

# De nieuwe Zeeuwse Mix van Mobiliteit

6-6-2021



Opdrachtgever	Provincie Zeeland
Titel rapport	De nieuwe Zeeuwse Mix van Mobiliteit
Kenmerk	009118.27052021.R1.01
Datum publicatie	6 juni 2021
Projectteam Goudappel & APPM	Goudappel: Arthur Scheltes, Hendrik Bouwknecht, Ellis van Gorp APPM: Ronald de Haas, Peter Krumm, Bas Scholten
Begeleidingsteam	Steven Meerburg (Provincie Zeeland, tevens opdrachtgever), Eric Caspers (Gemeente Schouwen-Duiveland), Henk Rhebergen (Gemeente Veere), Peter Verburg (Samenwerkingsverband Welzijnszorg Oosterschelderegio), Paul Eversdijk (Provincie Zeeland), Peter van de Kerkhove (Gemeente Terneuzen), Kees Meijboom (Gemeente Tholen)
Status	Definitief

# Inhoudsopgave

<b>1. Inleiding</b>	<b>9</b>
1.1 Uitgangspunten uit de Richtingennotitie	9
1.2 Uitwerking van de Zeeuwse mix van mobiliteit	10
1.3 Aanvullende trends en aandachtspunten in de uitwerking	10
<b>2. Inzicht in de prestaties van de huidige Zeeuwse mobiliteitssystemen</b>	<b>13</b>
2.1 Opbouw huidige mobiliteitssysteem	13
2.1.1 Het Zeeuwse OV-systeem	13
2.1.2 Huidige vormen van flexibel en fijnmazig vervoer	16
2.1.3 Vrijwilligersinitiatieven	17
2.1.4 Doelgroepenvervoer	18
2.2 Bepalen van de financiële schuifruimte voor flexibel en fijnmazige mobiliteit	21
2.2.1 Verdiepende analyse OV	21
2.2.2 Totaalbeeld financiële schuifruimte OV	23
2.2.3 Verdiepende analyse doelgroepenvervoer	24
2.3 Totaalbeeld financiële schuifruimte	27
2.4 Doelmatige Flexibele en fijnmazige mobiliteit	27

<b>3. Contouren van de Zeeuwse mix van Mobiliteit</b>	<b>30</b>
3.1 Doelen Zeeuwse mix van mobiliteit	30
3.2 Schematisch totaalbeeld	30
3.3 Snel en effectief OV	31
3.4 Hoe ziet de flexibele en fijnmazige mobiliteit eruit?	33
3.4.1 Flexibel en fijnmazig in algemene zin	33
3.4.2 Specifieke regionale kenmerken voor flexibele en fijnmazige mobiliteit uit de werksessies	35
3.4.3 Doelgroepenvervoer	36
3.4.4 Toerisme	37
<b>4. In 10 stappen: de nieuwe Zeeuwse Mix van Mobiliteit</b>	<b>38</b>
4.1 Het huidige mobiliteitssysteem is niet langer houdbaar	38
4.2 Het OV-netwerk moet zeker bestaan uit meer dan alleen hoofdlijnen tussen de grootste kernen	38
4.3 Voor een deel van de huidige OV-reizigers is lopen en fietsen een acceptabel alternatief	39

4.4	Flexibele en fijnmazige mobiliteit als aanvulling op een sterke hoofdstructuur	39
4.5	Flexibele en fijnmazige mobiliteit is meer dan een vangnet voor "vervallen" OV-reizigers	39
4.6	Deelmobiliteit is (grotendeels) een marktactiviteit	40
4.7	Vrijwilligersinitiatieven bieden veel meerwaarde	40
4.8	Spreiding van scholierenspits levert het onderwijs een grotere kans op behoud van goed OV op	40
4.9	Doelgroepenvervoer is binnen de huidige randvoorwaarden relatief efficiënt	41
4.10	Toerisme vergt een eigen aanpak	41

## **Bijlage A. Vervoerstromen inzichtelijk 43**

## **Bijlage B. Aanvullende statistieken WMO-vervoer 47**

# Managementsamenvatting

---

Voor u ligt het adviesrapport 'De nieuwe Zeeuwse mix van mobiliteit'. In het rapport geven APPM en Goudappel hun visie op hoe, op basis van de Richtingennotitie, het mobiliteitssysteem kan worden aangepast om te borgen dat ook in Zeeland de inwoners en bezoekers in de toekomst op een prettige en betaalbare manier kunnen reizen van A naar B. Het advies is in het voorjaar van 2021 opgesteld in nauwe samenwerking met ambtenaren van de provincie en een afvaardiging van de gemeenten in Zeeland.

In november 2020 heeft de provincie Zeeland in haar Richtingennotitie Slimme Mobiliteit een schets neergezet van vijf ontwikkelrichtingen voor slimmer, duurzamer en een meer toekomstvast mobiliteitssysteem. Er zijn meerdere aanleidingen die vragen om deze transitie: van demografische veranderingen tot maatschappelijke veranderingen. Het huidige mobiliteitssysteem, met een uitgebreid OV-netwerk van grote bussen, is gezien deze ontwikkelingen in de toekomst niet meer houdbaar en betaalbaar. Het moet dus echt anders. Het systeem moet de transitie maken van 'ik pak overal de bus' naar 'ik loop of fiets naar een hub om vanaf daar met het snelle OV-netwerk te reizen. In dit rapport worden de contouren voor deze nieuwe Zeeuwse Mix van Mobiliteit uitgewerkt.

## **Analyses van het huidige systeem**

Het huidige OV-systeem in Zeeland bestaat, naast de trein en de ferry, uit een gelaagd netwerk van reeds redelijk gestrekte lijnen. Een groot deel van de reizigers (meer dan 60%) betreft scholieren en studenten en jaarlijks zijn er ongeveer 6,5 miljoen instappers en een gemiddelde ritlengte van 15km. De provincie draagt per jaar ongeveer €15 miljoen bij aan het uitvoeren van de huidige concessie.

Aanvullen op het OV per trein, ferry en bus heeft Zeeland diverse vormen van flexibel en fijnmazige vervoer. Dit betreft onder andere een redelijk uitgebreid netwerk van buurtbussen, met name uitgevoerd door vrijwilligers, en de haltetaxi. Daarnaast zijn er enkele deelsystemen en mobiliteits-initiatieven zoals SD op Weg. Naast het reguliere OV-systeem is er een gezamenlijk systeem voor het WMO-vervoer. In het WMO-systeem worden jaarlijks zo'n 0,3 miljoen reizigers vervoerd, met een gemiddelde ritlengte van 8,6 km. Ook voor dit systeem is de overheidsbijdrage jaarlijks zo'n €15 miljoen, uit de gemeentelijke budgetten. Het vervoer is relatief efficiënt georganiseerd, waarbij de combinatiegraad enigszins beperkt wordt door de korte ritten, lange afstanden tussen de ritten en verscheidenheid aan indicaties.

In de analyses is onderzocht wat de schuifruimte is die kan ontstaan door te zoeken naar optimalisaties in het OV en WMO-vervoer. Met die schuifruimte kan budget beschikbaar komen voor verder uitbreiding van de flexibel en fijnmazige opties in de nieuwe Zeeuwse Mix van Mobiliteit. Uit de analyses van het OV is geconcludeerd dat er enige ruimte is in het versnellen van enkele lijnen. De financiële effecten zijn het sterkst daar waar de frequentie hoog is en het aantal reizigers groot is. Daarnaast ontstaat er ruimte als er een ander busnetwerk wordt uitgewerkt wat meer gericht is op dikkere reizigersstromen. In drie scenario's is er een netwerk van verbindingen geschetst, van een kernnet met een aanvullend-1 en aanvullend-2 lijnennet. Ook in het netwerk van scholierenlijnen zijn aanpassingen te doen. Daarnaast is een beknopte analyse uitgevoerd van de schuifruimte die kan ontstaan bij het optimaliseren van het WMO-vervoer. Mede door de aard van het vervoer blijkt de schuifruimte in dit type vervoer beperkt,

maar enige winst is te behalen in het integraal aansturen en verder combineren van de verschillende stromen en het aanbieden van OV-alternatieven waar dat mogelijk is.

De analyse geeft aan dat er met name vanuit aanpassingen in het OV-netwerk een schuifruimte van €2,5 tot 3,5 miljoen te bereiken is, waarmee een verdere invulling gegeven kan worden aan flexibele en fijnmazige alternatieven.

### **Contouren van de nieuwe Zeeuwse mix van mobiliteit**

De nieuwe Zeeuwse mix van mobiliteit moet vernieuwend, betaalbaar en toekomstbestendig zijn en kwaliteit bieden voor de reiziger. De flexibele en fijnmazige onderdelen van de mix moeten integraal worden beschouwd met de sterke hoofdstructuur van trein, veer en bus. Het nieuwe OV-systeem zal meer gericht zijn op de dikkere reizigersstromen en snellere verbindingen op de lange afstanden. Dit betekent ook dat de bus op een aantal plaatsen niet meer door de kern rijdt maar een halte krijgt aan de rand. De ruimte die ontstaat door minder ritten te rijden met magere bezetting kan worden gebruikt voor verdere uitbreiding van het flexibele en fijnmazige vervoerssysteem.

De reiziger zal, met een MaaS-app, een goede en gemakkelijkere keuze gaan maken tussen de verschillende mobiliteitsvormen. Fietsen en lopen naar een hub of halte met goede voorzieningen wordt gebruikelijker. Ook kan gebruik gemaakt worden van al dan niet elektrische deelfietsen, deelauto's, vraagafhankelijk vervoer en natuurlijk een breder scala aan lokale en vrijwilligersinitiatieven. De buurtbussen, het WMO-vervoer en de haltetaxi completeren, waar mogelijk goed geïntegreerd met elkaar, voor die gebieden en doelgroepen waar het niet anders de nieuwe mix. Met het brede aanbod aan fijnmazige opties worden voor reizigers meer bestemmingen (sneller) bereikbaar.

De invulling kan regionaal verschillen. Op Schouwen-Duiveland en Tholen werken de vrijwilligersinitiatieven nu al erg goed, dus die verdienen daar in ieder geval stevige ondersteuning. En de locatie van een beperkt aantal hubs kan daar in

samenspraak met de regio waarschijnlijk snel worden gedefinieerd. In Walcheren is de afstand tot bepaalde bestemmingen voor jongeren in een aantal gevallen goed te doen met een (elektrische) fiets, maar voor ouderen vaak te ver. Hier zal dus wat zwaarder moeten worden ingezet op een systeem met b.v. haltetaxi. En mogelijk biedt de combinatie met het grote aantal toeristen hier mooie kansen. In Noord- en Zuid-Beveland is de spoorlijn een sterke mobiliteitsdrager die bijvoorbeeld met deelfietsen en buurtbussen beter uitgenut kan worden. In Zeeuws-Vlaanderen zijn de afstanden voor de fiets vaak wat te groot, waardoor daar vrijwilligersinitiatieven en buurtbussen of haltetaxi's interessant zijn voor uitwerking van de mix.

### **De nieuwe Zeeuwse mix in 10 stappen**

De conclusies en aanbevelingen voor de nieuwe Zeeuwse mix van mobiliteit zijn in de volgende 10 stappen samengevat.

1. *Het huidige systeem is niet langer houdbaar*  
De onder druk staande betaalbaarheid van het huidige OV in Zeeland staat én maatschappelijke en technologische ontwikkelingen vragen nadrukkelijk om een nieuwe invulling van het collectief personenvervoer in Zeeland.
2. *Het OV-netwerk moet meer zijn dan alleen hoofdlijnen tussen de grootste kernen*  
Naast de hoofdlijnen dient een aanvullend net verbindingen te maken tussen strategische kernen en punten om voldoende basis en massa te bieden voor een succesvol flexibel en fijnmazig systeem.
3. *Fietsen en lopen is voor een deel van de OV-reizigers een acceptabel alternatief*  
In het huidige OV is een aanzienlijk aantal ritten relatief kort. Bovendien is een groot deel van de reizigers scholier of student. Lopen en fietsen kan dus een alternatief zijn en moet een sterke basis in het mobiliteitssysteem.
4. *De reiziger kan kiezen uit flexibele en fijnmazige oplossingen in de mix*  
Het flexibele en fijnmazige deel van de Zeeuwse mobiliteitsmix is een verzameling passende mobiliteitsoplossingen, waarbij betrouwbaarheid, beschikbaarheid, integraliteit, gemak en vindbaarheid belangrijke eigenschappen zijn.

5. *Flexibele en fijnmazige mobiliteit kan ook nieuwe reizigers trekken*  
De flexibele en fijnmazige onderdelen van de mix zijn niet alleen om 'vervallen' OV-reizigers op te vangen maar bieden met een goede integrale en regionale invulling ook kansen om meer bestemmingen (sneller) bereikbaar te maken.
6. *Deelmobiliteit is grotendeels een marktactiviteit*  
De kracht van de mix zit in de optelsom van verschillende systemen. Deelmobiliteit is grotendeels een marktactiviteit maar, zeker in de Zeeuwse context, is het van belang te kijken welke rol de overheid kan pakken en welke combinaties er mogelijk zijn met het bedrijfsleven en de toeristische sector.
7. *Vrijwilligersinitiatieven bieden veel meerwaarde*  
De in bepaalde delen van Zeeland goed ontwikkelde vrijwilligersinitiatieven hebben hun meerwaarde bewezen, breder dan alleen in mobiliteit. Dit soort initiatieven verdient steun en navolging in overige delen van Zeeland.
8. *Spreiding van de scholierenspits helpt het OV en het onderwijs*  
Een betere spreiding van de schooltijden zou het OV betaalbaarder maken maar ook de scholen en scholieren een betere kans bieden op behoud van goede vervoersmogelijkheden.
9. *Doelgroepenvervoer is binnen de huidige randvoorwaarden relatief efficiënt*  
Door de regionale samenwerking is het doelgroepenvervoer als systeem reeds relatief goed georganiseerd. Het vervoer is echter per reiziger wel relatief duur, dus het blijven zoeken naar optimalisaties is wenselijk.
10. *Toerisme vergt een eigen aanpak*  
De toerist heeft een afwijkend mobiliteitsgedrag en – behoefte. Tegelijkertijd is ontstaan er in de nieuwe Zeeuwse mix ontstaan mogelijk nieuwe kansen om ook toeristen te faciliteren.





# 1. Inleiding

---

In november 2020 heeft Gedeputeerde Staten de Richtingennotitie Slimme Mobiliteit aangeboden aan Provinciale Staten, gemeenten, waterschap en alle andere partners die hebben meegedacht en meegewerkt bij het opstellen van deze notitie. In de periode tot en met de zomer van 2021 zal de provincie samen met de partners de verschillende onderdelen van de Richtingennotitie Slimme Mobiliteit uitwerken in de Regionale Mobiliteitsstrategie.

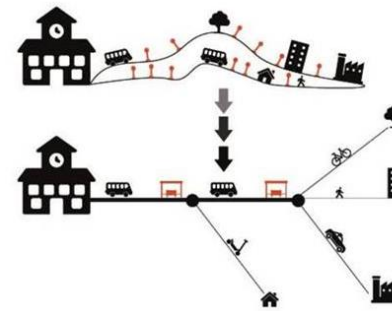
## 1.1 Uitgangspunten uit de Richtingennotitie

In de Richtingennotitie zijn de ontwikkelingen op het gebied van personenmobiliteit beschreven. Tevens worden er vijf richtingen benoemd die belangrijk zijn voor de toekomst van de mobiliteit in Zeeland. Een van deze richtingen is het uitwerken van een nieuwe Zeeuwse mix van mobiliteit.

De belangrijkste redenen om een daadwerkelijk nieuwe invulling te vinden voor de personenmobiliteit in Zeeland zijn:

- het gebruik van het openbaar busvervoer neemt naar verwachting af;
- het aantal jongeren in de middelbare schoolleeftijd neemt af;
- het gebruik van de e-bike neemt toe;
- en ouderen blijven langer autorijden.

Deze ontwikkelingen zetten de betaalbaarheid van het OV-systeem onder druk, waardoor het huidige busnetwerk steeds minder kan voorzien in de behoefte die de reiziger heeft.



*Figuur 1: Transitie van ontsluitende langzame, weinig frequente lijnen met veel haltes, naar snelle frequente lijnen met minder haltes, voor- en natransport en goede haltevoorzieningen*

De uitdaging is daarom om te komen tot een nieuwe mix van Zeeuwse mobiliteitsoplossingen, waarbij:

- de reiziger zo veel mogelijk loopt of fietst bij korte verplaatsingen;
- alternatieve mobiliteitsinitiatieven worden gefaciliteerd naast de eigen auto of fiets;
- flexibele fijnmazige mobiliteitsoplossingen zorgen voor alternatieve vervoersmogelijkheden;
- en de reiziger die afhankelijk is van extra voorzieningen (zoels in het WMO-vervoer) ook een mogelijkheid heeft voor passend en betaalbaar vervoer.

Daar waar er voldoende reizigersstromen blijven, is er ruimte en budget voor comfortabel, snel en frequent bus-, boot en treinvervoer.

In de Richtingennotitie zijn daarbij de volgende uitgangspunten gedefinieerd:

- *We faciliteren, aanvullend op eigen vervoer, een flexibel vraagafhankelijk vervoersaanbod, zodat iedere reiziger een passende mogelijkheid heeft om van deur tot knooppunt en van knooppunt tot bestemming te komen.*
- *We garanderen de deur-tot-deur-reis voor kwetsbare reizigersgroepen. Dit wordt gecombineerd met een beperkter maar hoogwaardiger netwerk van vaste snelle verbindingen (bus en trein) tussen de grote knooppunten en steden buiten Zeeland.*
- *We creëren een Zeeuwse basis met ruimte voor regionaal (en seizoensgebonden) maatwerk dat regionaal wordt uitgewerkt.*

Met dit uitgangspunt is een proces gestart om deze nieuwe Zeeuwse mix van mobiliteit, samen met alle betrokken partijen, uit te werken.

## 1.2 Uitwerking van de Zeeuwse mix van mobiliteit

In de afgelopen maanden hebben de adviesbureaus APPM en Goudappel in opdracht van de provincie Zeeland en samen met de gemeenten, voorliggend advies opgesteld over een toekomstbestendige inrichting van een Zeeuwse mobiliteitsmix. In deze opdracht hebben zij een nadere verkenning uitgevoerd naar de wijze waarop, met de bouwstenen *Flexibel en fijnmazig vervoer* en *Snelle OV-verbindingen*, invulling kan worden gegeven aan de ambitie van een nieuwe Zeeuwse mobiliteitsmix. In meerdere werksessies is intensief overleg gevoerd en van gedachten gewisseld over een passende en effectieve combinatie van deze bouwstenen.

