

## Informatiesheet uitwerking Regionale Mobiliteitsstrategie

Met deze informatiesheet informeren wij u over de voortgang van de uitwerking van de Regionale Mobiliteitsstrategie (RMS). Ook geven we een toelichting op de aanbesteding van de busconcessie als onderdeel van de RMS. Maar eerst blikken we terug op het proces hoe we zijn gekomen tot de, in december 2021 vastgestelde, RMS.

### A) Terugblik

Zeeland is een uitgestrekte en dunbevolkte provincie, waar met traditioneel lijngebonden busvervoer niet alle bestemmingen bereikbaar zijn. Door het publieke vervoer op een vernieuwende manier, met meer fijnmazige mobiliteit, te organiseren, kunnen we de bereikbaarheid en leefbaarheid in Zeeland verbeteren. In 2019 is daarom gestart met de opgave Slimme Mobiliteit. De Provincie Zeeland nam de regie om via netwerksturing met alle gemeenten en meer dan 60 externe partners een plan voor de doorontwikkeling van het personenvervoer in Zeeland te maken. Provinciale Staten hebben op 17 december 2021 deze Regionale Mobiliteitsstrategie (RMS) vastgesteld. Ook alle Zeeuwse gemeenten hebben de RMS vastgesteld. De volledige RMS vindt u op:

[Regionale Mobiliteitsstrategie \(publieksversie\)](#)

### B) Stand van zaken

Hieronder geven wij een beknopt overzicht van de tussenresultaten van de diverse uitwerkingen van de RMS:

*Fijnmazige mobiliteit:* Het doel is om elke dag tussen 6 uur 's ochtends en 23 uur 's avonds veel meer bestemmingen bereikbaar te maken met een systeem van fijnmazige mobiliteit. Het nieuwe publiek vervoersysteem start in 2025. Vooruitlopend daarop testen we, o.a. via het Living Lab Slimme Mobiliteit, diverse vormen van fijnmazige mobiliteit. Zo zijn we op verschillende plekken in Zeeland gestart met deelmobiliteit (deelfietsen, deelauto's en deel e-bikes). Ook bij een aantal onderwijsinstellingen staan nu deelfietsen om stageplaatsen, praktijklocaties en voorzieningen in de omgeving beter bereikbaar te maken. En we testen in twee regio's de Nabogo-meereis-app waarmee je gemakkelijk carpoolafspraken kunt maken. Ook ondersteunen gemeenten en Provincie diverse vrijwilligersinitiatieven in de provincie.

De flextaxi is straks een belangrijk onderdeel van het systeem van fijnmazige mobiliteit. Dit is een vraagafhankelijk taxisysteem dat het netwerk van busverbindingen aanvult. Gemeenten en Provincie werken samen aan de uitwerking van het concept flextaxi. Voor de zomer van 2023 is het onderzoek naar de financiële haalbaarheid en de businesscase gereed. Omdat we in de praktijk ervaring willen opdoen gaan we in 2023 starten met een aantal flextaxi-pilots.

#### Mobiliteitscentrale

Zoals in de RMS beschreven, krijgt de Mobiliteitscentrale de regiefunctie over het busvervoer en het systeem van fijnmazige mobiliteit. De basis hiervoor is de Gemeentelijke Vervoerscentrale Zeeland (GVZ), waar alle gemeenten en de Provincie aandeelhouder van zijn. Gemeenten en Provincie werken samen om deze GVZ te ontwikkelen naar een Mobiliteitscentrale die in 2024 operationeel moet zijn. In Q3 van 2023 is de GVZ uitgerust (ICT en capaciteit) om pilots met fijnmazige mobiliteit te ondersteunen.

#### Hubs

Voor een goede aansluiting van het systeem van fijnmazige mobiliteit en de snelle lijnen (trein, bus, ferry), moeten er op strategische locaties mobiliteitshubs komen. In de RMS hebben de Zeeuwse overheden afgesproken om voor 2025 minimaal 12 hubs te hebben. De Provincie heeft hiervoor een subsidieregeling opengesteld waar gemeenten cofinanciering kunnen aanvragen om deze hubs te ontwikkelen. De uitwerking van het lijnennet van de busconcessie geeft meer duidelijkheid over waar haltes en hubs nodig zijn. Ook in de periode na 2025 zullen nog diverse hubs en haltes gerealiseerd worden, waardoor het systeem met snelle busverbindingen en het aanbod van fijnmazige mobiliteit verder kan worden ontwikkeld.

