

# Voortgangsrapportage Regionale Mobiliteitsstrategie voor Provinciale Staten Oktober 2023

## Regionale Mobiliteitsstrategie

In Zeeland werken gemeenten en Provincie aan een nieuw publiek vervoerssysteem dat vanaf 2025 ingaat en het huidige openbaar vervoerssysteem vervangt. Het publiek vervoerssysteem maakt reizen door Zeeland sneller, makkelijker en beter. Een slimme combinatie van vervoersmiddelen, zoals deelfietsen, deelauto's, buurtbussen, flextaxi's, doelgroepenvervoer en vrijwilligersinitiatieven, in combinatie met bus, trein en ferry zorgt straks voor alle doelgroepen voor betere bereikbaarheid van Zeeuwse dorpen, steden en kernen. Zeven dagen per week van 6 uur 's ochtends tot 23 uur 's avonds.

In deze rapportage leest u voor de volgende RMS uitwerkingen een toelichting:

- 1A. Mix van Mobiliteit – de Flextaxi
- 1B Mix van Mobiliteit – Het doelgroepenvervoer
- 1C Mix van Mobiliteit – Meerijden-apps
- 1D. Mix van Mobiliteit - Deelmobiliteit
- 1E Mix van Mobiliteit – De busconcessie
- 1F Mix van Mobiliteit – Het spoor
- 1G Mix van Mobiliteit – Samenwerking met het Rijk o.a. belemmeringen
- 2A Mobiliteitscentrale – van GVZ naar MCZ
- 2B Mobiliteitscentrale – MaaS en MaaS-apps
- 3 Hubs, haltes en opstappunten
- 4 Data
- 5 RMS – Living lab Slimme Mobiliteit
- 6 Communicatie
- 7 Startprojecten
- 8 Financieel overzicht



## 1A Mix van mobiliteit – De flextaxi

### Algemene beschrijving

De flexibele taxi, kort gezegd flextaxi, is één van de nieuwe publiek vervoersmiddelen die voortkomt uit de RMS. Reizigers reserveren van tevoren een flextaxi via een MaaS-app op hun telefoon, of ze bellen met de Mobiliteitscentrale. Reizigers kiezen zelf vanaf welke hub (opstappunt) ze willen vertrekken en naar welke hub ze reizen. Een flextaxi rijdt niet volgens een vaste route- en dienstregeling. De hubs zijn voor iedereen, binnen de bebouwde kom, op maximaal 500 meter te bereiken. Het voordeel van de flextaxi is dat hij alleen rijdt wanneer er vraag is en, in veel gevallen, naar plaatsen waar nu geen openbaar vervoer is. De flextaxi biedt dus meer en betere toegang tot publiek vervoer dan het huidige openbaar vervoer. Maar wel voor dezelfde prijs. Reizigers kunnen met de flextaxi ketenreizen maken (dus een flextaxirit in combinatie met andere vervoersmiddelen zoals bijvoorbeeld een bus, trein of deelfiets), of direct van een hub naar de eindbestemming (een andere hub) reizen.



### Beoogd resultaat

De flextaxi is een belangrijk onderdeel van het nieuwe fijnmazige publiek vervoerssysteem. Het doel is om bij de start van de nieuwe busconcessie, in heel Zeeland flextaxi's beschikbaar te hebben.

### Stand van zaken

Ondertussen hebben we duidelijke 'spelregels' voor de flextaxi opgesteld. En de flextaxi-businesscase is doorgerekend. De bestuurders van gemeenten en Provincie hebben deze kaders, via het OZO, unaniem geaccepteerd. De komende maand worden deze spelregels aan alle colleges voorgelegd voor besluitvorming.

In de Kop van Schouwen loopt sinds 1 augustus een proef met de flextaxi. Reizigers hebben hiermee, naast het bestaande openbaar vervoer, een extra manier om te reizen. De gemeente Schouwen-Duiveland en Provincie Zeeland testen de flextaxi om, op kleine schaal, ervaring op te doen met de werking van flexibele publiek vervoersmiddelen en het boeken daarvan via de Mobiliteitscentrale.

### Uitvoeringspartijen

Provincie Zeeland met de 13 gemeenten en de Gemeentelijke Vervoerscentrale Zeeland (GVZ).

### Financiën

De Provincie Zeeland heeft een budget van € 2,5 miljoen per jaar (prijsspeil 2021) gereserveerd voor de flextaxi Zeeland. Uit de businesscase blijkt dat er jaarlijks € 2,9 miljoen nodig is. Een voorstel voor extra middelen is opgenomen in de najaarsnota. Voor 2024 betreft dat € 500.000 voor startprojecten en vanaf 2025 structureel € 1,5 miljoen per jaar. Daarmee zijn de kaders passend binnen het beschikbare budget.

