

Oplegnotitie bij Nota van Uitgangspunten busconcessie Zeeland

Deel 1: Het nieuwe mobiliteitssysteem in lijn met de Regionale Mobiliteitsstrategie

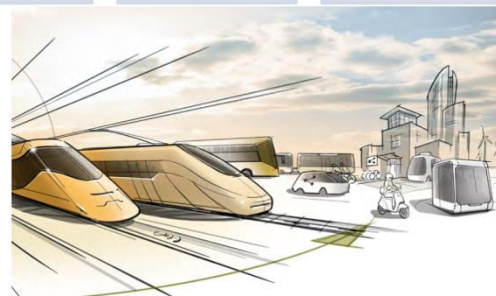
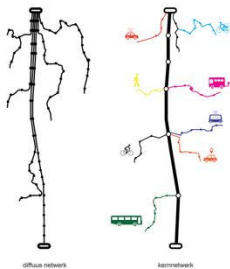
Het plan om de bereikbaarheid te verbeteren

Om prettig in Zeeland te wonen, moet alles goed bereikbaar zijn. Voor de Zeeuwen en voor mensen van buitenaf, die een bezoek brengen aan Zeeland voor bijvoorbeeld werk of vakantie. Goede verbindingen in de provincie en naar de regio's eromheen zijn daarom belangrijk. Zeeuwse gemeenten en de Provincie Zeeland hebben daarom samen een plan gemaakt en vastgesteld voor 2025 en verder: de Regionale Mobiliteitsstrategie.

Hieronder staan gevisualiseerd de belangrijkste aspecten uit de RMS.

Duurzame mobiliteit	Mix van mobiliteit	Mobiliteitscentrale	Opstappunten, haltes en hubs	Data	Living lab
<ul style="list-style-type: none">• Verduurzamen voertuigen• RES	<ul style="list-style-type: none">• Fijnmazige mobiliteit• Snelle verbindingen• Fiets	<ul style="list-style-type: none">• Organisatie publiek vervoer onder één dak	<ul style="list-style-type: none">• Opstappunten• Haltes• Hubs	<ul style="list-style-type: none">• Regionaal data team	<ul style="list-style-type: none">• Innovaties

VAN DIFFUUS NAAR KERNNETWERK



De reiziger staat centraal

Voor het vervoer in de toekomst kiezen we – provincie en gemeenten - voor verschillende vervoermiddelen. De bus, deelauto, buurtbus, deelfiets, trein, ferry en taxi en eventuele nieuwe – nu nog niet te voorspellen- vormen van mobiliteit zijn voorbeelden van die vervoermiddelen. Met deze middelen kan de reiziger de beste manier vinden om van A naar B te reizen. Of dat nu met een directe verbinding is of met een overstap op een knooppunt.

Makkelijk ritten combineren met apps en de telefoon

De meeste korte verplaatsingen doet de reiziger te voet of met de fiets. Deze reizen gaan direct naar de bestemming, maar kunnen ook onderdeel zijn van een ketenreis via een opstappunt, halte of hub. Op deze plekken kan namelijk worden opgestapt op bijvoorbeeld de trein, bus, ferry, buurtbus, flexitaxi of deelmobiliteit. Om verschillende manieren van reizen makkelijker te combineren, kan je als reiziger gebruik maken van apps. Dit zijn Mobility as a Service apps, afgekort MaaS-apps. Kort voordat

je vertrekt kan je via de telefoon in de MaaS-app doorgeven waar je wilt opstappen en waar je naartoe wilt. Een automatische planning geeft de beste vervoersmogelijkheden (binnen de voorkeuren van de betreffende reiziger) op dat moment, en laat zien welke ritten je kunt combineren. Ook kan je bellen met de mobiliteitscentrale. Zij vertellen waar en op welke manier je het beste de gewenste reis kan maken. Via het Living lab maken we in 2023 MaaS apps beschikbaar in Zeeland en zorgen we dat zo veel mogelijk mobiliteitsinitiatieven hier op zijn aangesloten.