### Regionaal Data Team

Er is een Regionaal Data Team opgericht, waaraan alle Zeeuwse wegbeheerders meedoen. Dit team zorgt voor eenduidige levering van data over verkeer en vervoer zodat reizigers in Zeeland vlot en veilig kunnen reizen. Ook gebruikt de mobiliteitscentrale deze data om in te spelen op veranderingen in de vervoervraag en het aanbod daar op aan te passen.

### Living Lab

Het Living Lab voerde verschillende onderzoeken in Zeeland uit naar innovaties in personenmobiliteit, zoals het superslim laadplein en een verkenning naar autonoom vervoer te water. En er worden meerdere pilots georganiseerd om nieuwe vormen van vervoer te testen, zoals de Nabogo-meereis-app. Ook investeren we, via het Living Lab, in de aansluiting van verschillende mobiliteitsvormen op de Mobility as a Service (MaaS) apps, waarmee de reiziger met de telefoon ketenreizen kan plannen, boeken en betalen. MaaS is erg belangrijk om, naast de boekingsmogelijkheden via de telefooncentrale van de Mobiliteitscentrale, reizen door Zeeland te organiseren.

### Communicatie

In het najaar van 2022 heeft een vormgevingsbureau het digitale platform [www.reizendoorzeeland.nl](http://www.reizendoorzeeland.nl) gelanceerd en een huisstijl en videoanimatie ontwikkeld voor de RMS. Ondertussen is per 1 april 2023 een communicatiebureau ingehuurd voor het opstellen en uitvoeren van de communicatiestrategie. Deze communicatiestrategie wordt de komende maanden samen met de communicatieadviseurs van gemeenten en provincie opgesteld en afgestemd met de reizigersorganisatie(s) en het meebeslissersoverleg. Hiermee geven we invulling aan de motie van 10 februari 2023. De belangrijkste focus van de communicatiestrategie zal zijn het goed informeren van de reiziger, zodat het voor hem duidelijk is waarom en hoe hij zijn reisgedrag kan wijzigen. Het, samen opgestelde, communicatieplan geeft straks provincie, gemeenten en andere mobiliteitspartners concrete handvaten om, op een eenduidige manier, aan de slag te gaan en ervoor te zorgen dat Zeeland snel gewend raakt aan het idee van een nieuw publiek vervoersysteem.

## C) Busconcessie

GS hebben op 18 april 2023 de aanbestedingsstukken voor de busconcessie vastgesteld. In lijn met de RMS, en in overleg met onze partners, is een Programma van Eisen opgesteld. Hierin staan de snelle busverbindingen tussen hubs (HOV lijnen), scholierenlijnen, overige lijnen en buurtbuslijnen. Uit de consultatieperiode, gesprekken met wethouders, reacties uit PS en de motie, bleek dat er nog een aantal aanpassingen wenselijk was. Deze zijn nu grotendeels doorgevoerd in het Programma van Eisen. De belangrijkste veranderingen zijn:

### 1. Eisen aan scholierenlijnen

In het Ontwerp Programma van Eisen staat welke randvoorwaarden er zijn voor het al dan niet uitvoeren van een scholierenlijn. In de huidige concessie staat een ondergrens van 35 reizigers in de ochtendspits (verdeeld over 2 ritten). Voor de nieuwe concessie is de ondergrens bepaald op 15 reizigers per rit. Toch vrezen het OPOV en verschillende gemeenten, dat scholierenlijnen niet terug komen gezien de huidige aantallen reizigers. Scholierenlijnen zijn maatwerk, maar hebben over het algemeen twee ritten in de ochtendspits (naar school op het eerste en het tweede lesuur) en drie ritten in de middagspits (naar huis, na het 6<sup>e</sup>, 7e en 8<sup>e</sup> lesuur). Op basis van de wensen en aanbevelingen van gemeenten, het OPOV en het onderwijs, zijn enkele teksten in het Programma van Eisen/Ontwikkelplan aangepast, zodat duidelijk is dat de bereikbaarheid van het onderwijs via deze concessie wordt geborgd. De volgende afspraken zijn in het Programma van Eisen opgenomen:

Scholierenlijnen uit de huidige concessie (dienstregelingjaar 2023) blijven in principe bestaan met minimaal de huidige frequentie. Nieuwe scholierenlijnen krijgen twee ritten in de ochtendspits en drie ritten in de middagspits. Afschalen van de frequentie op bestaande en nieuwe scholierenlijnen gebeurt alleen als de reizigersaantallen structureel onder de 15 reizigers zitten en alleen in overleg met het onderwijs en bij de beschikbaarheid van een goed alternatief (via fijnmazige mobiliteit of het traditionele openbaar vervoer).

