu ook in een kaartbeeld ingetekend
Zorgpunt is ontwikkelfunctie/ opbrengstverantwoordelijkheid regulier OV tov WMO/ doelgroepenvervoer wat integratie in de weg kan staan	In het hoofdstuk over de mobiliteitscentrale staat nadrukkelijker beschreven hoe de ontwikkelfunctie belegd wordt. In de aanbesteding voor de concessie grote bus zal aandacht zijn voor de verhouding tussen mobiliteitscentrale en vervoerder.
Thover kan een cruciale rol gaan spelen in de mix van mobiliteit. Graag overleg hoe we dit vorm kunnen geven. Dit vraagt ook om een gedegen onderzoek naar de beste locaties voor overstappunten.	Thover kan onderdeel zijn van de regionale invulling van fijnmazige mobiliteit. Zoals de provincie de start van Thover heeft ondersteund, bekijken we graag samen hoe we dit vorm kunnen geven. Voor locatiekeuze opstappunten onderzoeken we graag samen de gewenste locaties, met ook de betrokkenheid van omwonenden, wijk- en dorpsraden en dergelijke.
<b>Gemeente Schouwen Duiveland</b>	
Uitwerking van mogelijke optimalisaties in het doelgroepenvervoer, toepassing ICT en uitwerking van de mobiliteitscentrale vragen de nodige aandacht	Binnen de RMS is aandacht voor het belang van data en ICT om te kunnen sturen op mobiliteit. Onderschreven wordt dat dit onderdelen zijn die bij de uitwerking van de mobiliteitscentrale veel aandacht vragen.
Vestiging van de mobiliteitscentrale in de gemeente SD in overweging nemen.	Binnen de strategie wordt geen operationele keuzen voor de mobiliteitscentrale beschreven, omdat dit onderdeel is van de verdere stappen. Er wordt dus ook geen locatie voorgesteld, waarbij het besef wel is dat de huidige Gemeentelijke Vervoerscentrale in Terneuzen gevestigd is.
<b>Gemeente Reimerswaal</b>	
Nader duiden hoe 2,5km norm er in de praktijk uit ziet	Onder 'flextaxi 's en flexbussen' is aanvullend op de maximale afstand de de '500m norm' voor binnen bebouwde kom opgenomen. Ook voor de bepaling van opstappunten wordt het beoogde proces benoemd.
Borging lokale belangen in bestuurlijk construct mobiliteitscentrale. Gelijkwaardigheid bij inbrengen van belangen dient gewaarborgd te worden en te blijven.	Voor de governance voor de mobiliteitscentrale zijn vier spelregels opgenomen, die de hoofdlijnen weergeven en waarborgen dat besluitvorming vanuit lokale belangen en lokale verantwoordelijkheden ook op dat niveau blijft gebeuren. Voor de inrichting van de

	<p>mobilitieitscentrale zal het werken vanuit lokale betrokkenheid belangrijk zijn.</p>
<p>Gemeente Sluis</p>	
<p>In hoofdstuk 1 mag duidelijker worden beschreven dat het huidige OV systeem grote investeringen vraagt en weinig gebruikers kent, waardoor de noodzaak tot verandering duidelijker wordt</p>	<p>We werken toe dat met inzet van de budgetten steeds meer gebruikers in de toekomst kunnen worden bediend. We beseffen dat het op dit moment om een groot bedrag voor relatief beperkt aandeel in de reisbewegingen, maar bekijkend vanuit de leefbaarheid en aantrekkingskracht van Zeeland gaat het niet om maatschappelijk rendement van de aangeboden mobiliteit. Opmerking over aantal reizigers tegenover de investering zou een verkeerd beeld geven van het belang dat het voor Zeeland heeft.</p>
<p>Het doel om via 'slimme mobiliteit' te komen tot een modal shift lezen we niet terug</p>	<p>Met snellere trein en busverbindingen en meer fijnmazige mobiliteitsopties verwachten we dat de mix van mobiliteit interessanter wordt voor de reiziger die nu met de auto rijdt. Echter, een doelstelling om een procentuele modal shift te bereiken is niet opgenomen. De primaire doelstelling is de kwaliteit voor de reiziger te verbeteren, waar we verwachten dat meer gebruik uit voort zal komen.</p>