Er komen meer opstappunten

In een dorp of stad zijn er straks meer opstappunten voor vervoer te vinden. Binnen de bebouwde kom is een opstappunt op maximaal 500 meter te vinden en buiten de bebouwde kom zal dit op maximaal 2,5 kilometer zijn. Zo kan iedereen op een makkelijke manier bij een opstapplaats of knooppunt komen.

Reizen in de avonduren en het weekend

Naast meer opstappunten zijn ook de tijden waarop je met het openbaar vervoer en/of fijnmazige mobiliteit kunt reizen belangrijk. Als reiziger moet je ook in de avonduren en het weekend probleemloos kunnen reizen. Gezien de lage vervoersvraag in de avonduren en in het weekend zal fijnmazige mobiliteit hierin de meeste mogelijkheden bieden. Daarom gaan we de tijden uitbreiden naar 06.00 tot 23.00 uur, 7 dagen in de week.

Zeeland extra geschikt maken voor fietsers

Wanneer de afstand naar de eindbestemming of een opstappunt niet ver is, pak je net zo snel de fiets. Met de komst van de elektrische fiets leggen we sneller grotere afstanden af. Daarvoor is een netwerk van veilige, goede fietsroutes nodig. Net als veilige fietsenstallingen op plekken waar je overstapt en op de plaats waar je naartoe gaat.

De auto verdwijnt niet

Voor langere afstanden in Zeeland pakken de meeste reizigers nog altijd de auto. De auto zal niet uit Zeeland verdwijnen. Ook niet als er andere vervoermiddelen komen die misschien duurzamer of sneller zijn.

Snelle verbindingen voor de trein, ferry en bus

Snelle OV-verbindingen binnen Zeeland en tussen Zeeland en steden in de buurt zijn belangrijk. Daarmee biedt je voor langere tijd op die verbindingen de reiziger zekerheid van aanbod van openbaar vervoer (bus). Met de Westerschelde Ferry, trein en bus maken we een hoofdnetwerk van snelle verbindingen. Nu is de reistijd met de bus soms drie of vier keer langer, als je dit vergelijkt met de reistijd met de auto. In de toekomst moet dit maximaal anderhalf keer zo lang duren van hub naar hub.

Deel 2: Wisselwerking van fijnmazige mobiliteit, snelle verbindingen en de mobiliteitscentrale

Fijnmazige mobiliteit, de bus en de mobiliteitscentrale

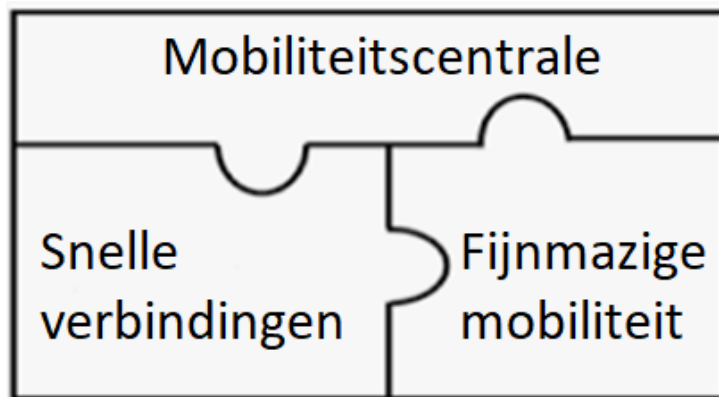
In de RMS is een schema met verantwoordelijkheden opgenomen. Zie onderstaand.