### **Planning**

Augustus 2023

Begin september 2023

September 2023

Oktober 2023

Q1 2024

Start proef op de kop van Schouwen

Definitief eindrapportage MuConsult  
(businesscases, kosten en spelregels)

Eindrapportage en spelregels besproken in OZO Mobiliteit

Vaststellen spelregels in de colleges gemeenten en Provincie Zeeland

Startprojecten met de flextaxi als onderdeel van fijnmazige mobiliteit

### **Vooruitblik**

In 2024 zijn er in meerdere regio's startprojecten. Met deze projecten doen we ervaring op met het organiseren van het volledige aanbod van fijnmazige mobiliteit en testen we de werking. In de transitieperiode laten we het bestaande vervoerssysteem naast de startprojecten functioneren. Op basis van de resultaten passen we, waar nodig, het systeem aan. Zodat het publiek vervoerssysteem, vanaf de start in januari 2025, gereed is en goed functioneert. De startprojecten helpen ook de reizigers om alvast kennis te maken met het nieuwe publiek vervoerssysteem.



## **1B Mix van mobiliteit – Het doelgroepenvervoer**

### **Algemene beschrijving**

Het doelgroepenvervoer (o.a. WMO-vervoer, jeugdzorgvervoer en leerlingenvervoer) vervoert mensen met een indicatie van deur tot deur met een taxi of taxibusje. Dat verandert niet. De indicatiestelling is leidend. De reiziger belt met de GVZ om ritten te plannen. De regio Zeeuws-Vlaanderen, de Oosterschelderegio en de drie samenwerkende gemeenten op Walcheren besteden het doelgroepenvervoer aan. De voertuigen en chauffeurs voor het doelgroepenvervoer zijn dezelfde als voor de flextaxi-ritten.

### **Beoogd resultaat**

Het doelgroepenvervoer, dat taxivervoer voor mensen met een indicatie verzorgt, blijft hetzelfde. Maar de voertuigen en chauffeurs worden daarnaast 'beter' benut door de inzet als flextaxi.

### **Stand van zaken**

De Oosterschelderegio heeft zojuist een aanbesteding afgerond. Hierbij is, voor zover de informatie bekend was, al rekening gehouden met de flextaxi. Zeeuws-Vlaanderen (tot 1 juli 2025) en Walcheren (tot 31 juli 2025) hebben de bestaande overeenkomsten verlengd. Walcheren start in het vierde kwartaal (2023) met de voorbereiding van een nieuwe aanbesteding. De gemeente Middelburg test in een actuele pilot met Connexxion het gebruik van het regulier OV door mensen met een Wmo-indicatie.

### **Uitvoeringspartijen**

Samenwerkingsverband Welzijnzorg Oosterschelderegio, Samenwerkingsverband Collectief Vervoer Zeeuws-Vlaanderen, gemeenten op Walcheren en de GVZ.

### **Financiën**

Ca. € 15 miljoen (gemeentelijk budget)

### **Planning**

Contracten worden elke 4 tot 6 jaar opnieuw aanbesteed

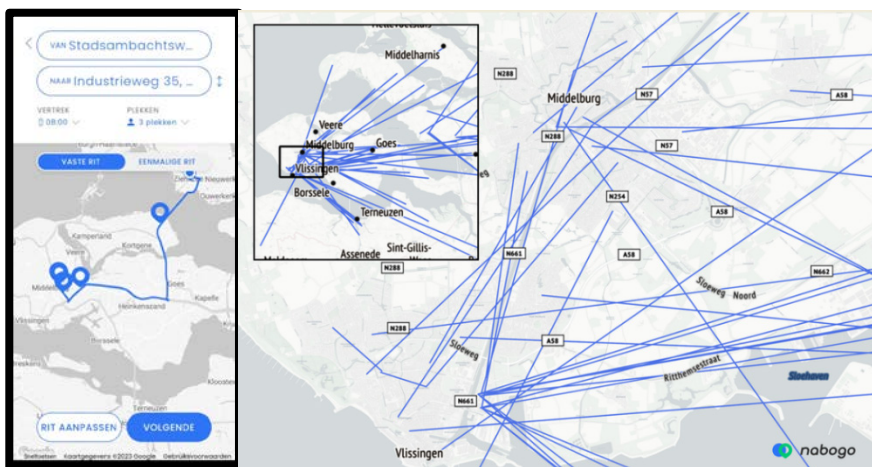
- Looptijd Zeeuws-Vlaanderen 1 juli 2025 (hierna nog verlenging mogelijk 1x 24 maanden)
- Looptijd Walcheren 31 juli 2025
- Looptijd Oosterschelderegio 31 juli 2029 (hierna nog verlenging mogelijk 2x 12 maanden)

Vanaf december 2024 valt de uitvoering van de flextaxi onder de huidige contracten. GVZ, Provincie en gemeenten gaan dit de komende periode inregelen.