De provincie Zeeland en de betrokken gemeenten in Zeeland onderkennen met elkaar de noodzaak om te werken aan een nieuw, toekomstbestendig en klantvriendelijk mobiliteitsaanbod. Een aanbod dat op punten anders moet zijn dan het huidige aanbod. De huidige OV-concessie is verlieslatend en de kosten voor het doelgroepenvervoer gaan naar verwachting verder stijgen de komende jaren als gevolg van de vergrijping. Ook de steeds verder uiteenlopende

mobiliteitswensen van verschillende doelgroepen zoals scholieren, toeristen en WMO-geïndiceerden maakt dat aanpassingen in het huidige aanbod nodig worden geacht. Eerder dit jaar concludeerde ook de Rekenkamer Zeeland dat iedereen weliswaar in Zeeland overal met het openbaar vervoer kan komen, maar dat de reistijden en andere aspecten onvoldoende aansluiten bij de wensen en behoeften van reizigers.

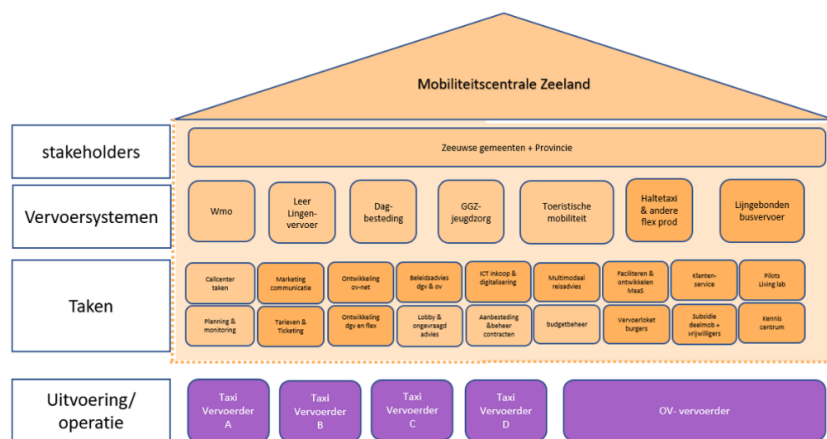
Om daadwerkelijk te komen tot een nieuwe Zeeuwse mix van mobiliteit is het nodig om het bestaande en nieuw mobiliteitsaanbod beter op elkaar af te stemmen en in samenhang door reizigers te laten gebruiken. Door het zoeken naar synergie in bestaande budgetten voor collectief vervoer van provincie en gemeenten én actiever in te spelen op nieuwe mogelijkheden, is de ambitie met hetzelfde budget meer kwaliteit voor de reiziger te kunnen bieden. Op die manier moet, met een netwerk van snelle OV-bussen, een mix van flexibele mobiliteitsoplossingen (zoals deelfietsen, buurtbussen, haltetaxi's, etc.) en goede knooppunten om de verschillende oplossingen met elkaar te combineren, ook in de kleine dorpen buiten de hoofdroutes goede vervoersopties beschikbaar zijn. De nieuwe Zeeuwse mix van mobiliteit draagt daarmee dan ook bij aan het op meer tijden en beter bereikbaar en toegankelijker maken van voorzieningen en bestemmingen in Zeeland.

## 1.3 Aanvullende trends en aandachtspunten in de uitwerking

Bij de uitwerking van de nieuwe mix, moeten relevante ontwikkelingen en trends in het achterhoofd worden meegenomen. Een aantal van deze trends en ontwikkelingen zijn reeds goed beschreven in de Richtingennotitie.

Zo wordt voor de doorontwikkeling van de Gemeentelijke Vervoercentrale Zeeland (GVZ) tot Mobiliteitscentrale Zeeland een apart adviestraject doorlopen. Deze doorontwikkeling biedt de mogelijkheid om invulling te geven aan zowel het

opdrachtgeverschap voor zowel het bestaande doelgroepenvervoer als het flexibel vraaggestuurd vervoer. Hoewel in eerder onderzoek is geconcludeerd dat er mogelijkheden zijn om meer vervoer van WMO en OV te combineren, vraagt het succesvol realiseren van een nieuwe Zeeuwse mobiliteitsmix dat er daadwerkelijk ook breder gebruik gemaakt gaat worden van beschikbare modaliteiten en dat de voertuigen die vanuit verschillende contracten beschikbaar zijn beter worden benut.

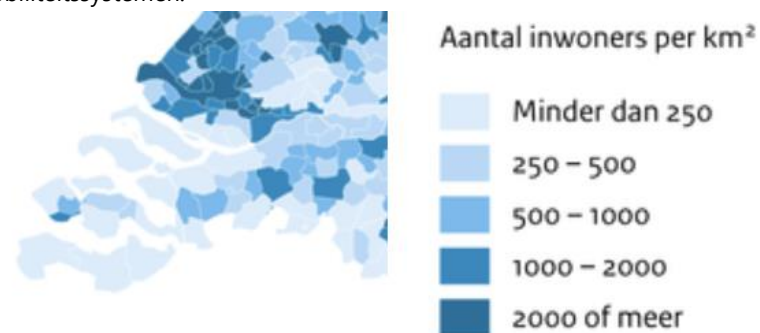


Figuur 2: Opzet mobiliteitscentrale Zeeland

Een andere relevante ontwikkeling is de digitalisering van het vervoer. Het ontsluiten van reisinformatie en eenvoudig gebruik van uniforme vervoerbewijzen voor alle modaliteiten voor draagt ook bij aan het succes van een nieuwe mix voor reizigers. Dit sluit ook aan bij de ambitie om in 2022 te kunnen beschikken over een Mobility as a Service app voor reizigers in Zeeland. Er is in 2019 gestart met 7 nationale pilots voor MaaS-apps, die ongeveer 2-3 jaar duren. Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) en 7 regio's hebben die ontwikkeld. Elke pilot heeft een andere focus op een beleidsdoel of doelgroep. In de apps komt zoveel mogelijk vervoersaanbod dat de reiziger zelf kan plannen, boeken en betalen. Verwacht wordt dat de MaaS apps al in 2021 landelijk beschikbaar komen.

Ook de plek van toeristen in de nieuwe Zeeuwse mix van mobiliteit is een aandachtspunt in het proces van uitwerking. Welke reisbehoeften hebben toeristen en wat voor mobiliteitsoplossing sluit daarbij aan? En belangrijker nog: in hoeverre kunnen deze eigenschappen gecombineerd worden met de mobiliteitsoplossingen in de nieuwe mix, of is de conclusie dat het bedienen van toeristen een andere aanpak vraagt dan 'reguliere' reizigers?

Een ander relevant uitgangspunt in de analyse is de geografische en demografische feitelijke situatie in Zeeland. Realiteit is namelijk dat het borgen van de complete geografische toegang tot openbaar vervoer en de ambitie tot het breed uitzetten van deelmobiliteit in een provincie met relatief weinig inwoners op een groot, uitgestrekt gebied commercieel minder rendabel is. Op enkele stedelijke gebieden na is de bevolkingsdichtheid in Zeeland relatief laag, zie figuur 3. Dit heeft ook impact op de financiële prestaties en mogelijkheden van mobiliteitssystemen.



Figuur 3: Bevolkingsdichtheid, CBS2016

Om (deel)mobiliteit op die plaatsen (financieel) haalbaar te maken moet daarom in Zeeland extra worden gezocht naar creatieve samenwerking met b.v. bedrijfsleven of is financiële steun vanuit de overheid wellicht noodzakelijk. De keuze is hoever de gezamenlijke partijen (provincie, gemeenten, overige partijen) willen gaan om deze onderdelen van de nieuwe mobiliteitsmix (financieel) te faciliteren of ondersteunen.

Naast deze specifieke aandachtspunten voor de situatie in Zeeland zijn er natuurlijk ook meer algemene trends en ontwikkelingen. Actueel is natuurlijk de verandering van mobiliteit als gevolg van het Covid-19-virus. Hoewel de meningen over het blijvend effect hiervan verdeeld zijn, is duidelijk dat dit ook in de (nabije) toekomst impact zal hebben op de mobiliteit. Daarnaast zijn er ook meer generieke trends in de mobiliteit zoals de groeiende populariteit en gebruik van deelmobiliteit (in plaats van bezit). Ook deze trends worden meegenomen in de verdere analyse.

## 2. Inzicht in de prestaties van de huidige Zeeuwse mobiliteitssystemen

In dit hoofdstuk wordt het huidige mobiliteitssysteem van Zeeland beschreven en ook de financiële schuifruimte bepaald voor de nieuwe Zeeuwse mix van mobiliteit.

### 2.1 Opbouw huidige mobiliteitssysteem

Zeeland kent diverse mobiliteitssystemen, van sterk uiteenlopend karakter. Ze functioneren deels in samenhang, maar ook deels los van elkaar. In deze paragraaf worden achtereenvolgens het OV-systeem, de huidige vormen van flexibele en fijnmazige systemen en vrijwilligersinitiatieven en het doelgroepenvervoersysteem beschouwd.

#### 2.1.1 Het Zeeuwse OV-systeem

In Zeeland bestaat het huidige openbaar vervoer (OV) uit de trein, de ferry Vlissingen – Breskens, het busvervoer en een netwerk van buurtbussen en haltetaxi's. De treindienst wordt gereden door NS, in opdracht en voor rekening van het Rijk. Deze treindienst wordt vanaf 2022 verder uitgebreid, zie figuur 4. De ferry Vlissingen – Breskens valt onder de verantwoordelijkheid van de provincie Zeeland en wordt uitgevoerd door Westerschelde Ferry BV. Het busvervoer wordt verzorgd door Connexxion, in opdracht van de provincie Zeeland. Connexxion heeft een concessie die loopt van 14 december 2014 tot en met 14 december 2024, waaraan het Programma van Eisen ten grondslag ligt. De haltetaxi wordt uitgevoerd door verschillende taxibedrijven die zijn gecontracteerd via het gemeentelijke doelgroepenvervoer, van waaruit de provincie via de Gemeentelijke

Vervoerscentrale Zeeland (GVZ) een aantal ritten "afneemt". De buurtbussen zijn vrijwilligersinitiatieven waarbij de voertuigen door Connexxion worden geleverd en beheerd vanuit de bus-concessie en de dienstuitvoering en planning in de handen ligt van de gedreven vrijwilligers.



Figuur 4: Meer en snellere treinen tussen Zeeland en de Randstad in dienstregeling 2022; Bron: [www.ns.nl](http://www.ns.nl)

#### Een gelaagd busnetwerk

Het busnetwerk bestaat uit kernnetlijnen (die zeven dagen per week rijden, ook in de avond), aanvullende lijnen, scholierenlijnen, spitslijnen en buurtbuslijnen. Op de figuur op de volgende pagina is het netwerk van 2021 weergegeven. Enkele Zeeuwse buslijnen rijden een deel van de route buiten de provincie. Verder kent Zeeuws-Vlaanderen enkele grensoverschrijdende buslijnen naar Brugge, Zelzate, Gent (weekend en zomer) en Breda via Antwerpen. Hulst wordt ook bediend door enkele Belgische buslijnen van de Vlaamse vervoerder De Lijn.

 reguliere lijn (met halte uit dienstregeling, lijn- en afkortingssymbool)  
 interliner (met lijnnummers)  
 spijlrijn  
 schoolbus  
 buurtbus  
 bundel van meer dan drie lijnen (met halte en afkortingssymbool)  
 Overstaphalte voor aansluitende bussen  
 eindhalte  
 spoorlijn met station (naam)  
 veerpont  
 kerk, kasteel, molen, waterloren  
 ziekenhuis, polikliniek, VVV-kantoor, camping  
 bebouwing, binnenstad, toekomst, beb., bij-gebouw  
 industrie, sportpark, begraafplaats  
 bos / park, groot waterloot, kanaal



Antwerpen-Noord  
 overstapmogelijkheid  
 richting het Centraal

### Kenmerken van het Zeeuwse busnetwerk

Op een gemiddelde werkdag voor de coronapandemie, vervoerden de Zeeuwse bussen ruim 22.000 instappers. Daarvan reisden er ruim 600 met buurtbuslijnen en 4.000 met de speciale scholierenlijnen. Het overige aandeel van de scholieren zit in de reguliere lijnen (zie figuur 9).



**6,5 miljoen reizigers**



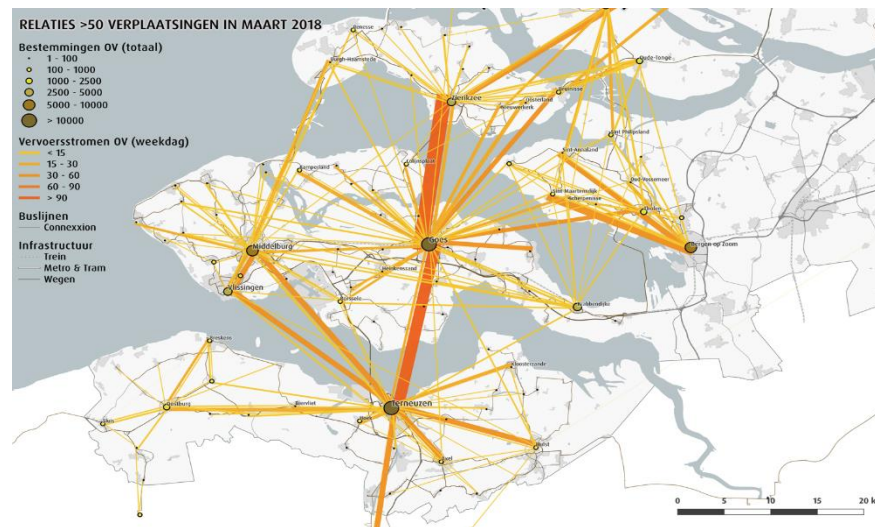
**15 km Gemiddelde ritlengte**



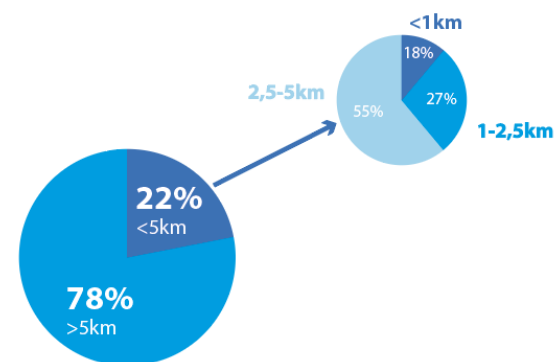
**€15 miljoen Exploitatiebijdrage**

Op jaarbasis telde het busnetwerk ongeveer 6,5 miljoen instappers. De stromen in het gelaagde busnetwerk zijn weergegeven in figuur 6 (ook opgenomen als bijlage 1 in groot formaat). Hieruit volgt dat de dikste stromen van het busnetwerk op de noord-zuid as zitten. Kernen als Zierikzee, Goes, Middelburg, Vlissingen, Terneuzen Bergen op Zoom zijn de grootste bestemmingslocaties. Vanuit deze bestemmingslocaties zijn er stromen naar de grotere omliggende kernen zoals Bruinisse, Tholen, Krabbendijke, Hulst, Oostburg, Renesse, Kloosterzande, etc. De stromen in Zeeland worden gekenmerkt door een sterk spitsbeeld (in de ochtend heen en middag terug).

De gemiddelde lengte van een OV-rit in Zeeland was (pre-corona) 15 kilometer<sup>1</sup>. Van alle ritten was 4% over een afstand van minder dan een kilometer, 10% minder dan 2,5 kilometer en 22% minder dan 5 kilometer, zie figuur 7. De verdeling van de ritten over de uren van de dag is weergegeven in figuur 8. Het toont de verdeling die hoort bij een concessie met veel scholieren en studenten: de ochtendspits is hoger en smaller dan de vroeg liggende middagspits. In de avond zijn er weinig reizigers, maar ook het ochtend-dal kent relatief weinig reizigers.

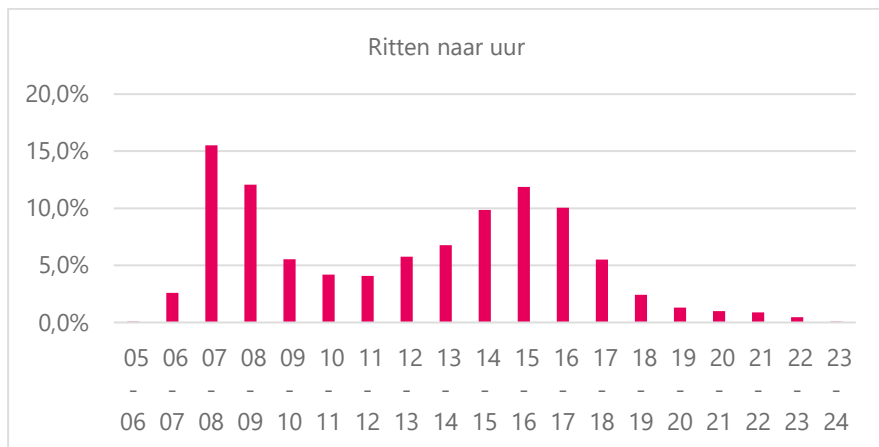


Figuur 6: Reizigersstromen OV in beeld 07:00-08:00 op een gemiddelde werkdag in Maart 2018; bron: Bestuurlijke notitie verkenning integratie OV en WMO (2019)



Figuur 7: Aandeel korte ritten in de Zeeuwse Bus concessie

<sup>1</sup> Een reis met een overstap geldt in deze definitie als twee ritten.



Figuur 8: Ritverdeling per uur op een gemiddelde werkdag in het OV in 2019

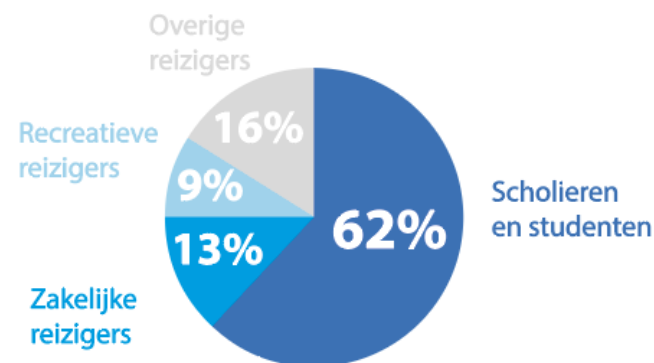
#### Type reizigers in het Zeeuwse OV

De meeste Zeeuwse busreizigers zijn scholieren en studenten (zie figuur 9). Circa 62 procent heeft als reismotief studie, 13 procent het motief werk of zakelijke reis, 9 procent het motief bezoek of privé en de resterende 16 procent een overig motief (zoals winkelen of een combinatie van motieven).

Het aantal Zeeuwse busreizigers is de laatste jaren, sinds de start van de huidige concessie, ondanks de vergrijzing en ontgroening constant gebleven. Belangrijke factor daarin is de uitbreiding van de OV-studentenkaart zodat deze ook gebruikt kon worden door MBO-studenten. Ook in de verdeling van reizigers over de lijnen en delen van het netwerk zijn weinig grote verschuivingen. De laatste grote wijziging van reizigersstromen was bij opening van de Westerscheldetunnel in 2003. Voor de Zeeuwse concessie zijn de scholieren en studenten veruit de belangrijkste reizigersgroepen. De bevolkingsprognose voor Zeeland is op dat front niet positief. Het aantal inwoners met een leeftijd van 15 tot en met 24 jaar, bedraagt in 2021 43.900<sup>2</sup>. In 2030 zal dit gedaald zijn tot 39.800, een afname van

<sup>2</sup> Bron: PBL\_CBS\_regionale\_prognose\_2019\_\_bevolking\_geslacht\_leeftijd

tien procent in tien jaar tijd. Naar verwachting zal deze ontwikkeling zich doorvertalen in een afname van het aantal OV-reizigers tussen de 5 a 10 procent.