<p>De 'snelle verbindingen' zijn met name gebaseerd op huidig gebruik. Houdt bij de uitwerking rekening met potentie van andere lijnen (waar nu veel autoverkeer is).</p>	<p>De 'snelle verbindingen' zijn tot stand gekomen op basis van een verwachte vraag naar snelle busverbindingen. Deels leiden we deze af vanuit het huidige gebruik, deels vanuit ambitie (zoals de verbinding Terneuzen-Gent). Vanuit monitoring en toename van data over reisbewegingen kan gedurende de concessieperiode worden op- of afgeschaald. Als uit de data meer potentie blijkt dan kunnen nieuwe snelle verbindingen worden toegevoegd. Dit kan ook al tijdens de aanbestedings- en implementatieperiode gebeuren op inschatting van een nieuwe vervoerder.</p>
<p>In de RMS wordt benoemd dat uitgangspunt is dat buurtbussen blijven rijden. In West-Zeeuws Vlaanderen is het aanbod van de buurtbus beperkt. Zou dit ook niet als basis moeten worden benoemd voor de regio Breskens-Sluis en Aardenburg-IJzendijke?</p>	<p>De invulling van fijnmazige mobiliteit werken we per regio uit. De buurtbus kan van grote waarde zijn, maar is alleen haalbaar bij voldoende vervoersvraag en voldoende vrijwilligers. Eerder is het voor genoemde regio niet gelukt om een buurtbus van de grond te krijgen. De garantie is in de strategie opgenomen dat ook zonder buurtbus een goede fijnmazige mobiliteit wordt geboden. In de uitwerking bekijken we met u een aanpak om voldoende vrijwilligers voor een buurtbus te vinden.</p>
<p>De grensoverschrijdende verbindingen zijn belangrijk. Mede vanwege de bereikbaarheid van diverse Vlaamse zorginstellingen. Worden deze verbindingen behouden?</p>	<p>Gezamenlijk is de afweging ten aanzien van de grensoverschrijdende verbindingen dat deze belangrijk zijn voor de toekomst. De verbindingen naar Brugge, Gent en Antwerpen zijn derhalve</p>

	opgenomen bij het netwerk van snelle verbindingen.
Behoud dienstregeling en frequentie van de bussen in Sluis	Op niveau van pijlen zijn de snelle busverbindingen bepaald. Uit de aanbesteding zal de exacte routing en frequentie worden blijken, waarbij voor dergelijke verbindingen in de behoud van de frequentie mag worden verwacht.
Hoe wordt de bereikbaarheid van hubs binnen 2,5km in Sluis georganiseerd?	In het buitengebied geldt de maximale afstand van 2,5km tot een opstappunt, waar de reiziger met fijnmazige mobiliteit zijn/haar reis kan vervolgen. Voor de opstappunten binnen bebouwde kom wordt een afstand van ca 500m aangehouden. Deze afstanden kunnen worden gegarandeerd door inzet van materieel en personeel te combineren met dat van het doelgroepenvervoer.
De mobiliteitscentrale is essentieel voor slimme mobiliteit. Het kan echter niet zo zijn dat een commerciële partij alle keuzes maakt. De mobiliteitscentrale zou vanuit meerdere locaties kunnen opereren.	Aanbesteding voor het doelgroepenvervoer loopt via de gemeenten. Aanbesteding voor snelle bussen via de Provincie. De Mobiliteitscentrale gaat op basis van monitoring adviseren over bijstellingen. In de contracten met vervoerders wordt de wijze vastgelegd waarop de bijsturing plaats vindt. In de strategie worden geen operationele keuzen voor de mobiliteitscentrale beschreven. Deze zijn onderdeel van de verdere uitwerking.
