

Concept Regionale Mobiliteitsstrategie

Zeeland Slim en Duurzaam Bereikbaar
8 juni 2021



Inhoud

1 Strategie in hoofdlijnen.....	4
1.1 Aanleiding.....	4
1.2 Ambitie.....	4
1.3 Betekenis voor strategie tot 2035.....	5
2 Inleiding Uitwerking.....	7
2.1 Huidige Situatie.....	7
2.2 Landelijk Beleid.....	7
2.3 Perspectief Reiziger.....	8
3 Duurzame Mobiliteit.....	10
3.1 Ambities Duurzame Mobiliteit.....	10
3.2 Zero Emissie.....	10
3.3 (Laad)infrastructuur.....	11
3.4 Samenspel.....	12
4 De mix van mobiliteit.....	13
4.1 Inleiding.....	13
4.2 Strategische keuzes.....	13
5 Zeeuwse Hub strategie.....	24
5.1 Inleiding.....	24
5.2 Type knooppunten.....	26
5.3 Menukaarten.....	28
5.4 Uniformiteit binnen de Zeeuwse hubs.....	29
5.5 Organisatie.....	30
6 Mobiliteitscentrale.....	32
6.1 Waarom.....	32
6.2 Ambitie.....	33
6.3 Taken.....	33
6.4 Regierol, ontwikkelfunctie en opbrengstverantwoordelijkheid.....	34
6.5 Rechtsvorm en governance.....	35
6.6 Proces.....	36
7 Data.....	37
7.1 Inleiding.....	37
7.2 Inhoudelijk belang data wegbeheerders.....	37
7.3 Regionaal Data Team.....	38
7.4 Ontwikkelingen.....	38

7.5 Mobility as a Service.....	39
8 Living Lab Slimme Mobiliteit Zeeland.....	40
8.1 Inleiding.....	40
8.2 Onderdelen Living Lab.....	40
8.3 Te behalen resultaten.....	41
8.4 Afwegingskader ondersteuning projecten.....	42
9 Samenwerking.....	43
9.1 Belang.....	43
9.2 Rollen.....	44
9.3 Adviesorganen en ervaringsdeskundigheid benutten.....	45
10 Monitoring en Evaluatie.....	46
10.1 Doelen.....	46
10.2 Monitoring.....	47
10.3 Evaluatie.....	47
Bijlage 1: Kaart hoofdfietsroutes.....	49
Bijlage 2: Menukaarten van hubs.....	50

1 Strategie in hoofdlijnen

1.1 Aanleiding

Mobiliteit is een bepalende factor voor de leefbaarheid van Zeeland. De combinatie van een kwetsbaar mobiliteitssysteem en opschaling van voorzieningen kan de leefbaarheid onder druk zetten. De bereikbaarheid moet in heel Zeeland gegarandeerd zijn om de leefbaarheid op peil te houden. Goede verbindingen naar de om Zeeland heen liggende steden zorgen dat inwoners en bezoekers van Zeeland kunnen profiteren van de voorzieningen in (groot)stedelijke gebieden. Voor het vestigingsklimaat zijn goede verbindingen binnen Zeeland en snelle verbindingen met omliggende stedelijk gebied essentieel. Imago-onderzoek laat zien dat voor verschillende leeftijdsgroepen, bij de overweging om zich in Zeeland te vestigen, bereikbaarheid bij de belangrijkste vestigingsfactoren hoort en van die belangrijkste factoren het laagste rapportcijfer krijgt. Daarnaast speelt als factor de groei van het toerisme en de steeds langer wordende toeristische periode, wat een steeds groter wordende drukte op het Zeeuwse wegennet met zich meebrengt. Ook biedt mobiliteit juist een mooie (belevings)factor om Zeeland te verkennen.

Reizigers willen veilig, snel en gemakkelijk van deur tot deur kunnen reizen. Dát verandert niet, wel de manier waarop. Mobiliteit zit namelijk in een transitie. De verschillende modaliteiten veranderen. Denk aan de elektrische fiets, de opkomst van de zelfrijdende auto en de veranderingen binnen het openbaar en doelgroepenvervoer. De mogelijkheden om mobiliteit (digitaal) te plannen, boeken, gebruiken en betalen zijn in opmars, waardoor grenzen tussen openbaar vervoer (OV), doelgroepenvervoer, eigen mobiliteit en privaat mobiliteitsaanbod vervagen. De vervanging van voertuigen op fossiele brandstoffen door zero-emissie voertuigen laat een exponentiële trendbeweging zien. Dat gegeven maakt dat stakeholders in Zeeland samen nadenken en werk maken van de verbetering van de mobiliteit in Zeeland. De bevoegdheden op het gebied van de mobiliteit zijn verdeeld over diverse overheden, wat de noodzaak tot samenwerking benadrukt. Eind 2024 eindigt de huidige openbaar busvervoer concessie in Zeeland. Gezien de verschillende ontwikkelingen is het daarom van belang gezamenlijk strategie te bepalen voor 2025 en verder.

1.2 Ambitie

Bovenstaande noopt om de Zeeuwse insteek op de toekomst van mobiliteit te bepalen. De ambitie is met een nieuwe insteek de stap te maken naar slimme en duurzame mobiliteit. Hierbij wordt het aanbod afgestemd op de vraag naar mobiliteit. Dit gebeurt door inzet op een samenspel van innovatieve technologische systemen en klassieke vervoersvormen (bus, trein, ferry). De komende tijd is een doorontwikkeling noodzakelijk in het samenspel tussen innovatieve systemen en klassieke vervoersvormen en tussen fijnmazige systemen en grote verbindingen.

De reiziger komt daarbij centraal te staan. Het perspectief van de reiziger is het uitgangspunt en niet het denken vanuit verschillende overheden in losse systemen. Doordat de reiziger via Mobility as a Service-apps en (telefonisch) via de mobiliteitscentrale makkelijker vervoerwijzen zou kunnen combineren en daardoor ook meer keuze krijgt in de van deur tot deur vervoersmogelijkheden. Het benutten van data en het beschikbaar maken van data is een belangrijke basis voor een goed mobiliteitssysteem.

Mobiliteit wordt georganiseerd zodat inclusiviteit op een goede manier wordt ingevuld. Dit in lijn met de uitgangspunten van het VN-verdrag voor de rechten van de mens met een beperking. Zoveel als mogelijk kan gebruik worden gemaakt van de reguliere mobiliteitssystemen. Voertuigen en hubs worden daarop ingericht. Voor de meest kwetsbare groepen zijn er specifieke mogelijkheden via het doelgroepenvervoer. Daarbij is de

ambitie dat er ook mogelijkheden zijn om deels via doelgroepenvervoer en deels met reguliere mobiliteit de reis af te kunnen leggen.

De veranderingen in de mobiliteit stoppen in de komende periode niet. Die zullen met wisselende snelheden doorgaan. Dat vraagt dat in Zeeland blijvend wordt ingespeeld op ontwikkelingen. Dat er een klimaat wordt gecreëerd waarin het normaal is om nieuwe mogelijkheden uit te testen en bij bewezen maatschappelijke meerwaarde ook uit te rollen.

1.3 Betekenis voor strategie tot 2035

Gericht wordt op een toekomstig mobiliteitssysteem dat veel meer aansluit op de behoeften van de individuele reiziger. Dat gaat niet vanzelf. Er moet gewerkt worden aan verschillende elementen en randvoorwaarden om dat tot stand te laten komen.

Snelle OV-verbindingen binnen Zeeland en tussen Zeeland en omliggende steden zijn belangrijk om de bereikbaarheid van Zeeland op peil te houden. Met de trein, busverbindingen en de Westerschelde Ferry worden een hoofdnetwerk van snelle verbindingen gerealiseerd. Deze verbindingen zijn maximaal een factor 2 langzamer dan dezelfde verbinding met de auto.

Vanuit de basis van de haltetaxi wordt gebouwd aan een fijnmazig systeem van deeltaxi's en kleine busjes in combinatie met het doelgroepenvervoer, vrijwilligersinitiatieven en deelmobiliteit. Dit systeem moet de garantie bieden dat iedere inwoner binnen 2,5 kilometer een opstaplocatie heeft met een passende mobiliteitsmogelijkheid. Voor de meeste inwoners zal dit dichterbij huis zijn, omdat dergelijke opstappunten in dorpen en woonwijken te vinden zijn, maar ook in het buitengebied wordt de 2,5 kilometer als maximum afstand gegarandeerd. Met die fijnmazige mobiliteitsmogelijkheden kan iedereen op een makkelijke manier een hub bereiken. Stap voor stap wordt hierbij een systeem ontwikkeld, zodat steeds meer de mogelijkheden van Mobility as a Service worden benut. Zodat reizigers kort van tevoren in hun MaaS-app kunnen aangeven van welk opstappunt naar welke locatie ze willen en steeds meer ritten dankzij een automatische planning kunnen worden gecombineerd.

Fietsen en wandelen blijven naast de georganiseerde mobiliteit de belangrijkste elementen. Het zijn niet de technologisch ingewikkelde mobiliteitsvormen, maar het zijn wel de slimste manieren van mobiliteit. Gezond en schoon, maar beperkt in de afstanden die kunnen worden afgelegd. Met de opkomst van de elektrische fiets is de afstandsgrens en inspanningsgrens verlegd. Niet voor iedereen is het mogelijk om via wandelen of fietsen bij een opstappunt te komen. Daarom is het belangrijk dat met doelgroepenvervoer wordt gegarandeerd dat de meest kwetsbare mensen en specifieke groepen kunnen rekenen op vervoer dat met het nodige maatwerk is georganiseerd.

Door steeds meer datagestuurd te gaan werken kan de inzet van voertuigen worden geoptimaliseerd en wordt het mobiliteitsaanbod aangepast op de mobiliteitsvraag bij locaties. De mobiliteitsmogelijkheden die door overheden worden ondersteund zijn Zero-Emissie of worden uiterlijk in 2030 vervangen door Zero-Emissie voertuigen. Deze voertuigen gebruiken duurzaam opgewekte energie.

Daarbij is de realisatie dat "de reiziger" van persoon tot persoon verschilt en dat verschillende doelgroepen/reizigers wellicht een verschillende aanpak vragen (zo vraagt bijvoorbeeld een scholier andere kwaliteit van het systeem dan een toerist). Gezamenlijk wordt een goede basis gelegd, waarbij initiatieven van vrijwilligers en private partijen worden gestimuleerd om verder in te spelen op de behoeften van verschillende doelgroepen.

Waar de reiziger koppelingen van mobiliteitsvormen nodig heeft, worden deze verknoopt op hubs. Daar worden de verbanden gelegd tussen snelle verbindingen en fijnmazige mobiliteitsoplossingen. Deze hubs krijgen een vast kwaliteitsniveau en zijn herkenbaar, zodat de reiziger weet waar hij/ zij op kan rekenen. Stap voor stap wordt geïnvesteerd om dit kwaliteitsniveau in Zeeland te gaan bereiken. De kwaliteit van de hubs is een belangrijke voorwaarde om diverse mobiliteit met elkaar te verknopen.

Een samenhangend mobiliteitssysteem vraagt samenwerking. Verschillende verantwoordelijkheden tussen overheden, contracten en contractvormen mogen niet langer in de weg staan om het voor de reiziger best beschikbare aanbod te kunnen creëren. Binnen de budgettaire middelen die daarvoor beschikbaar zijn. In een mobiliteitscentrale zal expertise gebundeld worden en wordt gezorgd voor regie over de verschillende mobiliteitsvormen heen. De samenwerkingsvorm voor die mobiliteitscentrale wordt in de komende periode, tussen nu en 2024, uitgewerkt. Daarbij is de samenwerking met en tussen private initiatiefnemers, vervoerbedrijven en vrijwilligersinitiatieven essentieel om een goed mobiliteitsaanbod in Zeeland te garanderen.

Voor het waarmaken van de ambities zijn er verschillende randvoorwaarden nodig: de hubs, zoals eerder benoemd, data en systemen om de reis makkelijk te kunnen plannen, boeken, gebruiken en betalen. Een regionaal datateam gaat de Zeeuwse overheden begeleiden om kwalitatief goede data beschikbaar te krijgen en beschikbaar te stellen aan andere partijen via het Nationaal Toegangspunt Mobiliteitsdata. Daar waar noodzakelijk zal dit worden aangevuld met specifieke (kwantitatieve maar ook zeker kwalitatieve) Zeeuwse data op het gebied van de wensen/vraag van de reiziger. Data uit de systemen biedt geanonimiseerd en op een veilige manier inzicht in de mobiliteitsvraag. Gezamenlijk wordt die data gebruikt om het aanbod steeds gericht op de mobiliteitsvraag te organiseren en daarmee stap voor stap de reiziger beter en efficiënter bedienen.

Met het Living Lab Slimme Mobiliteit wordt een start gemaakt om nieuwe mobiliteitsoplossingen in Zeeland uit te testen en ontwikkelingen te versnellen. Het Living Lab biedt een klimaat waar partijen gezamenlijk als uitgangspunt hebben om het Zeeuwse mobiliteitssysteem blijvend te verbeteren en te vernieuwen in. Zowel bij de ontwikkeling, het testen als ook het implementeren van nieuwe mobiliteitsoplossingen vormt samenwerking de crux. Het realiseren van deze strategie is dan ook gezamenlijke (mooie) uitdaging waarmee Zeeland duurzamer, leefbaarder en bereikbaarder wordt.

2 Inleiding Uitwerking

2.1 Huidige Situatie

De toekomst begint bij het hier en nu. Het hier en nu brengt veel onzekerheid met zich mee. Anderhalf jaar geleden was de gedachte dat de ontwikkeling van aantallen reizigers voor een aantal doelgroepen goed ingeschat kan worden. Trends uit het verleden en bijvoorbeeld de te verwachten aantallen scholieren gaven daarvoor een goede basis. De Coronaperiode heeft laten zien hoeveel er in korte tijd kan veranderen, waarbij onduidelijk is hoeveel blijvende effecten dit heeft op de reizigers. In de huidige situatie zijn voorspellingen dan ook alleen met een grote bandbreedte te geven. Een keuze zou zijn om te wachten met een strategie tot er meer zekerheid is over de toekomst. Wat de periode sinds maart 2020 ons heeft geleerd is dat dergelijke zekerheden langer duren dan je verwacht.

Belangrijk is dat al voor Corona er redenen in overvloed waren om tot een nieuwe strategie te komen op de toekomstige mobiliteit in Zeeland en fundamenteel te kijken naar de huidige werking van het mobiliteitssysteem. Die redenen zijn nog eerder versterkt dan dat ze verminderd zijn. Er is meer flexibiliteit nodig, reizigers moeten makkelijker keuzes kunnen maken tussen verschillende mobiliteitsvormen en het belangrijkste is dat de reiziger centraal moet staan en niet de mobiliteitsvorm.

Op de korte termijn moeten in het kader van afspraken over de beschikbaarheidsvergoeding van het rijk maatregelen worden getroffen. Dit om de huidige busconcessie binnen de financiële mogelijkheden op een voldoende niveau te houden. Daartoe dient het transitieplan. Voor de grote ontwikkelingen moet meer naar de lange termijn worden gekeken en in de nieuwe concessie invulling worden gegeven aan noodzakelijke veranderingen. Vandaar de keuze om met deze Regionale Mobiliteitsstrategie juist in een tijd van onzekerheid koers naar de toekomst uit te zetten.

Daarbij wordt rekening gehouden met de huidige omstandigheden. In de Marktverkenning Openbaar Vervoer Zeeland zijn marktpartijen bevroegd op meningen ten aanzien van verschillende mogelijke keuzes en de invloed van Corona op het al dan niet inschrijven bij de aanbesteding van een volgende concessie. Hieruit blijkt dat het belangrijk is dat er op lopende concessies meer duidelijkheid is over de komende jaren, voordat marktpartijen op nieuwe concessies zullen inschrijven. Daarbij speelt een mix van de afspraken over transitieplannen die worden gemaakt. Tevens wordt gekeken naar besluitvorming van het (nieuwe) kabinet. Voor de start van de aanbesteding van een nieuwe concessie zal expliciet de afweging worden gemaakt of er voldoende zekerheid landelijk is ontstaan om ook voldoende belangstelling voor een nieuwe concessie te mogen verwachten.

2.2 Landelijk Beleid

In de landelijke Schets Mobiliteit 2040 zijn de lijnen voor het toekomstige mobiliteitsbeleid in Nederland uiteengezet. Daarbij wordt geschetst dat de huidige ontwikkelingen op mobiliteitsgebied zo snel gaan dat het moeilijk te voorspellen valt hoe de mobiliteit in 2040 eruit zal zien, maar wel dat die er anders uit zal zien. De nationale ambitie is: "Onze ambitie is een veilig, robuust en duurzaam mobiliteitssysteem, waarbij de gebruiker en diens deur-tot-deur-reis centraal staat en de impact op de leefomgeving minimaal is. Onze mainports, stedelijke gebieden en andere economische centra zijn uitstekend met elkaar verbonden en met Europa en de rest van de wereld. Nederland is wereldwijd nummer één in logistiek en koploper in intelligente transportsystemen, zelfrijdende voertuigen en andere innovatieve mobiliteitstoepassingen." (Schets Mobiliteit naar 2040: veilig, robuust, duurzaam, Ministerie I&W, juni 2019)

Voor de inzet op de innovatieve mobiliteitsontwikkelingen zijn landelijk de handen ineengeslagen. Dit gebeurt via de samenwerking 'Krachtenbundeling Smart Mobility'. Geen losse en op zichzelf staande pilots meer, maar een samenhangende aanpak. Gericht op grootschalige toepassing in de praktijk, waarin beleid, werkwijzen, kennisontwikkeling en investeringen goed op elkaar aansluiten.

Het OV-toekomstbeeld 2040 geeft de invulling op nationaal niveau aan de ontwikkeling van het OV-netwerk. Als contour is daarvoor al in 2019 geschetst: "In het dichtbevolkte stedelijk gebied wordt ingezet op een groot ov-netwerk met directe verbindingen naar drukbezochte plekken, kortere wachttijden en hogere frequenties. Aan de randen van stedelijke gebieden en in dunbevolkte regio's moet worden geïnvesteerd in nieuwe, gebruiksvriendelijke en slimmere voorzieningen. Voorzieningen die aansluiten op de behoeften van reizigers, zoals deelauto's, zelfrijdende busjes en e-fietsvoorzieningen."

In de contouren van het Toekomstbeeld OV 2040 wordt via drie pijlers geschetst op welke wijze het OV van de toekomst wordt vormgegeven. Ten eerste de focus op de kracht van het OV, met daarbinnen een frequente verbinding in een ring van steden, een versnelde aansluiting van de landsdelen en een hoogwaardige verbinding met onze buurlanden. Ten tweede een drempelloze reis, waarbij stations binnen en buiten die ring hoogwaardige knooppunten zijn voor een drempelloze aansluiting op lokaal of regionaal vervoer en de fiets. Ten derde wordt er geïnvesteerd in veiligheid, duurzaamheid en het ontzien van omwonenden.