Figuur 9: Motieven van reizigers in het Zeeuwse OV

#### Jaarlijks budget OV

Per jaar draagt de provincie ongeveer €15 miljoen bij aan Connexxion voor het uitvoeren van de Zeeuwse concessie. Dit betekent dat een gemiddelde instapper in een Zeeuwse bus ongeveer €2,30 aan provinciale bijdrage vergt. De bijdrage voor een gemiddeld gereden dienstregelingsuur (DRU) bedraagt €60, ongeveer het landelijk gemiddelde. Naar verwachting blijft het jaarlijks budget voor OV de komende jaren constant.

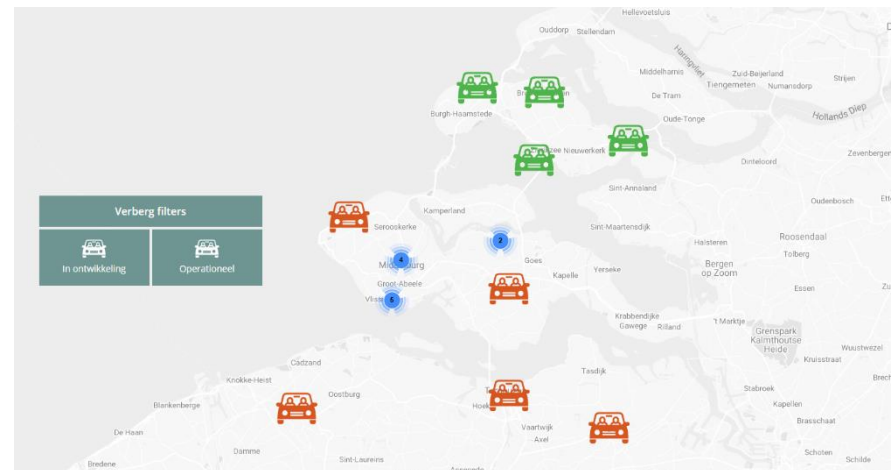
### 2.1.2 Huidige vormen van flexibel en fijnmazig vervoer

Naast het OV per trein, ferry en bus, kent Zeeland diverse vormen van fijnmazig en flexibel vervoer. Een deel van het reguliere OV heeft een fijnmazige functie: de meeste OV- en buurtbuslijnen hebben in de kernen meerdere haltes voor een fijnmazige bediening. In gebieden en perioden van de dag dat er geen vaste



lijndiensten rijden, is in Zeeland een netwerk van haltetaxi beschikbaar. Met een (gratis) gebruikerspas kan men een rit van halte naar halte bestellen. Het gaat daarbij om haltes die in het verleden met de bus werden bediend en bushaltes die op bepaalde tijdstippen niet worden bediend. De haltetaxi wordt niet gebruikt voor vervoer binnen de steden, met uitzondering van ritten van/naar het ziekenhuis in Goes. De frequentie van de haltetaxi sluit aan op lijndiensten: men kan niet zelf een willekeurig tijdstip kiezen. De meeste reizigers zijn er in westelijk Zeeuws-Vlaanderen, waar geen regelmatige lijndiensten (m.u.v. scholierenlijnen) rijden. Het tarief is vergelijkbaar met het OV-tarief, maar abonnementen (waaronder de OV-Studentenkaart) zijn er niet geldig. Er zijn geen evaluaties voorhanden van het verschil in aantal reizigers tussen de “oude” situatie met reguliere lijndiensten en de huidige situatie met de haltetaxi.

De OV-fiets is beschikbaar op de drie Zeeuwse intercitystations (ca. 90 fietsen). Dit systeem is voor iedereen beschikbaar na aanmelding, ook voor niet-treinreizigers. Op de meeste Zeeuwse verblijfsaccommodaties zijn voor toeristen huurfietsen of e-bikes beschikbaar. In Vlissingen, Renesse en Middelburg zijn deelfietsen via GoAbout beschikbaar. Op Schouwen-Duiveland zijn in het kader van “SD op weg” op beperkte schaal deelauto's beschikbaar, zie figuur 10. Daarnaast zijn er enkele initiatieven in voorbereiding in andere delen van Zeeland. Commerciële aanbieders van deelauto's of deelscooters (zoals Greenwheels, Felyx of GO) zijn momenteel beperkt actief in Zeeland. In totaal bedroeg in 2020 het aanbod van deelauto's in Zeeland 462 deelauto's (CROW-KpVV, 2021).



Figuur 10: Deelauto's in Zeeland; bron: [www.duurzame-mobiliteit-zeeland.nl](http://www.duurzame-mobiliteit-zeeland.nl)

Gemotoriseerde stepjes zijn in Nederland niet toegelaten op de openbare weg. In landen waar dit wel het geval is, zijn deze in sommige grote steden beschikbaar als deelmobiliteit. Of er in Nederland met zijn fietscultuur en diepe penetratie van de OV-fiets voldoende markt voor is, is de vraag.

### 2.1.3 Vrijwilligersinitiatieven

In diverse gemeenten bestaan er lokale vervoersinitiatieven met vrijwilligers. Het meest bekende voorbeeld zijn de buurtbussen. Deze rijden volgens een vaste dienstregeling met de OV-tarieven, ze zijn daarom onderdeel van het reguliere openbaar vervoer. In totaal zijn er 21 buurtbuslijnen in Zeeland.

Op Tholen is sinds eind 2019 de dienst “Thover” beschikbaar. Thover is vrijwillig aanvullend vervoer in de hele gemeente Tholen. Het regelt vervoer waar anders geen vervoer zou zijn en is een lokaal initiatief, in samenwerking met de gemeente, het bedrijfsleven en de provincie. Thover rijdt voor dagbestedingen, scholen en met warme maaltijden. Een rit kost €1,75. Er zijn twee taxibussen beschikbaar en de dienst draait nagenoeg geheel op vrijwilligers.

In de gemeente Schouwen-Duiveland zijn er onder de naam "SD op weg" diverse andere initiatieven voor lokale mobiliteit opgestart. Door de coronapandemie is overigens een aantal daarvan tijdelijk niet of minder beschikbaar. Zo zijn er elektrische deelauto's die woningcorporatie Zeeuwendland buiten "werktijd" ter beschikking stelt aan bewoners. Een deeltaxi is beschikbaar bij appartementencomplex "De Duinen van Haamstede". Ouders en vrijwilligers rijden de Schoolbus Zonnemaire naar de lagere school in Zierikzee, die buiten schooltijden beschikbaar is voor andere inwoners. Alle initiatieven worden ontwikkeld en uitgevoerd met lokale bewoners met ondersteuning van de gemeente. Ondanks de beperkte schaalgroottes hebben ze daarmee een relevant sociaal bereik. Ook gemeenschappelijk is dat ze beogen een extra mogelijkheid te bieden naast het reguliere OV en doelgroepenvervoer.

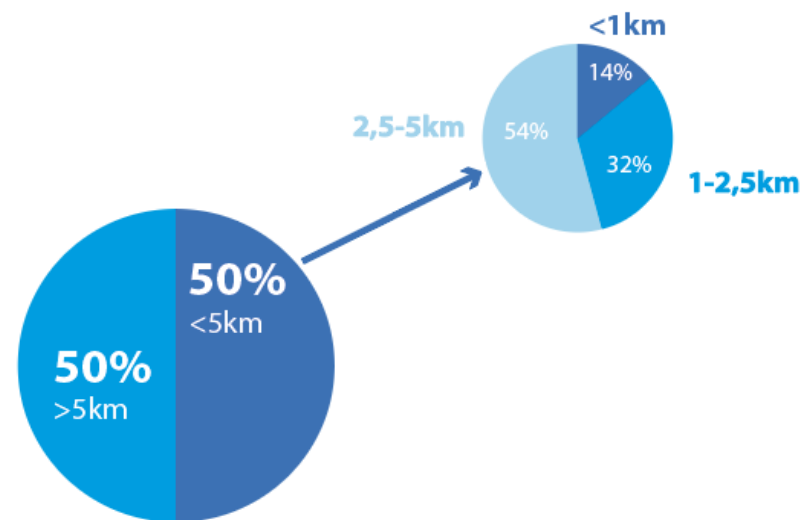
#### 2.1.4 Doelgroepenvervoer

Elke Zeeuwse gemeente is verantwoordelijk voor het "doelgroepenvervoer" van haar inwoners. Hieronder valt het leerlingenvervoer naar scholen voor speciaal onderwijs, het vervoer van inwoners met een WMO-indicatie (Wet Maatschappelijke Ondersteuning) en vervoer naar dagbesteding. Elke gemeente heeft eigen voorwaarden in de contracten met vervoerders. Per gemeente verschillen daarnaast de voorwaarden van het WMO-vervoer. Dit betreft de indicatiestelling van inwoners, het tarief en eventuele beperkingen aan het aantal ritten per jaar. De aansturing van de vervoerders hebben de Zeeuwse gemeenten ondergebracht in de GVZ (Gemeentelijke Vervoercentrale Zeeland).

Het Zeeuwse WMO-vervoer telde per jaar (pre corona) 300.000 ritten. De gemiddelde ritlengte is 8,6 kilometer, dus korter dan de 15 kilometer van een gemiddelde OV-rit. Van alle WMO-ritten heeft 7 procent een lengte van minder dan 1 kilometer, 23 procent minder dan 2,5 kilometer en 50 procent minder dan 5 kilometer. Zie figuur 11.

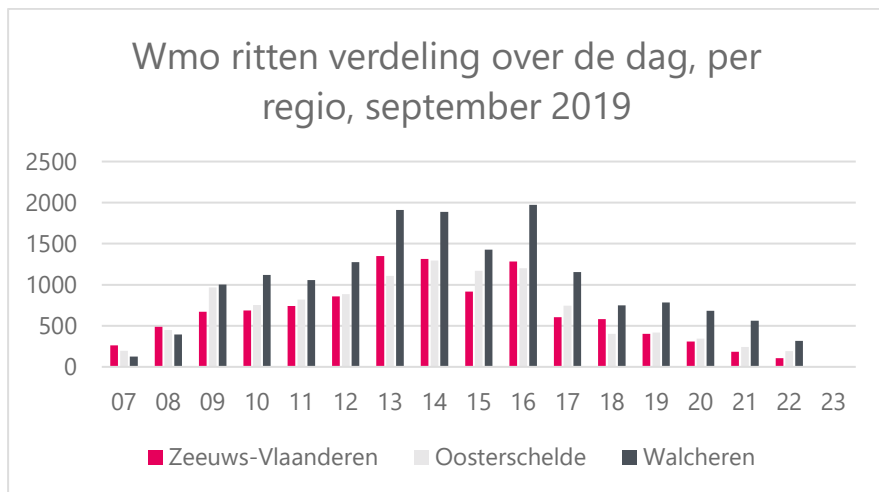


**0,3 miljoen reizigers**  
**8,6 km Gemiddelde ritlengte**  
**€15 miljoen Exploitatiebijdrage**



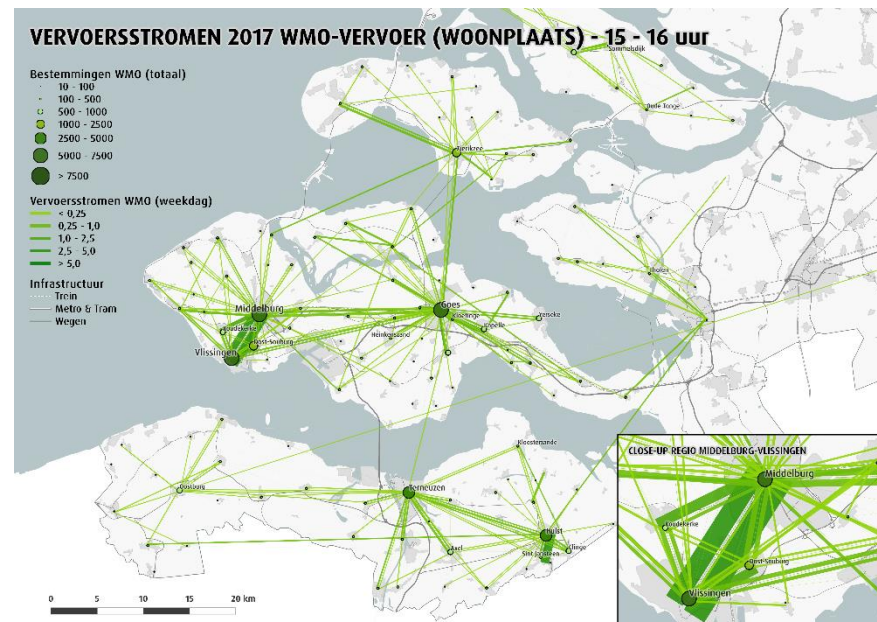
Figuur 11: Aandeel korte ritten in het doelgroepenvervoer

De verdeling over de uren van de dag is opgenomen in figuur 12. Deze verdeling is wezenlijk anders dan in het OV, er is geen ochtendspits. De drukste uren in de middag (13-16 uur) kennen overlap met die in het OV (14-17 uur). In Bijlage B zijn nog een aantal achtergrondstatistieken weergegeven.



Figuur 12: Verdeling WMO-ritten gedurende een gemiddelde werkdag in Zeeuws-Vlaanderen, september 2019

De stromen in het WMO-vervoer zijn aanzienlijk kleiner dan de OV-stromen. De grootste stroom WMO-vervoer bevindt zich tussen Middelburg en Vlissingen. De stromen geven logischerwijs een meer gefragmenteerd beeld dan bij de OV-stromen waar een sterke bundeling zichtbaar is. Belangrijke bestemmingslocaties zijn Vlissingen, Middelburg, Terneuzen, Hulst, Zierikzee, Goes. De stromen laten ook duidelijk meer kortere ritten zien dan bij OV. De stromen zijn veelal gericht op bestemmingslocaties (vb. ziekenhuizen, verzorgingstehuizen, dagbestedingen) in de nabijheid van de woonplaats. De stromen en bestemmingen zijn in figuur 13 weergegeven en in Bijlage 1 op groot formaat toegevoegd.



Figuur 13: Stromen en bestemmingen van het WMO-vervoer inzichtelijk per gemiddelde werkdag; Bron: Bestuurlijke verkenning integratie WMO en OV (2019).

Het leerlingenvervoer kent al een hoge combinatiegraad: in taxibussen worden meerdere leerlingen van huis naar scholen voor speciaal onderwijs gereden (en uiteraard terug). Er gelden beperkingen voor de reisduur tussen huis en school. Ook is het voor (een deel van de) leerlingen uit het speciaal onderwijs van belang dat ze in vaste groepen leerlingen reizen met een vaste chauffeur.

De taxibussen voor het leerlingenvervoer zijn anders dan die voor het WMO-vervoer. Voor het leerlingenvervoer worden vooral standaard taxibussen met acht zitplaatsen ingezet. Voor het WMO-vervoer worden (duurdere) voertuigen ingezet die geschikt voor rolstoelen en een lagere instap kennen. Uitwisseling van beide typen voertuig zou leiden tot hetzij hogere kosten door inzet van een duurder voertuig hetzij een te beperkte toegankelijkheid voor de WMO-reizigers. De

pieken van leerlingenvervoer en WMO-vervoer zijn in de middag overlappend, zodat combinatie weinig effect op het aantal voertuigen zou hebben. Wel worden de taxibussen voor leerlingenvervoer ook ingezet voor vervoer van mensen naar en van de dagbesteding.

Vervoer op basis van een vergoeding door de ziektekostenverzekeraar komt weinig (meer) voor. Het gaat dan om bijvoorbeeld bestraling in het ziekenhuis. De geringe omvang en de kwetsbare groep reizigers maakt analyse naar combinaties met andere doelgroepen overbodig.



*Figuur 14: WMO-vervoer Zeeland*

De GVZ huurt taxibussen, taxi's en chauffeurs in op uurbasis bij de vervoerder(s) die gecontracteerd zijn. Hoe korter tevoren GVZ de gevraagde inzet wijzigt, hoe hoger de vergoeding voor de vervoerder. De tarieven hiervoor worden op basis van marktwerking in contracten vastgelegd. De inzet wordt in principe per dag bepaald: bij verwachte grote drukte worden extra voertuigen en chauffeurs besteld. Omgekeerd kan GVZ op een verwachte rustige dag de inzet een dag tevoren nog terugbrengen. Het komt zelden voor dat planmatig voertuigen "zo maar" een paar uur beschikbaar zijn om andere of extra ritten uit te voeren. Er wordt bijvoorbeeld ook tussen ritten "leeg" gereden. Wanneer aan het bestaande WMO-vervoer extra taken worden toegevoegd (bijvoorbeeld haltetaxiriten als

vervanging van een zwak bezette OV-lijn) leidt dit in principe tot de inhuur van extra uren taxi-inzet.

Reizigers die een WMO-rit aanvragen, worden in de regel op het aangevraagde tijdstip vervoerd, met een marge van een kwartier voor en na dat tijdstip. Tijdens de coronapandemie worden reizigers in principe solo vervoerd. Daartoe wordt vaker dan voorheen bij de ritaanvraag aan de reiziger gevraagd of een verschoven vertrektijd mogelijk is. Dat blijkt vaak het geval, de reiziger heeft er zelf baat bij dat hij vervoerd kan worden zonder combinatie met andere reizigers.

De kosten van een WMO-rit verschillen per gebied en tijdstip. De gemiddelde kostprijs over alle Zeeuwse ritten is ongeveer €16 per rit. Voor het compacte en relatief drukke Goes is de gemiddelde kostprijs van een rit rond de €10, in het meer uitgestrekte Noord-Beveland rond de €22. Dit komt overigens overeen met landelijke ervaringen, waar met een gemiddelde kostprijs per vraagafhankelijke rit tussen de €15 en €20 wordt gerekend. In dun bevolkte regio's kan de kostprijs oplopen tot €30 per rit door de lange afstanden die een taxi van en naar de garage of een volgende rit leeg moet rijden.

In compacte gebieden zoals Walcheren, blijkt in de praktijk dat een taxi of taxibus per uur maximaal drie ritten met reizigers kan uitvoeren. Tussen de ritten door rijdt de taxi van het eindpunt van de ene rit naar het beginpunt van de volgende. Ook moet er voldoende tijd zijn om de reizigers met begeleiding rustig en veilig te kunnen laten in- en uitstappen. Verder blijkt dat tien tot 10 procent van de reizigers met een rolstoel reist. Per gemeente verschilt het aandeel WMO-geïndiceerden dat een extra indicatie heeft, zoals geen hoge of lage in-/uitstap of geen combinatie met andere reizigers.