Vervoersvorm / Structuur	Verantwoordelijk	Ontwikkelingsrichting
Openbaar Vervoer	Provincie	Oprichtingschap via Mobiliteitscentrale
Fijnmazige Mobiliteit	Provincie en Gemeente	Gezamenlijke opdrachtgeverschap gemeenten en provincie via Mobiliteitscentrale
Doelgroepenvervoer	Gemeenten	Eigen sturingsinstrumenten blijven bij gemeenten/samenwerkingsverbanden. Gezamenlijke planning en uitvoering via Mobiliteitscentrale
Fietsen	Wegbeheerders, Routebureau en beheerders Voorzieningen	
Vrijwilligersinitiatieven	Vrijwilligersorganisatie	Mobiliteitscentrale biedt ondersteuning, overheden ondersteunen financieel
Private initiatieven	Initiatiefnemer	Mobiliteitscentrale biedt ondersteuning in aansluiting op MaaS

Uit dit schema wordt duidelijk dat de Provincie verantwoordelijk is voor de organisatie van busvervoer. Voor fijnmazige mobiliteit is deze verantwoordelijkheid gedeeld met de gemeenten.

Voor fijnmazige mobiliteit zijn we op zoek naar een doorontwikkeling met de flextaxi, deelmobiliteit en nieuwe vervoersconcepten. Deze worden buitenom de busconcessie georganiseerd. Wanneer nieuwe mobiliteitsconcepten, gelijksoortig aan kleinschalig (openbaar) vervoer worden opgestart is dit geen exclusief recht van de concessiehouder en kan het ook elders worden ingekocht.

In de periode 2022 – 2024 testen we met diverse nieuwe fijnmazige vervoersvormen, introduceren we MaaS in Zeeland en benutten we kansen om busverbindingen te versnellen. In december 2024 loopt de huidige busconcessie af en moeten de mobiliteitscentrale en het concept flextaxi staan.



Om te komen tot invulling van deze drie pijlers worden verschillende trajecten doorlopen, met ieder hun eigen tijdsplanning. Juist omdat de pijlers zo op elkaar ingrijpen is het niet mogelijk om drie puzzelstukken op hetzelfde moment te leggen. De busconcessie is daarom het eerste puzzelstuk dat zal worden gelegd, om vervolgens een goede aansluiting te maken aan fijnmazige mobiliteit en een overkoepelende mobiliteitscentrale die regie zal gaan voeren op beide. Voor fijnmazige mobiliteit staan zowel de gemeenten als de provincie aan de lat. Onderstaand een korte toelichting op de drie pijlers en hun onderlinge afhankelijkheid.

Nota van Uitgangspunten busconcessie

In de Nota van Uitgangspunten (NvU) zijn diverse strategische keuzes uit de Regionale Mobiliteitsstrategie -die niet concreet genoeg zijn - verder uitgewerkt tot een concretere set van uitgangspunten. Die concreetheid is nodig om een gedetailleerd Programma van Eisen te kunnen maken. Dit is de eerste tussenstap die we maken in het aanbestedingsproces voor de busconcessie vanaf december 2024. Op de Nota van Uitgangspunten volgt een Programma van Eisen en een Bestek, welke in november 2022 naar de markt zullen worden gestuurd. Het is noodzakelijk om deze aanbesteding volgens strikte planning te laten verlopen om inschrijvers voldoende tijd te geven en de nieuwe vervoerder de noodzakelijke tijd te geven om in een implementatieperiode de benodigde voorbereidingstijd te hebben.

De NvU maakt keuze om kleinschalige vormen van openbaar vervoer – die niet vallen onder snelle verbindingen grote bus – wel bij de Concessiehouder te kunnen inkopen, maar dit geen exclusief recht van de Concessiehouder te laten zijn. Wel willen we de buurtbus inkopen tijdens de aanbesteding om een vloeiende overgang naar het nieuwe systeem te borgen.

Voor scholierenlijnen zetten we in op een maximale duur van vijf jaar om met de SSZ te komen tot een andere organisatie van deze lijnen, namelijk besloten vervoer.

De NvU grote bus gaat over uitgangspunten van tariefbeleid grote bus. Niet over het flexvervoer.