### 2. Eisen aan snelle lijnen

Gemeenten en het OPOV vragen om een goede balans tussen het versnellen van buslijnen enerzijds en het bedienen van de reizigersvraag - en om die reden niet te veel haltes over te slaan - anderzijds. Zij verzoeken om een aantal verplichte haltes toe te voegen. Omdat de kern van de RMS bepaalt dat we onze bussen snel van hub naar hub laten rijden, is het onvermijdelijk dat we buslijnen strekken en we niet meer stoppen bij alle haltes en kernen. Tegelijk zien we ook in dat er tijd nodig is om nieuwe haltes en hubs te realiseren. Om deze reden is in het Ontwerp Programma van Eisen ook een reistijdfactor van 2,0 (de bus mag maximaal 2x zo lang doen over een reis van hub-hub ten opzichte van de auto) opgenomen als start. En is de eis dat deze in 2029 maximaal 1,5 is. Wij zullen ten opzichte van het beperkte aantal voorgeschreven halten in het Ontwerp Programma van Eisen, in het definitieve Programma van Eisen een aantal halten (die in de huidige concessie worden gebruikt) toevoegen in een referentiedienstregeling. Hierdoor rijdt de bus bij de aanvang van de concessie nog niet op iedere route zo snel als beoogd. Met toevoegingen van haltes en hubs dichter op de hoofdroutes kunnen we deze versnelling later in de tijd wel realiseren. De dienstregeling zullen we, wanneer de winnende vervoerder bekend is (eind 2023) en er meer zicht is op realisatie van nieuwe halten, verder aanscherpen. Met gemeenten overleggen we over de tijdige realisatie van haltes en hubs (zo veel als mogelijk voor 2025), die de versnelling mogelijk maken.

### 3. In- en uitgroeimodel

In deze concessie vragen we buslijnen via verschillende lijntypen uit. In het Programma van Eisen en de referentiedienstregeling is exact beschreven welke lijnen, lijnvoering, frequentie en tijdsvenster we eisen. Dit betekent echter niet dat tijdens de, acht jaar durende, concessie geen wijzigingen mogelijk zijn. De wendbaarheid in deze concessie organiseren we via opties, meer/minderwerk (binnen vooraf bepaalde marges en voorwaarden), businesscases voor meer/minderwerk (buiten de vooraf bepaalde marges, en onder wettelijke voorwaarden).

Er is ruimte om enkele opties toe te voegen. Hierover beslissen wij na gunning. Voor de scholierenlijnen zijn geen aanpassingen voorzien ten opzichte van de huidige concessie. Monitoring door de Mobiliteitscentrale zal uitwijzen bij welke ritten het aantal instappers structureel onder de grenswaarde van 15 reizigers per rit blijft. Deze evaluatie kan vanaf 2026 tot aanpassingen leiden. Randvoorwaarde daarbij is dan wel dat het fijnmazige alternatief goed georganiseerd is en er goed overleg heeft plaatsgevonden tussen de Mobiliteitscentrale, de gemeente, onderwijsinstellingen en de Provincie. Voor snelle lijnen (HOV, hoogwaardig openbaar vervoer) en Overige lijnen zijn er ook mogelijkheden om lijnvoering en frequentie aan te passen als de reizigersaantallen hier aanleiding toe geven. Over de gehele looptijd is de bandbreedte +/- 10% binnen de meer/minderwerk regeling. Kortom, onze eisen zijn duidelijk verwoord in het Programma van Eisen, maar gedurende de looptijd kunnen we, op basis van nieuwe inzichten, nog in ruime mate bijsturen.