## 2.2 Bepalen van de financiële schuifruimte voor flexibel en fijnmazige mobiliteit

Jaarlijks gaat in het Zeeuwse OV ongeveer €15 miljoen bijdrage van de provincie om (exclusief de kosten van de ferry), en een vergelijkbaar bedrag van de gemeenten in het doelgroepenvervoer. De vraag is in welke mate er schuifruimte is in de budgetten om in te zetten voor de nieuwe Zeeuwse mix van mobiliteit. Deze schuifruimte is in een tweetal verdiepende analyses bepaald en wordt in de volgende paragrafen toegelicht.

### 2.2.1 Verdiepende analyse OV

De eerste vraag is in welke mate er schuifruimte is in het OV-budget. Dat kan bijvoorbeeld door de inzet te verminderen als er weinig reizigers zijn. Ook is denkbaar dat buslijnen een kortere route volgen door minder halten te bedienen of niet meer door een kern rijden maar langs de rand ervan.

#### *Lijnen strekken om te versnellen*

Het strekken van lijnen om de reistijd voor doorgaande reizigers te verminderen en exploitatiekosten te verlagen, is op beide aspecten het meest effectief op de drukkere lijnen. Dit betreft dus vooral het kernnet. De gevolgen voor reizigers zijn tweeledig. De doorgaande reizigers zijn korter onderweg omdat de bus een kortere en snellere route volgt. De lokale reizigers (op de halten waar de bus niet meer rijdt) hebben een langere afstand naar hun halte. Door te fietsen naar de hub (in plaats van te lopen naar de halte) kan de extra reistijd beperkt blijven. Randvoorwaarden zijn goede aantrekkelijke haltevoorzieningen, voldoende mogelijkheid voor voor- en natransport en een frequente bediening zodat de toename in weerstand als gevolg van extra voortransport-, wacht- en overstaptijd voor de reizigers kan worden gecompenseerd. Het versnellen van lijnen kan in algemene zin, afhankelijk van de sociaaleconomische context, een reizigersgroei realiseren. Er zijn voorbeelden van andere concessies waar bij serieuze versnelling

van lijnen er op de lange termijn tot ca. 10% meer reizigers worden getrokken. Die 10% bestaat uit een saldo van nieuwe reizigers en een oude reizigers die vanwege grotere afstand tussen herkomst/ bestemming en bushalte niet meer voor de bus kiezen. Veelal bij gelijkblijvende of toenemende inwoneraantallen. Gezien de verwachte vergrijzing en ontgroening in Zeeland en de daarbij behorende verwachte daling van het OV-gebruik, is het een mooie ambitie om het OV-gebruik de komende jaren constant te houden (met andere woorden: de afname te compenseren door lijnen te versnellen).

#### **Intermezzo: reistijdverbeteringen en lange termijn reizigersgroei**

*“Een reistijdverbetering van 10% bij stedelijke openbaar vervoersverbindingen, leidt tot gemiddeld 4-6% meer reizen met het openbaar vervoer. Een 5% reistijdverbetering zal half zo veel effect hebben; een 20% reistijdverbetering juist tweemaal zoveel effect.*

*Onderstaande tabel geeft deze elasticiteiten van een kortere reistijd weer (met het OV, niet deur-tot-deur), uitgesplitst naar motief en type OV. De tabel geeft ook aan dat reistijdverbeteringen tot een grotere toename onder zakelijke reizigers leidt dan onder woon-werkreizigers.”*

Motief	Stedelijk (Bus/Tram/Metro)
Algemeen	-0.4 tot -0.6
Zakelijk	-0.5 tot -0.7
Spits (woon-werk)	-0.2 tot -0.4

**Bron:** <https://rwsduurzamemobiliteit.nl/kennis-instrumenten/toolbox-slimme-mobiliteit/openbaar-vervoer/factsheet-verbeteren-ov-verbindingen/>

De afweging tussen een gestrekte of een “traditionele” route is per verbinding en kern te maken op basis van een goede afweging tussen alle factoren: aantallen doorgaande en lokale reizigers, typologie van de reizigers, mogelijkheden voor groei, mate van verkorting van de reistijd, ligging en outillage van de hubs,

opbouw en aansluitingen in het busnetwerk en bijvoorbeeld beschikbare busroutes. Uit de gedane analyse volgt dat de mogelijkheden om op de bestaande routes in Zeeland te versnellen lijken, mede door de geografie van Zeeland, beperkt is. Vervoerders zullen hiervan zelf een afweging in maken bij een inschrijving voor de nieuwe concessie. Uitgangspunt van de provincie is in het algemeen dat de afstand tussen woning en halte in de toekomst groter kan zijn dan in het huidige netwerk, uitgaande van goede hubs en een grotere rol voor actieve mobiliteit zoals fietsen en lopen.

In een analyse is eerst bepaald welke verbindingen logischerwijs tot het kernnet of een van de aanvullende netten behoren. Aan de hand van aantallen inwoners, beschikbare wegen en het aantal huidige OV-reizigers, is dit nieuwe "kernnet" tot stand gekomen. Daarmee is een eerste oefening uitgevoerd. In dit rapport zal niet worden ingegaan op specifieke lijnen, omdat het pas na de aanbesteding van de concessie mogelijk is dit precies in te vullen. Met name is gekeken naar scenario's op basis van verbindingen.

De verbindingen uit het kernnet waar strekken mogelijk effectief is, zijn: Terneuzen-Oostburg, Rotterdam-Zierikzee-Goes-Terneuzen, Terneuzen-Hulst, Middelburg-Terneuzen, Vlissingen-Middelburg, Sint-Maartensdijk-Bergen op Zoom en Westenschouwen-Zierikzee.

### *Een ander netwerk*

Het huidige busnetwerk is in de loop van veel jaren ontstaan en is al jarenlang stabiel. Denkbaar is een ander type netwerk dat meer gericht is op de dikkere stromen. De gedachte is dat daar een hogere kwaliteit haalbaar is die leidt tot meer reizigers. Op de dunnere stromen kan alternatieve mobiliteit beter passend zijn. In een aantal gevallen zal dat betekenen dat men zal moeten gaan fietsen of lopen: de actieve mobiliteit. Vormen van flexibel en fijnmazig vervoer kunnen ook een alternatief bieden en het mobiliteitsaanbod uitbreiden (zie hoofdstuk 3).

Het opzetten van een nieuw type OV-netwerk vergt nauwgezette analyse van reizigersstromen, efficiënte inzet van chauffeurs en bussen (met tijd en plaats om elektrische bussen op te laden), rijtijden, aansluitingen en mogelijkheden voor routes en haltes. Dit is bij uitstek werk voor vervoerders. Voor deze studie voert zo een detailontwerp van het hele Zeeuwse OV-netwerk veel te ver, maar een vingeroefening is wel mogelijk. In deze paragraaf wordt e.e.a. toegelicht, waarbij op pagina 30 de resultaten in scenariovorm in een kaartje terug te zien zijn. Aan de hand van het aantal inwoners per kern, huidige reizigersstromen en de beschikbare infrastructuur is een gelaagd netwerk opgebouwd. De verschillende elementen zijn in samenhang bezien.

### *Scenario 1: Kernnet*

In eerste instantie zijn de grootste Zeeuwse kernen met elkaar en met het spoornetwerk verbonden. Als maatstaf is verder gehanteerd dat de lijn in het huidige netwerk voldoende reizigers trekt om overdag elk half uur te rijden. De lijnen zijn in de paragraaf "lijnen strekken" al beschreven. Deze lijnen rijden in principe zeven dagen per week, ook in de avond. De ambitie van de provincie Zeeland is om deze lijnen naar de toekomst toe sterker te positioneren als snellere verbindingen met betere faciliteiten om zo nieuwe reizigers te trekken, waarmee op drukke uren een hogere frequentie kan worden ingezet.

### *Scenario 2: Kernnet + Aanvullend net-1*

In het tweede scenario zijn als aanvullend netwerk lijnen toegevoegd om alle grotere kernen en de dikke reizigersstromen ook te bedienen. In de kostenberekeningen is als uitgangspunt genomen dat deze lijnen rijden op werkdagen en zaterdag overdag.

### *Scenario 3: Kernnet + Aanvullend net-1 + Aanvullend net-2*

In het derde scenario zijn daar bovenop lijnen toegevoegd om ook kleinere kernen en wat dunnere reizigersstromen te bedienen. In de kostenberekeningen is als uitgangspunt genomen dat deze lijnen op werkdagen in de brede spitsen rijden.

### *Het scholieren-netwerk*

Zeeland telt momenteel 23 scholierenlijnen. Een deel daarvan betreft ritten die aanvullend zijn op een reguliere buslijn om benodigde extra capaciteit bieden. Door een andere route dan de reguliere lijn te rijden, hebben de scholieren een kortere reistijd en minder overstapmomenten. Uitgegaan wordt dat in de toekomst scholierenlijnen niet meer parallel rijden aan het spoor, maar dat daar gebruik wordt gemaakt van de trein.

Van alle andere scholierenlijnen is aangenomen dat het aantal reizigers per rit voldoende is om te handhaven. Anders gezegd: bij opheffing is de bespaarde bus nodig op de alternatieve buslijn. Een analyse van aantallen reizigers in een stabiele periode zonder coronagevolgen is wenselijk om hierin nader inzicht in te krijgen. De scholierenlijnen rijden aansluitend op de lestijden, met een zware piek tussen 8.00 en 9.00 uur. Wanneer een groot deel van de scholen hun aanvangstijden een uur later zou hebben, levert dat een forse kostenbesparing op. Bij aanvang school rond 9.30 uur biedt het reguliere OV meer ruimte dan in de hyperspits, dus zijn er minder extra ritten nodig. Bussen kunnen dan in de ochtend twee ritten rijden: voorafgaand aan het eerste en aan het tweede lesuur. Hiermee wordt een grote besparing van het aantal bussen bereikt. Ook zijn combinaties mogelijk met bussen die in het regulier netwerk allen een rit in de hyperspits rijden. In de middag is de noodzaak van spreiding van lestijden minder groot.

### *De buurtbus*

In Zeeland rijden 21 buurtbuslijnen. Zij vervullen een nuttige aanvullende lokale rol in gebieden waar te weinig reizigers zijn voor regulier OV. De buurtbusverenigingen zijn goed lokaal geworteld, in de praktijk bepalen zij de dienstregeling. De bussen worden beschikbaar gesteld door de OV-vervoerder (Connexxion). Ook verzorgt de vervoerder dat de dienstregeling in de diverse informatiekanalen opgenomen is. Buurtbussen rijden volgens een vaste route en dienstregeling. Ze rijden niet in de avond of op zondag. De meeste rijden ook niet op zaterdag. Dit heeft te maken met een gebrek aan potentiële reizigers en de

geringe beschikbaarheid van vrijwilligers in die perioden. Het aantal reizigers per buurtbuslijn varieert. Goede lijnen hebben tussen de 50 en 80 reizigers per dag. Bij meer reizigers kunnen problemen rond de drukste ritten ontstaan omdat maximaal acht reizigers per voertuig zijn toegestaan. Als het aantal reizigers te laag is (bijvoorbeeld minder dan 20 per dag) heeft de voorziening weinig meerwaarde, en is het voor de vrijwillige chauffeurs moeilijk om gemotiveerd te blijven. Er leeft een brede behoefte voor het flexibeler inzetten van de buurtbus.



*Figuur 15: Buurtbus Zeeland op de Bevelanden*

## **2.2.2 Totaalbeeld financiële schuifruimte OV**

Bij het ontwerpen van een nieuw type netwerk ontstaat financiële schuifruimte omdat het vervoer in dat nieuwe netwerk minder dienstregelingsuren (dru's) omvat dan in het huidige netwerk. De grootte van de schuifruimte varieert naarmate het nieuwe netwerk meer of minder dru's omvat. Aan de hand van de in de voorgaande paragrafen geschetste netwerken (kernnet en aanvullend 1 en 2), is de schuifruimte berekend.

Per type netwerk is in de tabel aangegeven:

- De theoretisch benodigde bijdrage van de provincie aan de exploitatiekosten (uitgaande van €60 per dru conform huidige bijdrage).  
Belangrijke noot: te voorzien is dat de bijdrage per dru de komende jaren naar verwachting hoger zal zijn dan in de huidige concessie Zeeland. Dit komt doordat de onzekerheden rond het aantal reizigers door corona veel groter

zijn en het toekomstig materieel (elektrische bussen) duurder is. Ook zal een inschrijvende vervoerder de kans op een reizigersdaling (ontgroening) incalculeren. De bedragen in deze tabel zijn dus optimistisch.

- Het theoretische verschil met de huidige bijdrage (idem), te bezien als "schuifruimte".
- Het aandeel van de Zeeuwse inwoners dat binnen 2,5 kilometer (ca. 10 minuten fietsen) een OV-halte heeft (inclusief treinstations).
- Het aandeel van de huidige busreizigers dat met dit type netwerk zijn verbinding behoudt.

Tabel 4 toont het totaalbeeld van de verschillende typen beschreven netwerken.

Type netwerk	Benodigde bijdrage van Prov. Zeeland (per jaar)	Verschil met huidige bijdrage ("schuifruimte")	Aandeel Zeeuwse inwoners <2,5 km van halte/station	Aandeel behouden busreizigers t.o.v. huidig
Kernnet	€ 6,2 mln.	€ 8,8 mln.	61%	46%
Kern+Aanv-1	€ 9,3 mln.	€ 5,7 mln.	76%	63%
Kern+Aanv-1 +Aanv-2	€ 10,0 mln.	€ 5,0 mln.	82%	67%
Kern+Aanv-1 +Aanv-2+schol.	€ 12 - 13 mln.	€ 2 - 3 mln.		82%

Tabel 1: Totaalbeeld financiële schuifruimte OV

### 2.2.3 Verdiepende analyse doelgroepenvervoer

Binnen het doelgroepenvervoer is ook bezien of er "schuifruimte" is. Bij het leerlingenvervoer en het vervoer van en naar de dagbesteding zal dit er niet of nauwelijks zijn. Deze groepen zijn al gecombineerd qua voertuiginzet, en het leerlingenvervoer kent een hoge combinatiegraad binnen de randvoorwaarden die gelden voor de reizigers. Voor deze kwetsbare reizigers ligt een combinatie van een doelgroepenrit (bijvoorbeeld van huis naar hub) en OV weinig voor de hand.

Voor het WMO-vervoer is een analyse gemaakt op drie aspecten:

- het karakter van de reis (gebruik door reiziger van hulpmiddelen);
- de route;
- het tijdstip van de reis.

Van alle WMO-reizigers gebruikt tien procent een rolstoel. Voor deze groep ligt het OV als alternatief weinig voor de hand, vanwege de extra eisen bij het vervoer van rolstoelen. Bij een structurele verschuiving moet er dan extra ruimte in de dienstregeling van het OV moeten worden gecreëerd om zorg te dragen voor een goede zekering van de rolstoelen. Dit gaat tegen het uitgangspunt in om het netwerk juist sneller te maken.

Van een andere orde is de vraag of vanuit de indicatiestelling van de WMO ruimte is om de vervoersvraag te beïnvloeden. Het algemene criterium is voor indicatie voor WMO-vervoer is: "De WMO-vervoersvoorziening is bedoeld voor burgers die hun eigen vervoer niet meer zelfstandig of met hulp van familie of vrienden kunnen organiseren. Daar is bijvoorbeeld sprake van als iemand vanwege een handicap, beperking of psychische aandoening niet meer kan reizen met het openbaar vervoer" (bron: <https://www.zorgwijzer.nl/faq/wmo-vervoer>).

De indicatiestelling is een taak van de gemeente. Het werkelijke beleid en de uitvoering kan tot gevolg hebben dat mensen een WMO-indicatie krijgen, terwijl voor een deel van hun reizen het OV of eventueel het vrijwilligersvervoer (zoals: ontmoetingsbus, Thover of Automaatje) wel een alternatief is.

#### Combineren van WMO-reizen onderling

Ritten van WMO-reizigers worden gecombineerd wanneer dit leidt tot efficiëntere inzet van het voertuig en de omweg voor de reizigers beperkt is. Veel WMO-reizen vinden plaats over een korte afstand: de helft van de ritten is korter dan 5 kilometer met een reistijd van tien minuten of minder. Het verder combineren van dergelijke ritten is vaak niet zinvol. Daar komt bij dat het in- en uitstapproces een



relatief groot deel van de tijd in beslag neemt, zeker bij het gebruik van hulpmiddelen. Dit maakt het voor doorgaande reizigers onaantrekkelijk. De ritten na elkaar rijden gaat vaak sneller, is voor de reizigers prettiger en kan veelal met gelijke inzet van voertuigen en chauffeurs.

In een analyse van WMO-ritten is geanalyseerd welke potentie het verder clusteren van ritten heeft. Van drie regio's (Walcheren, Oosterschelderegio en Zeeuws-Vlaanderen) is een geanonimiseerd bestand van ritten bezien. Per regio zijn de drie drukste herkomsten/bestemmingen geanalyseerd. Juist daar immers is van clustering van ritten het meest te verwachten. Als basis is verondersteld dat ritten van of naar een zelfde wijk (postcode 5) al geclusterd zijn binnen de huidige mogelijkheden. Vervolgens zijn ook ritten naar een gelijke stad of stadsdeel (postcode 4) geclusterd. Hierdoor steeg het aantal combinatiemogelijkheden van en naar de top-drie met ongeveer twintig procent. Afgezien van de vraag of deze combinaties bij geringe ritlengte ook daadwerkelijk tot meer efficiency leiden, betekent het voor de reizigers een grotere kans op een reis samen met iemand anders en met een langere rijtijd. Er is dus beperkt potentieel voor een hogere combinatiegraad.

Ook is bezien in welke mate het clusteren van ritten beter mogelijk is bij hanteren van een groter tijdraam. Dit wees uit dat het aantal combinatiemogelijkheden verdubbelt als ritten niet alleen in een periode van een uur kunnen worden geclusterd, maar ook binnen twee uur. Voor de reiziger betekent het dat bij de ritaanvraag vaker gevraagd wordt om op een ander moment te reizen dan aangevraagd. Wanneer het reismotief winkelen is zal dit vaak mogelijk zijn, voor bijvoorbeeld ziekenhuisbezoek niet. Hier ligt dus ook enig potentieel voor een hogere combinatiegraad. De ervaring met verschoven tijdstippen vanwege alleen reizen tijdens de coronapandemie bevestigt dit voorzichtig.