In het landelijke Perspectief 2030 (beleidsdocument toerisme) wordt een doorkijk gegeven van het toeristisch perspectief voor Nederland in 2030. Belangrijke kenmerken voor mobiliteit in 2030 zijn dat ook hier de trend van bezit naar gebruik zichtbaar is, zowel naar de bestemming als op de bestemming. Daarnaast spelen technologische ontwikkelingen een belangrijke rol en is een duidelijke trend zichtbaar dat de toerist meer en meer op zoek is naar unieke ervaringen, ook tijdens zijn reis. Dit wordt gecombineerd met de voorspelling dat het verblijfstoerisme in Zeeland in 2030 met 50% toeneemt (voorspelling precorona) en dat dit grote consequenties heeft voor onder andere de leefbaarheid én het mobiliteitssysteem (zowel toeristisch als voor de eigen inwoners).

2.3 Perspectief Reiziger

De reiziger moet in de toekomst centraal staan. Mobiliteit als een dienst aan de reiziger. Systeemgrenzen vervagen steeds meer. Wat is dan voor die reiziger belangrijk? Uit het totaal van gevoerde gesprekken (combinatie van werksessies, brede bijeenkomsten en gesprekken met reizigers) zijn 8 belangen naar voren gekomen.

Deze zijn in willekeurige volgorde hieronder aangegeven:

Flexibiliteit en comfort

Wandelen, fietsen en de auto worden bij voorkeur gekozen vanwege de flexibiliteit die dit biedt. Het zijn flexibele en makkelijke opties. Geen drempels en je kunt zelf kiezen wanneer je vertrekt. Belangrijk is dat de reis zelf ook comfortabel is.

Zekerheid

Iedereen die heeft staan wachten op een bus die niet kwam, een grote treinvertraging had, in voor het gevoel eindeloze files terecht kwam of mis heeft gegrepen omdat er geen deelfiets meer beschikbaar was, weet hoe vervelend dit is. Zekerheid over beschikbaarheid en de reistijd vormen de basis.

Veiligheid

Je veilig voelen is een heel belangrijke basiswaarde. In het verkeer, in het voertuig en ook op een plek waar je moet wachten. Voorzieningen op een knooppunt zouden parallel moet lopen met de laatst vertrekkende bus en/of trein of er dient een alternatieve mobiliteitsvorm aanwezig te zijn die geen vertrektijden heeft.

Inclusiviteit en toegankelijkheid

Mobiliteit is een voorwaarde om maatschappelijke mee te kunnen doen. Dat betekent dat er in het mobiliteitssysteem aandacht moet zijn voor de maatregelen die dat garanderen.

Betaalbaarheid

Voor de reiziger is betaalbaarheid een belangrijke component in de afweging. Publiek vervoer is voor een deel van de gebruikers de enige keuze die ze hebben. Juist voor die reizigers is de betaalbaarheid een extra aandachtspunt. Betaalbaarheid heeft ook nog een andere component. Wil mobiliteit ook structureel en robuust kunnen worden gegarandeerd, dan dient het ook als totaal voor overheden betaalbaar te zijn. Waar het ondernemers betreft moeten inkomsten opwegen tegen kosten en risico's,

Goede informatie

Om een keuze te kunnen maken is goede informatie een randvoorwaarde. In het digitale tijdperk gaat het steeds meer om digitale informatie, maar daarnaast blijven andere informatiebronnen belangrijk. Ook wordt aangegeven dat communicatie tussen de verschillende mobiliteitsvormen bij een overstap van belang is.

Menselijke factor

Veiligheid doordat er iemand op een knooppunt aanwezig is, de buschauffeur die met een passagier een praatje maakt en waarschuwt wanneer de uitstaphalte eraan komt, de (telefonische) hulp voor het plannen en boeken van een rit of de OV-ambassadeur die iemand op weg helpt in het OV. Het zijn allemaal elementen die laten zien dat het ook gaat om het persoonlijke contact, direct of indirect, dat bepalend is of in de systemen uit de voeten kan worden gekomen.

Prettig wachten

Niemand houdt van wachten op een verbinding. Reizigers willen binnen een maatschappelijk acceptabele tijd op hun bestemming zijn. Aansluitingen moeten snel en direct zijn en als er dan toch gewacht moet worden, dan is dat minimaal op een locatie waar je een kopje koffie of ander drankje kan krijgen, waar je even kan zitten, beschermd bent tegen weer en wind en waar je niet in het donker alleen op een afgelegen locatie staat.

Deze belangen zijn niet uitputtend. Voor specifieke groepen is bijvoorbeeld snelheid heel belangrijk en voor bijvoorbeeld toeristen speelt de beleving een grote rol. Deze acht belangen komen het meest breed naar voren. Daarbij hoort de aandacht dat voor iedere reiziger de weging anders zal zijn.

In deze strategie is bij de uitwerking aandacht besteed aan deze acht belangen, zoals wat dit betekent voor de knooppunten. De uiteindelijke waardering van de reiziger en hoe de ervaring is, komt niet voort uit wat er op papier staat. Die komt voort uit de praktijk. In hoofdstuk 9 zal worden ingegaan op welke wijze deze belangen worden gewogen bij monitoring en evaluatie.

3 Duurzame Mobiliteit

3.1 Ambities Duurzame Mobiliteit

De sector verkeer en vervoer is verantwoordelijk voor 29% van de totale nationale CO₂ uitstoot. Wegvervoer heeft met 21% van de totale CO₂ uitstoot – ofwel 72% van de sectorale uitstoot – het grootste aandeel in de uitstoot van broeikasgassen. In de Regionale Energiestrategie Zeeland (RES) is bepaald dat die uitstoot in 2030 met 49% gereduceerd moet zijn. Cijfermatig komt deze doelstelling neer op een CO₂ reductie van 1.029 Kton in mobiliteit (personen- en goederenvervoer) ten opzichte van 1990.

Zowel het veranderen van ons mobiliteitsgedrag als ook het verduurzamen van de voertuigen vormen manieren om te komen tot de vermindering van de CO₂-uitstoot. Door slimmer en meer gezamenlijk te reizen neemt de efficiëntie van mobiliteit toe en de uitstoot af. Daarnaast zal door faciliterende maatregelen het autobezit deels verschuiven naar autogebruik, resulterend in een vermindering van het totaal aantal auto's. Dit in samenspel met auto's en andere voertuigen die zero-emissie (schoon) worden.

3.2 Zero Emissie

De nationale ambitie is dat in 2030 *nieuwe* personenvoertuigen emissie vrij zijn. Hierbij wordt vooral ingezet op de transitie van fossiele brandstoffen naar elektrisch aangedreven voertuigen. De prognose uit het klimaatakkoord stelt dat het aantal elektrische personenwagens in 2030 zo'n 1,9 miljoen bedraagt. Daarnaast wordt nog een sterke groei verwacht in elektrische bussen, bestelauto's, vrachtwagens, binnenvaartschepen en overig elektrisch transport/vervoer. In Zeeland is vanuit de Regionale Energie Strategie het doel gezet om met ingang van de nieuwe bus-concessie in 2025 alleen zero emissie bussen in te laten stromen. Uiterlijk in 2030 zullen alle bussen zonder uitstoot passagiers door Zeeland vervoeren. Dit conform het landelijk afgesloten Bestuursakkoord Zero-Emissie Busvervoer. Ook het doelgroepenvervoer zal vanaf 2030 zonder emissies gebeuren.

De elektrificatie van mobiliteit draagt bij aan een schonere leefomgeving met minder geluidsoverlast – er is immers geen uitstoot en motorgeluid. Hiermee sluit de opgave om de Zeeuwse mobiliteit te verduurzamen naadloos aan bij het Schone Lucht Akkoord (SLA), welke zich richt op het verminderen van schadelijke stoffen in de lucht. Elektrische mobiliteit wordt in steeds meer gevallen economisch voordeliger vanwege de lagere gebruiks- en onderhoudskosten in vergelijking tot fossiel aangedreven vervoersmiddelen. De RES stelt dat elektrisch rijden voor het overgrote deel van de mobiliteitsvormen een oplossing biedt en alleen waar elektrische mobiliteit niet mogelijk is komen alternatieven in beeld.



Figuur 1: Elektrische lesmotor

Voor de productie van alternatieve brandstoffen is namelijk veel (groene) energie nodig, die beter direct gebruikt kan worden. Zo geldt momenteel dat op eenzelfde hoeveelheid energie een batterij-elektrische auto ongeveer drie keer zo ver komt in vergelijking met een waterstof aangedreven auto. In de Regionale Energie Strategie is daarom een waterstofladder opgenomen. Die ladder stelt welke gebruiksvormen geprioriteerd moeten worden als het gaat om waterstof. Op de eerste trede staat waterstof als grondstof in de industrie, daarna volgt waterstof als bron voor hoge temperaturen in de industrie (trede twee). Op de vijfde en

laatste trede volgt waterstof voor auto's en bussen. Dit betekent dat voor personenmobiliteit in Zeeland als eerste wordt gekeken naar de mogelijkheden van gebruik van elektrische voertuigen. Wanneer voor bepaalde routes of dienstregeling een elektrische bus geen voldoende mogelijkheden biedt, kan worden gekeken naar de waterstofbussen waar in andere regio's pilots mee zijn gedaan.

3.3 (Laad)infrastructuur

De omslag naar slim en emissieloos rijden vraagt om een herinrichting van infrastructuur. Om al het elektrisch vervoer in de toekomst van energie te kunnen voorzien, ligt er een enorme taak betreffende het opschalen van laadinfrastructuur en het elektriciteitsnetwerk. In Zeeland wordt voor personenvervoer toegewerkt naar 3.000 (semi)-publieke laadpalen in 2025 en 10.000 in 2030. De Nationale Agenda Laadinfrastructuur (NAL) biedt hiervoor de benodigde ondersteuning richting gemeenten. Op regionaal niveau is de aanpak voor laadinfra in Zeeland opgenomen in de Regionale Aanpak Laadinfrastructuur (RAL) en is afgestemd met de Regionale Energie Strategie (RES). In de RAL trekken Zuid-Holland en Zeeland als samenwerkingsregio Zuidwest op en werken samen aan een forse uitbreiding van het aantal laadpunten en een slim, dekkend, toegankelijk en betaalbaar laadnetwerk. Zo hebben alle Zeeuwse gemeenten beschikking over een 'laadpaalplankaart' die aangeeft waar laadpalen het meest effectief zullen zijn. Deze kaarten zijn opgesteld in samenwerking met gemeenten en netbeheerder, en geven daarmee een solide handvat voor plaatsing van



Figuur 2: Laadpalen bij verblijfsaccommodatie

laadpalen. Daarnaast geeft dit gemeenten de kans om vooraf besluiten te nemen over laadpalen, en zo de doorlooptijd van aanvragen significant in te korten.

Alle Zeeuwse gemeentes faciliteren het plaatsen van laadvoorzieningen. Het gebruik van de plankaart wordt sterk geadviseerd voor een actieve uitrol van het laadnetwerk. De plankaart geeft immers houvast voor verschillende partijen en draagt bij aan de voorbereiding van het elektriciteitsnet. Ruimte op het net is dan ook een harde voorwaarde voor de transitie naar schone mobiliteit. Dit vraagt om een nauwe samenwerking met de netwerkbeheerder. Zo wordt er gericht op de koppeling van lokale duurzame opwek met (duurzaam) verbruik, wat een uitkomst biedt om het elektriciteitsnet te ontzien. Daarnaast wordt ingezet op slimme oplaadtechnieken die zorgen voor een evenwichtige energievraag door het dempen van pieken en dalen in de elektriciteitsvraag. ligt. Daarnaast is voor de realisatie van snelladers in Zeeland is een snellaadanalyse gedaan in samenwerking met Netbeheerder Enduris en de Zeeuwse gemeenten. Bij het delen van laadinfrastructuur wordt zo breed mogelijk gekeken, waarbij ook de koppeling van laadgelegenheden tussen openbaar vervoer, collectief vervoer en logistiek op tafel. Om de energietransitie voor mobiliteit succesvol te laten verlopen zijn hechte samenwerking, kennisdeling, en het gebruik innovatieve oplossingen cruciaal en daarmee onmisbaar.

3.4 Samenspel

Om mobiliteit in Zeeland te verduurzamen is wisselwerking tussen verschillende projecten van belang. Zo kan laadinfrastructuur bijvoorbeeld meerdere modaliteiten bedienen en een slimmer mobiliteitssysteem zorgt voor een nieuwe invulling van de mobiliteitsbehoefte. Knooppunten op verscheidene plekken in Zeeland zullen dienen als consolidatiepunten om zo een betere bezetting van mobiliteitsvormen te bereiken. Deelmobiliteit is hierbij een belangrijke oplossingsrichting om vrijheid en flexibiliteit te bieden aan inwoners als ook bezoekers (zakelijk en toeristisch). De Regionale Energie Strategie stelt ook dat het aantal zakelijke kilometers gereduceerd moet worden. Een flexibeler openbaar vervoersysteem biedt ook zakelijke reizigers een aantrekkelijk alternatief voor de auto, en kan daarmee de zakelijke kilometers verminderen. Daarnaast wordt met werkgevers een werkgeversaanpak opgesteld om naast het aanbod ook de noodzaak voor zakelijke kilometers te verminderen.

Het plaatsen van laadinfrastructuur op de juiste plekken – onder andere op knooppunten – faciliteert slimmer reizen en interoperabiliteit van mobiliteitsvormen. In volgende hoofdstukken volgt een verdieping op het invullen van slimmer reizen en het verbinden van mobiliteitsoplossingen. De wisselwerking tussen slim en schoon zorgt voor een toekomstbestendig mobiliteitsnetwerk in Zeeland.

Samenvattend wordt in deze strategie het bredere mobiliteitssysteem beschouwd waarin schoon en slim samensmelten tot één geheel. Dat vergt een sterke koppeling van projecten en organisaties. Naast een uitdaging op gebied van kennis en techniek is de transitie in mobiliteit daarmee ook een uitdaging op het gebied van samenwerking. De Regionale Mobiliteitsstrategie kent hierdoor een sterke relatie met de Regionale Energie Strategie en de Regionale Agenda Laadinfrastructuur. Duurzame elektrische mobiliteit vraagt immers om voldoende beschikbaarheid van duurzame energie en laadinfrastructuur, terwijl het andersom voor Regionale Energiestrategieën van belang is om rekening te houden met de energievraag van elektrisch vervoer en het gebruik van elektrische voertuigen als energieopslag. Dit moet echter wel ondersteund worden door voldoende en technisch afdoende (snel)laadinfrastructuur.

4 De mix van mobiliteit

4.1 Inleiding

In dit hoofdstuk zal verder invulling aan de richtinggevende keuze op het gebied van de mix van mobiliteit worden gegeven, in lijn met het landelijke OV toekomstbeeld 2040. Daarbij is de eerste stap om eigen vervoer voor verplaatsingen over korte afstand zo goed mogelijk te faciliteren. Dit kan te voet, met de fiets en met de auto. Aanvullend daarop willen we het aanbod van flexibele fijnmazige mobiliteit uitbreiden, waarmee iedere reiziger een passende mogelijkheid heeft om van deur tot knooppunt en van knooppunt tot bestemming te komen. Voor de kwetsbare reizigersgroepen blijft de deur tot deur reis gegarandeerd, maar is wel nader onderzocht welke kansen er zijn om dat anders dan alleen met de taxi in te vullen. Deze uitbreiding van flexibele fijnmazige oplossingen wordt gecombineerd met een beperkter maar hoogwaardiger netwerk van vaste snelle verbindingen (bus en trein) tussen de grote knooppunten en steden buiten Zeeland. Via regiotafels is de mix van mobiliteit nader uitgewerkt, waarmee we ruimte behouden voor regionaal maatwerk en maatwerk voor de toeristische bezoeker.

Door de uitrol van MaaS-apps (Mobility as a Service) wordt plannen, boeken, reizen en betalen makkelijker en daarmee kan MaaS helpen om de mix van mobiliteit in Zeeland goed te vinden en daar ook makkelijk mee te kunnen reizen. Het is belangrijk om de reiziger goed bekend te maken met de voordelen van deze apps.

4.2 Strategische keuzes

Eigen vervoer

Om korte verplaatsingen goed te faciliteren is het nodig om de reiziger te faciliteren met goede voorzieningen voor voetgangers, fietsers en andere mobiliteitsinnovaties zoals elektrische steps. Alleen dan kunnen zij comfortabel en veilig vanaf huis naar voorzieningen, haltes en hubs kunnen reizen.

In de Zeeuwse Fiets Visie (ZFV) en het Nationaal Toekomstbeeld Fiets (NTF) wordt nader uitgewerkt hoe de fiets een belangrijke plaats krijgt in het Zeeuwse mobiliteitssysteem. Of het nu om de reis naar werk, school, winkel, sportclub of strand gaat, op relatief korte afstanden zal steeds meer een hoofdrol weggelegd zijn voor de fiets. Een belangrijke randvoorwaarde is de realisatie van een veilig kwalitatief hoogwaardig netwerk van hoofdfietsroutes. Deze hoofdfietsroutes moeten voldoende breedte hebben, zo min mogelijk barrières opwerpen en waar mogelijk prioriteit krijgen bij (ongelijkvloerse) kruisingen ten opzichte van het overige verkeer. Een kaart van de hoofdfietsroutes is te vinden in bijlage 1. Slimme verkeerslichten kunnen hierbij faciliteren. Voor veel fietsers is het belangrijk dat op bestemming ook voorzieningen aanwezig zijn, zodat er bijvoorbeeld op het werk omgekleed kan worden, dat een fiets opgeladen kan worden of het mogelijk is een band te plakken. Werkgevers hebben een prominente rol binnen deze ontwikkeling. Tevens is het noodzakelijk om veilige stallingen te faciliteren op de plaats van bestemming of bij een overstappunt (halte of hub) veilige stallingen voor de (veelal dure) fietsen te realiseren.

Op deze manier kan fietsen over korte afstand prettig worden gecombineerd met een overstap op een hub of halte naar een snelle OV verbinding. Ook zal de (elektrische) deelfiets een belangrijke rol spelen in het natransport vanaf hubs in stedelijk omgeving en in toeristische gebieden. Gericht op de recreant is het daarnaast belangrijk dat er een integraal en toekomstbestendig routenetwerk gefaciliteerd wordt voor langere recreatieve fietsroutes waarbij fietsen het doel zelf is. Vanuit slimme, gezonde en zero emissie mobiliteit is het kansrijk om met scholen, werkgevers en de toeristische sector een aanpak te ontwikkelen, waarin fietsen meer wordt gestimuleerd.

Stimuleren van het fietsgebruik is in toenemende mate een nationaal speerpunt van beleid. In het Nationaal Toekomstbeeld Fiets is als doelstelling opgenomen een stijging van het aantal fietskilometers met 20% in de periode 2017 – 2027. Een doelstelling die ook voor Zeeland wordt omarmd.