## 1C Mix van Mobiliteit – Meerijden-apps

### Algemene beschrijving

Meerijden- of carpoolapps zijn apps waarmee je makkelijk en veilig een afspraak kunt maken om mee te rijden of een rit aan te bieden. Veel Zeeuwen hebben een eigen auto omdat het huidige openbaar vervoer niet overal in onze uitgestrekte provincie komt. De vele ritten die mensen met hun eigen 'wielen' maken, zijn, in potentie, een mooie aanvulling op het reisaanbod. Daarom doen we pilots met meerijden-apps als Nabogo en Toogethr. Hoe meer mensen ritten aanbieden die ze toch al rijden, hoe beter we gebruik kunnen maken van de bestaande wielen, en hoe meer opties mensen hebben om door Zeeland te reizen. De Provincie zorgt dat er een goed meerijden-platform draait. Meerrijders betalen niet voor deze dienst, maar alleen een vergoeding aan de chauffeur. Verder kijken we hoe we de meerijden-apps kunnen koppelen aan de MaaS-router zodat je straks ook via een MaaS-app kunt kiezen voor 'meerijden'.



### Beoogd resultaat

Meerijden is een goede en duurzame aanvulling op het reisaanbod. Door het meerijden te stimuleren en verder uit te bouwen is dit straks een goed gebruikte mobiliteit in de mix van het nieuwe publiek vervoerssysteem.

### Stand van zaken

Op Walcheren en Tholen kunnen reizigers nu al gebruik maken van de meerijden-app Nabogo. Diverse bedrijven op een bedrijfsterrein op Tholen gebruiken de meerijden-app Toogethr om carpoolen met andere mensen op het bedrijfsterrein te stimuleren.

### Uitvoeringspartijen

Provincie Zeeland, gemeenten Vlissingen, Veere, Middelburg en Tholen.

### Financiën

De pilots worden uitgevoerd door het Living Lab met financiering vanuit het compensatiepakket Wind in de Zeilen.

### Planning

Op dit moment rollen we in vier gemeenten meerijden-apps uit: Nabogo op Walcheren en Tholen en Toogethr op een bedrijfsterrein op Tholen. We bereiden de opschaling naar heel Zeeland voor met de meerijden-app Nabogo.

### Vooruitblik

Vanaf eind 2023, begin 2024 zijn de meerijden-apps ook in de rest van Zeeland te gebruiken. De koppeling van de meerijden-apps met de MaaS-router volgt in 2024.

## 1D Mix van Mobiliteit - Deelmobiliteit

### Algemene beschrijving

Deelmobiliteit is letterlijk het delen van mobiliteit: fietsen, scooters, auto's of andere vervoersmiddelen waar alle reizigers gebruik van kunnen maken. Het uitbreiden van het netwerk van deelmobiliteit is een belangrijk onderdeel van de mix van mobiliteit in Zeeland. Daarnaast kijken we naar mogelijkheden voor grensoverschrijdende deelmobiliteit. Op dit moment loopt er in Zeeland een aantal initiatieven: o.a. Gaiyo/Cyblehub, GoAbout, Movelo, Promobikey, Onze Auto en de OV-fiets. Om ervoor te zorgen dat deelmobiliteit straks goed werkt binnen het nieuwe publiek vervoerssysteem, is het belangrijk om de werking van deze initiatieven te monitoren en zo te zien waar de kansen liggen. Een goede koppeling van de apps met de MaaS-router is essentieel. Want dan krijgen reizigers deelmobiliteit als volwaardige reisoptie aangeboden in hun MaaS-app of via de Mobiliteitscentrale.



### Beoogd resultaat

Deelmobiliteit is voor veel reizigers een prima optie voor deel van, of een volledige, reis. Doel is om in heel Zeeland een dekkend deelmobiliteitsnetwerk te hebben.

### Stand van zaken

De uitrol van deelmobiliteit in Zeeland is door marktpartijen kleinschalig opgepakt, bijvoorbeeld door deelfietsprojecten bij stations en voor scholieren. Deelmobiliteit maakt ook onderdeel uit van verschillende projecten, zoals bijvoorbeeld in combinatie met de flextaxi op de kop van Schouwen.

### Uitvoeringspartijen

Gemeenten met ondersteuning van de Provincie Zeeland. Vanuit de Regiodeal wordt er per december 2023 een projectleider aangesteld.