### *OV als alternatief voor WMO-reis*

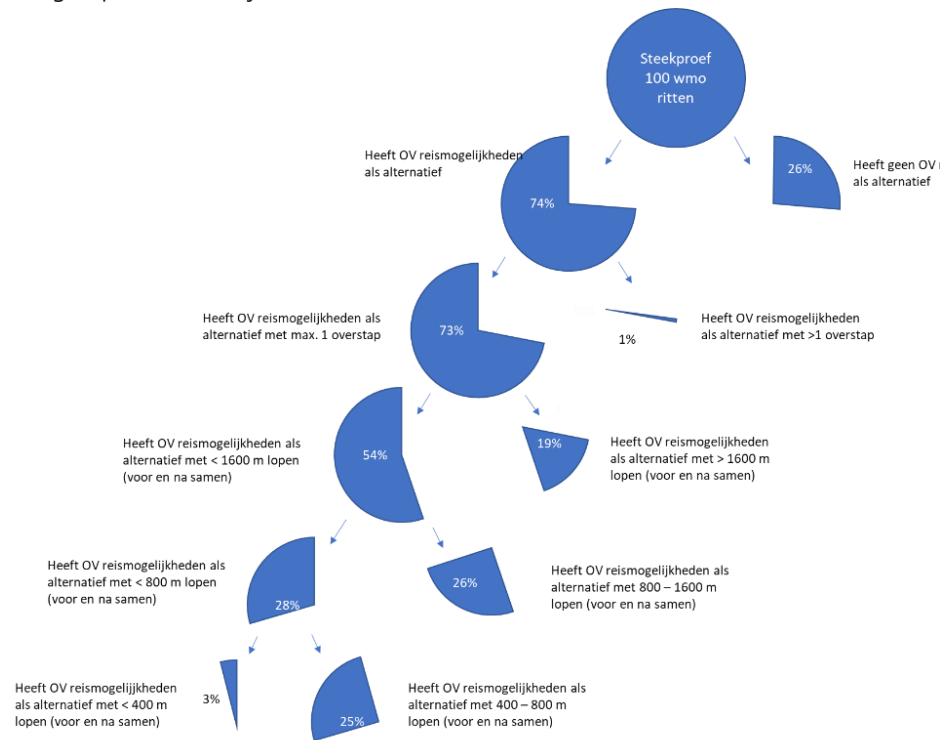
Voor een steekproef van WMO-ritten is geanalyseerd in welke mate een reis per OV een alternatief zou zijn. Het leverde het schema op in figuur 16: de mate waarin het OV een alternatief is, neemt naar onder in de grafiek toe. Boven in de grafiek zijn alle 100 geanalyseerde WMO-ritten vermeld. Daarvan is voor 26 procent geen OV-alternatief voorhanden. Dit is het geval als bij een reisadvies via de OV-reisplanner 9292 alleen "lopen" voorkomt, zonder reismogelijkheid per OV. Dit gebeurt als de reistijd per OV langer is dan de rechtstreekse looptijd. WMO-reizen zijn vaak over korte afstanden, dus het is niet denkbeeldig. Voorbeeld: een reiziger wil van huis naar de kapper, op 1 kilometer loopafstand (bij 5 km/uur is dat 12 minuten looptijd). De bushalte ligt op 400 meter van de woning, dat is vijf minuten lopen. Daarna een busreis van drie minuten en 500 meter lopen (zes minuten) naar de kapper. De reistijd per OV is dan 14 minuten, exclusief wachten op de bus. Omdat dat langer is dan rechtstreeks lopen, geeft 9292 geen OV-reisadvies.

Verder nemen we aan dat een reis met twee of meer overstappen geen reëel alternatief is voor een WMO-geïndiceerde. Daarna hangt de aantrekkelijkheid van het OV af van de loopafstand (som van afstand van herkomst naar de beginhalte en van de eindhalte naar de bestemming). Wanneer de grens wordt gesteld op maximaal 800 meter lopen, is voor 28 procent van de WMO-reizen het OV een reëel alternatief. Als de grens op 400 meter ligt, bedraagt dit nog 3 procent van de WMO-reizen. Het verloop van dit percentage tussen de 400 en 800 meter is min of meer lineair. Wanneer dus een grens van maximaal 600 meter lopen gehanteerd zou worden, is OV voor 15 procent een alternatief.

De analyse van het tijdstip van de reis leverde een positief beeld op. Alle geanalyseerde reizen zijn gemaakt in een tijdvak van de dag dat de OV-reis die 9292 aanbeveelt, minstens een keer per uur mogelijk is. Er waren geen reisadviezen voor scholieren- of spitslijnen waarvoor dat niet zou zijn opgegaan.

Het beeld uit deze WMO-analyse verandert als het OV-netwerk anders wordt vormgegeven. WMO-reizen worden relatief vaak buiten de spitsuren gemaakt en relatief vaak met ontsluitende lijnen.

In een aanvullend onderzoek waarin persoonskenmerken (fysiek en mentaal) worden meegenomen kan men vervolgens bepalen welk gedeelte van de doelgroep daadwerkelijk in staat is om met het OV te reizen als alternatief.



Figuur 16: Afpellen van de steekproef: OV als alternatief voor WMO

### WMO-ritten als alternatief voor een OV-reis

Bij zeer zwakke OV-ritten kan overwogen worden of de (weinige) reizigers effectiever met een oproep gestuurd systeem (zoals haltetaxi) vervoerd kunnen worden. Echter, over het algemeen zijn de kosten van zo een "maatwerkrit" hoog. Dit komt vooral doordat zelden reizigers gecombineerd worden, omdat het er weinig zijn. Bovendien zijn met de huidige systemen de drempels voor gebruik hoog, doordat systemen onafhankelijk van elkaar zijn vormgegeven. Per reiziger is oproep gestuurd vervoer aanzienlijk duurder dan het OV.

In dit onderzoek is niet de analyse gemaakt tussen kosten van een bediening met de bus op momenten dat er een dunne bezetting is in vergelijking met een oproep gestuurd systeem. Geadviseerd wordt deze analyse verder uit te werken en ook te analyseren welke combinatiegraad tussen haltetaxireizigers en doelgroepenreizigers daarin mogelijk is, omdat deze combinatiegraad momenteel slechts 10% betreft.

Daarbij is het belangrijk dat de juridische en organisatorische kaders beschouwd worden bij het vormgeven van de Zeeuwse Mix van Mobiliteit. Het huidige WMO-vervoer is vormgegeven als een open eind regeling: extra reizigers binnen die regeling vervoeren kan daarmee een financieel risico met zich mee brengen.

## 2.3 Totaalbeeld financiële schuifruimte

Uit de voorgaande paragrafen ontstaat het volgende beeld van financiële schuifruimte.

Bij overgang naar een netwerk dat meer dan nu is gericht op de sterkere verbindingen, ontstaat schuifruimte afhankelijk van de mate waarin het netwerk minder ritten biedt dan het huidige. Onzeker is het verwachte negatieve effect van hogere prijzen die vervoerders bij nieuwe aanbestedingen zullen hanteren vanwege onzekerheid over reizigersaantallen na de coronapandemie en duurdere bussen. De schuifruimte in het OV is te schatten op maximaal ongeveer €2 tot 3 miljoen per jaar. Hiermee is er dus minder dienstregeling gebonden busvervoer en meer ruimte voor aanbod van fijnmazig flexibel vervoer. Wanneer veel scholen hun aanvangstijden een uur verschuiven, ontstaat aanvullend schuifruimte in de scholierenlijnen van ongeveer €0,5 miljoen per jaar. In de analyses en financiële aspecten is het aantal reizigers constant verondersteld (netto effect van nieuwe reizigers door versnellen en een aantrekkelijker systeem, afgewogen tegen de afname van reizigers van de ontgroening en vergrijzing).

In het doelgroepenvervoer is enige schuifruimte in het WMO-vervoer denkbaar. De huidige contracten kennen echter al een hoge mate van clustering tussen en binnen de diverse doelgroepen. Enige ruimte kan ontstaan wanneer reizigers bij hun ritaanvraag vaker wordt gevraagd de vertrektijd aan te passen. Er is geen concrete aanwijzing dat de indicatiestelling ruimer wordt gehanteerd dan hij bedoeld is. Wanneer WMO-reizigers waarvoor het OV een acceptabel alternatief biedt (maximaal 1 overstap en een beperkte loopafstand van en naar de halte) vaker naar het OV worden verwezen, ontstaat schuifruimte. Bij een maximale loopafstand (som van afstand van huis naar vertrekhalte en van aankomsthalte naar bestemming) van 400 meter is dit maximaal 3 procent, bij 600 meter 15 procent en bij 800 meter 28 procent.

## 2.4 Doelmatige Flexibele en fijnmazige mobiliteit

De wereld van mobiliteit is sterk in beweging, o.a. dankzij verschillende maatschappelijke en technologische trends. De provincie Zeeland en de Zeeuwse gemeenten willen met de nieuwe Zeeuwse Mix van Mobiliteit inspelen op mobiliteitsinnovaties om zo beter te kunnen voldoen aan de wensen van de reiziger. Er ontstaan veel nieuwe vervoerwijzen, veelal als tussenvorm tussen auto en fiets: e-steps, e-fiets, e-snel fiets, light electric vehicles zoals de Biro, snelle scootmobielen geschikt voor langere afstanden, etc.. Flexibele en fijnmazige mobiliteit kent dus veel verschillende verschijningsvormen. Toch hebben ze allemaal een belangrijke overeenkomst: *“ze komen het beste tot uiting in aanvulling op een sterke en snelle hoofdstructuur”*. Het eerste en laatste deel van een reis wegen het zwaarste mee in de beleefde reistijd, dit is precies waar flexibel en fijnmazig actief is.

De transitie vanuit het huidige mobiliteitssysteem naar flexibel en fijnmazig vraagt om een gedragsverandering. Die gedragsverandering is sterk ingegeven met het voordeel dat deze transitie voor de reizigers zonder merkbaar voordeel voor de reizigers is gedragsverandering lastig vorm te geven. Voordelen die kunnen bijdragen aan de gedragsverandering zijn bijvoorbeeld: vergroting van de flexibiliteit en beschikbaarheid, verkorting van de (beleefde) reistijd, toename in bereikbaarheid van voorzieningen en het vergroten van de keuzevrijheid van de reiziger. Daarbij moet wel rekening worden gehouden met het aandachtspunt dat de meeste vormen van flexibel en fijnmazig vervoer, waar er voldoende OV-vraag is, doorgaans duurder zijn doordat ze gericht zijn op individuele verplaatsingen in plaats van een bundeling van verplaatsingen.

In de richtingennotitie zijn de eerste contouren van het flexibele en fijnmazige mobiliteitssysteem reeds weergegeven (zie kader).

*Bij korte verplaatsingen zijn actieve vormen van mobiliteit, zoals lopen en fietsen het uitgangspunt. Voor de reisrelaties met een lage mobiliteitsvraag is het in het belang van de reiziger dat deze de keuze heeft uit een aanbod van flexibele fijnmazige mobiliteit, bestaande uit taxisystemen/ doelgroepenvervoer, gedeelde mobiliteit, vrijwilligersinitiatieven, mobiliteitsinitiatieven gericht op de toerist en mogelijk in de toekomst innovatieve mobiliteitsvormen zoals zelfrijdende Pods en Shuttles.*

*Bron: Richtingennotitie Slimme Mobiliteit Provincie Zeeland 2021*

Op basis van de geschetste contouren van het flexibele en fijnmazige systeem zijn in de werksessies met de gemeenten en provincie de systeemkenmerken verder verkend. Het flexibele en fijnmazige systeem moet een hoge mate van betrouwbaarheid en beschikbaarheid kennen, moet gemakkelijk te gebruiken zijn en integraal onderdeel uitmaken van het gehele mobiliteitssysteem. Een verdere specificatie van de eigenschappen wordt hieronder kort toegelicht.

#### *Integraliteit*

Om de Zeeuwse mix van mobiliteit als geheel succesvol te laten zijn is vindbaarheid en gebruiksgemak cruciaal. Een eenduidige uitstraling en branding dragen daaraan bij, alsmede een centraal platform waarop de gehele reis geboekt en betaald kan worden.

#### *Tarifering*

Binnen de diverse vormen van flexibele en fijnmazige mobiliteit zullen er verschillende tarieven gelden voor de verschillende vormen van vervoer. Het is daarbij wenselijk om gelijke tarieven te hanteren per productgroep in geheel Zeeland. Daarbij is prijsdifferentiatie naar tijd en comfort uiteraard wel mogelijk. Er zijn hierbij twee belangrijke randvoorwaarden te noemen: transparantie over de kosten per vorm van flexibele en fijnmazige mobiliteit en een centraal punt (vb.

MaaS applicatie) waar de kosten van flexibele en fijnmazige mobiliteit integraal zijn opgenomen in de kosten van de reis. Het los boeken en betalen van voor-, hoofd- en natransport vormt een extra drempel voor de reiziger.

#### *Innovatie versus bewezen techniek*

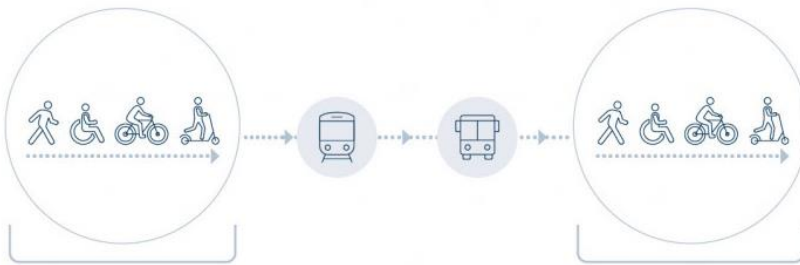
Binnen de Zeeuwse mix van mobiliteit staat de mens centraal; de techniek van innovatieve vormen van mobiliteit is daarin dienend. Een van de uitgangspunten uit de richtingennotitie is ook dat er ingezet wordt op innovatieve vormen van mobiliteit. Binnen de kaders van de richtingennotitie levert dit twee spanningsvelden op:

- 1) Innovatie versus marktrijpheid. Er worden voortdurend nieuwe mobiliteitsvormen ontwikkeld. Innovatieve vormen van mobiliteit kunnen kansen bieden om het reizen drastisch anders in te richten en beter aan te sluiten op de wensen van de reiziger. Tegelijkertijd wordt innovatie gekenmerkt door "onzekerheid" en lukt ook lang niet iedere innovatie. Dus om die innovatie daadwerkelijk te kunnen benutten is een zekere vorm van marktrijpheid nodig om een structurele reizigersvraag te bedienen met een bepaald kwaliteitsniveau.
- 2) Betaalbaarheid van innovatieve vormen van vervoer. Innovatieve mobiliteitsvormen zijn in het begin van hun ontwikkeling vaak relatief duur ten opzichte van de bestaande vormen van vervoer doordat een grootschalige uitrol nog ontbreekt of de bestaande juridische kaders het toepassen in de weg staan.

Om hierop in te spelen heeft de provincie Zeeland de komende jaren al €5 miljoen aan budget beschikbaar gekregen van het rijk (buiten concessiegelden om) om innovaties op te werken in Living Labs en ze onderdeel te maken van de mix van mobiliteit. Daarnaast sluit Zeeland aan op het Living Lab Slimme Mobiliteit om innovaties te stimuleren.

### *Doelmatigheid van flexibel en fijnmazig vervoer*

Flexibel en fijnmazig vervoer is binnen de Zeeuwse Mix van Mobiliteit primair bedoeld om een reiziger vanaf zijn herkomst via een hub naar de sterke hoofdstructuur te bewegen, of van de sterke hoofdstructuur naar zijn bestemming te bewegen: de first- en last-mile. De first- en last-mile is schematisch weergegeven in figuur 17.



*Figuur 17: First- en last-mile in een reis*

Voor de first- en last-mile is er veelal de beschikking over mobiliteitsvormen in eigen bezit, zoals bijvoorbeeld de (elektrische) fiets, auto of scooter. Binnen de kaders van de Zeeuwse Mix van Mobiliteit is het belangrijk deze vormen ook te benutten en met name de nieuwe toepassingen van flexibel en fijnmazig vervoer te koppelen aan de last-mile van een reis (in de buurt van bestemmingslocaties).

# 3. Contouren van de Zeeuwse mix van Mobiliteit

## 3.1 Doelen Zeeuwse mix van mobiliteit

De vierdoelen van de Zeeuwse mix van mobiliteit zijn in de werksessies gedefinieerd als:

- Vernieuwend;
- Betaalbaar;
- Toekomstbestendig;
- Kwaliteit voor de reiziger.

Deze doelen worden meegenomen in de verdere uitwerking van de contouren van de mix.

## 3.2 Schematisch totaalbeeld

De Zeeuwse mix van mobiliteit bestaat uit samenhangende elementen, zoals schematisch weergegeven in figuur 13. De kern bestaat uit regulier OV: trein, ferry en bus. Flexibel en fijnmazig vervoer vult dit aan met diverse typen mobiliteit. Voor de kwetsbare doelgroep binnen de Zeeuwse inwoners is een daarnaast een systeem beschikbaar dat op hun wensen is toegesneden (het WMO-transport). Meer dan voorheen bestaat er samenhang tussen alle systemen. Ook zal er een grotere rol zijn voor individuele en actieve mobiliteit, zoals lopen, de fiets en e-bike.

Voor de grootste reizigersstromen is het OV geschikt: dit gaat uit van bundeling van reizigers, kent daardoor een relatief lage financiële bijdrage van de overheid en heeft voor reizigers het voordeel van eenvoud, voorspelbaarheid en een relatief

lage ritprijs. Bij een ontwerp van de Zeeuwse mix van mobiliteit is logisch om het flexibel en fijnmazige vervoer integraal te beschouwen met de sterke hoofdstructuur van de Zeeuwse Mobiliteitsmix. Daarmee wordt recht gedaan aan de positie van flexibel en fijnmazig in de mix van mobiliteit maar ook aan het uitgangspunt dat grote stromen de samenstelling en noodzaak van de mix sturen. Een schematische weergave van de Zeeuwse Mix van Mobiliteit is weergegeven in figuur 18, met differentiatie naar collectief en individueel en korte en lange afstanden.



Figuur 18: Schematische weergaven mobiliteitsmix

### 3.3 Snel en effectief OV

In het OV-netwerk zijn de spoorlijn Vlissingen – Roosendaal en de ferry Vlissingen – Breskens vaste waarden. In het OV wordt verder met een gelaagd systeem gewerkt. Het is hierbij logisch dat de basis wordt gelegd met een netwerk dat de dikkere reizigersstromen bedient met meer gestrekte routes dan in het huidige netwerk. In hoofdstuk 2 zijn drie typen netwerk uitgewerkt. Een netwerk met elementen van scenario 2 en 3 is op het eerste gezicht passend voor het toekomstig Zeeuws busnetwerk.

Internationale buslijnen nemen een aparte positie in. De buslijnen 42: Breskens – Sluis – Brugge en 19: Hulst – Antwerpen – Breda hebben een vaste rol die regionaal hoog wordt gewaardeerd, ook in de toekomst. Een nieuwe hoogwaardige verbinding tussen Terneuzen en Gent (nu lijn 50, alleen zomer en weekend) staat hoog op de wensenlijst. Met Vlaanderen zijn afspraken te maken over kosten, tarieven, halten in België en andere praktische zaken.