De auto blijft naar verwachting in Zeeland de belangrijkste manier voor verplaatsingen over langere afstanden. Hoewel er door verbetering van de mobiliteitsalternatieven betere andere keuzes beschikbaar komen, is de verwachting dat de auto een sterke positie blijft houden binnen de modal split, al dan niet als deelauto.

Georganiseerd fijnmazig vervoer

Naast het eigen vervoer is het voor Zeeland belangrijk om meer fijnmazige mobiliteit te organiseren, waardoor iedereen in Zeeland binnen 2,5 kilometer een opstappunt heeft om de reis te beginnen. In woonwijken, bedrijventerreinen en dorpen zal dit dicht bij huis of bestemming zijn. In het buitengebied is die 2,5 kilometer de maximale afstand tot een opstappunt naar georganiseerd fijnmazig vervoer of de bus. Reizigers krijgen daarmee over heel Zeeland de garantie op fijnmazige mobiliteit.

Voor de reiziger is het belangrijk dat het brede aanbod van fijnmazige mobiliteit en snelle verbindingen makkelijk te plannen, boeken en betalen is. MaaS-apps gaan hier een belangrijke rol in spelen om verschillende reisopties tegen elkaar af te wegen en keuzes te maken binnen de voorkeuren van de reiziger. Uit overleggen met reizigers met een beperking is gebleken dat deze groep reizigers het liefst zelfstandig mobiel is en liever geen gebruik maken van speciale voorzieningen, maar zo veel mogelijk gebruik willen maken van de reguliere mobiliteitsmogelijkheden. Toegankelijke haltes en voertuigen, goede communicatie en, in sommige gevallen met begeleiding, zijn nodig om ook daadwerkelijk gebruik te kunnen maken van de trein, bus of een vrijwilligersinitiatief. Waar dat niet mogelijk is of waar voor specifieke groepen specifieke mogelijkheden nodig zijn wordt dit georganiseerd via het doelgroepenvervoer.

De georganiseerde fijnmazige opties voor de reiziger zijn:

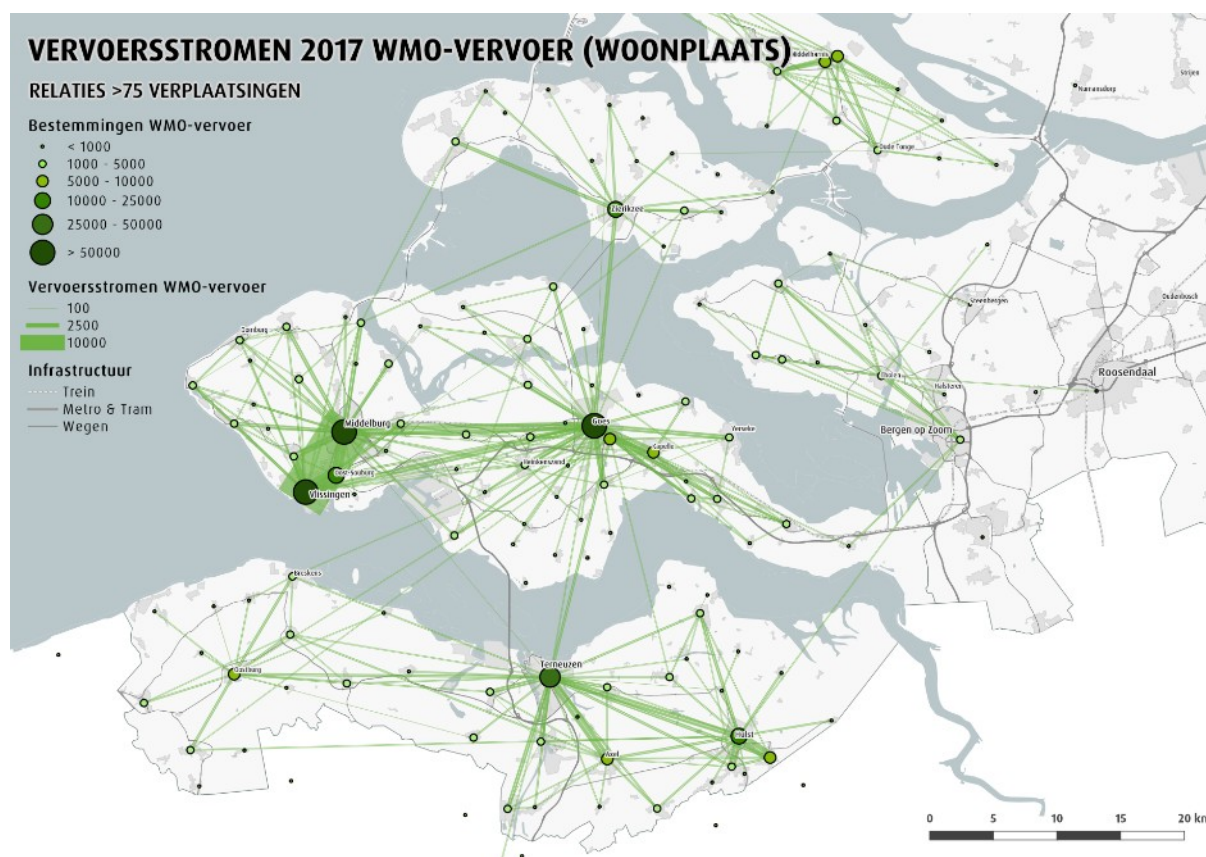
- WMO-vervoer (voor mensen met een indicatie)
- Vervoer voor specifieke doelgroepen: Leerlingenvervoer, vervoer in het kader van de Jeugdwet, vervoer in het kader van de Participatiewet en vervoer van/ naar de dagbesteding.
- Deeltaxi
- Buurtbus
- Mobiliteitsconcepten gebouwd op vrijwilligers
- Deelmobiliteit

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), vervoer in het kader van de Jeugdwet, vervoer in het kader van de Participatiewet en vervoer van/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 Gemeentelijke Vervoerscentrale Zeeland (GVZ).

Uit analyse van vervoersstromen (zie ook figuur 3) is gebleken dat dit reeds efficiënt wordt georganiseerd en slechts een beperkte winst (3 tot 15%) valt te behalen binnen het domein van het doelgroepenvervoer. Het

clusteren van ritten bij het hanteren van een groter tijdraam geeft de grootste kans tot efficiencywinst. Voor de reiziger betekent het dat bij de ritaanvraag vaker gevraagd wordt om op een ander moment te reizen dan aangevraagd. Niet bij ieder reismotief zal hier ruimte voor zijn. Door het proactief aanbieden van en informeren over alternatieven door de mobiliteitscentrale is er beperkte groep mensen die vanuit het WMO-vervoer vaker het OV of vrijwilligersvervoer kunnen gebruiken.



Figuur 3: Vervoersstromen WMO vervoer in 2017

Een tweede kans is om in het indiceren ook andere mobiliteitsopties mee te wegen en minder specifieke randvoorwaarden en indicaties op te nemen, waardoor er meer kansen zijn om te combineren. Een laatste kans is om vanuit de mobiliteitscentrale de bezetting van de voertuigen te verhogen door meer slimme combinaties te maken tussen de diverse vormen van fijnmazig taxivervoer. In totaal zijn er dus in beperkte zin mogelijkheden, maar de verwachting is dat de gemeentelijke budgetten die de komende jaren in de begrotingen geraamd zijn voor doelgroepenvervoer ook nodig zijn om doelgroepenvervoer van voldoende kwaliteit te blijven leveren. Deze reisoortie wordt dan ook gegarandeerd.

Deeltaxi's en deelbussen

Vanuit de huidige haltetaxi wordt een deeltaxisysteem ontwikkeld. Een samenwerking tussen gemeenten en provincie is met de haltetaxi reeds gemaakt. Met deze strategie wordt ingestoken om dit concept verder door te ontwikkelen. Waar er een dichtheid van ritten ontstaat, in samenhang met doelgroepenvervoer, wordt gewerkt aan de verdere doorontwikkeling naar een systeem als de Texel-hopper. Hierbij kan kort van tevoren worden gemeld welke rit iemand wil maken en doordat busjes continue door algoritmes bepaalde routes rijden kunnen passagiers continue worden opgepikt en afgezet. Dit als voorloper op zelfrijdende shuttles die op deze manier kunnen gaan functioneren. Voorzien wordt om in de periode 2025-2030 serieuze testen te gaan doen met dergelijke systemen.

Voor 2025 wordt in eerste instantie nog meer doorgebouwd op de basis die de haltetaxi al biedt. Daarmee dient het fijnmazig taxisysteem (bestaande uit deeltaxi's en kleine busjes) enerzijds als alternatief voor een bus voor afstanden die niet te voet of met de fiets af te leggen zijn, maar anderzijds ook als extra mobiliteitsoptie voor de reiziger om bestemmingen die anders niet bereikbaar waren met de bus (door ontbreken van bestemmingshalte of ontbreken dienstregeling in daluren), nu wel te bereiken. Meerwaarde van dit fijnmazig taxisysteem vooral ook om te dienen om reizigers van en naar hubs en haltes te brengen om zo de snelle lijnen per bus en trein te voeden. Ook voor de toeristische reiziger, die een andere mobiliteitsbehoefte heeft dan een reguliere busreiziger, zou dit fijnmazig taxisysteem een uitkomst kunnen zijn. Waar voor de doelgroep reiziger een indicatie nodig is om te reizen met een taxi is dat voor de OV reiziger niet het geval.

Buurtbus

Waar de buurtbus nu nog met een vaste dienstregeling en route rijdt zal, in overleg met de vrijwilligers, worden verkend of de buurtbus vaker af kan wijken om reizigers meer fijnmazigheid te bieden. De toegankelijkheid is in de huidige buurtbussen niet gegarandeerd. Voor de toekomst moeten alle voertuigen toegankelijk zijn, waardoor ook echt alle reizigers hier gebruik van kunnen maken. De inzet van de buurtbus en de vrijwilligers biedt grote meerwaarde aan het systeem en moet ik de toekomst blijvend worden ondersteund.

Vrijwilligersinitiatieven

Concepten zoals de schoolbus Zonnemaire en Thover bewijzen dat ook initiatieven gebouwd op vrijwilligers voorzien in een behoefte. Deze mobiliteitsconcepten zijn niet gebonden aan routes en dienstregeling. Vaak gebeurt dit met kleine voertuigen in het landelijk gebied, waarbij de afgelegde afstanden tussen de 2 – 10 km liggen. Uitdaging is om deze initiatieven in de nieuwe mix van mobiliteit te ondersteunen en zo goed mogelijk te laten aansluiten bij de vervoersvraag. Deze initiatieven blijven van groot belang bij het voor- en natransport naar hubs. Dit kan door via de Mobiliteitscentrale te faciliteren in backoffice taken en het plannen, boeken en betalen en door beschikbare reizen en stoelen van mobiliteitsinitiatieven via het MaaS systeem goed zichtbaar te krijgen voor de reiziger. Ook vraagstukken zoals het verzekeren van vrijwilligers kunnen door de mobiliteitscentrale worden ondersteund. Met vrijwilligersinitiatieven kan een extra plus worden gecreëerd in fijnmazigheid en/ of gemak ten opzicht van genoemd deeltaxisysteem.

Figuur 4: Links: Bus mobiliteitsconcept Thover, rechts Schoolbus Zonnemaire, onderdeel van SD op weg



Deelmobiliteit

Laatste onderdeel van de fijnmazige mobiliteit is deelmobiliteit. De opkomst van deelmobiliteit schept een veelbelovende toekomst voor deze vorm van mobiliteit. Deelauto's, deelscooters, deel ebikes en deelfietsen bieden mogelijkheden om zonder eigen vervoer reizen over lange, middenlange en korte afstand in te vullen en daarmee meer bestemmingen bereikbaar te maken. Met de opbouw van fijnmazige mobiliteit kunnen reizigers, met name over korte afstanden, zich verplaatsen naar bestemming ofwel de overstap maken via een hub op het netwerk van snelle trein en busverbindingen. Het realiseren en opereren van deelmobiliteit is een gezamenlijke opgave van markt, overheid en vrijwilligers. In essentie is het aanbieden van deelmobiliteit een marktactiviteit. Nationaal wordt een programma opgezet om deelmobiliteit over heel Nederland verder uit te rollen en een onderdeel te maken van de mobiliteit. In Zeeland vraagt de ontwikkeling van deelmobiliteit een andere aanpak dan in de dichtbevolkte delen van Nederland. Om deelmobiliteit goed van de grond te krijgen vraagt dit een netwerk dat gekoppeld is aan bedrijven en organisaties die daar gebruik van willen maken. Daarnaast is te zien dat dorpsraden en lokale coöperatievormen initiatieven op het gebied van deelmobiliteit ontplooiën. Ontsluiting van deelmobiliteit via een MaaS app is cruciaal om deelmobiliteit samen te laten smelten met openbaar vervoer.



Figuur 5: Deelauto Stichting Duurzame Mobiliteit Zeeland

Regionale verschillen en maatwerk voor de toerist

De samenstelling van de mix van diverse fijnmazige opties zal afhankelijk van de regio verschillen. Daar waar in het landelijk gebied meer behoefte is aan buurtbussen, vrijwilligersconcepten en deeltaxi's, zal de vraag naar deelmobiliteit zich meer voordoen in het stedelijk gebied en in toeristische regio's. Om de balans tussen het faciliteren van het toerisme en de leefbaarheid goed te houden zijn hubs in combinatie met deelmobiliteit kansrijke concepten voor het toeristisch gebied, terwijl met de toeristische ondernemers aanvullende mobiliteitsconcepten kunnen worden ontwikkeld voor mobiliteit over langere afstanden.

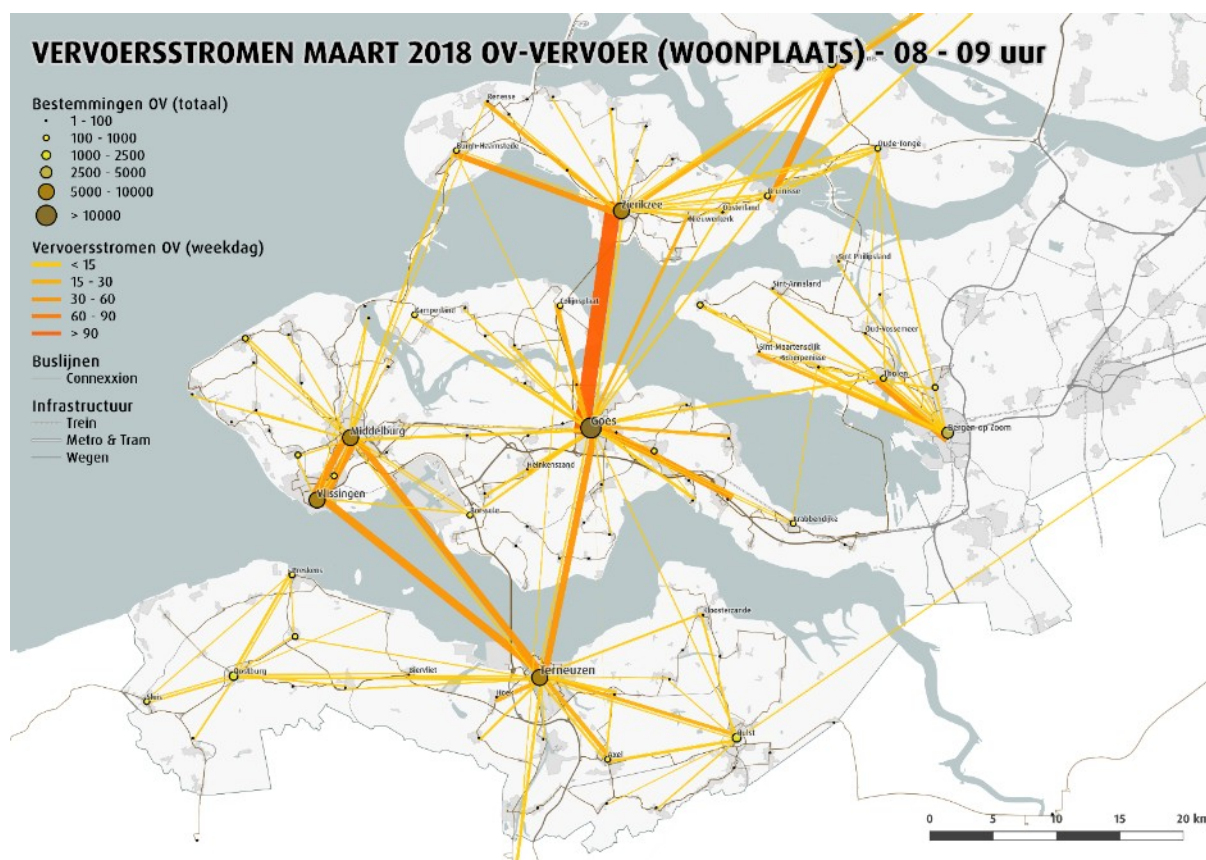
Snelle bus- en treinverbindingen

De invulling van het snelle netwerk van OV verbindingen bestaat uit de Westerscheldeferry, de trein en busverbindingen. De Westerscheldeferry verzorgt de verbinding tussen Vlissingen en Breskens, met aansluiting op snelle bussen en fijnmazige mobiliteit. Per december 2021 zal naast de twee sprinters die alle stations aandoen, een extra intercity gaan rijden. Deze extra intercity versnelt de verbinding vanuit Vlissingen, Goes en Middelburg met de Randstad. Een volgende stap is een verdere versnelling door aansluiting van de Zeeuwse lijn op de hogesnelheidslijn richting Amsterdam. De ambitie is om op termijn te komen tot een volwaardige bediening met twee intercity's en twee sprinters per uur met verdere versnelling naar Brabant en korte overstap richting de Randstad en Brabant. Deze ambitie is tevens opgenomen in het Toekomstbeeld OV 2040. Voor een personen spoorverbinding tussen Gent en Terneuzen biedt de goederenspooropgave Rail Gent – Terneuzen kansen in de verre toekomst voor personenvervoer.



Figuur 6: Huidige sprinterverbinding in Zeeland

Het busnetwerk biedt minder verbindingen dan in de huidige situatie, maar wel betere en hoogwaardige verbindingen. Dit snelle OV netwerk heeft niet meer de verzamelende functie, dat met fijnmazige mobiliteit wordt ingevuld, maar wel de verbindende functie. Reizigers kunnen met de trein, ferry en bus snel naar andere hubs reizen en daar via fijnmazige opties het natransport inrichten.