Is er voldoende budget om deze hoge eisen aan de mix van mobiliteit te faciliteren?	Bestaande budgetten worden behouden. Een deel van het OV budget wordt niet langer ingezet op grote bussen, maar komt beschikbaar voor fijnmazige mobiliteit, waardoor uitbreiding daarvan mogelijk wordt. De samenwerking gemeenten-provincie en inzet van de mobiliteitscentrale zijn belangrijke randvoorwaarden om de ambities waar te kunnen maken. Wanneer de samenwerking om inzet van materieel en personeel te combineren tussen doelgroepenvervoer en fijnmazige mobiliteit (flextaxi's en flexbussen) niet tot stand komt wordt het lastig de hoge eisen te realiseren.
Graag krijgen we meer duidelijkheid over de gevraagde inzet op het Regionaal Data Team en het type data dat wordt verzameld.	Het gaat om 100 uur inzet per gemeente per jaar voor de jaren 2021, 2022 en 2023, waarbij het gaat in het RDT over de landelijk afgesproken Data top 15. Daarbij gaat het om data over de wegeninfrastructuur: Geplande en actuele wegwerkzaamheden, incidenten, restduur incidenten, maximum snelheden, ge- en verbodsborden, regelscenario's uit verkeerscentrales, beeldstanden rijkswegen, brugopeningen, statische en dynamische parkeerdata, evenementdata, iVRI data (data van slimme verkeersregelinstallaties), data voor logistiek en fietsdata.

Doelgroepenvervoer naar Belgisch onderwijs en zorgvoorzieningen blijven gehandhaafd.	De gemeenten blijven verantwoordelijk voor beleidskeuzes ten aanzien van het doelgroepenvervoer. Dit is derhalve een keuze die gemeenten zelf kunnen maken. Gezien het verschil in ligging van verschillende gemeenten en functionele relaties met België is dit niet Zeeland overkoepelend opgenomen.
Provinciaal OV budget blijft minimaal behouden met bij voorkeur per regio zeggenschap gemeenten over inzet daarvan.	Het budget van de Provincie blijft behouden. Via de mobiliteitscentrale wordt samengewerkt aan de invulling van de snelle bussen en de fijnmazige mobiliteit, die beiden worden bekostigd uit provinciaal budget. Voor de fijnmazige mobiliteit gebeurt de besluitvorming gezamenlijk. Voor de snelle bussen ligt de besluitvorming uiteindelijk bij de provincie.
Ontschotting van budgetten alleen indien dit aantoonbaar leid tot kwaliteitsverbeteringen of kostenbesparing (zonder kwaliteitsverlies) op het huidige systeem. CVV functioneert goed, dus als ontschotting geen winst oplevert zien we dit liever niet gebeuren.	Ontschotten is geen doel op zich, maar een manier om te zorgen dat mobiliteit efficiënter ingezet wordt. Met dit voorstel wordt een deel van het systeem gecombineerd en wordt voor overkoepelende inbreng van kennis en expertise door een mobiliteitscentrale gezorgd. Daarbij houden provincie en gemeenten grip op de eigen kosten en de kwaliteit van de uitvoering op het vervoer waar hun directe verantwoordelijkheden liggen en wordt gezamenlijk besloten over de fijnmazige mobiliteit. Zeeuws-Vlaamse gemeenten kunnen hierbij blijven samenwerken in CVV-verband.
Behoud van arbeidsplaatsen in de regio moet in de discussie worden meegenomen.	Betrokken partijen zijn zich bewust dat de Gemeentelijke Vervoerscentrale Zeeland in Terneuzen gevestigd is.
Vanaf iedere OV-halte kan met de haltetaxi gereisd worden. We gaan er vanuit dat dit minimaal behouden blijft en/of er minimaal een gelijkwaardig alternatief voor in de plaats komt.	De haltetaxi wordt doorontwikkeld naar een flextaxi systeem dat ruimere spelregels biedt (waaronder meer opstappunten) voor de reiziger. Het doel is een beter bediening van de reiziger en meer flexibiliteit.