### 4. Flexibiliteit versus Zero Emissie ambities

In het Ontwerp Programma van Eisen is voor alle lijntypen Zero Emissie (ZE) materieel voorgeschreven. Zo konden we, via de marktconsultatie (januari 2023), toetsen of marktpartijen dit kansrijk vinden of er bezwaren tegen hebben. Uit de marktconsultatie bleek dat één vervoerder, vooral voor het scholierenvervoer, suggereert om in de eerste concessiejaren (tot 2030) ZE-vervoer nog niet te verplichten, om zo flexibeler te zijn. In de eerste jaren van de concessie is de verwachting immers dat diverse buslijnen nog kunnen gaan versnellen (omdat haltes en hubs een langere realisatietermijn vragen). Ook wordt het fijnmazige systeem verder opgebouwd en is het mogelijk dat, naar aanleiding van veranderingen in reizigersvraag, we de frequentie van buslijnen aanpassen. Hierdoor zou het kunnen dat we het aantal bussen in de vloot in de eerste jaren van de concessie afbouwen. Als de Provincie bij start van de concessie 100% ZE-materieel eist, wordt het afbouwen van de vloot erg kostbaar (de nieuwprijs van een ZE-bus is meer dan twee keer zo hoog als van een dieselbus). Door fossiele bussen op het scholierenvervoer en het lijntype 'overige lijnen' toe te staan tot 2030, kan de Provincie flexibeler zijn, zonder hiervoor de hoofdprijs te betalen. We voldoen met deze aanpassing in het Programma van Eisen aan het [bestuursakkoord ZE-busvervoer](#). Wanneer een vervoerder in de eerste jaren van de concessie fossiele bussen inzet, is voor het deel van de fossiele bussen dat vanaf dienstregelingsjaar 2030 nog steeds nodig is, een vervanging naar ZE-materiaal verplicht.

## 5. Aanvullende lijnen op verzoek van OPOV, gemeenten en PS

Tijdens de consultatieperiode over het ontwerp Programma van Eisen kwamen diverse reacties binnen met het verzoek om buslijnen toe te voegen. Ook hebben hierover bestuurlijke gesprekken plaatsgevonden. Hoewel deze gewenste lijnen niet strikt binnen de kaders van de RMS passen, voegen we enkele van deze lijnen toch toe. Ook is voor enkele verzoeken tot extra lijnen, na bestuurlijk overleg, gekozen om deze niet via de bus, maar met fijnmazige mobiliteit in te vullen. Concreet betreft het de volgende lijnen:

### a. Middelburg – Vlissingen als 'Overige lijn' (lijn 56)

Deze lijn voegen we toe op verzoek van het OPOV en de Walcherse gemeenten. Via deze 'overige lijn' verbinden we het ADZ Vlissingen, HZ vestigingen en het excentrisch gelegen station van Vlissingen. De frequentie en het tijdsvenster zal in lijn met de HOV-verbindingen worden geëist.

### b. Middelburg – Oost Souburg – Vlissingen als 'Overige lijn' (lijn 57)

Deze lijn voegen we niet toe omdat de reizigersaantallen op deze verbinding zeer laag zijn en de reisafstanden beperkt. Fijnmazige mobiliteit past beter bij de reizigersvraag in dit gebied. Bovendien heeft Oost-Souburg een treinverbinding voor vervoer naar de stations van Vlissingen en Middelburg en verder.

### c. Yerseke - Goes als 'Overige lijn' (lijn 27)

Deze lijn voegen we toe op verzoek van het OPOV en de Bevelandse gemeenten. De gemeenten hebben goed onderbouwd wat de meerwaarde van deze verbinding is op weekdays tussen 7-19u. Daarom staat deze lijn nu toch als eis in het Programma van Eisen.

### d. Borsele-Goes als 'Overige lijn' (lijn 23)

Deze lijn voegen we niet toe. Met het OPOV en de Bevelandse gemeenten is gesproken, waarna is geconcludeerd dat de er voldoende alternatieve reisopties zijn, bijvoorbeeld via andere buslijnen. Zo rijdt er door de gemeente Borsele een HOV-lijn, die op twee hubs in gemeente Borsele stopt, in combinatie met de scholierenlijn, die in de spitsen door de kernen van de gemeente Borsele rijdt. Overige vervoersvraag in dit gebied zal via fijnmazige mobiliteit worden ingevuld. Waarbij we garanderen dat er voor de reiziger een passende reismogelijkheid is.