Figuur 19: Diverse bussen van Connexion en De Lijn op Busstation Oostburg Ziekenhuis

Een apart onderdeel van het OV-netwerk zijn de scholierenlijnen. Bij het hoge aandeel scholieren en studenten in het Zeeuwse OV, past maatwerk hiervoor goede bij het netwerk in Zeeland. De exacte omvang en vormgeving van een toekomstbestendig scholierenennetwerk zal afhankelijk zijn van het toekomstig aantal reizigers. Dat is pas te beoordelen als de effecten van de coronapandemie zijn gestabiliseerd. Zo is de vraag of meer onderwijs digitaal online gaat plaatsvinden en of de lestijden blijvend verschuiven en gespreid worden. Vooral dat laatste is behulpzaam om het vervoer van leerlingen en studenten comfortabel (geen overvolle bussen) en kosteneffectief (een bus kan dan twee spitsritten maken in plaats van één) te laten plaatsvinden. Ook speelt de vraag of de opkomst van de e-bike is versneld.

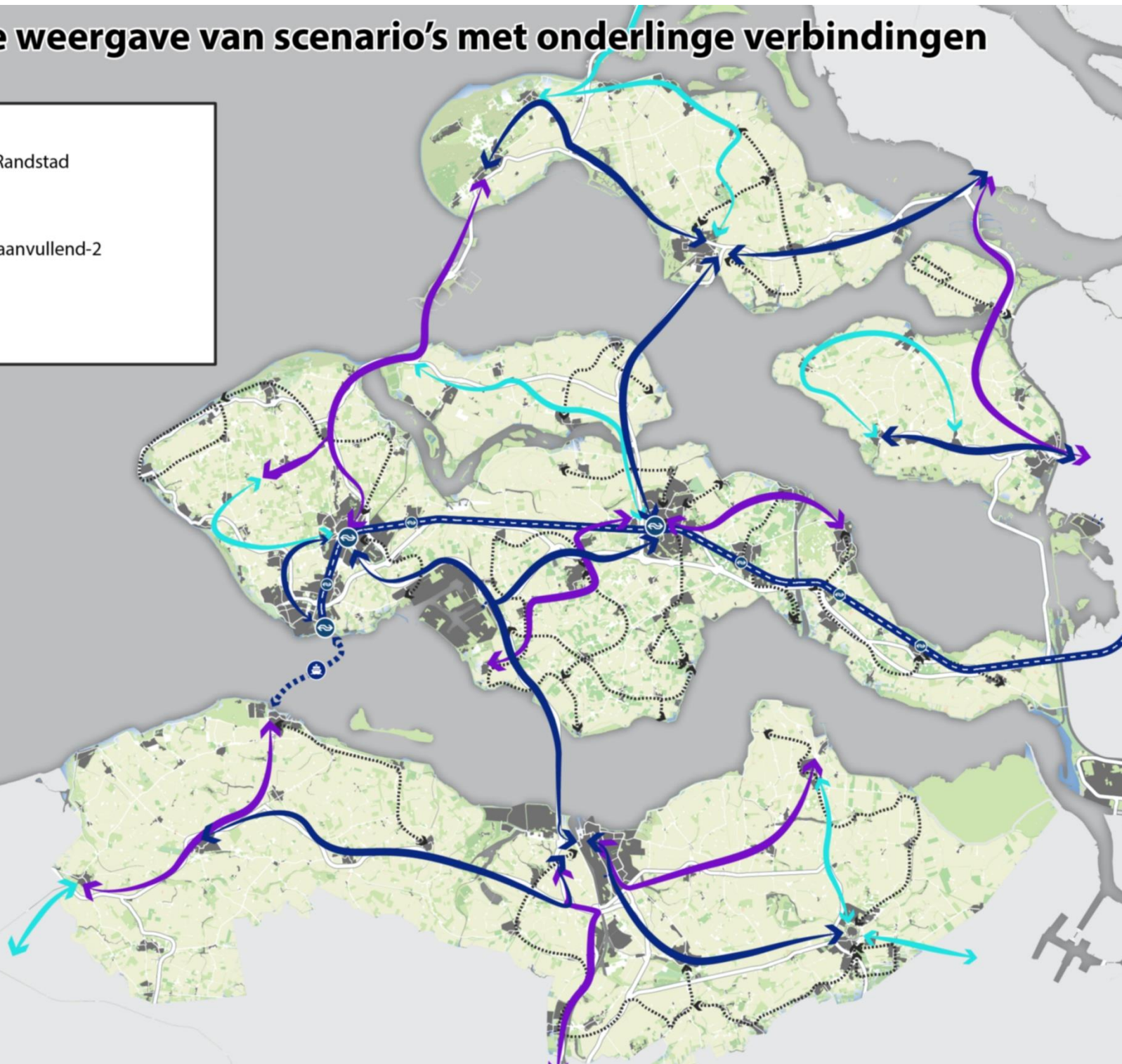
Een nieuw OV-netwerk zal meer gericht zijn op de dikkere reizigersstromen en langere afstanden. Op de afbeelding op de volgende pagina is een schematisch kaartbeeld opgenomen van de scenario's (exclusief scholieren). De exacte vormgeving is nader uit te werken ter voorbereiding op de nieuwe OV-concessie. Op sommige minder drukke trajecten zal dit nieuwe netwerk betekenen dat er niet meer alle dagen van de week en in de avond een bus rijdt. Ook zal op enkele plaatsen de bus niet meer door de kern rijden maar een halte hebben aan de rand. Dit draagt bij aan een snellere reis voor de meeste reizigers en het trekken van nieuwe reizigers, maar het betekent voor anderen dat ze voortaan met de fiets naar de halte zullen gaan in plaats van te voet.

Het nieuwe busnetwerk betekent minder ritten met een magere bezetting. Daarmee ontstaat financiële schuifruimte om de een nieuwe mix van mobiliteit op te zetten die ook juist meer en nieuwe reizigers zal trekken. Een deel van de huidige busreizigers zal hun reis op een andere wijze moeten gaan vormgeven. Ook voor de fiets ontstaat een grotere rol.

# Schematische weergave van scenario's met onderlinge verbindingen

## Legenda

- ..... Spoorlijn Vlissingen - Roosendaal - Randstad
- Scenario 1: kernnet
- Scenario 2: kernnet+aanvullend-1
- Scenario 3: kernnet+aanvullend-1+aanvullend-2
- ..... Buurtbus
- ||||| Veerboot
- ⊕ Treinstation



\*kaartbeeld is exclusief scholierenverbindingen



### 3.4 Hoe ziet de flexibele en fijnmazige mobiliteit eruit?

Naast het OV-netwerk is er veel ruimte voor flexibel en fijnmazig vervoer. Deels is dit een aanvulling voor het OV, deels een vervanging maar het kan ook juist nieuwe reizigers aantrekken mede door een betere feeding op het OV. Belangrijk daarbij is dat over heel Zeeland de reiziger kan rekenen op een mobiliteitsmogelijkheid relatief dicht bij huis of bestemming. De uitwerking is per gebied en doelgroep te maken met oog voor de kwaliteit voor de reiziger en de kosteneffectiviteit.

#### 3.4.1 Flexibel en fijnmazig in algemene zin

Bij een veelheid aan beschikbare mobiliteitsvormen, is het van belang dat (potentiële) reizigers een goede keuze kunnen maken. Ontwikkelingen rond MaaS (Mobility as a Service, mobiliteit als dienst) helpen daarbij. In bijvoorbeeld een app krijgt de reiziger aan de hand van zijn gewenste reis een overzicht van beschikbare mobiliteitsvormen. Ook de betaling verloopt via de app. Een grotere rol voor de fiets en e-bike past in de trend naar meer actieve mobiliteit. Bij hubs (OV-knooppunten) zijn goede voorzieningen nodig. Overdekte stallingsruimte, goede mogelijkheden om de fiets met een slot te bevestigen en oplaadvoorzieningen voor een e-bike horen daar bij. Een fatsoenlijke wachtvoorziening en goede reisinformatie behoren ook tot de standaard. Deelfietsen vormen vooral op bestemmingslocaties in Zeeland een onderdeel van de mobiliteitsmix. Voor inwoners van Zeeland is dit van minder belang: zij zullen vooral met hun eigen fiets vanuit huis naar de halte rijden. Zeker op hubs vormen deelfietsen een aanvulling die een groter bereik mogelijk maakt. Dit grotere bereik is logisch wanneer buslijnen zich meer op gestrekte routes en langere afstanden toeleggen. Op de Zeeuwse intercitystations Goes, Middelburg en Vlissingen is de OV-fiets al beschikbaar. Op hubs in Zierikzee en Terneuzen vergroten ze het invloedsgebied

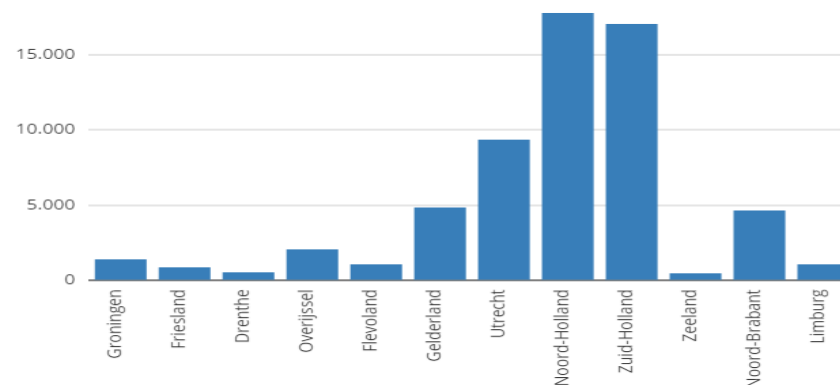
van het OV voor reizigers die daar vanuit andere delen van Zeeland of verder weg aankomen.

#### Elektrische deelfietsen

Elektrische deelfietsen zijn ook een mogelijkheid. Hun bereik is groter, maar de kosten voor exploitant en reiziger zijn hoger. Ervaringen in het land wisselen, ze komen in ieder geval veel minder voor dan gewone deelfietsen. Een start met deelfietsen is logisch, bij veel gebruik is toevoegen van elektrische deelfietsen later mogelijk. Lopende en binnenkort startende pilots in Zeeland (zoals in Sluis) zullen ook ervaringen opleveren.

#### Deelauto's

Deelauto's komen anno 2021 op grote schaal vooral in de grote steden van de Randstad voor. Ze hebben een functie in gebieden waar het autobezit lager dan gemiddeld is door hoge parkeertarieven en beperkte parkeerruimte. Van beide is in Zeeland weinig sprake. Aanbieders als Greenwheels en Car2go functioneren op commerciële basis. Dat zij buiten de randstad veel minder actief zijn, duidt op een kleine markt.



Figuur 20: Aantal deelauto's per provincie in 2020; Bron: CROW-KpVV

Deze overwegingen leiden tot de conclusie dat de deelauto op commerciële basis in de Zeeuwse mobiliteitsmix niet vanzelfsprekend is, maar mogelijk wel potentie en bestaansrecht heeft bij voldoende animo en lokale support. Lopende initiatieven met deelauto's zoals die van "SD op weg" zullen inzicht bieden in vormen die breder toepasbaar zijn in Zeeland. Daar wordt de combinatie met bedrijven en instellingen gezocht, wat een goede basis biedt. Een bijzondere deelauto biedt ANWB met "automaatje". Tegen een kleine vergoeding bieden automobilisten met hun eigen auto aan deelnemers de mogelijkheid een rit te maken.

#### *Lokale initiatieven en vrijwilligers*

Lokale initiatieven op basis van vrijwilligers kunnen een aanvulling zijn die is toegesneden op de lokale behoefte. Dit kan vele vormen aannemen, zoals de praktijk op Schouwen-Duiveland en Tholen al bewijst. De overheid speelt een rol in het faciliteren van de vrijwilligersinitiatieven. Dit kan gaan om de vindbaarheid van de vormen van vervoer in een MaaS-app, of bijvoorbeeld onderhoud van het voertuig door de vervoerder die in het gebied het OV verzorgt.

#### *Vraagafhankelijk vervoer*

Vraagafhankelijk vervoer als de haltetaxi (halte-halte) of WMO-vervoer (deur-deur) biedt de reiziger maatwerk, maar heeft hoge kosten per rit. Zelfs bij combinatie met andere flex-systemen zijn de kosten per rit doorgaans €15,- of meer, zo leert de ervaring in het hele land. Het gebruik ervan is dus te beperken tot reizigers voor wie het reële meerwaarde heeft en die niet een alternatieve reismogelijkheid hebben. Voor WMO geschiedt dat via indicering. Voor de haltetaxi is de gebruikerspas een goede methode: het voorkomt dat reizigers al te gemakkelijk dit dure systeem gebruiken maar is qua kosten en verkrijgbaarheid geen onredelijke drempel. Ook is het passend dat abonnementen zoals de OV-Studentenkaart niet geldig zijn. Niettemin, als het ontsluitend OV wordt verminderd, is toename van het gebruik van de haltetaxi te voorzien. Het systeem is vanuit zijn aard niet te beperken tot een bepaald budget. Als er veel mensen van

gebruik gaan maken, zal de benodigde bijdrage van de provincie moeten groeien. Als het budget voor een jaar voor het einde van het jaar is verbruikt, kan niet de voorziening worden gestaakt tot de start van het volgende jaar. Een dergelijke open-einde regeling kent financiële risico's. Daar staat tegenover dat deze vorm van vervoer een hoge mate van service kan bieden voor de reiziger doordat er meer bestemmingen bereikbaar worden (vb. ook op weekenddagen en in de avonduren).

Van het omzetten van regulier OV in een vraagafhankelijke voorziening zijn veel voorbeelden in Nederland. Kwantitatieve evaluaties ontbreken echter veelal, merkwaardig genoeg. Duidelijk is wel dat de drempel van aanmelding reizigersverlies geeft van gemiddeld 2/3 deel van de originele OV-reizigers. Dit geldt zelfs als het aanmelden klantvriendelijk wordt vormgegeven met een goed werkende app in combinatie met de mogelijkheid om te bellen.

Het dilemma van vraagafhankelijk vervoer is dat een hoge kwaliteit prettig is voor de reiziger, maar een hoge bijdrage van de provincie vereist. In hoofdstuk 2 is toegelicht dat een reguliere OV-reiziger gemiddeld €2,30 bijdrage van de provincie vergt, een reiziger in een vraagafhankelijk vervoer (in dit geval WMO) gemiddeld €15,-. Een reiziger in het vraagafhankelijk vervoer is dus meer dan zes keer (!) zo duur dan een gemiddelde OV-reiziger. Wanneer een zwakke buslijn wordt vervangen door vraagafhankelijk vervoer en de meeste reizigers van het vraagafhankelijk vervoer gebruik gaan maken, kan het aantal reizigers afnemen terwijl de kosten toch hoger worden. Dat is op termijn onhoudbaar. Een hoger tarief voor vraagafhankelijk dan voor regulier OV is vanuit kwaliteit voor de reiziger en toerekening van kosten alleszins redelijk. In West-Brabant wordt gedacht aan een tarief van 2,5 keer het normale OV-tarief. Hoe tegenstrijdig het ook klinkt, enige mate van beperking van het gebruik is nodig om het systeem te kunnen financieren. Anders gesteld: het systeem wordt zo veel mogelijk gebruikt door reizigers voor wie het echt meerwaarde heeft.

### *Spelregels voor vraagafhankelijk vervoer*

Vraagafhankelijk vervoer kan in de vorm van een ruim beschikbaar “vangnet” als extra ten opzichte van het busvervoer wel meerwaarde bieden. Het biedt dan de zekerheid dat reizigers ook op minder drukke uren kunnen reizen. Dit kan er toe leiden dat men een minder grote drempel ervaart om per OV te reizen op de uren dat het OV wel goed beschikbaar is. De hoge kosten van een rit met vraagafhankelijk vervoer maken het wel nodig dat het systeem beperkt wordt gebruikt, het gaat immers vooral om de beschikbaarheid ervan. Een drempel in de vorm van een hoger tarief is op zijn plaats. Ook hier is er het risico dat bij meer reizigers dan verwacht, de kosten van deze “open eind regeling” te hoog worden. Een voorzichtige start is sterk aan te bevelen. De te hanteren tarifiering scheidt de randvoorwaarden voor de fijnmazigheid en dekking van het systeem.

Aan te raden is om daarin drie schaalniveaus te hanteren die de fijnmazigheid en dekking voor de reiziger inzichtelijk maken:

1. Opstappunt-Hub: Hierbij maakt de reiziger gebruik van flexibele en fijnmazige mobiliteit om vanuit een opstappunt in de omgeving van zijn woning of bestemming van/naar een hub te reizen. Hiermee wordt de reiziger gestimuleerd om gebruik te maken van de hoofdstructuur van de Zeeuwse Mix van Mobiliteit. Aangeraden wordt om deze vorm van vervoer aan te bieden op de bedieningstijden van de hoofdstructuur .
2. Een reis van “Deur – Deur”: hierbij kan een reiziger direct van zijn of haar vertrekadres direct naar de gewenste bestemmingslocatie reizen. Deze vorm van reizen speelt geeft een maximale fijnmazigheid. Aan te raden is om deze vorm voornamelijk ter beschikking te stellen op momenten dat er geen reis met het OV mogelijk is. Deze vorm van vervoer is te vergelijken met het reguliere taxivervoer, een commercieel taxitarief is hierin dan ook passend. Bij afwezigheid van regulier OV, als de andere vormen van de Zeeuwse Mobiliteitsmix niet passend zijn of als de reiziger bereid is om een hoog tarief te betalen voor de reis is een bedieningsperiode van 24/7 passend.

3. Halte-Halte (bij afwezigheid van OV): hierbij maakt de reiziger gebruik van de flexibele en fijnmazige mobiliteit om van en naar een halte te reizen. Echter zal in bepaalde gebieden of op bepaalde perioden of tijdstippen geen regulier OV aanwezig zijn. Bij een reis tussen haltes is een tarief passend bij het reguliere OV-tarief passend.

### **3.4.2 Specifieke regionale kenmerken voor flexibele en fijnmazige mobiliteit uit de werksessies**

Vanuit de werksessies zijn de specifieke regionaal opgehaalde kenmerken voor de mix van mobiliteit hieronder kort beschreven.

#### Schouwen-Duiveland

Voor de verdere invulling van de mix van flexibele en fijnmazige mobiliteit is in Schouwen-Duiveland de ontwikkeling van 3-5 hubs wenselijk met daarin een goede beschikbaarheid van diverse mobiliteitsoplossingen, namelijk: de halte-taxi, buurtbus, elektrische deelfietsen en deelauto's. Het bestaande systeem van SD-op-Weg biedt kansen om hierop verder uitgebreid te worden. Ook vrijwilligersinitiatieven zoals de Zonnemaire schoolbus verdienen opvolging.

#### Tholen

Binnen Tholen is er een sterke behoefte aan een verbinding tussen de (grotere) kernen, om de voorzieningen voor iedereen bereikbaar te houden. De inzet op Tholen is vooral gericht op een goede invulling van hubs met een haltetaxi, buurtbussen, (elektrische) deelfietsen en eventueel scooters. Ook (uitbreiding van) de vrijwilligersinitiatieven zijn kansrijk. Centraal daarin staat ook de bereikbaarheid van voorzieningen. Zo is bijvoorbeeld in Sint-Maartensdijk de huisartsenpost niet te bereiken met het OV en deze dient dus met het flexibel en fijnmazige mobiliteit goed bereikbaar te blijven. Hetzelfde geldt bijvoorbeeld voor het toekomstig steunpunt van ziekenhuis Bravis.