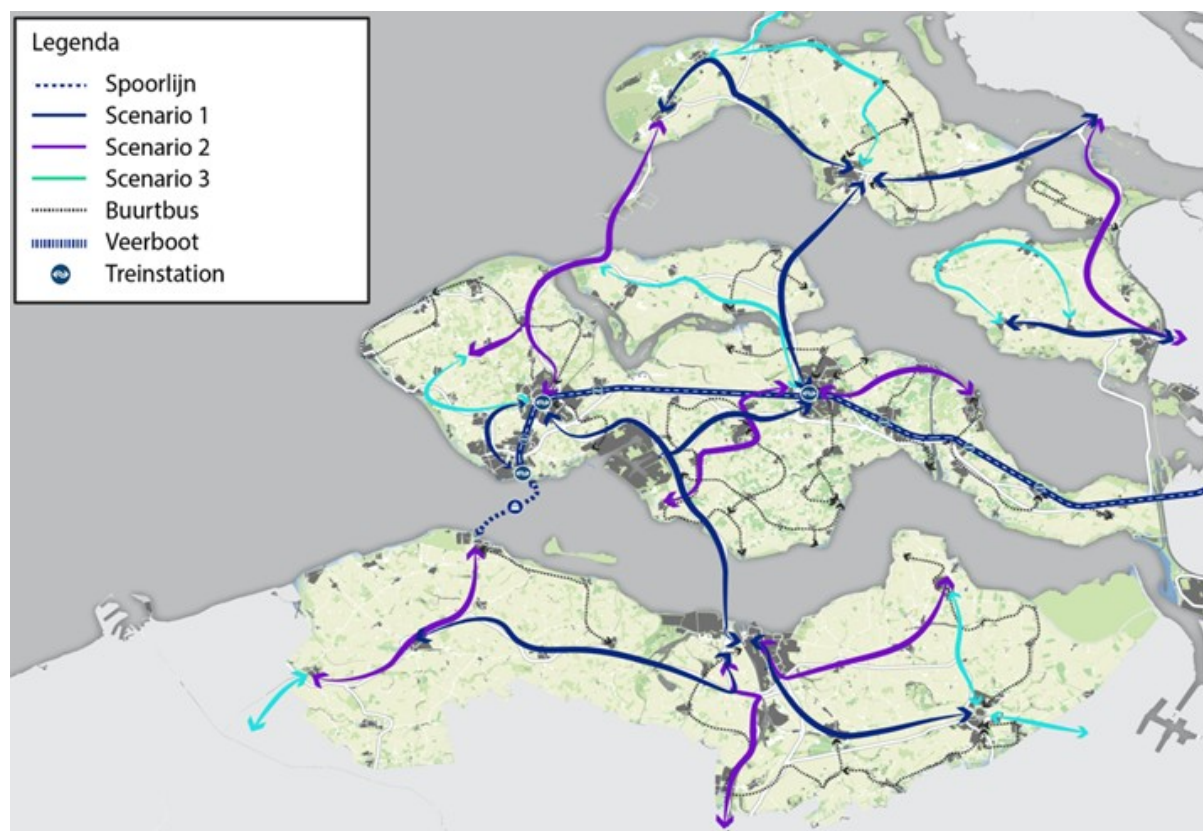
Figuur 7: Vervoersstromen bus in maart 2018 in de ochtendspits

In figuur 7 staan de vervoersstromen in het Zeeuwse busvervoer in 2018 weergegeven. Analyse van die vervoersstromen heeft geleid tot drie scenario's van verbindingen tussen diverse Zeeuwse plaatsen en de grote steden rondom Zeeland, zoals weergegeven in figuur 8.

In alle scenario's wordt uitgegaan dat de buurtbussen eveneens blijven rijden, zoals eerder aangegeven. In scenario 1 is met donkerblauwe lijnen het basis netwerk weergegeven. Geconcludeerd wordt dat dit scenario Zeeland onvoldoende ontsluit met snelle busverbindingen en dat waarschijnlijk met het fijnmazige systeem de reizigersvraag, die dan ook over langere afstanden ontstaat, onvoldoende kan worden opgevangen.

Scenario 2, met aanvullend op de blauwe lijnen de paarse lijnen, biedt een betere basis en betere combinatie van snelle hoogwaardige busverbindingen en ruimte om het fijnmazige netwerk met de beoogde kwaliteit op te bouwen. Verder inzoomend ontbreken de grensoverschrijdende verbindingen met Brugge en Antwerpen-Breda hierin. Aan de grensoverschrijdende verbindingen wordt in breder opzicht waarde gehecht. Daarom wordt de keuze gemaakt deze verbindingen uit scenario 3 in ieder geval toe te voegen. Daarnaast wordt voorzien dat op specifieke schooltijden scholierenlijnen nodig zijn om de grote groepen te kunnen vervoeren en deze minimaal nodig zijn. Uitgekomen wordt daarmee op een variant tussen scenario 2 en 3 in.

Wanneer geheel scenario 3 wordt gekozen dan kan binnen de beschikbare budgetten naar het huidige inzicht een onvoldoende goed fijnmazig systeem worden opgebouwd. Voor nu is de keuze om eerst te borgen dat een voldoende fijnmazig systeem beschikbaar is, waarna kan worden bekeken of vervoerders de kans zien binnen het beschikbare budget de nog dan nog niet ingevulde verbindingen uit scenario 3 als extra te realiseren. Verwacht wordt dat dit niet of met zeer beperkte bedieningstijden mogelijk zal zijn.



Figuur 8: Kaartbeeld met scenario's met het netwerk van snelle verbindingen

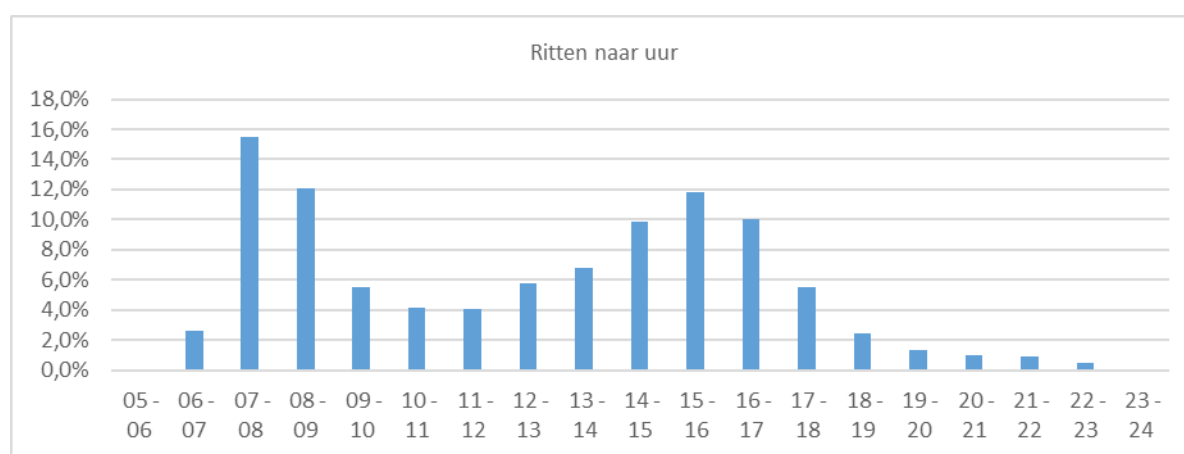
Op de noord-zuid-as wordt gestreefd naar een dragende hoogwaardig openbaar vervoer verbinding (HOV), zoals ook in het landelijke OV-toekomstbeeld opgenomen. Deze HOV-lijn verbindt de Zeeuwse regio's, een aantal grotere Zeeuwse steden en de steden Gent en Rotterdam snel en direct met elkaar.

Door de keuze voor deze verbindingen te maken wordt een toekomstvast snel en comfortabel basisnet aan busverbindingen gegarandeerd. Een andere consequentie is dat op verschillende vaste verbindingen waar de bus nu reizigers verzamelt en de reiziger minder direct en comfortabel naar een voorziening of overstappunt brengt zullen worden vervangen door fijnmazige mobiliteitsopties, zoals buurtbus en deeltaxi systeem, waarbij met vrijwilligersinitiatieven en deelmobiliteit een extra plus wordt geboden.

Ook voor de vele toeristen die jaarlijks Zeeland bezoeken gaat de nieuwe mobiliteitsmix beter inspelen op de behoefte. De toerist is met de trein of bus sneller in Zeeland en heeft meer ruimte om op hubs over te stappen op fijnmazige mobiliteitsopties om Zeeland te beleven.

Onderwijsaanpak

In Zeeland bestaat een groot deel van de OV-reizigers uit scholieren en studenten. Deze stroom leidt dan ook tot relatief zware en geconcentreerde spits-stromen, met name rond de starttijden van de scholen, zoals weergegeven in figuur 9. Door deze zogenaamde hyperspits staat een deel van de voertuigen een deel van de dag stil of wordt er onderbezet een route gereden. 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 belangrijk dit met de scholen en een nieuwe vervoerder, gericht op de nieuwe concessie vanaf eind 2024, verder uit te werken naar wat in diverse regio's in Nederland een onderwijsaanpak wordt genoemd. In een dergelijke aanpak wordt gezamenlijk tussen scholen en vervoerder gezocht naar een goede bediening van het onderwijs, met aandacht voor de totale maatschappelijke kosten.



Figuur 9: Ritverdeling bus per uur op een gemiddelde werkdag in 2019

Grensoverschrijdende verbindingen

Er zijn diverse provinciegrens overschrijdende verbindingen die belangrijk zijn in dit netwerk. Ook wordt veel waarde gehecht aan de verbindingen met Vlaanderen. In reizigersaantallen zijn dit niet de drukst bezette verbindingen, maar het belang van een goede samenhang met het Vlaamse OV-systeem en van de verbindingen met de Vlaamse steden wordt breed onderschreven. Dit betekent dat deze verbindingen een hoge prioriteit krijgen bij de invulling van het busnetwerk. Vanuit Zeeland zal het initiatief worden genomen voor een vast overleg tussen verantwoordelijke partijen over het grensoverschrijdende openbaar vervoer tussen Vlaanderen en Zeeland en de systemen van vervoer op maat (Vlaanderen) en het fijnmazige taxisysteem in Zeeland. Ook vanuit toeristisch perspectief worden grensoverschrijdende verbindingen steeds belangrijker, zowel voor de korte als lange afstanden. Steeds vaker en steeds meer vindt grensoverschrijdende samenwerking plaats om initiatieven en concepten gericht op de toerist van de grond te krijgen. Koppeling van MaaS-apps kan een oplossing bieden voor de problematiek van verschillende betaalsystemen.

In de verdere toekomst wordt de aanleg van het ontbrekend stuk spoor tussen de Axelse Vlakte en Zelzate voorzien voor in eerste instantie goederenvervoer, maar met de potentie voor personenvervoer in de verdere toekomst. Met een volwaardige busverbinding kan de vervoerspotentie zoals in studies wordt geschetst in de praktijk worden aangetoond. Voor de stap naar een treinverbinding zal richting Vlaamse overheid en nationale overheden worden gekeken voor het ondersteunen van de exploitatie van een dergelijke spoorverbinding.

Financieel

Uit analyse is gebleken dat het fijnmazige aanbod met deeltaxi's- en busjes kan worden versterkt door hier een budget van € 2 – 3 miljoen voor vrij te maken. Hiervoor zal ook het bestaande budget van € 700.000 van de haltetaxi worden benut. Het systeem van snelle bussen vraagt € 12 – 13 miljoen, wat nader kan worden

gedetailleerd uit het programma van eisen voor de busconcessie. Daarnaast reserveren we jaarlijks ca. € 500.000 voor het aanjagen van deelmobiliteit en de realisatie van fietsvoorzieningen. Deze bedragen hebben nog een behoorlijke bandbreedte, waarbij samenhangend het systeem binnen de huidige beschikbare provinciale middelen voor OV en haltetaxi worden ingevuld. Uitgangspunt daarbij is de start vanaf de nieuwe concessie eind 2024.

Binnen het doelgroepenvervoer is het, gezien de huidige efficiënte organisatie, de verwachting dat de budgetten zoals opgenomen in de gemeentelijke meerjarenbegrotingen (rekening houdend met opgenomen taakstellende bezuinigingen) benodigd zullen zijn om het doelgroepenvervoer op voldoende niveau te houden. Financieel is er daarmee naar verwachting geen 'winst' te behalen. Belangrijk voor een efficiënt systeem is dat de uitvoering van doelgroepenvervoer en deeltaxisysteem wordt gebundeld en dat daartoe ontschotting tussen provinciaal budget voor deeltaxisysteem en de gemeentelijke budgetten plaats zal vinden.

5 Zeeuwse Hub strategie

5.1 Inleiding

Zoals in het voorgaande hoofdstuk geschetst worden snelle bus- en treinverbindingen verbonden met een onderliggend, fijnmazig netwerk van lokale OV-lijnen en vraaggestuurd vervoer. Omdat de reiziger steeds vaker via knooppunten van meerdere mobiliteitsvormen (zoals trein, bus, ferry, taxi, auto, fiets, fijnmazig taxisysteem en deelmobiliteit) gebruik zal gaan maken, wordt het belang van een goede overstapplaats belangrijker. De kwaliteit op de Zeeuwse knooppunten in 2021 laat op veel plaatsen te wensen over. Trends in mobiliteit, zoals de aandacht voor duurzaamheid, de opkomst van de deeleconomie en technologische ontwikkeling maken overstappen tussen modaliteiten steeds gewenster en aannemelijker. Hierdoor groeit ook de behoefte aan goede en aantrekkelijke knooppunten als onderdeel van de drempelloze reis van deur tot deur. Er kan niet alleen worden overgestapt tussen vervoermiddelen, maar het worden plekken waar je graag verblijft en waar wat te beleven valt.

Ook Zeeland gaat aan de slag met knooppunten. Enerzijds om snelle, doorgaande trein- en busverbindingen te verbinden met een onderliggend netwerk van flexibele en vraagafhankelijke mobiliteit. Anderzijds om ook het overstappen van eigen auto op openbaar vervoer of deelmobiliteit te stimuleren. Goede knooppunten zijn daarmee voorwaardelijk voor het goed functioneren van de mix van mobiliteit. Op dit moment weten reizigers in Zeeland echter niet wat ze bij een knooppunt kunnen verwachten en is de verblijfskwaliteit vaak matig.



Figuur 10: Station Goes: Wisselende kwaliteit aan de noord- en zuidzijde.



Deze knooppuntenaanpak moet eraan bijdragen dat reizigers straks beter gefaciliteerd worden bij hun verblijf op en reis en overstap via een knooppunt. Een knooppuntenaanpak is nodig om in een netwerk van partijen afspraken te maken over het opwaarderen van bestaande knooppunten en realiseren van nieuwe knooppunten. Uiteindelijk moet een solide netwerk van knooppunten ontstaan wat straks aansluit op de reisbehoefte en verwachtingen van de reiziger. Ook neemt de verblijfskwaliteit toe en wordt de overstap van het ene op het andere vervoermiddel gemakkelijker. Daarbij zijn er ook kleinere knooppunten zonder OV, bijvoorbeeld parkeerterreinen aan randen van steden.

Zeeland kent veel toerisme. Toeristen, zoals dagjesmensen, hotelbezoekers of campinggasten, reizen nu nog veelal met de eigen auto bij gebrek aan een alternatief. Als knooppunten herkenbaar, gemakkelijk in gebruik en aantrekkelijk zijn, kan dit toeristen stimuleren om vaker gebruik te maken van nieuwe, slimme en duurzame vormen van mobiliteit. Dezelfde kans ligt er voor de zakelijke reiziger.

De knooppunten dienen herkenbaar te zijn, kwaliteit te bieden, gemakkelijk te zijn in gebruik en daarmee de bereikbaarheid, verblijfskwaliteit en overstap te verbeteren. Bovendien gaat het niet alleen om knooppunten van OV, maar ook om plekken waar van eigen vervoer wordt overgestapt op deelmobiliteit. Deze overstap kan gestimuleerd worden door het aanbieden van laadinfrastructuur voor eigen vervoer, waarmee gebruikers gestimuleerd worden over te stappen naar duurzame vervoersvormen voor de laatste kilometers.

In de richtingennotitie is aangegeven dat verschillende type knooppunten benoemd worden en via een Zeeuwse knooppuntenaanpak willen overgaan tot realisatie van minimaal zes grotere ov knooppunten voor 2025 en voor 2030 20 aanvullende hubs. In de Zeeuwse knooppunten aanpak worden drie typen hubs onderscheiden, met ieder een vastgesteld voorzieningenniveau. Afspraken over de uitstraling van de hubs worden gemaakt, waardoor deze voor de reiziger herkenbaar zijn. De reiziger mag kwaliteit verwachten op deze hubs. Tevens is in beeld gebracht wat de kosten zijn voor het realiseren van deze hubs, waardoor er een basis ligt om per regio de strategie uit te werken in een uitvoeringsprogramma.

Met de invulling van het type hubs wordt de concrete doelstelling geüpdatet naar de realisatie van minimaal twee stationshubs, vier regiohubs en zes hubs voor 2025 en tussen 2025 – 2030 aanvullen met achttien nieuwe hubs (uit verschillende categorieën).

5.2 Type knooppunten

In de Zeeuwse knooppunten aanpak is een onderscheid in drie typen hubs: stationshubs, regiohubs en reguliere hubs. Per categorie zal een synoniem voor het woord knooppunt gebruikt worden, namelijk hub. Dit is aansluitend op de landelijke trend waarin steeds vaker over mobiliteitshubs gesproken wordt. Bovendien benadrukt nieuwe terminologie ook dat er een kwaliteitsverbetering bij bestaande knooppunten wordt doorgevoerd. In andere woorden: in de oude en huidige situatie wordt gepraat over knooppunten, transferia en P+R. In de nieuwe situatie worden hub gehanteerd, maar deze worden pas hubs genoemd als het voorzieningenniveau op het afgesproken niveau is gerealiseerd. Buiten de drie type hubs is in de categorisering ook plaats voor een hubgrade (tijdelijk toevoegen van extra voorzieningen), haltes en deelmobiliteitspunten.

De term hub wordt alleen gebruikt voor knooppunten met een minimale kwaliteit en minimaal voorzieningenniveau. Hierdoor weet een reiziger wat hij/zij kan verwachten als er via een hub gereisd wordt. Bij een hub hanteren we het volgende minimale voorzieningenniveau:

- Toegankelijk, herkenbaar en vindbaar
- Contactinfo en een kaart van de lijnen, de omgeving en het hubnetwerk
- Overdekt fietsparkeren en fietsreparatiepaal
- Autoparkeren en kiss & ride
- Overdekt wachten, verlichting een afvalbak en toeristeninfo



Figuur 11: Verschillende typen hubs naast de halte en deelmobiliteitspunten

Stationshub

Een stationshub is het grootste knooppunt. Hier worden alle voorzieningen aangeboden en is er een treinstation en een bushalte voor snelle verbindingen naar andere hubs. Onder de extra voorzieningen vallen bijvoorbeeld uitgebreide stallingmogelijkheden, parkeervoorzieningen met mogelijkheid tot opladen, verwarmd wachten, deelmobiliteit en horeca. Op een stationshub gaat het om op- en overstappen, informeren, kwaliteit bieden, beleven en verblijven. Op basis van het huidige gebruik worden de stations Vlissingen, Middelburg en Goes als voorbeelden van een stationshub gezien.