<b>Gemeente Terneuzen</b>	
Hoe organiseren we deelmobiliteit als er geen rendabele exploitatie mogelijk is?	Deelmobiliteit is in opkomst en ook in Zeeland is een positieve businesscase mogelijk, alhoewel dat bij de start vaak moeilijker is dan in grote steden. Per locatie zal de behoefte en de haalbaarheid verschillen. Vanuit budgetten voor fijnmazige mobiliteit is het mogelijk om deelmobiliteit te helpen opstarten. In principe moet de businesscase op termijn wel sluitend kunnen worden. Wanneer deelmobiliteit na een opstartperiode geen sluitende businesscase kent, kan in regioverband worden gekozen om dit blijvend te subsidiëren, als gebleken meerwaarde aantoonbaar is.

<p>Wat wordt de exacte vorm van de governance van de mobiliteitscentrale en de beoogde stemverhouding binnen de overheden?</p>	<p>In de strategie zijn als basis vier spelregels toegevoegd, als basis voor de uitwerking van de governance:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) Gemeenten besluiten over doelgroepenvervoer.</li> <li>2) Gemeenten en provincie besluiten gezamenlijk over fijnmazige mobiliteit.</li> <li>3) Provincie besluit over snelle bussen.</li> <li>4) Stijging van organisatiekosten vraagt unanieme besluitvorming van partijen wiens begroting dit raakt.</li> </ol>
<p>Wie gaat de regie (onafhankelijk) voeren over de diverse vormen van mobiliteit?</p>	<p>De mobiliteitscentrale geeft beleidsadvies op basis van monitoring/dataverzameling, zodat gemeenten en provincie samen kan besluiten welke aanpassingen nodig zijn. Gemeenten besluiten over doelgroepenvervoer. Provincie en gemeenten besluiten samen over inzet op fijnmazige mobiliteit. Provincie is verantwoordelijk voor de grote bus.</p>
<p>Behoud van de mobiliteitscentrale in Terneuzen</p>	<p>Binnen de strategie wordt geen keuze gemaakt over de locatie van de Mobiliteitscentrale. Er wordt dus ook geen locatie voorgesteld, waarbij het besef wel is dat de huidige Gemeentelijke Vervoerscentrale in Terneuzen gevestigd is.</p>
<p>Blijven budgetten van het doelgroepenvervoer behouden voor gemeenten en blijven gemeenten hier regie op voeren?</p>	<p>Ja</p>
<p>Wat zijn de verwachte kosten voor het oprichten van de mobiliteitscentrale en wat zijn de kosten voor de instandhouding</p>	<p>Dat is in deze fase nog niet bekend, maar zal in 2022 nader worden uitgewerkt. Daarom wordt nu met de strategie de intentie uitgesproken om te komen tot de mobiliteitscentrale, maar zijn hier nog vervolgbesluiten nodig om te komen tot definitieve invulling van de mobiliteitscentrale.</p>
<p>Wat verwacht de provincie van gemeenten bij deze nieuwe vorm van openbaar vervoer/mobiliteit? Bijvoorbeeld bij de realisatie van hubs of aanbieden van deelmobiliteit?</p>	<p>Via de mobiliteitscentrale adviseren gemeenten mee aan de provincie bij het keuzes tav 'snelle bussen' in samenhang met de fijnmazige mobiliteit. Gemeenten en Provincie bepalen samen de keuzes m.b.t. invulling fijnmazige mobiliteit. Bij hub ontwikkeling is het uitgangspunt dat de gemeente er niet alleen voor staat, maar dat Provincie en andere stakeholders mee investeren. Voor deelmobiliteit verwachten we een faciliterende rol. Samen investeren we in deelmobiliteit en zoeken we geschikte locaties en potentiële afnemers.</p>
<p>De verbindingen richting Vlaanderen zijn belangrijk.</p>	<p>De grensoverschrijdende verbindingen zijn opgenomen in het netwerk van snelle verbindingen.</p>

Gemeente Veere	
Aandacht voor scholierenvervoer	Naast het netwerk van snelle bussen zetten we in op behoud van het scholierennet. Uit de aanbesteding zal de exacte lijnvoering volgen.