### e. Kloosterzande-Terneuzen als 'Overige lijn' (lijn 10)

Hierover is nog geen definitief besluit genomen. De gemeente Hulst en het OPOV verzochten deze lijn toe te voegen. Op dit moment is deze verbinding ingevuld met een scholierenlijn. Maar, vanuit het gewenste ingroei-model in de nieuwe concessie, wordt een optie uitgevraagd om in plaats van vijf scholierenritten tijdens de spitsen, op weekdays tussen 7-19u te zorgen voor een vaste verbinding. Na gunning hebben wij duidelijkheid over de aanbidding en kan GS een definitief besluit nemen of de optie gelicht wordt.

### f. Hulst-Roosendaal/Antwerpen/Breda

Voor een goede verbinding tussen Hulst en West Brabant vragen wij drie opties uit: een verbinding naar Breda, Antwerpen en naar Roosendaal. Op advies van het OPOV, en in overleg met de Zeeuws-Vlaamse gemeenten, zien we een nieuwe verbinding Hulst-Roosendaal als één van de mogelijkheden. Door via de Liefkenshoektunnel naar NS-station Roosendaal te rijden hoeft de bus niet langer naar of door Antwerpen (en eventueel door naar Breda) te rijden. Zo voorkomen we dat, door wegwerkzaamheden en/of congestie, reistijdvertraging optreedt. De reiziger heeft zo nog steeds een directe verbinding vanuit Hulst naar het Brabantse spoor. Reizigers met bestemming Breda en verder verliezen hierdoor geen reistijd en hebben een betrouwbaardere verbinding. Voor reizigers naar Zuid-Holland is dit een substantiële versnelling.

## 6. Toegankelijkheid buurtbus

In het ontwerp Programma van Eisen staat dat buurtbussen rolstoeltoegankelijk moeten zijn. Uit een gezamenlijke reactie van de Zeeuwse buurtbusverenigingen blijkt dat dit extra inspanningen en tijd vraagt van de vrijwilligers. Waardoor het risico ontstaat dat zij de dienstregeling niet kunnen uitvoeren. Ook zouden de vrijwilligers hiervoor een opleiding moeten volgen. Uit een enquête onder vrijwilligers blijkt dat zij een sterke voorkeur hebben om de huidige inzet van buurtbussen te handhaven. Dat wil zeggen dat bagage en rollators wel mee kunnen, maar dat er voor rolstoelgebruikers een alternatief is in de vorm van de flextaxi. We nemen dit advies over in het Programma van Eisen, omdat we zonder gemotiveerde vrijwilligers geen functionerend buurtbuslijnsysteem hebben. De bestaande situatie

blijft dus zo. Hier zullen we duidelijk met de reiziger over communiceren. Afgelopen jaren heeft deze vraag zich slechts een enkele keer voorgedaan en dit is toen via de haltetaxi goed ingevuld.

#### Invulling motie

Bovenstaande informatie laat zien hoe GS invulling heeft gegeven aan de motie OV Zeeland van 10 maart 2023, waarin GS werden opgeroepen om in gesprek te gaan met gemeenten en inwoners en zo nodig de aanbestedingsstukken aan te passen.

#### **Overige aanbestedingsstukken**

Naast het Programma van Eisen, zijn de Aanbestedingsleidraad en de Concessiebeschikking, onderdeel van de Aanbestedingsstukken. In de Aanbestedingsleidraad staat wanneer GS Vervoerders geschikt vinden om deze opdracht uit te voeren en hoe Vervoerders zich kunnen onderscheiden met hun Inschrijving. De Vervoerder moet in zijn plannen toelichten hoe hij omgaat met de implementatie van ZE-materieel en ZE-infrastructuur, uitvoeringskwaliteit, materieel en duurzaamheid & circulariteit. Naast deze kwalitatieve factoren speelt prijs een belangrijke rol in de gunningsbeslissing. In de concessiebeschikking wordt de overeenkomst tussen Concessieverlener en Concessiehouder uitgewerkt.

#### **Planning**

Met de besluitvorming op de aanbestedingsstukken starten GS de komende weken de aanbesteding. Gunning is voorzien in Q3 2023, waarna de winnende inschrijver kan starten met de implementatie van de concessie die start op 15 december 2024.