Regiohub

Een regiohub is een groot knooppunt met grote regionale functie, waar iets minder voorzieningen te vinden zijn dan bij een stationshub. Je vindt er bushaltes voor snel vervoer naar andere hubs, voldoende



Figuur 12: Impressie van een regiohub

parkeerplaatsen, laadvoorziening en mogelijk ook een treinstation en deelmobiliteit. De functie van een regiohub is op- en overstappen, informeren, kwaliteit bieden en beleven. Op basis van het huidige gebruik worden het busstation van Zierikzee en het busstation WST Terneuzen als voorbeelden van een regiohub gezien.

Hub

Een hub is een kwalitatief hoogwaardig knooppunt waar tussen meerdere modaliteiten kan worden overgestapt. Deelmobiliteit is optioneel en er is veel aandacht voor de overstap van de eigen auto of eigen fiets op het openbaar vervoer. Op deze locaties speelt aanbod van laadinfrastructuur een belangrijke rol. De reiziger die met elektrisch vervoer richting de hub komt vindt hier een mogelijkheid om te laden. Een voorbeeld van een Hub - Park & Ride is station Krabbendijke.

Combinatie Laadplein en hub (Park & Ride en Park & Bike)

De ontwikkeling van laadinfrastructuur neemt de komende jaren een vlucht van wege het groeiend aantal elektrische voertuigen. Een van de mogelijkheden die daar steeds vaker worden toegepast zijn laadpleinen en snellaadpleinen, een locatie waar meerdere laadpalen bij elkaar een plein vormen. Zeker rond de steden in Zeeland maar ook bij drukbezochte toeristische locaties worden laadpleinen gepland.

Door op deze locaties, naast aantrekkelijke wandelroutes naar het centrum, ook deelmobiliteit aan te bieden zoals fietsen, scooters en eventueel een shuttlebus worden deze aantrekkelijker voor bezoekers om hun elektrische auto te parkeren en op te laden en direct een last mile oplossing te kunnen gebruiken naar het centrum van de kern. Daarmee gaat het (snel)laadplein ook als mobiliteitshub dienstdoen.

De mobiliteitshubs rondom laadpleinen worden in het netwerk van mobiliteitshubs met OV toegevoegd en kunnen ook helpen de drukte bij de parkeerplaats bij het station te ontlasten. Door de locaties goed te ontsluiten in de MaaS app wordt het reizen via de hubs bij (snel)laadpleinen ook vergemakkelijkt en helpt het wellicht ook om reizigers een deel van de reis met deelmobiliteit te laten maken of het openbaar vervoer.

Hubgrade

Een hubgrade staat voor het tijdelijk toevoegen van extra voorzieningen op een hub om te voorzien in piekbelasting, bijvoorbeeld door toerisme. Door hubs deels schaalbaar op te zetten, kunnen voorzieningen efficiënter ingezet worden. Er valt te denken aan een pop-up station voor deelfietsen of extra voorzieningen voor

Halte

Een halte is geen hub, maar maakt wel onderdeel uit van het vervoersnetwerk. Een halte heeft een beperkt voorzieningenniveau en voorziet alleen in het opstappen en informeren. Doordat reizigers hier relatief kort verblijven is het aantal voorzieningen beperkt. De huisstijl van de hubs kan hier worden toegepast, maar de benaming hub blijft hier achterwege.

Deelmobiliteitspunt

Deelmobiliteitspunten zijn de locaties waar reizigers hun deelfiets, deelscooter of deelstep parkeren nadat ze vanaf de hub naar de bestemming zijn gefietst. Een deelfietspunt is bijvoorbeeld een aantal vierkante meters oppervlakte aan het einde van een winkelstraat, nabij een hotel of toeristische attractie. Net als haltes maken deelmobiliteitspunten wel onderdeel uit van het vervoersnetwerk, maar zijn het geen hubs. De huisstijl van de hubs kan hier worden toegepast, maar de benaming hub blijft hier achterwege.

5.3 Menukaarten

Voor elke categorie hub en ook voor haltes en deelmobiliteitspunten is een menukaart opgesteld. Op deze menukaart is te zien welke mobiliteitsdiensten en aanvullende diensten er te vinden zijn. Hierbij wordt onderscheid gemaakt tussen een basisniveau (altijd aanwezig) en extra niveau (optioneel aanwezig). De onderstaande diensten zijn terug te vinden op de menukaarten in Bijlage 2.

De menukaarten gaan in op mobiliteitsdiensten, aanvullende diensten en kansen voor een hubgrade.

Mobiliteitsdiensten zijn onder andere de toegankelijkheid van de halte, routeinformatie, fietsparkeren, autoparkeren, P&R en deelmobiliteit. Daarbij is het uitgangspunt dat hoe groter de hub is hoe meer voorzieningen in de basis terug te zien zijn. Bij kleinere hubs is het voorzieningenniveau in de basis lager, maar kunnen overheden wel extra voorzieningen aanbrengen als deze passend zijn voor de betreffende locatie.

Onder aanvullende diensten worden voorzieningen benoemd die niet per se gerelateerd zijn aan de mobiliteit, maar die wel van belang zijn voor de verblijfskwaliteit, zoals afvalbakken, wachtmogelijkheden, verlichting, en horeca. Ook voor deze voorzieningen is per type knooppunt onderscheid gemaakt tussen de basis kwaliteit en mogelijkheden om extra voorzieningen te treffen.



HUB
• Op- en overstappen
• Informeren
• Kwaliteit bieden

2. Onderdelen selecteren
Waar is de hub uit opgebouwd?

MOBILITEITSDIENSTEN				AANVULLENDE DIENSTEN				HUBGRADE	
	BASIS	EXTRA		BASIS	EXTRA		BASIS	EXTRA	
Toegankelijke halte	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	Bushalte	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	Afvalbak	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	
Routeinformatie	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	Treinstation	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	Wachtmogelijkheid	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	
Haltevertrekstaat	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	Fietsreparatiepaal	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	Zitje	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	
DRIS	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	Kiss & ride	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	Overdekt	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	
Contactinfo	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	Elektrisch laden	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	Binnen	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	
Lijnennet	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	Laadpaal auto	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	Verwarmd	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	
Omgevingskaart	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	Laadpaal fiets	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	Verlichting	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	
Kaart hubnetwerk	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	Deelmobiliteit	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	Toeristeninfo	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	
Fietsparkeerders	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	Ov-fiets	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	AED	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	
Aanbindmogelijkheid	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	Deelfietsen	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	SOS-knop	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	
Overdekt	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	Deelscooters	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	Watertappunt	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	
Overdekt en afgesloten	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	Deelauto's	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	Wifi	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	
Overdekt en bewaakt	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	Taxistandplaats	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	Pakketpunt	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	
Autoparkeren	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>				Horeca	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	
Normaal	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>				Automaat/nabij commerciële voorziening	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	
Uitgebreid	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>				Commerciële voorziening	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	
Overdekt met zonnepanelen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>				WC	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	

Bron: Halteplan provincie Zeeland, aangestuurd met adviezen door Royal HaskoningDHV

Figuur 13: Overzicht van voorzieningen op een reguliere hub

5.4 Uniformiteit binnen de Zeeuwse hubs

Voor de reiziger die gebruik maakt van de hubs moet de hub herkenbaar en sociaal veilig zijn en tevens uitnodigend in het gebruik. Daarnaast moeten hubs digitaal goed vindbaar zijn voor de reiziger die reist via een MaaS app of navigatiesystemen. De hub is immers onderdeel van de reis van deur tot deur en als reiziger moet je kunnen rekenen op het aanbod in (deel)mobilititeit.

Door veel aandacht te schenken aan duidelijkheid in de communicatie, herkenbaarheid, ingericht op alle doelgroepen en een aansprekend ontwerp, passend binnen de omgeving, wordt het voor gebruikers duidelijk wat het netwerk van mobiliteitshubs is en wat ze van zowel het netwerk als de mobiliteitshubs kunnen verwachten. Het zorgt onder andere voor soepel op- en overstappen, en door het uniforme en consistente beeld raken reizigers tevens vertrouwd met het systeem. Men weet waar men op kan rekenen bij de mobiliteitshubs. In relatie tot de Zeeuwse identiteit, is het in het ontwerp van belang dat de hub goed ingepast wordt in de omgeving. Door kenmerkende Zeeuwse vormen en elementen terug te laten komen in de huisstijl en outillage/uitrusting, al dan niet met een lokale touch, zijn de hubs in harmonie met de Zeeuwse omgeving. Dit behelst meer dan alleen een kwalitatieve en eenduidige huisstijl en outillage, maar vraagt ook wat van de inpassing in de omgeving. Uniformiteit draagt voor gebruikers bij aan de netwerkbeleving van hubs en een kwalitatief hoge uitstraling heeft een positieve invloed op de gebruiksbeleving.

Om deze uniforme uitstraling binnen de hubs te realiseren wordt gekozen voor een opvallend beeldmerk en een begrijpelijke toekomstvaste naam. Daarnaast is de realisatie van informatiemiddelen op iedere hub (en halte) in dezelfde stijl en vorm, welke terug komt in (digitale en fysiek aanwezige) reisinformatie, een informatiebord met overzicht van het voorzieningenniveau van de betreffende hub en een kaart van het Zeeuwse Hub netwerk. Alhoewel de kwaliteit van het materiaalgebruik (stenen, bankjes, groenvoorziening, prullenbakken e.d.) ook belangrijk is, is ervoor gekozen om dit niet centraal te organiseren, maar de wegbeheerder daarin leidend laten zijn. Met het advies om het hoogst geldende kwaliteit niveau binnen de gemeente te laten toepassen op de hubs. Daarnaast geldt het advies om zoveel mogelijk circulair, klimaatadaptief en natuurinclusief te bouwen en bijvoorbeeld met zonnepanelen lokale energieopwekking mogelijk te maken.

5.5 Organisatie

Een knooppuntenaanpak is een randvoorwaarde aan het mobiliteitssysteem om reizen van deur tot deur via hubs te faciliteren. Maar het ontwikkelen van hubs vraagt natuurlijk wel investeringen voor de realisatie, als ook voor beheer en onderhoud. Om samen goede keuzes te kunnen maken over het gewenste minimale voorzieningenniveau per hub zijn investeringskosten en beheer- en onderhoudskosten in beeld gebracht. Voor de genoemde prijzen per voorziening moet een bandbreedte van 40% worden aangehouden omdat kosten voor verschillende locaties kunnen verschillen en zijn daarom indicatief. In de uitwerking zal per locatie gedetailleerder worden uitgewerkt welke investering nodig is en zal een kostenverdeling tussen de verschillende partijen worden afgesproken. In onderstaande tabel is de bandbreedte van de investeringskosten per categorie hub weergegeven.

Categorie	Bandbreedte investeringskosten
Stationshub	€ 350.000 - € 500.000
Regiohub	€ 650.000 – € 900.000
Hub	€ 200.000 - € 450.000
Halte	€ 50.000 - € 75.000

Tabel 1: Investeringskosten per type hub

De investeringskosten zijn van toepassing op de gekozen basisvoorzieningen van de mobiliteits- en aanvullende diensten, zie ook de menukaarten. De opbouw van de kosten is grotendeels te verklaren door middel van de schaal van de voorzieningen die geplaatst worden.

- De halte heeft nauwelijks tot geen extra voorzieningen, maar wel de minimale voorzieningen zoals contact- en reisinformatie, aangevuld met minimale fiets- en wachtvoorzieningen.
- De hub heeft daarbij een extra stap met meer voorzieningen om de beleving en gemak van de reiziger te dienen, zoals het overdekt wachten en mogelijkheid tot fiets- en autoparkeren.
- Een regiohub heeft globaal gezien de meeste investeringskosten. Dit heeft voornamelijk te maken met uitgebreide fiets- en autoparkeermogelijkheden, aangevuld met services gericht op beeld- en belevingskwaliteit van de hub.
- Een stationshub heeft globaal gezien minder investeringskosten, dit heeft te maken met de aansluiting op de voorzieningen die het station zelf al heeft. Daarbovenop komen kosten voor de hub zelf, zoals het aanbod van deelmobiliteit, en gebruiksvriendelijke wacht- en zitgelegenheden.

Een Zeeuwse aanpak voor hubontwikkeling vraagt om een stapsgewijze uitrol, waarbij per locatie met lokale stakeholders wordt verkend hoe plannen worden ontwikkeld, uitgevoerd en gefinancierd. Wanneer nieuwe hubs gerealiseerd worden is het zaak om slimme combinaties te zoeken met reeds aanwezige voorzieningen (zoals horeca en parkeerruimte). Ook andere voorzieningen zoals deelmobiliteit en pakketkluisen worden bij voorkeur geclusterd op de hub, zodat diverse voorzieningen elkaar versterken. Ingezet wordt op een hoge kwaliteit van voorzieningenniveau en een stapsgewijze uitbreiding van hubs. Om dit in heel Zeeland te realiseren is tijd nodig.

Zeeuwse hubs zijn onderdeel van het netwerk van fijnmazige mobiliteit, snelle bus en treinverbindingen. Daarom is het een gezamenlijke verantwoordelijkheid om in de hubs te investeren. De functie van een hub kan worden versterkt door ruimtelijk beleid (clusteren van voorzieningen bij de hub), parkeerbeleid (financiële stimulans voor gebruik van de hub), kwalitatief hoogwaardige infrastructuur rondom de hub en goede communicatie over multimodaal reizen en het stimuleren om te reizen via hubs. Per locatie gaan gemeente en/ of provincie in gesprek met de stakeholders om plannen te realiseren en kostenverdeling af te spreken.

Om de uitrol van hubs tot stand te brengen zijn de volgende processtappen beoogd.

- In juni – september 2021 per regio keuzes maken over locaties van hubs inclusief bepaling van categorisering. Daarbij wel de kanttkening dat pas bij de implementatiefase van de busconcessie in detail duidelijk wordt welke lijnvoering de bussen zullen volgen. In de fase juni – september is de keuze daarom alleen hubs waarvan op voorhand ingeschat kan worden dat het OV hier aanlandt. Aangevuld met locaties waar mogelijkheden zijn voor laadpleinen en hubs. Deze stap zal worden verwerkt in de definitieve regionale mobiliteitsstrategie.
- In een uitvoeringsprogramma, behorende bij de RMS, zal nader worden geduid welke hubontwikkelingen voorzien zijn in de periode tot 2025 (minimaal twee stationshubs, vier regiohubs en zes reguliere hubs) en een doorkijk naar de periode 2025-2030 (minimaal 18 hubs uit verschillende categorieën).
-

6 Mobiliteitscentrale

6.1 Waarom

Zeeuws-Vlaanderen heeft in 2008 als eerste regio in Nederland gekozen voor een regiecentrale voor de ritplanning van het doelgroepenvervoer. De positieve ervaringen in Zeeuws-Vlaanderen waren reden voor de Oosterschelderegio en later ook de Walcherse gemeenten en de provincie om toe te treden tot de Gemeentelijke Vervoerscentrale Zeeland (GVZ). Daarmee beschikt Zeeland over een unieke publiek aangestuurde regiecentrale. Het is een aansprekend voorbeeld hoe het kleinschalig vraagafhankelijk vervoer geïntegreerd kan worden waarbij het publiek belang voorop staat. Het Zeeuwse model van de regiecentrale heeft landelijk navolging gekregen en is inmiddels steeds meer gemeengoed geworden.

Binnen de GVZ bestaat het besef dat nieuwe technologische ontwikkelingen vragen om een doorontwikkeling van de huidige regiecentrale. Daarnaast zijn er de landelijke ontwikkelingen op het gebied van de mobiliteit, waaronder een verwachte toename van flexibele, vraagafhankelijke concepten, die deels in de plaats kunnen komen van het busvervoer zoals we dat nu kennen. Met de GVZ zijn de afgelopen jaren, voortbouwend op kennis en ervaring vanuit de praktijk, mooie stappen gezet richting een regionale vervoerregisseur. Nu ligt de volgende uitdaging voor ons, waarin de centrale zich in het belang van de mobiliteit van de reizigers in Zeeland verder ontwikkelt. Daarbij is de vraag of vanuit de Zeeuwse publieke belangen meerdere vormen van mobiliteit integraal aangestuurd kunnen worden om slimme en efficiëntere mobiliteitsoplossingen mogelijk te maken. Oplossingen die passen bij de unieke geografische kenmerken van Zeeland en de Zeeuwse manier van samenwerken.

Om deze redenen is na een verkenning bij andere regiecentrales en afweging van scenario's, in de richtingennotitie slimme mobiliteit uitgegaan van een Zeeuwse mobiliteitscentrale als richtinggevende keuze.



Figuur 14: Foto van werk Gemeentelijke Vervoerscentrale Zeeland

6.2 Ambitie

De ambitie is om te komen tot een mobiliteitscentrale, waarin gemeenten en provincie gezamenlijk tegemoet komen aan de mobiliteitsbehoeften van reizigers door samen invulling te geven aan taken op het gebied van de mobiliteit in Zeeland. De mobiliteitscentrale vormt o.a. het centrale aanspreekpunt voor de reizigers, bundelt de bij overheden bestaande expertise binnen Zeeland en maakt meer en slimmere combinaties van mobiliteit mogelijk. Naast publieke vormen van openbaar en doelgroepenvervoer kan de mobiliteitscentrale ook private initiatieven ondersteunen, waardoor een brede mix van mobiliteit ontstaat en voor reizigers wordt ontsloten.

6.3 Taken

Gemeenten en provincie voeren wettelijke taken uit op het gebied van de mobiliteit.

De gemeenten zijn verantwoordelijk voor verschillende vormen van doelgroepenvervoer. Daaronder vallen onder meer het Wmo-vervoer, leerlingenvervoer, jeugdhulpvervoer en het vervoer in het kader van de participatiewet. Daarnaast zijn gemeenten als wegbeheerder verantwoordelijk voor de aanleg en het onderhoud van gemeentelijke wegen, fietspaden en bruggen.

De provincie is verantwoordelijk voor het openbaar busvervoer en het fietsvoetveer Vlissingen-Breskens. Daarnaast heeft de provincie ook een taak als wegbeheerder.

Onderstaande tabel bevat een schematische weergave van de taken, die in beeld zijn om bij de mobiliteitscentrale te worden ondergebracht.