Heb oog voor potentiële nieuwe OV gebruikers, zoals de toerist	Een aanvullende tekst over de klantreis van een toeristische reiziger is ingevoegd. We constateren dat de wensen van de toerist anders zijn dan die van een reguliere OV reiziger en spelen daar door een diverser aanbod van fijnmazige mobiliteit beter op in.
Kan nader duiding worden gegeven aan de aanpak voor toeristen?	Dit is verder ingevuld.
Welke aanvullende voorzieningen zijn nodig bij hubs waar veel toeristen gebruik van maken?	Hubs kennen over het algemeen een hoog voorzieningenniveau, inclusief toeristische informatie. Afhankelijk van de locatie kunnen naast de basisvoorzieningen, extra voorzieningen worden gerealiseerd. Welke aanvullende voorzieningen gewenst zijn is maatwerk en wordt gezamenlijk uitgewerkt.
De organisatie van het doelgroepenvervoer in Veere kan alleen in goede samenwerking met Middelburg en Vlissingen.	Helder, in deze strategie zetten we in op een mobiliteitscentrale waarin alle gemeenten en Provincie deelnemen.
Gemeente Hulst	
Meer duidelijkheid is nodig over governance van de mobiliteitscentrale en beoogde stemverhouding. Ook de bemensing en taken dienen nader uitgewerkt te worden	In de strategie is met de beschrijving van vier spelregels meer duidelijkheid gegeven over de governance van de mobiliteitscentrale. Op hoofdlijnen zijn de taken beschreven. De verdere invulling van governance, taken en bemensing vindt plaats in vervolgstappen, zoals omschreven in de strategie.
Is er een raming van de verwachte kosten voor het oprichten en in stand houden van de mobiliteitscentrale? En hoe wordt deze gedekt?	Nee, het is belangrijk om als partijen nu de intentie uit te spreken om te komen tot de mobiliteitscentrale. Na uitwerking van bovengenoemde stappen vragen deze aspecten dan de volgende stappen in de besluitvorming. Derhalve volgt nog een definitieve go/ no besluit.
De afstand van 2,5km tot een opstappunt is ver. Minimaal dienen bushaltes gebruikt te kunnen worden als opstappunt.	De maximale afstand van 2,5km is van toepassing buiten bebouwde kom. Ter verduidelijking noemen we in de RMS ook binnen bebouwde kom een afstand, namelijk 500m. De nabijheid tot een opstappunt verbetert hierdoor aanzienlijk ten opzichte van de huidige situatie. Huidige bushaltes kunnen in ieder geval gebruikt worden als opstappunten, waarbij meer opstappunten zullen worden toegevoegd. Het is wel mogelijk dat in overleg met omwonenden wordt afgesproken twee opstappunten toe te voegen in plaats van één minder goed gelegen bushalte te handhaven.