### Walcheren

Walcheren kenmerkt zich door de twee grotere steden met goede OV-verbindingen (trein en bus) en een relatief groot aantal kleinere kernen op een afstand van 10-20km van die steden. De kernen van Serooskerke en Koudekerke zouden in ieder geval met het reguliere OV een verbinding moeten behouden, om voldoende basis te hebben om het aanvullende flexibele een fijnmazige systeem goed te laten functioneren. De afstand vanuit de kernen naar de steden is voor met name ouderen vaak te groot om te fietsen. Hiervoor is dus behoefte aan een vraagafhankelijk systeem met enkele hubs, een goede haltetaxi en mogelijk buurtbussen. Scholieren maken vaak wel gebruik van de (elektrische) fiets (in de zomermaanden). In Walcheren zou (voor die doelgroep) dus wellicht nog meer ingezet kunnen worden op (een regeling voor) de elektrische fiets of een slimme inzet van een scholierenlijn.

Daarnaast is op Walcheren de toeristische mobiliteit een extra bijzonderheid. Er worden kansen gezien in het combineren van vervoer, maar tegelijkertijd worden de verschillen in behoeften onderkend. De (on)mogelijkheden en kansen voor de rol van de toerist in de mobiliteit (tussen b.v. de kernen langs de kust) moeten verder worden verkend.

### Noord- en Zuid-Beveland

In Zuid-Beveland kan de mobiliteit meer de kansen benutten van de aanwezige spoorlijn. Door meer in te zetten op deelmobiliteit bij de stations kunnen de omliggende kernen beter worden bediend. Dit kan omdat de afstanden tot en tussen de kernen relatief klein zijn. Een nader onderzoek naar herkomsten en bestemmingen is wenselijk om dit goed in te vullen. Verder is het wenselijk om met een haltetaxi of buurtbussen ook de overige gebieden te bedienen naar behoefte. Dat geldt bijvoorbeeld ook voor 's-Gravenpolder en Noord-Beveland.

### Zeeuws-Vlaanderen

Zeeuws-Vlaanderen kenmerkt zich door relatief grote afstanden tussen de kernen. De wens is dan ook om relatief zwaar in te zetten op de haltetaxi voor dit gebied om de verbindingen naar de hubs voor het snellere OV te realiseren. Daarnaast biedt een zwaardere en slimmere inzet op de buurtbus ook kansen.

In vergelijking met de andere regio's is de fiets hier een minder makkelijk inzetbaar element in de mix. Desalniettemin zijn er ook voor (elektrische) deelfietsen wel kansen, zoals op het busstation Westerscheldetunnel (ook scooters) en bij Breskens (met name gericht op toeristische mobiliteit). Voor Hulst en Axel worden ook nog kansen gezien voor de deelauto.

### **3.4.3 Doelgroepenvervoer**

Het doelgroepenvervoer behoudt zijn grote maatschappelijke waarde. Voor het WMO-vervoer is het wenselijk dat het OV als alternatief beter wordt benut waar dat mogelijk is gelet op de eigenschappen van de doelgroep. Een deel van de WMO-reizen kan met het OV worden afgelegd met beperkte loopafstanden. Wanneer het uitgangspunt van de indicatiestelling voor WMO is dat men zelfstandig nog een afstand van 600 meter kan lopen, bijvoorbeeld met een rollator, is voor 10 tot 15 procent van de WMO-reizen het OV een alternatief. Anno 2021 zijn veel bushaltes toegankelijk en er rijden al enkele jaren alleen lagevloerbussen zonder treden bij in- of uitstappen. Meer OV-gebruik zal van de reiziger ontegenzeggelijk gewenning vergen, maar het draagt bij aan sociale activering en inclusiviteit en de houdbaarheid van de voorziening op langere termijn. Aandachtspunt is dat een OV-netwerk dat meer is gericht op langere afstanden, in mindere mate een alternatief voor WMO-reizen is. Op lokale schaal kunnen systemen met vrijwilligers voor een deel van de WMO-reizen een alternatief bieden. De schaalgrootte zal veeleer beperkt zijn, maar de lokale betrokkenheid des te groter.

### 3.4.4 Toerisme

Voor de Zeeuwse Mix van Mobiliteit gaat het vooral om de lokale ritten van toeristen tijdens het verblijf in Zeeland. Er staan twee pilots (Bed & Bike en OV-Flex) gepland om het autogebruik onder toeristen terug te dringen. Ze verschillen sterk, en geven alleen al daarmee aan dat de doelgroep "verblijfstoeristen" veel variatie kent en afwijkt van de mobiliteit van de inwoners van Zeeland. Hoofddoel is om het automatisme te doorbreken waarmee verblijfstoeristen voor het gemak en het vertrouwde van de eigen auto kiezen.

In het verleden kende Zeeland enkele zomer-OV-lijnen aan de kust. Deze reden op Schouwen-Duiveland, Walcheren en Zeeuws-Vlaanderen. Het aantal reizigers was onvoldoende. Een oorzaak was dat de routes lang en omslachtig waren om alle accommodaties en attractiepunten aan te doen. Daardoor waren de reistijden lang en de dienstregeling slecht te begrijpen. Overigens is deze ervaring ook elders in Nederland bekend (bijvoorbeeld de cabrio-bus op Goeree Overflakkee).

Bij de reis van toeristen van hun woonplaats naar Zeeland is een alternatief voor de auto minder kansrijk. De voordelen van de eigen auto, alleen al qua bagage, zijn te groot. Niettemin biedt de komst van de intercity mogelijkheden om toch een alternatief te bieden, zeker in samenwerking met actieve toeristische ondernemers.



*Figuur 21: Strandtoerisme Zeeland*

De kustgemeenten proberen de druk op het hoogseizoen te verlagen door jaarrond toerisme en minder drukte in het hoogseizoen te bevorderen. En die drukte wordt enerzijds ervaren door rijen in winkels, drukke terrassen en volle stranden door de eigen inwoner maar zeker ook door de congestie in het verkeer (files, volle parkeerterreinen, niet door kunnen rijden, etc.). Daarbij zien de kustgemeenten een kans om toeristen via de Zeeuwse Mix voor Mobiliteit aanvullende deelmobiliteit te faciliteren tijdens hun vakantieperiode.

# 4. In 10 stappen: de nieuwe Zeeuwse Mix van Mobiliteit

---

---

*In dit hoofdstuk worden de conclusies en aanbevelingen voor de nieuwe Zeeuwse Mix van Mobiliteit in 10 stappen toegelicht.*

## 4.1 Het huidige mobiliteitssysteem is niet langer houdbaar

Het huidige mobiliteitssysteem is aan allerlei ontwikkelingen onderhevig. Socio-economische ontwikkelingen zijn hierin een belangrijk onderdeel maar ook de trends die zich in de samenleving voltrekken. De belangrijkste redenen om echt een nieuwe invulling te vinden voor het personenvervoer in Zeeland zijn:

- als gevolg van de vergrijzing en ontgroening zal het gebruik van het openbaar busvervoer naar verwachting in de toekomst afnemen;
- het gebruik van de e-bike neemt toe;
- er ontstaan nieuwe vormen van flexibele en fijnmazige mobiliteit;
- opkomst van deelmobiliteit;
- technologische ontwikkelingen;
- ouderen blijven langer actief en voorzien langer in hun eigen mobiliteitsbehoefte.

Deze ontwikkelingen zetten de betaalbaarheid van het huidige OV-systeem onder druk, waardoor het huidige busnetwerk steeds minder kan voorzien in de behoefte die de reiziger heeft. Dit vraagt om een transitie van het huidige systeem naar een nieuwe Zeeuwse Mix van Mobiliteit. In deze mix vormt een gestrekt en snel OV-systeem samen met een verzameling van diverse flexibele en fijnmazige mobiliteitsoplossingen het mobiliteitssysteem van morgen dat beter kan inspelen

op de wensen van de reiziger, maar ook nieuwe reizigers kan aantrekken. Zeeland is niet uniek in deze opgave, echter wel in geografie.

## 4.2 Het OV-netwerk moet zeker bestaan uit meer dan alleen hoofdlijnen tussen de grootste kernen

Het snelle net van OV-lijnen vormt de ruggengraat van de Zeeuwse mix van mobiliteit. De ruggengraat bestaat uit:

- Spoor Vlissingen – Roosendaal ev.
- Veer Vlissingen – Breskens;
- Kernnet bus.

De ruggengraat wordt aangevuld met een netwerk van een aantal ontsluitende buslijnen (scenario 2). Daarmee wordt ook voldaan aan de ambitie dat OV als basisvoorziening bijdraagt aan duurzaamheids- en bereikbaarheidsdoelstellingen in Zeeland. De combinatie met flexibel en fijnmazige mobiliteit heeft potentie om deze doelstellingen verder te versterken. Echter om flexibele en fijnmazige mobiliteitsoplossingen succesvol te laten zijn is een minimale basis en massa nodig vanuit het OV om een efficiënt en effectief reizigersproduct te kunnen bieden. Het OV-netwerk en flexibel en fijnmazig systeem ontmoeten elkaar op de hubs die bijdragen aan een naadloze overstap en daarmee de (beleefde) reistijd doen verbeteren.

De scholierenlijnen (zoals b.v. over de Oesterdam) kunnen blijven rijden bij voldoende vraag. Wel wordt geadviseerd te kijken naar een betere spreiding van lestijden. Zie hiervoor punt 8.

### **4.3 Voor een deel van de huidige OV-reizigers is lopen en fietsen een acceptabel alternatief**

In het huidige OV-systeem is circa 22% van de reizen korter dan 5km, 10% is korter dan 2,5km en 4% is korter dan 1km. De richtingennotitie geeft daarbij als uitgangspunt dat “de reiziger in de Zeeuwse Mobiliteitsmix zo veel mogelijk loopt of fietst mogelijk bij korte verplaatsingen, of eigen mobiliteitsinitiatieven gebruikt”. Met de opkomst van de elektrische fiets is men doorgaans bereid om ritten van 5 – 7,5 kilometer in veel gevallen als alternatief voor een ontsluitende buslijn, of als voortransport naar een hub in te zetten. In sommige gevallen zijn zelfs ook langere afstanden denkbaar.

Lopen en fietsen krijgen dus een sterkere basis in het Zeeuwse mobiliteitssysteem dan nu het geval is. Bij deze sterkere basis hoort ook een bijbehorend pakket aan investeringen aan fietsinfrastructuur en of stimuleringsregelingen. Een belangrijk onderdeel hierbij is bijvoorbeeld ook het verbeteren van stallings- en laadvoorzieningen op haltes en hubs.

In Nederland zijn we gewend om te fietsen, toch vraagt de reiziger ook om de aanwezigheid van alternatieven voor de fiets als de omstandigheden daar om vragen. Bijvoorbeeld slecht weer of bij een zakelijke reis.

### **4.4 Flexibele en fijnmazige mobiliteit als aanvulling op een sterke hoofdstructuur**

Om beter in te spelen op de wensen van de Zeeuwse reizigers bestaat het flexibele en fijnmazige deel van de Zeeuwse mobiliteitsmix uit een verzameling mobiliteitsoplossingen. Alleen met een passende mix bedien je de verschillende

gebieden en doelgroepen in Zeeland adequaat. De mobiliteitsoplossingen zijn een samenspel tussen door overheid gestuurde systemen en vrijwilligers- en marktinitiatieven. Afhankelijk van de massa en sociale context is een van deze vormen passend.

Betrouwbaarheid, beschikbaarheid, integraliteit, gemak en vindbaarheid zijn belangrijke systeemeigenschappen die moeten zorgen dat de Zeeuwse Mix van Mobiliteit als geheel beter aansluit bij de wensen van de reiziger van morgen. Dit vraagt echter wel om een gedragsverandering van de reizigers van vandaag. Die gedragsverandering wordt gestimuleerd als er voor de reiziger een duidelijk merkbaar voordeel is: dat kan zijn als het sneller, comfortabeler, goedkoper, flexibeler, etc. is. Tegelijkertijd zal de Zeeuwse Mix van Mobiliteit vragen om een gedragsverandering voor veel reizigers, en daar hoort bij dat we accepteren dat een deel van de “oude” reizigers op een andere manier zal gaan reizen.

### **4.5 Flexibele en fijnmazige mobiliteit is meer dan een vangnet voor “vervallen” OV-reizigers**

Flexibele en fijnmazige mobiliteit kan, naast het beter inspelen op de wensen van de huidige reiziger, ook nieuwe reizigers aanspreken die nu nog niet in het Zeeuwse mobiliteitssysteem deelnemen. Het is daarbij belangrijk om deze potentiële groep nieuwe reizigers kennis te laten maken met de Zeeuwse Mix van Mobiliteit. Deze stapsgewijze kennismaking kan al in een snelle eerste stap worden vormgegeven door bijvoorbeeld met een aantal kleinschalige systemen te beginnen op een aantal belangrijke bestemmingslocaties. Daarnaast biedt flexibel en fijnmazige mobiliteit kansen om nieuwe reizigers te trekken vanwege een andere beschikbaarheid en flexibiliteit (toegang tot voorzieningen).

Flexibele en fijnmazige mobiliteit kan per regio verschillen. Zo ziet de mix van mobiliteit in stedelijke omgevingen er anders uit dan daarbuiten. Waar in en

rondom steden en grotere kernen een belangrijke rol voor de (elektrische) fiets lijkt weggelegd, zal in het buitengebied bijvoorbeeld een sterkere rol voor de auto zijn weggelegd voor een reis naar een hub. De aanwezige voorzieningen bij haltes en hubs bepalen in een belangrijke mate de aantrekkelijkheid van het gebruik van de Zeeuwse Mix van Mobiliteit.

#### **4.6 Deelmobiliteit is (grotendeels) een marktactiviteit**

De Zeeuwse Mix van Mobiliteit bestaat uit veel verschillende vormen van mobiliteit. Geen van de losse systemen is op zichzelf staand dé oplossing: de kracht zit in optelsom van verschillende deelsystemen geënt op lokale context. Toch vormen deelmobiliteitsvormen een belangrijk deel van de Zeeuwse Mobiliteitsmix. Denk hierbij aan deelauto's of deelfietsen. Het realiseren en opereren van deelmobiliteit is een spanningsveld tussen markt, overheid en vrijwilligers. In essentie is het aanbieden van deelmobiliteit een marktactiviteit. Daarbij is het belangrijk om te achterhalen wat er nodig is om de business case voor marktpartijen interessant te maken in Zeeland. Als overheid wordt aangeraden om daarin juist een faciliterende rol te pakken. Denk hierbij aan:

- het verlenen van startsubsidies;
- integratie van initiatieven in de vervoerscentrale;
- faciliteren van MaaS als verbindend platform;
- in samenwerking met vrijwilligers, toerisme en het bedrijfsleven op zoek naar kansen voor een verdere invulling.

#### **4.7 Vrijwilligersinitiatieven bieden veel meerwaarde**

Bepaalde delen van Zeeland mogen zich gelukkig prijzen met een goed ontwikkeld en groeiend systeem vrijwilligersinitiatieven op het vlak van mobiliteit. Deze initiatieven dragen bij aan meerdere doelstellingen, zowel op het vlak van bereikbaarheid als op het gebied van sociale cohesie. Het is dus uitermate

belangrijk om het lokale enthousiasme voor deze systemen te behouden waar mogelijk te verspreiden naar andere delen van Zeeland.

De initiatieven zijn sociaal enorm belangrijk. Ze verbinden mensen, activeren ouderen en bieden een mobiliteitsdienst die niet (rendabel) vanuit de overheid kan worden georganiseerd. In schaalgrootte zijn ze beperkt en de reizigersaantallen zijn bescheiden, maar sociaal spelen ze een grote rol en de gebruikers zijn er erg blij mee. De buurtbus speelt ook in de nieuwe Zeeuwse mix van mobiliteit een goede rol. Waar mogelijk kan deze nog efficiënter worden ingezet.

Het is belangrijk, en ook een behoefte vanuit de initiatieven zelf, om deze en toekomstige initiatieven te versterken en te ontlasten. Dat kan bijvoorbeeld door een overkoepelende organisatie van vrijwilligersinitiatieven te faciliteren die helpt bij het ontzorgen van de organisaties op juridisch en organisatorisch vlak. Wellicht kan deze organisatie ook een rol spelen bij het vinden en binden van vrijwilligers, want de beschikbaarheid van vrijwilligers is wel een aandachtspunt. Verder is het van belang dat de verschillende initiatieven ook goed vindbaar zijn voor gebruikers en dat er dus een goede koppeling ontstaat met de overige elementen in de Zeeuwse mix van mobiliteit. Mogelijk dat de nieuwe mobiliteitscentrale hier een rol in kan spelen en ook de ontwikkeling van MaaS-apps.

#### **4.8 Spreiding van scholierenspits levert het onderwijs een grotere kans op behoud van goed OV op**

In Zeeland bestaat een groot deel van de OV-reizigers uit scholieren en studenten. De scholen en onderwijsinstellingen zijn geconcentreerd op een aantal strategische (grote) locaties en de scholieren en studenten gebruiken hun OV-studentenkaart om zelfstandig met het OV naar school te reizen. Deze stroom leidt dan ook tot relatief zware en geconcentreerde spits-stromen, met name rond de



starttijden van de scholen. Door deze zogenaamde hyperspitsen staan veel voertuigen een groot deel van de dag stil.

Een betere spreiding van de starttijden van de scholen en onderwijsinstellingen zou een aanzienlijke reductie van de uitgaven opleveren. Niet alleen spaart een beter spreiding de inzet van extra scholierenbussen in de hyperspits uit, maar ook wordt de restcapaciteit van de overige bussen beter benut wat leidt tot langdurigere en een betere bezetting. Het is wenselijk om de scholen ervan te overtuigen dat een betere spreiding bijdraagt aan de verbetering van het OV. Aanvullend kan ook worden geprobeerd om de huidige positieve effecten van de corona-situatie proactief te benutten. Door het thuisonderwijs en de spreiding van scholieren tijdens de dag en tussen de weekdagen, is de vervoersstroom ook veel meer gespreid.

#### **4.9 Doelgroepenvervoer is binnen de huidige randvoorwaarden relatief efficiënt**

Het doelgroepenvervoer in Zeeland is door de GVZ momenteel al relatief efficiënt georganiseerd. De GVZ combineert ritten waar mogelijk en richt zich ook op het clusteren van bijvoorbeeld gezamenlijke ritten naar dagbestedingsactiviteiten.

Door de specifieke randvoorwaarden en indicaties van de reizigers kan dit vervoer vaak ook niet efficiënter georganiseerd worden. Wel is door de GVZ aangegeven dat het aantal specifieke gevallen wel hoog is en per regio verschilt. Het verdient de aanbeveling om hier nog een keer specifiek een analyse op te doen: bij minder specifieke kenmerken en indicaties (soms ingesleten uit het verleden) kan er naar verwachting een hogere combinatiegraad worden bereikt.