Frontoffice	Midoffice	Backoffice
<ol style="list-style-type: none"> 1. Callcenter taken¹¹ 2. Vervoersloket burgers 3. Klantenservice 4. Tarieven en ticketing 5. Planning en monitoring 6. Multimodaal reisadvies 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Ontwikkeling dgv en flex 2. Beleidsadvies dgv en ov 3. Lobby en ongevraagd advies 4. Subsidie deelmobiliteit en vrijwilligers 5. Kenniscentrum 6. Pilots living lab 7. Ontwikkeling ov-net 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Aanbesteding en beheer contracten 2. Budgetbeheer 3. Faciliteren ontwikkeling MaaS 4. Marketing en communicatie 5. ICT inkoop en digitalisering

Als frontoffice blijft de mobiliteitscentrale de bestaande taken van de regiecentrale uitvoeren, zoals de ritplanning. Ze is het centrale aanspreekpunt voor de reizigers. Reizigers kunnen dus bij de centrale terecht met tal van vragen, zoals verzoeken om een concreet reisadvies en het boeken van bepaalde ritten. Naast het beantwoorden van vragen van reizigers wordt het ook de taak van de mobiliteitscentrale om zelf actieve communicatie en voorlichting te geven, bijvoorbeeld over wijzigingen in de dienstregeling.

Als midoffice bundelt de mobiliteitscentrale kennis en expertise op het gebied van mobiliteit, die nu nog versnipperd is over de individuele overheden. Dit stelt de mobiliteitscentrale in staat om beleidsadviezen voor te bereiden voor de deelnemende overheden, die daarover vervolgens zelf een besluit kunnen nemen.

Als backoffice is de mobiliteitscentrale o.a. verantwoordelijk voor de aanbesteding en het contractbeheer voor zowel het openbaar als doelgroepenvervoer, het budgetbeheer en het creëren van de randvoorwaarden zodat de diverse vormen van mobiliteit MaaS-waardig zijn.

Uit de schematische weergave van de taken blijkt dat niet alle bestaande taken worden overgedragen aan de mobiliteitscentrale. De taken die overheden als wegbeheerder uitvoeren, blijven bij de individuele overheden.

Ook de indicatiestelling en besluitbevoegdheden voor het doelgroepenvervoer, in combinatie met het bepalen van de eigen bijdragen en het bepalen van een maximum aantal kilometers blijven taken voor de individuele gemeenten. Daarmee houden de gemeenten zelf de instrumenten in handen om grip te hebben op de kosten van het doelgroepenvervoer. En waar de mobiliteitscentrale wel beleidsadviezen voorbereid, blijft de bestuurlijke besluitvorming bij de individuele overheden.

6.4 Regierol, ontwikkelfunctie en opbrengstverantwoordelijkheid

Bij de aanbesteding en het contractbeheer voor het openbaar en doelgroepenvervoer door de mobiliteitscentrale moeten nadere keuzes worden gemaakt over de regierol, de ontwikkelfunctie en de opbrengstverantwoordelijkheid.

Regierol

De regierol gaat over de vraag wie verantwoordelijk wordt voor de integrale ontwikkeling van de verschillende vormen van mobiliteit. Kijkend naar de bestaande situatie bij het gemeentelijk doelgroepenvervoer en de wensen van de gemeenten is de voorkeur om de Mobiliteitscentrale de regierol te geven. Deze wordt daarmee de regisseur van de mobiliteit over verschillende vervoerscontracten heen en daarmee verantwoordelijk voor de ontwikkeling over de verschillende vervoersvormen en de samenhang daartussen. Vanwege de verschillen tussen openbaar en doelgroepenvervoer zal daarbij wel de wisselwerking worden gezocht met de ontwikkelfunctie die voor het busvervoer (deels) bij de vervoerder zal liggen. Voor de regierol wordt dus wel een nauwe samenwerking met de vervoerders voorzien. Daarbij wordt ook ingezet om de (internationale) expertise die een vervoerder met zich mee brengt optimaal te benutten.

Ontwikkelfunctie en opbrengstverantwoordelijkheid

De ontwikkelfunctie gaat over de vraag wie binnen een vervoermodaliteit verantwoordelijk is voor het op elkaar afstemmen van vraag en aanbod. Bij het doelgroepenvervoer gaat het concreet om de ritplanning. Bij het OV betreft het de vertaling naar inzet van personeel en materieel, routebepaling en invulling van de dienstregeling. Per contract is het belangrijk om te bepalen hoe de verhouding is tussen de ontwikkelrol, opbrengstverantwoordelijkheid en risicoverdeling tussen de aanbestedende partij, de Mobiliteitscentrale en de contractpartij (vervoerder).

Voor het doelgroepenvervoer zijn de gemeenten en samenwerkingsverbanden momenteel verantwoordelijk voor de ontwikkelfunctie; zij zijn daarmee ook opbrengstverantwoordelijk. Binnen de huidige busconcessie heeft de vervoerder de ontwikkelfunctie en de opbrengstverantwoordelijkheid, waarbij de provincie verantwoordelijk blijft voor (de ontwikkeling van) het beleid.

Voor het doelgroepenvervoer hechten gemeenten en regio's aan de mogelijkheid van directe sturing, vanwege de kwetsbaarheid van de reizigersgroepen die hiervan gebruik maken en vanwege het kunnen beheersen van de kosten. Vanuit het onderzoek naar de mix van mobiliteit blijkt dat het verder opschalen van contracten in het doelgroepenvervoer niet noodzakelijk tot meer efficiëntie leidt. Wel blijkt zowel uit het onderzoek naar de mix van mobiliteit als uit de marktverkenning dat een fijnmazig taxisysteem, zoals dat in hoofdstuk 4 is beschreven, het beste kan worden gekoppeld aan het doelgroepenvervoer en dus moeten worden meegenomen in de daarvoor af te sluiten contracten. Dit is conform de wijze waarop de haltetaxi in de afgelopen periode is uitgevoerd.

Voor de komende aanbesteding van het busvervoer geven marktpartijen in het kader van de uitgevoerde marktverkenning aan dat ze bij voorkeur de regierol en daarmee ook de ontwikkelfunctie voor al het publieke vervoer in Zeeland krijgen, wat aanbesteding in één multimodale concessie vraagt. Voor de

opbrengstverantwoordelijkheid hechten marktpartijen belang aan het begrenzen van risico's, mede als gevolg van de coronapandemie.

De wens van marktpartijen voor een multimodale concessie is vanuit hun optiek begrijpelijk maar ligt voor de Zeeuwse situatie niet voor de hand. Vooralsnog wordt dus uitgegaan van verschillende contracten voor openbaar en doelgroepenvervoer (inclusief fijnmazig deeltaxisysteem). Voor de ontwikkelfunctie binnen de nieuwe busconcessie zal een samenspel nodig zijn tussen mobiliteitscentrale en vervoerder. Hieraan kan invulling worden gegeven door enerzijds een stabiel basisdeel van het contract te creëren, waar de vervoerder op stabiele inkomsten (en kosten) kan rekenen. Aan de andere kant ontwikkelt een deel van de busconcessie mee in combinatie met ontwikkelingen op een fijnmazig deeltaxisysteem, het doelgroepenvervoer en deelmobiliteit. Zodoende zoekt de vervoerder naar manieren om het busvervoer te verbeteren en kan deze in het samenspel tussen partijen de mobiliteitscombinaties steeds beter invullen. De mobiliteitscentrale blijft daarbij vanuit de regierol verantwoordelijk voor het zo goed mogelijk inzetten van de verschillende vormen van mobiliteit, op basis van data over de vraag van reizigers en het aanbod van vervoersmiddelen vanuit de verschillende contracten. In de marktverkenning hebben vervoerders suggesties gedaan hoe op stimulerende wijze invulling kan worden gegeven aan de ontwikkelfunctie. Dat kan naast een vast kosten-opbrengstendeel in de concessie door met open boek calculatie kosten en inkomsten concreet af te rekenen en door gebruik van ontwikkelingsbonus. Bij de invulling van het programma van eisen voor de nieuwe concessie wordt dit verder ingevuld en uitgewerkt.

6.5 Rechtsvorm en governance

Voor bestuurlijk draagvlak van een mobiliteitscentrale is bij de gemeenten, regio's en provincie onderzoek gedaan naar de juridische vorm en de daarbij passende governance. Uit de interviewronde onder bestuurders blijkt onder meer een gedeelde visie over het publieke belang van het in stand houden van de bereikbaarheid, participatie en de leefbaarheid binnen de provincie Zeeland waarbij de reiziger centraal staat, de wens om flexibel te kunnen inspelen op de veranderende vervoervraag, het kunnen leveren van maatwerk en het efficiënt en effectief gebruiken van voertuigen en infrastructuur, zoals dat in deze strategie . Een gemeenschappelijk zorgpunt is de grip op financiën.

De bestuurders beogen met de Mobiliteitscentrale dat het samenwerkingsverband stevig wordt vormgegeven en zelfstandig kan deelnemen aan het economisch verkeer, kan optreden als opdrachtgever naar derden en daarmee contracten kan afsluiten en de werkgeversrol kan vervullen ten aanzien van medewerkers. Deze bedoeling vereist dat het samenwerkingsverband rechtspersoonlijkheid heeft. Om daaraan tegemoet te komen wordt de vorm van een 'Zelfstandige organisatie' geadviseerd. De keuze voor een publieke rechtsvorm heeft daarbij de voorkeur. De samenwerking van de Mobiliteitscentrale richt zich namelijk op wettelijke en beleidsrijke taken, waarbij belangrijk is dat het belang van publieke waarden en democratische legitimiteit geborgd zijn. Binnen de publiekrechtelijke variant van een zelfstandige organisatie wordt voorkeur gegeven aan een openbaar lichaam. Dit vanwege de beleidsrijke taken van de Mobiliteitscentrale en de daarbij benodigde bestuurlijke sturing en controle.

De deelnemende gemeenten en provincie kunnen krachtens de gemeenschappelijke regeling bevoegdheden van regeling en bestuur overdragen aan het openbaar lichaam. In een gemeenschappelijke regeling kan de stemverhouding op verschillende wijzen worden vastgelegd. Zo kan worden gedifferentieerd naar het aantal leden, dat door de raden van de deelnemende gemeenten wordt aangewezen, kan aan bepaalde leden, die zijn aangewezen door de raden van bepaalde deelnemende gemeenten, meervoudig stemrecht worden toegekend en kan in de gemeenschappelijke regeling worden bepaald dat voor sommige besluiten een gekwalificeerde meerderheid nodig is.

6.6 Proces

Om te komen tot het oprichten van een Mobiliteitscentrale is een spoorboekje nodig met een planning over zaken als het uitwerken van het takenpakket en de samenwerkingsvorm. Wie gaan hoe en wanneer welke besluiten nemen en hoe werken we dit uit in de vorm van statuten?

Het is belangrijk dat met de vaststelling van een regionale mobiliteitsstrategie groen licht wordt gegeven voor het vervolg. Dat betekent dat partijen de intentie uitspreken om samen te willen komen tot een Mobiliteitscentrale en een goede bestuursopdracht formuleren voor het vervolg. Een intentie is nog geen definitief besluit. Een door alle colleges vast te stellen bestuursopdracht is nodig om nog bestaande vragen en onduidelijkheden nader in te vullen en uit te werken. Het helpt daarbij als met de regionale mobiliteitsstrategie, naast de bestuursopdracht, ook een spoorboekje wordt gepresenteerd voor de periode naar 15 december 2024. De uiteindelijke beoogde start van de samenwerking.

7 Data

7.1 Inleiding

De beschikbaarheid van correcte mobiliteitsdata is een belangrijke randvoorwaarde voor een snelle, veilige, betrouwbare en comfortabele reis. Data is hierin cruciaal. Of de reiziger nu met eigen vervoer reist, gebruik wil maken van collectief vervoer of gedeelde mobiliteit. Er is behoefte aan informatie over routes, reisduur, het beschikbare aanbod, tijden en tarieven. Data is daarnaast belangrijk, omdat het voor overheden mogelijkheden creëert om efficiënter en effectiever te sturen op beheer van wegen, aanbod van mobiliteit en investeringen in infrastructuur. Bovendien biedt de beschikbaarheid van data mogelijkheden om projecten/routes bij te sturen en de aanbieders van mobiliteit te helpen de producten te optimaliseren en (nog) beter af te stemmen op de wensen van de gebruiker/reiziger. In de richtingennotitie Slimme Mobiliteit is daarom de volgende richtinggevende keuze opgenomen over data:

Mobiliteitsvraag, mobiliteitsaanbod en infrastructuur worden slim ingericht, waarbij datastromen via het Regionaal Datateam worden gefaciliteerd, met als doel voor de reiziger het mobiliteitssysteem zo vlug, veilig, betrouwbaar en comfortabel mogelijk te organiseren.

Zeeland is aangesloten bij de landelijke samenwerking Digitalisering van mobiliteitsdata. In bestuurlijk overleg met de minister van I&W in 2019 heeft het Rijk met alle regio's, waaronder Zeeland, afgesproken om in 2023 90% van vijftien prioritaire data-items op orde te hebben. Het gaat daarbij om de volgende data-items: geplande en actuele wegwerkzaamheden, incidenten, restduur incidenten, maximum snelheden, ge- en verbodsborden, regelscenario's uit verkeerscentrales, beeldstanden rijkswegen, brugopeningen, statische en dynamische parkeerdata, evenementdata, iVRI data (data van slimme verkeersregelininstallaties), data voor logistiek en fietsdata. In de eerste stappen is het de uitdaging om als wegbeheerders de data digitaal beschikbaar te krijgen. Daarnaast speelt de ontwikkeling van Mobility as a Service (MaaS), waarmee veel inzicht kan worden gekregen over de vraag van de reiziger. Ook de monitoring van projecten biedt veel inzichten en levert veel data op.

7.2 Inhoudelijk belang data wegbeheerders

Data krijgt meerwaarde wanneer verbanden worden gelegd en vergelijkingen worden gemaakt. Juist door die verbinding tussen data en tussen bronnen van data te leggen, biedt dit waardevol inzicht in het Zeeuwse netwerk. Vanuit die inzichten worden kansen in kaart gebracht voor verbetering en geven we ruimte aan innovaties op de weg. Digitaal, betrouwbaar en actueel inzicht in het Zeeuwse netwerk brengt veel voordelen met zich mee:

- Wegbeheerders krijgen meer inzicht in mogelijke maatregelen en effectiviteit van maatregelen om de bereikbaarheid, verkeersveiligheid en leefbaarheid te verbeteren.
- Wegbeheerders kunnen data gebruiken voor een efficiënter beheer- en onderhoudsprogramma.
- Voor in-car systemen door autofabrikanten en leveranciers van soft- en hardware kan worden gesteund op betrouwbare en actuele informatie van wegbeheerders.

Daarmee heeft het meerwaarde voor het beleidsmatig en uitvoerend werk van de Zeeuwse wegbeheerders én door de vermindering van reistijden door betere reisinformatie, verbetering van de veiligheid en meer gemak komt dit de reiziger ten goede.

Het beschikbaar stellen van actuele, betrouwbare, correcte en relevante mobiliteitsdata is een belangrijke basisvoorwaarde om ook in Zeeland gebruik te kunnen gaan maken van slimme mobiliteitsoplossingen. En om te zorgen dat de toenemende rijtaakondersteuning in voertuigen ook in Zeeland goed en veilig kan functioneren. Op termijn worden ook financiële voordelen behaald, omdat niet meer voor iedere studie afzonderlijk data hoeft te worden ingewonnen. Er is straks altijd geschikte basisdata voorhanden als start voor een wegenstudie.

7.3 Regionaal Data Team

Het inwinnen en ontsluiten van data is niet nieuw voor de regio. Zo werken wegbeheerders bijvoorbeeld al actief met het datastelsel MELVIN, waarin wegwerkzaamheden en stremmingen van wegen worden vastgelegd om wegwerkzaamheden af te stemmen, en MOOR, voor informatie over kabels en leidingen, worden er frequent fietstellingen uitgevoerd en is van een aantal bruggen de brugstatus (open/dicht) al ontsloten via Blauwe Golf Verbindend. De digitaliseringsopgave mobiliteitsdata richt zich op een breed scala aan data items (de data top 15), om een zo dekkend mogelijk beeld van het netwerk te krijgen.

De opgave, benodigde organisatie, personele inzet en financiering zijn voor de data top 15 voor Zeeland voor de jaren 2021 tot en met 2023 nauwkeurig in beeld gebracht in het Implementatieplan Zeeland: digitaal de weg op orde. Commitment van alle Zeeuwse wegbeheerders is van belang om Zeeland-dekkend en uniform de data in landelijke systemen beschikbaar te krijgen, zodat overheden en marktpartijen naar eigen behoefte deze data om kunnen zetten in informatie en inzicht. Sinds medio 2021 is het Zeeuws Regionaal Data Team (RDT) opgericht. In dit RDT overleg worden kennis, ervaring en capaciteit voor en vanuit de Zeeuwse wegbeheerders gebundeld om de individuele Zeeuwse wegbeheerders te ondersteunen in het proces van digitalisering mobiliteitsdata en het gebruik van slimme toepassingen. Het RDT

kent de rollen zoals in de afbeelding is weergegeven. Omdat het beschikbaar stellen de data alleen vanuit de wegbeheerders zelf gebeurt, is vooralsnog gekozen voor een team vanuit de wegbeheerders zelf en dit niet de mobiliteitscentrale neer te leggen.

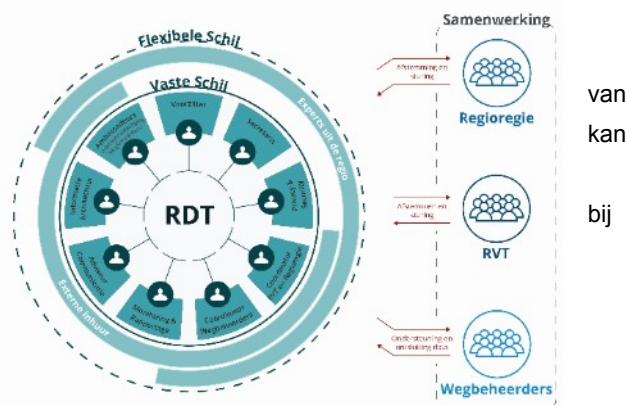
In de samenwerking sluit het RDT zo veel mogelijk aan bij bestaande gremia en lopende programma's. Elkaar versterken staat hierin centraal en daarmee wordt dubbel werk, of worden parallelle processen, voorkomen. Het RDT werkt nauw samen met onder andere het Regionaal Verkeersmanagement Team (RVT) en het afstemmingsoverleg tussen wegbeheerders over wegwerkzaamheden en evenementen (Regioregie i.o.). Ook is het RDT de link met de landelijke organisatie en daarmee met de RDT's uit andere regio's.

De manier waarop de data wordt verzameld en in de regio wordt benut is regionaal maatwerk. Het RDT vertaalt de landelijke aanpak per data item naar regionale plannen, en koppelt dit aan de regionale beleidsdoelen zoals die onder andere in deze regionale mobiliteitsstrategie zijn verwoord. Ook de kennis op het gebied van cybersecurity en privacy, wat altijd een risico is als het gaat over digitalisering, is binnen het RDT geborgd. Hierbij is er directe toegang tot de landelijke werkgroep Digitale Veiligheid van mobiliteitsdata via de Zeeuwse vertegenwoordiger.

Het daadwerkelijk data items op orde brengen voor de data uit de eigen organisatie blijft de verantwoordelijkheid van elke wegbeheerder zelf.