Hoe wordt het gat in de mobiliteitsketen opgelost als er geen marktpartijen worden	Gezamenlijk zal per gemeente of regio worden onderzocht waar deelmobiliteit wenselijk en haalbaar is. Wanneer de markt het niet alleen kan,

<p>gevonden voor de exploitatie van deelmobiliteit?</p>	<p>kan de overheid bijspringen in de opstartfase. In principe moet de businesscase op termijn wel sluitend kunnen worden. Wanneer deelmobiliteit na een opstartperiode geen sluitende businesscase kent, kan in regioverband worden gekozen om dit blijvend te subsidiëren, als gebleken meerwaarde aantoonbaar is.</p> <p>Er zal nooit sprake zijn van een gat, aangezien met flextaxi's en flexbussen een goed niveau van mobiliteitsaanbod wordt gegarandeerd.</p>
<p>Heb aandacht voor grensoverschrijdende busverbindingen. De verbinding Hulst-Breda is van belang, niet enkel Hulst-Antwerpen.</p>	<p>De verbinding tussen Hulst en Breda is belangrijk voor met name een grote groep studenten. De reis is nu lang, maar heeft als voordeel dat met de OV-studentenkaart gereisd kan worden. Doordat Vlaanderen en Nederland samenwerken om MaaS-apps grensoverschrijdend te laten functioneren, wordt het mogelijk om ook een studentenkaart voor specifieke groepen reizigers grensoverschrijdend te laten functioneren. Door de bus aan te laten sluiten op de trein Antwerpen-Breda wordt de reis sneller, comfortabeler en met bovengenoemde optie kan de betaalbaarheid gelijk blijven.</p>
<p>Hubs die niet bemenst staan kennen risico van sociale onveiligheid en vandalisme. Wie is verantwoordelijk voor eventuele schade?</p>	<p>Beoogd wordt locaties en inrichting in te vullen gericht op zo veel mogelijk sociale veiligheid en hier ook de lessen bij te betrekken die bijvoorbeeld de NS heeft opgedaan met het tegengaan van vandalisme. Voor eventuele schade verandert de verantwoordelijkheidsverdeling niet, waarbij standaard eerst wordt getracht de schade op de dader(s) te verhalen.</p>
<p>In hoeverre is in de richtprijzen van hub ontwikkeling rekening gehouden met aankoop van grond en wat is de kostenverdeling die u in gedachten heeft?</p>	<p>Dit zit niet in de richtprijs en dat zal in de tekst worden verduidelijkt. Voor iedere hub zal de kostprijs sowieso nadere uitwerking vragen.</p>
<p>Waar komen de middelen vandaan om de pilots en projecten die geïnitieerd worden vanuit het Living Lab te ondersteunen?</p>	<p>Vanuit het compensatiepakket Marinierskazerne zijn deze middelen door het Rijk beschikbaar gesteld aan de provincie Zeeland.</p>
<p>Wat gebeurt er als een of meerdere gemeenten niet akkoord gaan met de RMS? Is er een alternatief?</p>	<p>Dit heeft met name gevolgen voor de kwaliteit van fijnmazige mobiliteit en hubs die geboden kan worden in betreffende gemeenten. De provincie zal op gelijke manier een zo goed mogelijke kwaliteit voor de reiziger blijven nastreven, maar met beperktere samenwerking tussen gemeente en provincie is de kans om het beoogde ambitieniveau te bereiken kleiner.</p>
<p>Binnen het doelgroepenvervoer zijn passagiers waarbij de rit niet gecombineerd kan/mag worden. Hier dient rekening mee te worden gehouden.</p>	<p>Gemeenten gaan over indicatiestelling en bepalen daarmee de spelregels. Op gelijke manier als de huidige manier zal daar rekening mee worden gehouden.</p>

Er dient een garantie te zijn dat de dienstverlening van het OV netwerk minimaal gelijk blijft aan het huidige netwerk, zolang er geen volwaardig fijnmazig vraagafhankelijk vervoersnetwerk in bedrijf is dat alle aanpassingen aan de huidige OV-dienstregeling kan opvangen.	Zoals eerder aangegeven zou een nieuwe aanbesteding van het OV-netwerk onder dezelfde voorwaarden als de huidige concessie naar verwachting leiden tot vermindering van de OV-bediening in Zeeland. Dit wordt onwenselijk geacht, omdat met de strategie juist verbetering van de mobiliteit voor de reiziger wordt nagestreefd.
Mocht het netwerk van snelle bussen duurder uitvallen dan voorzien, dan gaan wij er vanuit dat de Provincie voldoende budget zal blijven inzetten voor invulling van het fijnmazige systeem.	Binnen de strategie worden keuzes gemaakt een andere inzet van het budget. Binnen de aanbesteding grote bussen zal een plafondbedrag worden meegenomen, zodat de balans tussen de budgetten geborgd wordt. Gemeenten en Provincie bepalen samen hoe het budget voor het fijnmazige systeem te besteden.