Wel hebben we in de NvU grote bus een zinsnede opgenomen over betaalinfrastructuur: Van de Concessiehouder wordt mogelijk verwacht de betaalinfrastructuur ook voor Ferry en flexvervoer in te richten (extra kosten komen niet ten laste van openbaar vervoer budget).

De flextaxi

Gemeenten en Provincie werken samen aan een Nota van Uitgangspunten voor de flextaxi. Hierin worden de kwaliteitseisen, vertrek- en reismogelijkheden van dit concept nader uitgewerkt. De reiziger zal de flextaxi voornamelijk gaan gebruiken als voor- en natransport op snelle verbindingen. Het is belangrijk om opstappunten daar te plaatsen waar veel vraag is, zoals sociale voorzieningen en knooppunten om zo ook de overstap op snelle verbindingen te faciliteren. De busconcessie is de basis voor dienstregeling- en routegebonden snelle bussen tussen hubs. De flextaxi zal hier vraaggestuurd en routeonafhankelijk op aan gaan sluiten.

Wanneer gemeenten en Provincie samen het concept flextaxi hebben uitgewerkt zal de uitrol gerealiseerd worden via het aanbestedingsproces van de Zeeuwse gemeenten in het gemeentelijk doelgroepenvervoer. In de periode 2023-2024 wensen we via pilots te testen met de flextaxi, zodat deze bij start van de nieuwe concessie gebruiksklaar is in heel Zeeland.

De flextaxi moet zorgen voor aansluiting op de grote bus. Dit is geen taak die bij de Concessiehouder grote bus ligt; de dienstregeling grote bus is leidend voor de flextaxi.

Het financieel kader voor de nieuwe concessieperiode blijft hetzelfde, maar wordt wel geïndexeerd. Het grootste gedeelte van dit budget wordt gereserveerd voor de busconcessie. Het resterende bedrag wordt benut voor de flextaxi en eventuele andere vormen van fijnmazige mobiliteit.

De mobiliteitscentrale

Het geheel van fijnmazige mobiliteit en snelle verbindingen is nodig om alle reizigers snel en comfortabel door heel Zeeland te laten reizen. De Mobiliteitscentrale Zeeland krijgt de taak om reizigersvraag te monitoren en vanuit de verschillende contracten (busvervoer, flextaxi, deelmobiliteit, initiatieven van vrijwilligers) passende mobiliteit te organiseren. Daarnaast is de mobiliteitscentrale ook het centrale aanspreekpunt voor reizigers voor het plannen en boeken van hun reis.

De mobiliteitscentrale kent zijn basis in de Gemeentelijke Vervoerscentrale Zeeland. Deze centrale voert al jaren de regie over het doelgroepenvervoer en haltetaxi vervoer in Zeeland. In 2022 en 2023 wordt met alle gemeenten stap voor stap toegewerkt naar een volledig operationele mobiliteitscentrale, die in het eerste kwartaal van 2024 gereed moet zijn. De mobiliteitscentrale heeft dan een klein jaar om zich voor te bereiden op de start van de nieuwe concessieperiode, startend in december 2024.

Leden van de mobiliteitscentrale – provincie en gemeenten – nemen deel in het Ontwikkelteam, zoals dit is voorzien in de NvU grote bus. In dat ontwikkelteam moeten ook afwegingen worden gemaakt over eventuele kleinschalige vormen van openbaar vervoer. De provincie is verantwoordelijk voor openbaar vervoer; binnen de concessie openbaar busvervoer zal de Concessiehouder geen exclusief recht hebben op deze vorm van vervoer; dit betekent dat het ontwikkelteam kan afwegen waar bepaalde vormen van vervoer in te kopen.

De samenwerking gemeenten en provincie ook breder moeten gaan dan OV; gemeenten hebben een belangrijke rol als wegbeheerder in doorstroming en reistijden van het OV. Daarom is in de NvU grote bus opgenomen, dat wegbeheerders verantwoordelijk zijn voor beperkingen daarvan.