Vanuit de aard van het vervoer is het reizen met het WMO-vervoer relatief duur. De kosten per rit en per reizigers liggen vaak wel een factor 6 hoger dan in het reguliere openbaar vervoer. Dit houdt natuurlijk verband met het specifieke karakter van de kwetsbare doelgroep. Verder is het vervoer van deur tot deur en

heeft het geen dienstregeling, waardoor het ook een meer 'luke' vorm van vervoer is dan het openbaar vervoer.

Vanuit de analyses blijkt dat er maar beperkte mogelijkheden zijn om schuifruimte te vinden:

- met het kritisch kijken naar de indicatie eisen, het proactief aanbieden van en informeren over andere ophaaltijden en OV-alternatieven, is er mogelijk een beperkte groep mensen die vanuit het WMO-vervoer vaker het OV en de andere elementen uit de nieuwe mix kan gaan gebruiken;
- binnen het WMO is mogelijk nog enige winst te behalen in het 'opschonen van indicaties' en het specifieker kijken naar de echte behoeften van de reizigers.

Verder is er, bij het integreren van de aansturing van verschillende systemen door één mobiliteitscentrale, mogelijk winst te behalen in het efficiënter benutten van de WMO-voertuigen. Daarbij dient wel in ogenschouw te worden genomen dat de WMO-voertuigen vanuit hun aard vaak duurder zijn dan gewone kleine bussen.

#### **4.10 Toerisme vergt een eigen aanpak**

De mobiliteit in Zeeland wordt ook gekenmerkt door de aanwezigheid van veel toeristische mobiliteit. Hoewel dit op het eerste gezicht een kansrijk element lijkt, blijkt in de praktijk dat deze doelgroep door het afwijkende reisgedrag en behoeften vraagt om een eigen en specifieke aanpak. Het is van belang om ook de sector zelf hier nauw bij te betrekken, ook als het gaat om de specifieke kennis van de doelgroep en het reisgedrag.

In de afgelopen jaren zijn er meerdere initiatieven geweest om de toeristische mobiliteit te integreren met het openbaar vervoer of vanuit het openbaar vervoer specifieke maatwerkoplossingen te bieden voor toeristen. Deze initiatieven zijn tot nu toe weinig succesvol gebleken en vaak weer stopgezet na 1 of 2 seizoenen.

Vanuit de nieuwe vormen van mobiliteit in de nieuwe Zeeuwse mix ontstaan er mogelijk nieuwe kansen om ook toeristen te faciliteren. Denk bijvoorbeeld aan deelfietssystemen of flexibele oplossingen langs de kust. Het is belangrijk om de toerismesector zelf ook actief ideeën en initiatieven te laten ontplooien, vanuit hun kennis en belang.

Voor de nieuwe Zeeuwse mix van mobiliteit is het wel van belang om de toerist als potentiële reiziger op het netvlies te houden. De nadruk zal daarbij liggen op verplaatsingen binnen Zeeland (van in ieder geval de buitenlandse toeristen), hoewel ook zeker aansluiting gezocht moet worden bij initiatieven van b.v. de NS om toeristen met het OV naar Zeeland te krijgen. Een versnelling van de intercity naar Vlissingen speelt daar mogelijk ook een positieve rol bij.

Er zit potentieel in doelgroep toeristen als er passende mobiliteitsvormen zijn zoals deelmobiliteit op hubs, goede informatie over het overige fijnmazige vervoer en een goede app-toegang. In combinatie met de toeristen kan wellicht een betere inzet worden bereikt tussen de dalperiode van school/werk (vakanties) en toeristisch seizoen. Zo ontstaan er mogelijkheden om het systeem robuuster te maken voor relatief landelijk en dunbevolkt gebied waarvan inwoners kunnen profiteren.

# Bijlage A. Vervoerstromen inzichtelijk

---

---

Ten behoeve van de "Bestuurlijke notitie integratie OV en doelgroepenvervoer Zeeland" zijn de stromen voor Zeeland van het OV, de haltetaxi en het doelgroepenvervoer in kaart gebracht. De volgende pagina's tonen deze stromen tussen de woonplaatsen van Zeeland voor een aantal kenmerkende momenten op de dag. Voor de resterende kaartbeelden wordt naar bovenstaande studie verwezen.

Let op, de schaal verschilt per afbeelding.

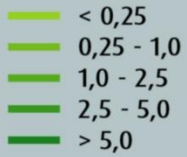


# VERVOERSSTROMEN 2017 WMO-VERVOER (WOONPLAATS) - 15 - 16 uur

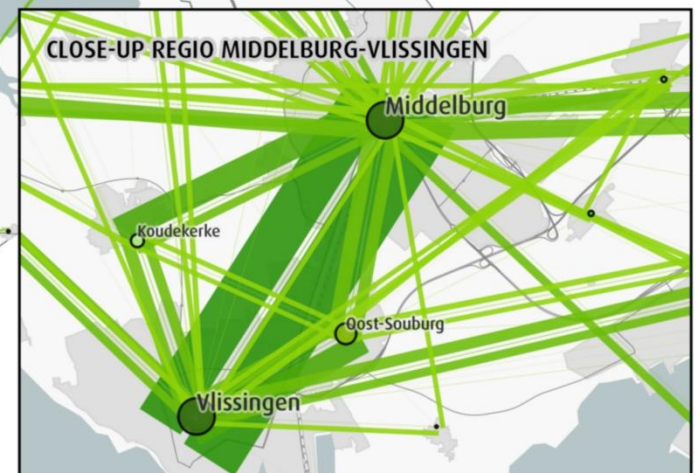
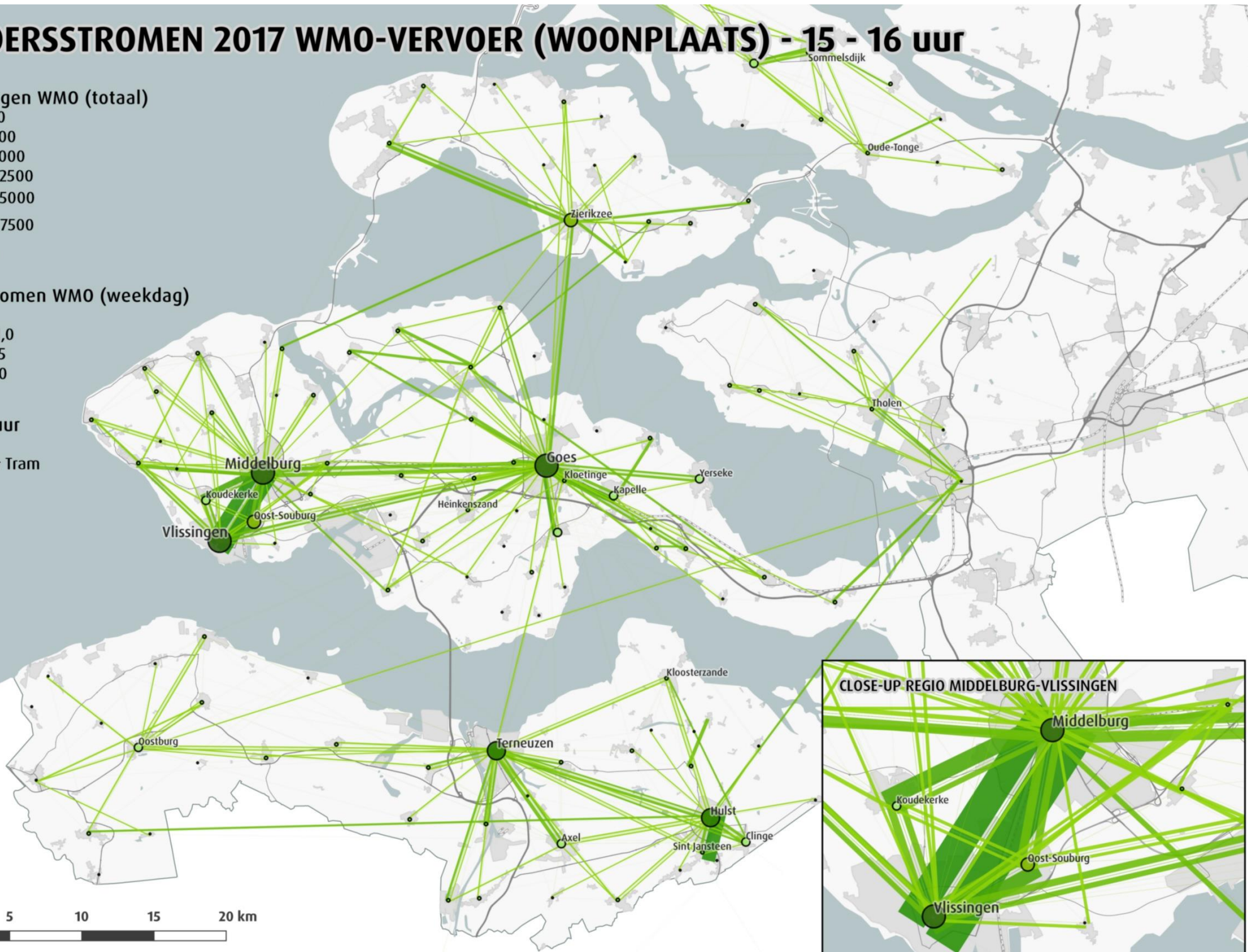
## Bestemmingen WMO (totaal)



## Vervoersstromen WMO (weekdag)

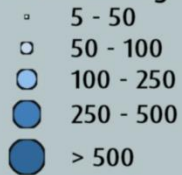


## Infrastructuur

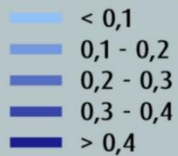


# VERVOERSSTROMEN 2017 HALTETAXI-VERVOER (WOONPLAATS) - 7 - 8 uur

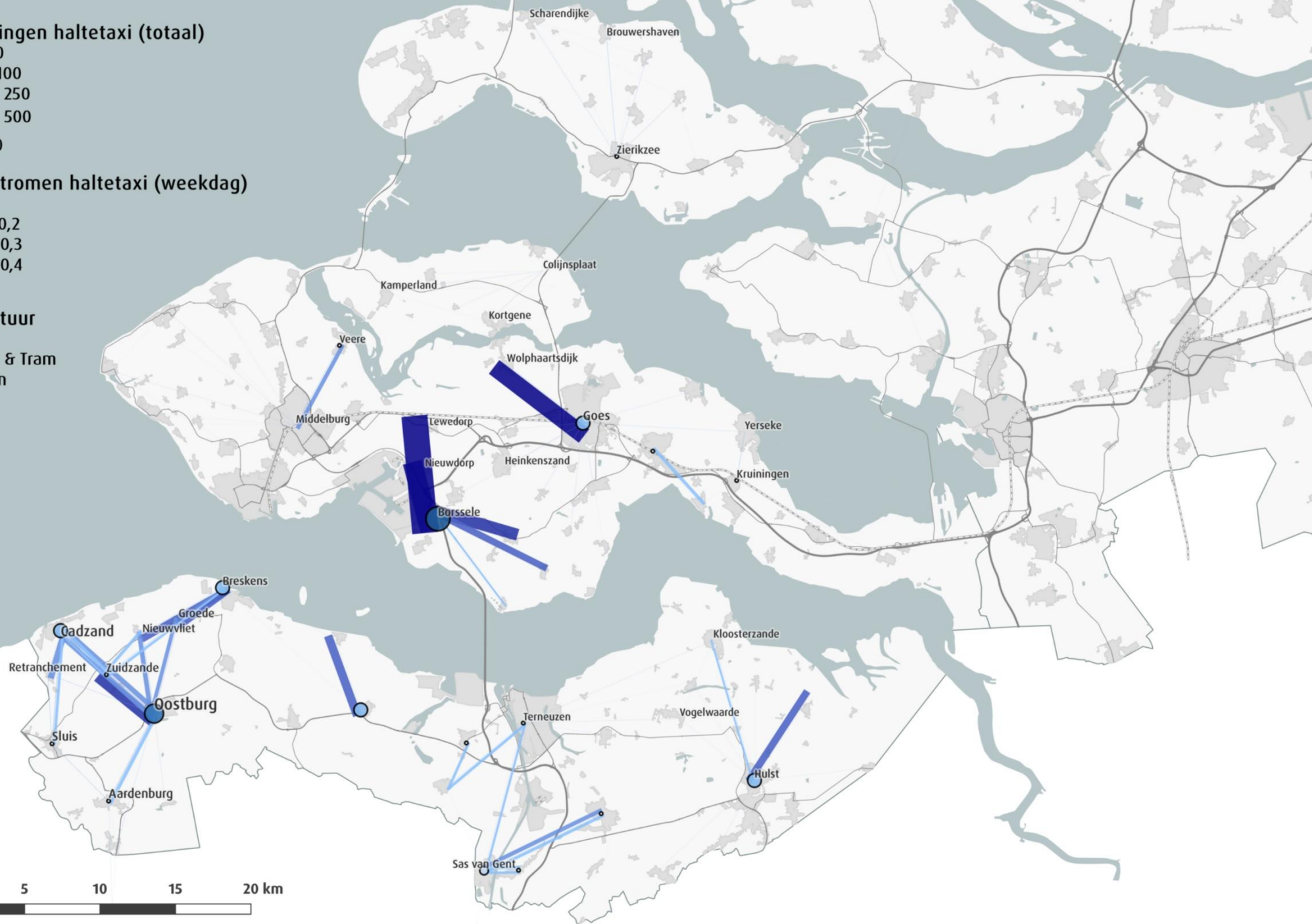
## Bestemmingen haltetaxi (totaal)



## Vervoersstromen haltetaxi (weekdag)

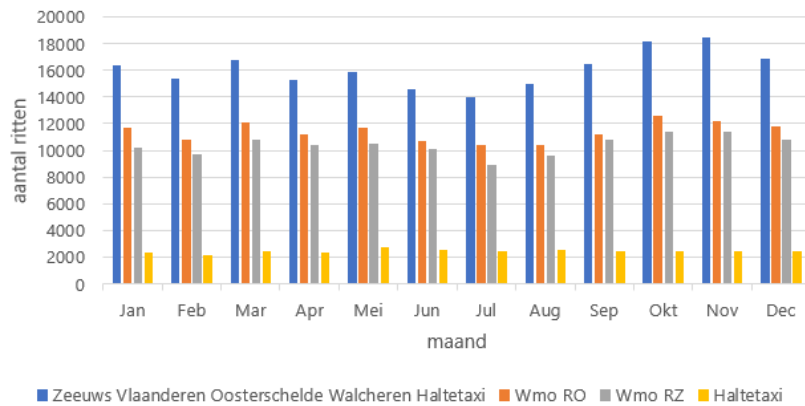


## Infrastructuur

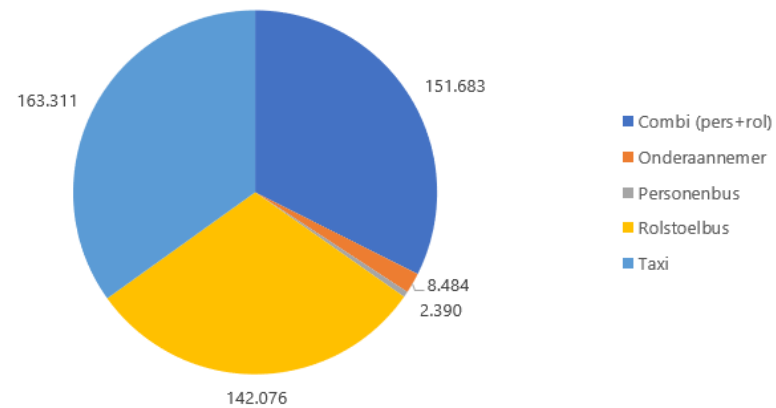


# Bijlage B. Aanvullende statistieken WMO-vervoer

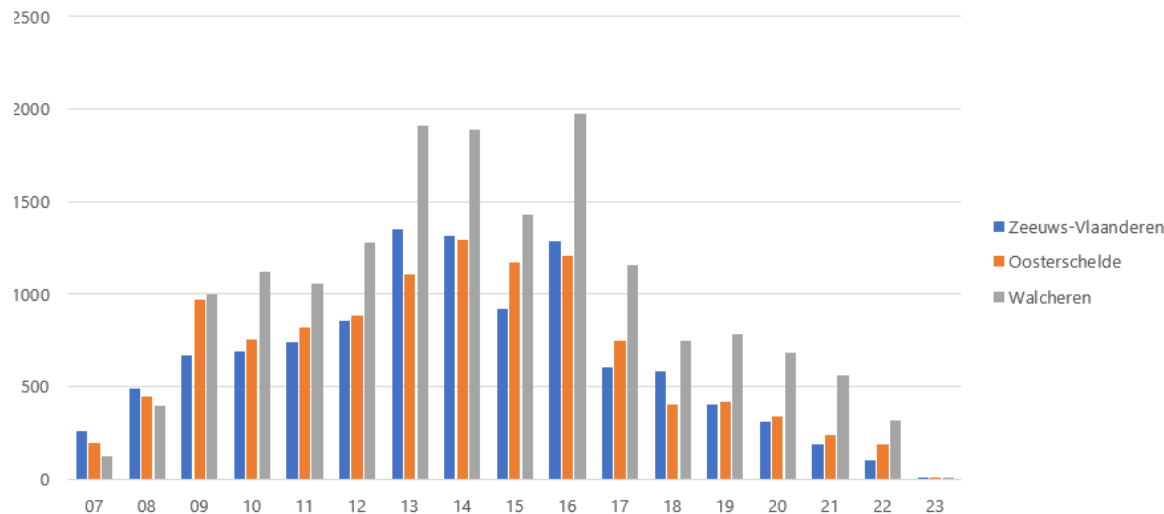
aantal ritten wmo per regio en haltetaxi, per maand in 2019



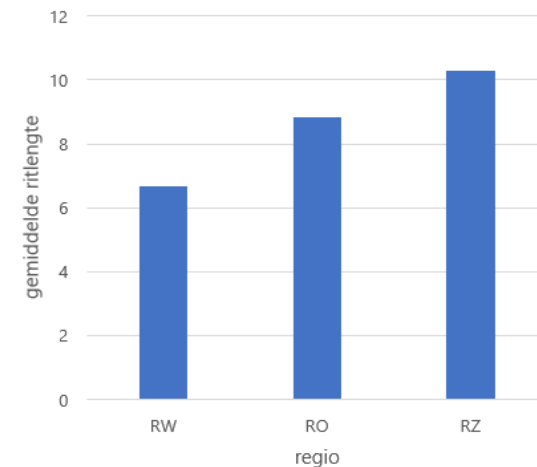
Wmo ritten naar voertuigtype, 2019



Wmo ritten verdeling over de dag, per regio, september 2019



gemiddelde wmo ritlengte (km) per regio, 2019



# De nieuwe Zeeuwse Mix van Mobiliteit

6-6-2021