<b>Gemeente Middelburg</b>	
Heb aandacht voor de 'grip op financiën' en zelfstandige beleidskeuzes van gemeenten op het gebied van doelgroepenvervoer.	In de strategie wordt extra aandacht besteed aan de wijze waarop bij doelgroepenvervoer grip op de financiën kan worden gehouden. Door het beschrijven van spelregels ten aanzien van governance zijn verantwoordelijkheden verduidelijkt.
Heb aandacht voor mensen met een beperking in de inclusieve organisatie van het mobiliteitssysteem.	Met de flextaxi die dichterbij huis komt, het toegankelijk maken van buurtbussen en de al toegankelijke bus en trein is hier binnen de mix van mobiliteit breed aandacht voor.
Leg nader uit waarom ontschotting van budgetten nodig is voor de efficiency van de deeltaxi en het doelgroepenvervoer	Ontschotten is geen doel op zich, maar een manier om te zorgen dat mobiliteit efficiënter ingezet wordt. Met dit voorstel wordt een deel van het systeem gecombineerd en wordt voor overkoepelende inbreng van kennis en expertise door een mobiliteitscentrale gezorgd. Daarbij houden provincie en gemeenten grip op de eigen kosten en de kwaliteit van de uitvoering op het vervoer waar hun directe verantwoordelijkheden liggen.
Houdt rekening met taakstellingen van gemeenten op het doelgroepenvervoer	Gemeenten gaan over indicatiestelling en bepalen daarmee de spelregels. Gemeenten hebben daarmee grip op financiën en kunnen zelfstandig bepalen om taakstellingen door te voeren.
Heb in aanbestedingen van het taxivervoer aandacht voor het gezond maken van de taximarkt.	Dit belang wordt onderschreven. Dit is met name een aandachtspunt voor de voorbereiding van de aanbestedingen.
<b>Gemeente Vlissingen</b>	
Heb aandacht voor grip op financiën	In de strategie wordt extra aandacht besteed aan de wijze waarop bij doelgroepenvervoer grip op de financiën kan worden gehouden. Door het beschrijven van spelregels ten aanzien van governance zijn verantwoordelijkheden verduidelijkt.



Hoe voorkomen we dat bij een beperkter netwerk een groter beroep wordt gedaan op het doelgroepenvervoer?	Daar waar onvoldoende vervoersvraag zit voor een grote bus komt fijnmazig vervoer beschikbaar. Daarmee worden de reisopties juist uitgebreider. Van een verplaatsing naar het doelgroepenvervoer is daardoor geen sprake.
Heb bij de invulling van fijnmazige mobiliteit aandacht voor mensen met een beperking	Met de flextaxi die dicht bij huis komt en het toegankelijk maken van buurtbussen wordt hierin een stap gezet. Ook kunnen vrijwilligerssystemen, gericht op deze doelgroep een bijdrage leveren.
Heb aandacht voor de binnenstedelijke bereikbaarheid	Naast de grote bus zijn er diverse fijnmazige reisopties die gebruikt kunnen worden, waardoor binnenstedelijke reizen worden vergemakkelijkt. In tegenstelling tot de haltetaxi zal de flextaxi binnenstedelijk wel ingezet worden. Voor korte afstanden blijven fietsen en wandelen wel het belangrijkste.
De gemeente dient zelf verantwoordelijk te blijven voor de indicatiestelling, eigen bijdrage en maximering kilometers in het WMO vervoer.	Zo staat het ook in de strategie. Dit is nog explicieter gemaakt.
Provinciale Staten	
Heb oog voor de vervoersmogelijkheden van mindervaliden, zoals de toegankelijkheid van mindervaliden tot bijvoorbeeld een buurtbus.	Aandacht voor mindervaliden staat op diverse plekken in de strategie nadrukkelijker vermeld.
Heb aandacht voor de toekomstbestendigheid van vrijwillige vervoersinitiatieven en de plaats van deze initiatieven binnen het vervoersaanbod in Zeeland.	Het belang van de inzet van vrijwilligers in de buurtbus en vrijwilligersinitiatieven staat beschreven in 'de mix van mobiliteit'.