7.4 Ontwikkelingen

De landelijke opgave Digitalisering mobiliteitsdata staat niet op zichzelf. Op nationaal niveau wordt gewerkt aan het bundelen van alle mobiliteitsdata, zodat deze via een Nationaal Toegangspunt Mobiliteitsdata beschikbaar komt voor serviceproviders, wegbeheerders of iedere andere partij die er gebruik van wil maken. Via een samenwerking van publieke en private partijen worden in het landelijke programma Talking Traffic nieuwe



Figuur 15: Organisatie regionaal data team

van
kan
bij

oplossingen voor verkeersknelpunten gezocht, waaronder de uitrol van een nieuwe generatie verkeerslichten (iVRI's) die het verkeer op basis van actuele data (vanuit en naar voertuigen) slimmer kunnen regelen.

In de landelijke Taskforce Verkeersveiligheid is veel aandacht voor datagestuurd werken. De data top 15 is daarom naar verwachting niet limitatief. Impuls voor het verzamelen van extra data items komt vanuit dergelijke landelijke taskforces en programma's en ook uit regionale beleidsplannen, waaronder deze mobiliteitsstrategie.

Een belangrijke databron is, naast de wegbeheerder, ook steeds meer het voertuig zelf. Om gladheid op het wegdek te meten zodat gerichter een strooiactie kan worden uitgevoerd, en om vertragingen te meten met Floating Car Data zodat met verkeersmanagementmaatregelen effectief kan worden ingegrepen door een verkeerscentrale. Pilots in Noord-Brabant en Limburg leren dat op basis van informatie uit auto's over de schokdempers er uitspraken kunnen worden gedaan over de onderhoudstoestand van de wegen.

7.5 Mobility as a Service

Mobility as a Service (MaaS) gaat om het plannen, boeken en betalen van al het mogelijke vervoer via apps. Bijvoorbeeld de deelfiets, -auto, -scooter, trein, bus, taxi of deeltaxi/ WMO-vervoer. Vooral ook combinaties van al deze soorten vervoer.

Landelijk zijn er zeven nationale pilots in uitvoering. Momenteel is te zien dat er uit die pilots acht MaaS-apps komen die potentie hebben om landelijk gebruikt te worden. In die MaaS-apps staat de reiziger centraal. Doordat de reiziger in één app een reis kan plannen, boeken en betalen wordt de reiziger ontzorgd. Planningsapps worden al veel gebruikt, maar het ook kunnen boeken, reizen en betalen voor de diverse mobiliteitsvormen was daarmee nog niet mogelijk. Met MaaS-apps kan de reiziger op elk moment het vervoermiddel dat voor hem het gunstigst is kiezen. Door de koppeling met de actuele informatie van de verschillende mobiliteitsmogelijkheden kan de reiziger onderweg ook nog keuzes bij stellen. Bijvoorbeeld omdat je onderweg nog even een boodschap wilt doen. En op het moment dat wordt geconstateerd dat bijvoorbeeld een bus of trein vertraging heeft, kan de app ook een voorstel aangeven met andere keuzemogelijkheden.

Sneller dan verwacht, al in 2021 in plaats van in 2022, zullen MaaS-apps nationaal gaan worden uitgerold. Om deze in Zeeland goed te kunnen benutten is het belangrijk dat alle mobiliteitsvormen hierop worden aangesloten. Vanuit de huidige concessies betreft dit Connexxion en de Westerschelde Ferry en daarnaast kan de deelmobiliteit in Zeeland snel hierop worden aangesloten. Uitgewerkt zal worden op welke manier de vervoersmogelijkheden die via de Gemeentelijke Vervoerscentrale Zeeland via MaaS kunnen worden ontsloten. Het ministerie van I&W heeft aangeboden Zeeland te helpen in het aansluiten van de diverse mobiliteit naar de MaaS-apps.

De reisgegevens van de reiziger zijn anoniem. Deze worden samen met die van andere gebruikers gebundeld en geanalyseerd. Daardoor ontstaan mogelijk inzichten die bijdragen aan oplossingen. Voor bijvoorbeeld keuzes waar een eerder onbekende mobiliteitsvraag zit, waar bepaalde mobiliteitsmogelijkheden wel of niet optimaal werken en bijvoorbeeld ook voor andere doelstellingen zoals het terugdringen van CO₂-emissie of stikstof. De komende jaren wordt door het gebruik van de MaaS-apps de beschikbare data opgebouwd. Gecombineerd met data die uit andere bronnen beschikbaar is en beschikbaar komt, zal stap voor stap worden opgebouwd welke combinaties van data en analyses daarover de nuttige inzichten bieden.

8 Living Lab Slimme Mobiliteit Zeeland

8.1 Inleiding

Zoals in het begin van de strategie is aangegeven staat de ontwikkeling niet stil. De technologische en digitale ontwikkelingen gaan door. Zo zijn er in Nederland tests gedaan met langzamere zelfrijdende shuttlebusjes, maar worden in Amerika en China ook al proeven gedaan met grotere snelle zelfrijdende bussen. De MaaS-apps staan na een pilotperiode in de startblokken om uitgerold te worden, maar ook in die apps zal de ontwikkeling doorgaan.

In Nederland zijn de ambities om nieuwe mobiliteitsinnovaties te ontwikkelen, uit te proberen en uit te rollen hoog. Veel van de innovaties worden daarbij gericht op de toepassing in grootstedelijk gebied, gericht op het opvangen van groeiende verkeersstromen en het voorkomen van files. In Zeeland is de ambitie de innovaties met name testen op hun meerwaarde in een meer landelijk gebied. Daarnaast ligt er een Zeeuws belang dat innovatieve systemen ook grensoverschrijdend werken. De verbindingen met Vlaanderen zijn immers zeer belangrijk voor Zeeland.

Centraal daarbij staat de betekenis voor de reiziger. De toets is of met een nieuwe ontwikkeling in Zeeland voor de reiziger een verbetering kan worden gerealiseerd. Door pilots en tests uit te voeren en gericht te evalueren, kan bepaald worden wat in Zeeland wel en niet een verbetering is. Het is dus ook acceptabel om te constateren dat nieuwe ontwikkelingen niet in Zeeland passen en dus ook niet in Zeeland zullen worden toegepast. Zo is al geleerd dat in Zeeland deelmobiliteit op een andere manier een rol heeft dan in de grote steden en dus ook op een andere manier moet worden in- en opgezet.

Met het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat zijn afspraken gemaakt over Zeeland als Living lab Slimme Mobiliteit. Vanuit het compensatiepakket Wind in de Zeilen is er € 5 miljoen beschikbaar om het Living Lab Slimme Mobiliteit verder in te vullen. Vlissingen en omgeving zijn het focusgebied voor het living lab slimme mobiliteit, waarbij projecten in andere delen van Zeeland ook mogelijk zijn. Projecten die worden uitgetest hebben als doel om bij succes na een testfase ook in andere delen van Zeeland te kunnen worden toegepast.

8.2 Onderdelen Living Lab

Testen met nieuwe mobiliteitsconcepten

Om het flexibele fijnmazige netwerk op te bouwen is het nodig om op kleine schaal nieuwe mobiliteitsconcepten uit te testen. Voorbeelden van al bestaande mobiliteitsconcepten zijn de schoolbus Zonnemaire, het vrijwilligersvervoer in Haamstede, slimme deelfietsen en e-deelauto's in Vlissingen, Middelburg en Schouwen-Duiveland, Thover op Tholen, Max Mobiel in Terneuzen en de Ontmoetingsbus Reimerswaal en toeristische initiatieven.

Ook kan gedacht worden aan superslim laadplein voor elektrische deelauto's, deel e-bikes en deel e-scooters. Of een initiatief om leerlingen van een partijkopleiding slim en snel naar hun praktijklocaties te brengen en halen. Ieder concept speelt in op een specifieke reisbehoefte in een bepaalde regio. Vanuit het living lab kan, met steun van de overheid een kleinschalig project worden geholpen om op te starten.

De inzet van data om de mobiliteitsvraag beter te voorspellen en daar het mobiliteitsaanbod op korte termijn aan te passen biedt nog vele kansen. Concepten testen die meer gebruik maken van datagestuurde afwegingen in aanbod, bijvoorbeeld door reserveringen, weersverwachtingen en historische data te combineren voor het te verwachten noodzakelijke aanbod kan de efficiëntie vergroten.

Leren delen

Op dit moment wordt op een aantal plekken al deel fietsen en deelauto's aangeboden voor inwoners van Zeeland. Het leren delen is een belangrijke voorwaarde om ervoor te zorgen dat met minder vervoermiddelen meer mobiliteit kan worden aangeboden. De route van bezit naar gebruik levert voor veel inwoners en bedrijven een beter en goedkoper mobiliteitsaanbod op.

Deelmobiliteit komt als vanzelf van de grond in de grote steden. In een gebied als Zeeland is de meerwaarde groot, maar de commerciële verdien capaciteit geringer. Met de Stichting Duurzame Mobiliteit Zeeland en met Cyclehub deelfietsen Zeeland in Middelburg en Vlissingen wordt in de praktijk geleerd op welke manier dergelijke systemen in Zeeland tot wasdom kunnen komen. Om dergelijke systemen zonder overheidssteun te laten draaien is het belangrijk daarin verdere stappen te zetten en zo te ontdekken welke businessmodellen in een provincie als Zeeland wel en niet werken.

Zelfrijdende voertuigen

De komende decennia zullen de mogelijkheden van zelfrijdend vervoer aangeboden worden door bedrijven die deze ontwikkelen. Voor Zeeland kunnen deze oplossingen in de periferie uitkomsten bieden om de bereikbaarheid en daarmee de leefbaarheid te verbeteren. Dat gaat echter niet vanzelf.

Er zijn nog flink wat technische hobbels te nemen. Voor het testen van zelfrijdende systemen is Zeeland geschikt, doordat er de mogelijkheid is om op rustigere plattelandswegen te testen. Het living lab kan daar de bedrijven en de technisch universiteiten bij helpen. De route van een proefvoertuig op een afgesloten terrein naar mixed traffic op het platteland van Zeeland is nog wel een uitdaging. Zeeland heeft één pilot gestart met zelfrijdende vrachtauto's bij North Sea Port (Zeeland Connect), er is door een consortium van partijen een plan ingediend voor Europese subsidie voor proeven met een zelfvarend pontje en zelfrijdend vervoer op Schouwen-Duiveland en Zeeuws-Vlaanderen worden verkend. Dit kan de basis vormen voor het opzetten van een ecosysteem rondom het in de praktijk brengen van autonoom rijden en varen in Zeeland ten dienste van Nederland.

Slimme infrastructuur

Naast het slimmer worden van de vervoermiddelen is het ook belangrijk dat de infrastructuur meegroeit. Mensen, vervoermiddelen en infrastructuur zullen met elkaar moeten kunnen communiceren om een veilig systeem te bouwen, ophoud te voorkomen en voorrang te geven aan hulpdiensten of fietsers bij slechter weer. Intelligente verkeersregelinstanties (iVRI), sensoren in de weg, floating cardata zijn onderdelen van de slimme infrastructuur. In de communicatie tussen infrastructuur en voertuig zijn er diverse ontwikkelingen, waarbij wegbeheerders, autofabrikanten en grote en kleine digitale ontwikkelaars maandelijks innovaties lanceren.

8.3 Te behalen resultaten

Doel is om vanuit het Living Lab op te zetten:

- Minimaal 2 meerjarig lopende pilotprojecten die een samenhangende ontwikkeling opzetten, waarbij tevens beoogd wordt de beschikbare middelen te koppelen aan Europese subsidie.
- Minimaal 10 kleinere direct uitvoerbare startprojecten die op de korte termijn mobiliteitsoplossingen in Zeeland uitproberen.
- Uit bovenstaande komen minimaal 5 initiatieven die na de pilot- en testfase over heel Zeeland uitgerold kunnen worden.
- Uit bovenstaande komen minimaal 2 initiatieven die na pilot- en testfase in de rest van Nederland benut kunnen worden.

8.4 Afwegingskader ondersteuning projecten

Voor de waardering van initiatieven is een afwegingskader gemaakt.

- Pilotproject draagt bij aan het toekomstige mobiliteitssysteem
- Pilotproject draagt bij aan een blijvend actief innovatief ecosysteem van partijen
- Reiziger centraal (behoefte en beleving van de reiziger)
- Kennisontwikkeling op gebied van nieuwe mobiliteitsoplossingen en verbindingen
- Opschaalbaarheid in Zeeland (en Nederland)
- Inzetbaarheid in Zeeland (plattelandsregio met hoge toeristische druk)
- Zicht op een voldoende business- of valuecase
- Digitaal te ontsluiten en koppelen aan MaaS apps
- Toegevoegde waarde voor Zeeuwse reiziger (toerist, student, forens én inwoner)
- Innovatief en slim.

Het afwegingskader is een handvat van en voor het beoordelingsteam voor de toekenning van ondersteuning van subsidie of bijdrage aan een project. Voor de bijdrage aan de projecten wordt gewerkt met een nader op te stellen subsidiekader en/ of met aparte inkoopopdrachten.

9 Samenwerking

9.1 Belang

Voor de totstandkoming van deze regionale mobiliteitsstrategie is in een vroegtijdig stadium gekozen om dit via een netwerksamenwerking te doen. Met betrokkenheid van partijen die directe verantwoordelijkheden hebben én met betrokkenheid van stakeholders. Het opbouwen van een dergelijk netwerk en het organiseren van bijeenkomsten kost tijd. In een periode waarin dergelijke bijeenkomsten alleen digitaal mogelijk waren, vroeg dit ook veel creativiteit. De waarde is dat vanaf het begin er ruimte is geweest voor verschillende ideeën, waarbij in de loop van het proces wel steeds meer getrechterd is naar de specifiek vraagstukken en mogelijke oplossingen daarvoor.

Deze netwerksamenwerking is nog verre van perfect geweest, maar hierin zijn drie belangen te zien:

- Openheid en transparantie: Vanaf het begin hebben alle geïnteresseerde partijen deel kunnen nemen aan bijeenkomsten. Het mee kunnen nemen van partijen in de afwegingen die nodig zijn is belangrijk om de verschillende argumenten op tafel te krijgen die belangrijk zijn in de politiek-bestuurlijke afwegingen die moeten worden gemaakt en om goed na te denken over de grenzen tussen publiek en privaat.
- Benutten van kennis: De kennis van de combinatie van alle partijen is groot. Daarbij gaat het juist om de combinaties van verschillende inbreng. Niet alleen van de mensen die beroepsmatig met mobiliteit bezig zijn, maar ook de inbreng van ervaringsdeskundigheid.
- Ruimte voor reflectie: Door verschillende inbreng op vraagstukken te hebben wordt voorkomen dat er te veel in een enkele bepaalde richting wordt gedacht, maar dat er ruimte is voor reflectie op standpunten.

Voor de uitvoering is het belangrijk deze samenwerking te behouden vanuit bovengenoemde drie belangen. Belangrijker nog vanwege de uitvoeringskracht. Partijen hebben elkaar hard nodig in de uitvoering, waardoor het samen invulling geven aan de uitvoeringsagenda, die bij de definitieve regionale mobiliteitsstrategie wordt gevoegd, van groot belang is.

9.2 R o l l e n



Figuur 16: Busstation Terneuzen Westerscheldetunnel

Vervoersvorm/ structuur

Openbaar Vervoer

Deeltaxisysteem

Doelgroepenvervoer

Fietsen

Vrijwilligersinitiatieven

Private initiatieven

Zoals in het hoofdstuk over de Mobiliteitscentrale aangegeven wordt daarin een samenwerking voorzien van Zeeuwse overheden, waarbij er een nauwe relatie en wisselwerking met vervoerders, initiatiefnemers van mobiliteitsinitiatieven in Zeeland en de betrokken vrijwilligersorganisaties is. Die samenwerking is belangrijk voor de uitvoeringskracht en de kwaliteit van het mobiliteitssysteem. Op hoofdlijnen gelden daarbij als verantwoordelijkheden:

Tabel 2: Overzicht van rollen

In het kader van de opgave Slimme Mobiliteit is op ambtelijk niveau het overleg meebeslissers ingericht om gezamenlijk te kunnen komen tot deze mobiliteitsstrategie. Hieraan nemen ambtenaren deel van gemeenten, provincie, waterschap en wordt deelgenomen door de Stichting Duurzame Mobiliteit Zeeland en de voorzitter van de RES-tafel mobiliteit. Gezien de stappen die na deze strategie nog worden gezet en de waarde die de deelnemers van dit overleg hierin zien, wordt dit overleg de komende periode voortgezet. Daarmee worden één keer per maand de ontwikkelingen afgestemd en per keer ingezoomd op inhoudelijke aspecten en keuzes. Ten aanzien van data op mobiliteitsgebied ligt in de toekomst de coördinatie bij het Regionaal Data Team.

Tezamen met betrokken partijen vanuit het nationale niveau (ministerie I&W, NS, ProRail en Rijkswaterstaat, DOVA) vormt dit het samenspel van partijen met een directe invloed op de mobiliteit in Zeeland. In verschillende

verbanden zoals het Overleg Zeeuwse Overheden (OZO) themaoverleg Mobiliteit, overleg rond de Mobiliteitscentrale, OV- en Spoortafel en Krachtenbundeling Smart Mobility hebben partijen in verschillende samenstellingen overleg met elkaar. Door op ambtelijk niveau specifiek gericht overleg te organiseren en te zorgen dat de ontwikkelingen op bestuurlijk niveau in voldoende mate in bestaande overleggen aan de orde kunnen komen, is toekomstig overleg goed geborgd.

9.3 Adviesorganen en ervaringsdeskundigheid benutten

Op het gebied van Openbaar Vervoer is het Overlegplatform Openbaar Vervoer (OPOV) namens reizigersorganisaties richting concessieverlener (provincie) en concessiehouder (OV-vervoerder) het wettelijke adviesorgaan. De keuze in deze strategie om openbaar vervoer niet als een losstaand systeem te zien, maar als integraal onderdeel van een totaal mobiliteitssysteem heeft betekenis voor de rol van het OPOV. Het is logisch dat het OPOV in de toekomst breder adviseert dan enkel het openbaar vervoer. Een ontwikkeling die eerder ook al is ingezet. Daarbij raakt de advisering niet alleen aan de verantwoordelijkheden van concessieverlener en concessiehouder, maar ook aan die van gemeenten en mogelijk in de toekomst de mobiliteitscentrale. Beoogd wordt dat het OPOV richting alle partijen die adviesrol in de toekomst kan vervullen. Daarbij dient gekeken te worden naar de vertegenwoordiging in het OPOV, zodat met die vertegenwoordiging ook die adviesrol goed kan worden ingevuld. Daarover zal in overleg worden getreden met het OPOV.

Op gemeentelijk niveau zijn adviesraden actief op het gebied van WMO/ mensen met een beperking. Er wordt waarde aan gehecht om minimaal één keer per jaar deze adviesraden provinciaal samen te brengen om het gesprek aan te gaan over het functioneren van het totale mobiliteitssysteem en verbeteringen die daarop aangebracht kunnen worden.