Een wens is om de zogenaamde flex taxi op te nemen, zodat het aantal overstappen binnen de mix wordt verkleind.	Het concept flextaxi en flexbussen is in de strategie opgenomen. Enkele spelregels worden in de tekst benoemd. Na vaststelling van de strategie zal het concept nader worden uitgewerkt.
Een wens is om de afstand tot een opstappunt te beperken en zoveel als mogelijk kleiner te maken dan 2,5 km	Onder 'deeltaxi's en deelbussen' worden de spelregels nader geduid, door onder andere de '500m norm' voor binnen bebouwde kom op te nemen.
Neem in de definitieve mobiliteitsstrategie een duidelijke definitie op van de termen opstappunt, halte, knooppunt en hub, zodat het onderscheid geduid kan worden.	Dit is duidelijker uitgeschreven.
Heb oog voor de tijdige ontwikkeling van kennis en kunde en binnen de mobiliteitscentrale en voeg hier een tijdpad met benodigde mijlpalen aan toe.	Het spoorboekje om te komen tot een goed functioneren de mobiliteitscentrale is uitgewerkt in de definitieve versie van de strategie.
Heb bij de inrichting van de mobiliteitscentrale aandacht voor de invulling van de kaderstellende en controlerende rol van de democratische organen (PS en Gemeenteraden) en voor de regiefunctie van de centrale.	De mobiliteitscentrale krijgt een adviserende rol. Besluitvorming blijft bij provincie en gemeenten liggen, waardoor de kaderstellende en controlerende rol van PS en Gemeenteraden op gelijke wijze als de huidige wijze kan worden ingevuld. Door de mobiliteitscentrale als partij waar informatie, expertise en contacten met

	vervoerders bij elkaar komen te benutten kan zij de regiefunctie vervullen.
Maak niet alleen gebruik van de data over verplaatsingsbehoeften van de OV-gebruiker maar ook van data over de verplaatsingsbehoefte van de niet OV-gebruiker.	Zoals in paragraaf 7.5 is omschreven wordt beoogd dat met de MaaS-apps veel extra inzichten kunnen worden verkregen over reisbehoeften. Juist ook breder dan die van enkel de huidige OV-gebruiker.
Zorg voor voldoende wetenschappelijke en financiële middelen voor initiatieven binnen het Living Lab en zoek hierbij aansluiting bij de Zeeuwse onderwijsinstellingen.	Er worden inmiddels contacten gelegd met wetenschappelijke kennisinstellingen en Scalda en Hogeschool Zeeland zijn bij verschillende initiatieven betrokken.
Geef een brede invulling aan de succesvolle vervoerspilots in Zeeland (deur-tot-deur principe)	Gemeenten en Provincie spannen zich hier voor in.
Ga gericht in overleg over het behalen van efficiëntie door ontschotting van budgetten tussen gemeenten (doelgroepenvervoer) en provincie (openbaar vervoer)	Ontschotten is geen doel op zich, maar een manier om te zorgen dat mobiliteit efficiënter ingezet wordt. Met dit voorstel wordt een deel van het systeem gecombineerd en wordt voor overkoepelende inbreng van kennis en expertise door een mobiliteitscentrale gezorgd. Daarbij houden provincie en gemeenten grip op de eigen kosten en de kwaliteit van de uitvoering op het vervoer waar hun directe verantwoordelijkheden liggen.
Maak gebruik van burgerparticipatie en geef burgers een rol bij het komen tot de definitieve strategie en de uitvoering daarvan; betrek bijvoorbeeld de dorpsraden bij de verdere invulling van de knooppunten	De Zeeuwse overheden spannen zich in om via een gezamenlijke communicatiestrategie in gesprek te gaan met de burgers. In de RMS wordt tevens opgenomen dat de bepaling van de locaties van opstappunten via burgerparticipatie zal plaatsvinden.