Tijdens het proces in de opbouw naar deze strategie zijn diverse sessies gehouden met jongeren, reizigers en ook specifiek met reizigers met een beperking. Deze gesprekken leveren veel informatie en inzichten op. Voor reizigers met een beperking wordt beoogd om één keer per jaar een overlegmoment te creëren om de ontwikkelingen te evalueren en te bekijken in het licht van het VN-verdrag voor mensen met een beperking. Daarnaast wordt een reizigerspanel ingericht waarmee één keer per half jaar ervaringen worden besproken.

Middels diverse panels wordt de toeristische reiziger regelmatig bevroegd, waarbij ook de mobiliteitsaspecten nadrukkelijk worden meegenomen. Daarnaast wordt ook de kennis en ervaring van diverse kennis- en onderwijsinstellingen (met name NV Economische Impuls Zeeland, de Hogeschool Zeeland en daarbinnen meer specifiek het Kenniscentrum Kusttoerisme) benut.

10 Monitoring en Evaluatie

10.1 Doelen

In voorgaande hoofdstukken zijn in de teksten voor duurzame mobiliteit, de mix van mobiliteit, knooppunten en data specifieke doelstellingen benoemd. Daarnaast is een kwantitatief doel op de kwaliteit voor de reiziger eerder benoemd. De in hoofdstuk 2 acht genoemde belangen van reizigers spelen een belangrijke rol in het bepalen of de doelstelling van verbetering voor de reiziger wordt bereikt.

De doelstellingen voor de reiziger, voor duurzame mobiliteit, mix van mobiliteit, knooppunten en data zien er daarmee als volgt uit:

Onderdeel	Doelstelling	Indicator en rapportage
Reiziger	Verbetering oordeel reizigers in Zeeland op 8 genoemde belangen	Jaarlijkse enquête onder reizigers in Zeeland op 8 genoemde belangen. Per belang een gemiddeld cijfer van 0-10. Nulmeting tweede helft 2021
	Oordeel OV-klantenbarometer minimaal gelijk	Jaarlijks landelijk onderzoek.
Duurzame mobiliteit	Per 2030 een CO2-reductie van 1.029 Kton in mobiliteit (personen- en goederenvervoer) ten opzichte van 1990.	Monitoring via RES Zeeland.
	In 2030 wordt al het Openbaar Vervoer en vraaggestuurd vervoer uitgevoerd met Zero-Emissie voertuigen.	Aandeel Zero-Emissie voertuigen. Jaarlijks rapportage.
	Per 2025 zo'n 3.000 laadpalen in Zeeland en per 2030 zo'n 10.000.	Rapportage via RVO/Nationale Agenda Laadinfrastructuur
Mix van Mobiliteit	Snelle busverbindingen zijn maximaal 2x langzamer dan zelfde verbinding (tussen start- en eindpunt) met de auto.	Vervoerplan concessiehouder jaarlijks inzicht in welke verbindingen dit wel of niet wordt behaald.
	Stijging van het aantal fietskilometers in Zeeland met 20% in de periode 2017 – 2027	Jaarlijks meenemen aantal fietskilometers in monitoring. 2017 is nuljaar.
	Vanaf ieder punt in Zeeland binnen 2,5 kilometer opstappunt voor fijnmazige taxisysteem	Kaart met weergave opstappunten, die jaarlijks wordt geactualiseerd.
	Alle voertuigen zijn vanaf 2025 toegankelijk	Vervoerplan concessiehouder en contracten doelgroepenvervoer
Knooppunten	Twee stationshubs, vier regiohubs en zes hubs voor 2025	Hubs ingericht conform menukaarten hubsaanpak. Jaarlijkse rapportage op realisatie.
	Tussen 2025 – 2030 aanvullen met achttien nieuwe hubs (uit verschillende categorieën).	Hubs ingericht conform menukaarten hubsaanpak. Jaarlijkse rapportage op realisatie.
Data	De publieke (mobiliteits)data op 15 items voor 90% op orde, actueel betrouwbaar, geheel cyberproof en conform de Algemene Verordening Gegevensbescherming in 2023.	Regionaal Data Team volgt ontwikkeling. Eind 2023 bepalen of doelstelling is behaald.

Living Lab	<p>Voor eind 2025:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Minimaal 2 meerjarig lopende pilotprojecten die een samenhangende ontwikkeling opzetten, waarbij tevens beoogd wordt de beschikbare middelen te koppelen aan Europese subsidie. - Minimaal 10 kleinere direct uitvoerbare startprojecten die op de korte termijn mobiliteitsoplossingen in Zeeland uitproberen. - Uit bovenstaande komen minimaal 5 initiatieven die na de pilot- en testfase over heel Zeeland uitgerold kunnen worden. - Uit bovenstaande komen minimaal 2 initiatieven die na pilot- en testfase in de rest van Nederland benut kunnen worden. 	Realisatie wordt opgenomen in jaarstukken provincie Zeeland.
------------	---	--

Tabel 3: Doelen

10.2 Monitoring

Ieder jaar zal er een monitoringsrapport worden opgesteld. Dit monitoringsrapport zal bestaan uit vier onderdelen:

- 1) Stand van zaken doelstellingen: Aan de hand van doelindicatoren bepalen van de stand van zaken ten aanzien van bovengenoemde doelstellingen.
- 2) Trends: Via trendindicatoren een beeld geven van de ontwikkeling van het mobiliteitssysteem in Zeeland. Trendindicatoren zijn beperkt beïnvloedbaar en voor een groter deel afhankelijk van externe factoren. Trendindicatoren die minimaal jaarlijks in beeld worden gebracht zijn:
 - a. Jaarlijks afgelegde reizigerskilometers en aantal in- en uitstappers in regionaal openbaar vervoer, vraag gestuurd vervoer en doelgroepenvervoer.
 - b. In- en uitstappers trein.
 - c. Aantal ritten openbaar vervoer, fijnmazig taxivervoer en doelgroepenvervoer.
 - d. Aantal deelfietsen, deelscooters en deelauto's in Zeeland.
 - e. Aandelen lopen, fiets, publiek vervoer en auto in aantal reisbewegingen in Zeeland.
- 3) Opgezette verbeterings- en vernieuwingsprojecten en de realisatie daarvan in desbetreffend jaar. Tot en met minimaal 2025 zal specifiek over het Living Lab Slimme Mobiliteit Zeeland worden gerapporteerd in het kader van het Compensatiepakket Wind in de Zeilen.
- 4) Gezamenlijke financiële inzet Zeeuwse overheden.

In de komende jaren wordt het monitoringsrapport voorbereid in samenwerking tussen Provincie en Gemeenten via onder meer de samenwerking in de Gemeentelijke Vervoerscentrale Zeeland en het Regionaal Data Team.

10.3 Evaluatie

Deze strategie is bedoeld voor de langere termijn, doorlopend tot 2035. Op het niveau van de strategie wordt beoogd in de eerste helft van 2027 de strategie te evalueren en de strategie bij te stellen. Bezien zal worden welke ontwikkelingen zorgen voor de nodige bijstellingen in de strategie. Zo zal bijvoorbeeld bij een doorbraak in zelfrijdende voertuigen de impact op de strategie bekeken moeten worden.

Tegelijkertijd is 2027 het moment van eerste evaluatie en bijstelling van de busconcessie en voor een deel van de contracten op het gebied van vraaggericht vervoer. Na twee jaar ervaringen opdoen kan worden bijgestuurd. Drie jaar later wordt een evaluatie en bijstelling op contracten voorzien.

Daarmee wordt de timing:

Eind 2021 vaststelling Regionale Mobiliteitsstrategie

Eind 2024 ingang nieuwe busconcessie en deel contracten vraaggestuurd vervoer/ doelgroepenvervoer

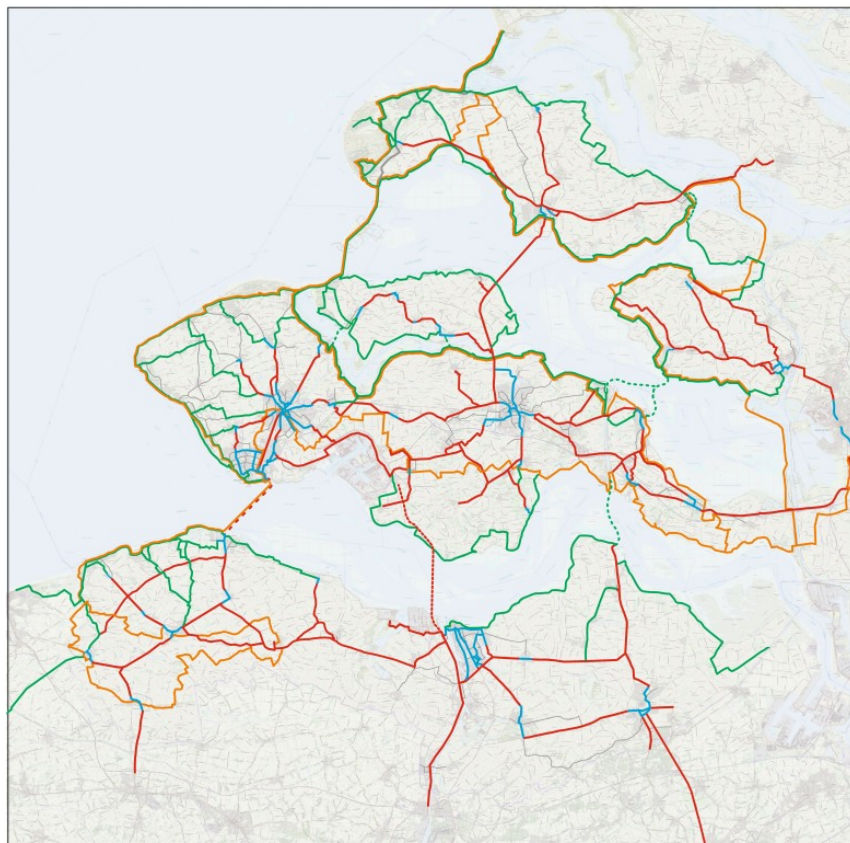
Begin 2027 evaluatie strategie en contracten

Eind 2027 bijstellingen busconcessie en deel contracten vraaggestuurd vervoer/doelgroepenvervoer

2030 evaluatie en bijsturing contracten

Voorzien wordt dat in 2030 dat voorbereiding van een nieuwe periode van 2035 tot minimaal 2045 zal moeten starten. Waarschijnlijk door geheel opnieuw strategie en uitgangspunten voor een volgende periode te bepalen.

Bijlage 1: Kaart hoofdfietsroutes



Regionaal Hoofdfietsnetwerk Zeeland 2040
I.b.v. Contourenschets Nationaal Toekomstbeeld Fiets
Versie: 19-2-2021

Hoofdfietsroutes Contourenschets NTF

- Doorfietsroutes (utilitair, buiten de bebouwde kom)
- Stadsroutes (utilitair, binnen de bebouwde kom)
- Recreatieve routes
- Recreatieve lange afstandroutes en themaroutes (Icoonroute
Kustroute, L13, Expeditie Delta Beleeftoute en Staats-Spaanse
Innes route)

Andere fietsroutes op de ondergrond

- Routes provinciaal utilitair fietsnetwerk 2014

Bijlage 2: Menukaarten van hubs



- HALTE**
- Opstappen
 - Informeren

2. Onderdelen selecteren
Waar is de hub uit opgebouwd?

MOBILITEITSDIENSTEN

	BASIS	EXTRA		BASIS	EXTRA
Toegankelijke halte	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Bushalte	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Routeinformatie	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Treinstation	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Haltevertrekstaat	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Fietsreparatiepaal	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
DRIS	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Kiss & ride	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Contactinfo	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Elektrisch laden	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Lijnennet	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Laadpaal auto	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Omgevingskaart	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Laadpaal fiets	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Kaart hubnetwerk	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Deelmobiliteit	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Fietsparkeren	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Ov-fiets	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Aanbindmogelijkheid	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Deelfietsen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Overdekt	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Deelscooters	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Overdekt en afgesloten	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Deelauto's	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Overdekt en bewaakt	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Taxistandplaats	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Autoparkeren	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			
Normaal	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			
Uitgebreid	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			
Overdekt met zonnecel	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			

AANVULLENDE DIENSTEN

	BASIS	EXTRA
Afvalbak	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Wachtmogelijkheid	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Zitje	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Overdekt	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Binnen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Verwarmd	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Verlichting	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Toeristeninfo	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
AED	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
SOS-knop	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Watertappunt	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Wifi	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Pakketpunt	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Horeca	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Automaat/nabij commerciële voorziening	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Commerciële voorziening	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
WC	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

HUBGRADE

- Toeristisch Overstappunt (TOP)
Pop-up deelfietsen

Bron: Halteplan provincie Zeeland, aangevuld met adviezen door Royal HaskoningDHV.



- HUB**
- Op- en overstappen
 - Informeren
 - Kwaliteit bieden

2. Onderdelen selecteren
Waar is de hub uit opgebouwd?

MOBILITEITSDIENSTEN

	BASIS	EXTRA		BASIS	EXTRA
Toegankelijke halte	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Bushalte	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Routeinformatie	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Treinstation	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Haltevertrekstaat	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Fietsreparatiepaal	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
DRIS	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Kiss & ride	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Contactinfo	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Elektrisch laden	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Lijnennet	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Laadpaal auto	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
Omgevingskaart	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Laadpaal fiets	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
Kaart hubnetwerk	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Deelmobiliteit	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Fietsparkeren	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Ov-fiets	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Aanbindmogelijkheid	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Deelfietsen	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
Overdekt	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Deelscooters	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
Overdekt en afgesloten	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Deelauto's	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
Overdekt en bewaakt	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Taxistandplaats	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
Autoparkeren	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			
Normaal	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			
Uitgebreid	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>			
Overdekt met zonnecel	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			

AANVULLENDE DIENSTEN

	BASIS	EXTRA
Afvalbak	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Wachtmogelijkheid	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Zitje	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Overdekt	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Binnen	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
Verwarmd	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Verlichting	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Toeristeninfo	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
AED	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
SOS-knop	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Watertappunt	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
Wifi	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Pakketpunt	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
Horeca	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Automaat/nabij commerciële voorziening	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Commerciële voorziening	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
WC	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>

HUBGRADE

- Toeristisch Overstappunt (TOP)
Pop-up deelfietsen

Bron: Halteplan provincie Zeeland, aangevuld met adviezen door Royal HaskoningDHV.



REGIOHUB

- Op- en overstappen
- Informeren
- Kwaliteit bieden
- Beleven

2. Onderdelen selecteren
Waar is de hub uit opgebouwd?

MOBILITEITSDIENSTEN			AANVULLENDE DIENSTEN			HUBGRADE			
	BASIS	EXTRA		BASIS	EXTRA				
Toegankelijke halte	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	Bushalte	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	Afvalbak	<input checked="" type="radio"/>	Toeristisch Overstappunt (TOP)	<input checked="" type="radio"/>
Routeinformatie	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	Treinstation	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	Wachtmogelijkheid	<input type="radio"/>	Pop-up deelfietsen	<input checked="" type="radio"/>
Haltevertrekstaat	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	Fietsreparatiepaal	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	Zitje	<input checked="" type="radio"/>		
DRIS	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	Kiss & ride	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	Overdekt	<input checked="" type="radio"/>		
Contactinfo	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	Elektrisch laden	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	Binnen	<input checked="" type="radio"/>		
Lijnennet	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	Laadpaal auto	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	Verwarmd	<input type="radio"/>		
Omgevingskaart	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	Laadpaal fiets	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	Verlichting	<input checked="" type="radio"/>		
Kaart hubnetwerk	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	Deelmobiliteit	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	Toeristeninfo	<input checked="" type="radio"/>		
Fietsparkeren			Ov-fiets	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	AED	<input checked="" type="radio"/>		
Aanbindmogelijkheid	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	Deelfietsen	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	SOS-knop	<input checked="" type="radio"/>		
Overdekt	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	Deelscooters	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	Watertappunt	<input checked="" type="radio"/>		
Overdekt en afgesloten	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	Deelauto's	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	Wifi	<input checked="" type="radio"/>		
Overdekt en bewaakt	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	Taxistandplaats	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	Pakketpunt	<input type="radio"/>		
Autoparkeren						Horeca			
Normaal	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>				Automaat/nabij commerciële voorziening	<input checked="" type="radio"/>		
Uitgebreid	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>				Commerciële voorziening	<input type="radio"/>		
Overdekt met zonnecel	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>				WC	<input checked="" type="radio"/>		

Bron: Halteplan provincie Zeeland, aangevuld met adviezen door Royal HaskoningDHV.



STATIONSHUB

- Op- en overstappen
- Informeren
- Kwaliteit bieden
- Beleven
- Verblijven

2. Onderdelen selecteren
Waar is de hub uit opgebouwd?

MOBILITEITSDIENSTEN			AANVULLENDE DIENSTEN			HUBGRADE			
	BASIS	EXTRA		BASIS	EXTRA				
Toegankelijke halte	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	Bushalte	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	Afvalbak	<input checked="" type="radio"/>	Toeristisch Overstappunt (TOP)	<input checked="" type="radio"/>
Routeinformatie	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	Treinstation	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	Wachtmogelijkheid	<input type="radio"/>	Pop-up deelfietsen	<input type="radio"/>
Haltevertrekstaat	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	Fietsreparatiepaal	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	Zitje	<input checked="" type="radio"/>		
DRIS	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	Kiss & ride	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	Overdekt	<input checked="" type="radio"/>		
Contactinfo	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	Elektrisch laden	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	Binnen	<input checked="" type="radio"/>		
Lijnennet	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	Laadpaal auto	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	Verwarmd	<input checked="" type="radio"/>		
Omgevingskaart	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	Laadpaal fiets	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	Verlichting	<input checked="" type="radio"/>		
Kaart hubnetwerk	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	Deelmobiliteit	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	Toeristeninfo	<input checked="" type="radio"/>		
Fietsparkeren			Ov-fiets	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	AED	<input checked="" type="radio"/>		
Aanbindmogelijkheid	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	Deelfietsen	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	SOS-knop	<input checked="" type="radio"/>		
Overdekt	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	Deelscooters	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	Watertappunt	<input checked="" type="radio"/>		
Overdekt en afgesloten	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	Deelauto's	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	Wifi	<input checked="" type="radio"/>		
Overdekt en bewaakt	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	Taxistandplaats	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	Pakketpunt	<input type="radio"/>		
Autoparkeren						Horeca			
Normaal	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>				Automaat/nabij commerciële voorziening	<input checked="" type="radio"/>		
Uitgebreid	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>				Commerciële voorziening	<input checked="" type="radio"/>		
Overdekt met zonnecel	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>				WC	<input checked="" type="radio"/>		

Bron: Halteplan provincie Zeeland, aangevuld met adviezen door Royal HaskoningDHV.