### Financiën

De Provincie stelt ca. € 500.000 per jaar (2024-2027) beschikbaar voor deelmobiliteit en fietsvoorzieningen. Vanuit de Regiodeal North Seaport District (NSPD) komt ook capaciteit en financiën (ca. € 400.000 per jaar, 4 jaar lang) beschikbaar om deelmobiliteit te stimuleren als onderdeel van het nieuwe publiek vervoerssysteem. Ook gemeenten dragen financieel bij.

### Planning

De planning hangt af van de resultaten van de diverse deelmobiliteitsprojecten vanuit het Living Lab, de Schoolmobiliteitshubs en de startprojecten. Bij succes worden pilots opgeschaald naar heel Zeeland.

### Vooruitblik

Met geld uit de Regiodeal wordt in december 2023 een projectleider aangesteld. Zo geven we een impuls aan deelmobiliteit. Dat is nodig want deelmobiliteit zal in de startprojecten, die de Provincie uitvoert in samenwerking met de gemeenten, een belangrijke rol spelen.

## 1E Mix van mobiliteit - De busconcessie

### Algemene beschrijving

De bus blijft in het totaal aan Zeeuwse mobiliteit belangrijk. Voor een nieuwe busconcessie (vanaf 15 december 2024) loopt de aanbesteding. De vraag in deze busconcessie is tweeledig: een beperkter maar wel hoogwaardiger netwerk van snelle busverbindingen tussen hubs, en betrouwbare scholierenlijnen en buurtbussen. Vraag is om het grootste deel van de ritten te rijden met Zero Emissie (ZE) voertuigen. Vanaf 2030 geldt dat voor alle ritten. In de nieuwe concessie heeft de Provincie de ontwikkelrol en is zij verantwoordelijk voor de opbrengst. Door de regie van de Mobiliteitscentrale op het busvervoer kunnen we meebewegen met ontwikkelingen in de verdere mix van mobiliteit en de actualiteit.



### Beoogd resultaat

Vanaf 15 december 2024 hebben we een busvervoerder die de concessie uitvoert binnen de door de Provincie gestelde kaders van het Programma van Eisen.

### Stand van zaken

De afgelopen maanden is de Provincie Zeeland op zoek gegaan naar een vervoersmaatschappij om busvervoer in Zeeland vanaf 2025 te organiseren. Marktpartijen konden zich hiervoor inschrijven. Op 2 oktober 2023 is de inschrijvingstermijn gesloten. Er heeft helaas geen vervoersmaatschappij ingeschreven. Dit betekent dat er nu geen afspraken gemaakt worden met een vervoerder. Wél wordt gekeken naar een oplossing.

### Uitvoeringspartij

Provincie Zeeland

### Financiën

De bandbreedte voor inschrijvers van de concessie is bepaald tussen € 14,7 en 19,8 miljoen (waarbij de inkomsten uit de concessie worden verrekend in de exploitatiebijdrage van de Provincie).

### Planning

De huidige concessie loopt per 15 december 2024 af. Nu er geen inschrijver is op de busconcessie worden gesprekken gevoerd met vervoersmaatschappijen, waarna vervolgstappen worden bepaald.

## 1F Mix van mobiliteit – Het spoor

### Algemene beschrijving:

Ook het spoor is een belangrijk onderdeel van het nieuwe publiek vervoerssysteem. Juist voor het woon- en werkklimaat in Zeeland zijn goede spoorverbindingen essentieel. De Provincie Zeeland zoekt in gesprekken met NS, ProRail en het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) naar manieren om de dienstregeling te verbeteren. Zodat er een snellere verbinding is tussen Zeeland en de rest van Nederland. De verbetering van de verbinding tussen Vlissingen en Rotterdam/Amsterdam loopt al in drie fasen:

- Fase 1 (reeds afgerond in december 2021): 1x per uur een intercity tussen Vlissingen en Rotterdam en 2x per uur een sprinter tussen Vlissingen en Roosendaal. Tijdswinst: ± 20 minuten.
- Fase 2 (2023-2025): In lijn met Toekomstbeeld OV 2040, een versnelling van de intercity door aansluiting van de Zeeuwse lijn op de Hogesnelheidslijn (HSL, Intercity Direct). Tijdswinst naar Amsterdam: 60 minuten.
- Fase 3 (uiterlijk 2030): Mogelijke frequentieverhoging van de intercity als resultaat van onderzoek van het Rijk, de Provincie en de vervoerder.



### Beoogd resultaat

Goede, snelle spoorverbindingen tussen Zeeland en de rest van Nederland.

### Stand van zaken

Sinds december 2021 rijdt de intercity Vlissingen-Rotterdam geheel volgens planning. En fase 2 is in voorbereiding.

### Uitvoeringspartijen:

NS, ProRail, Ministerie IenW, Provincie Zeeland

### Financiën:

Financiering vanuit het Rijk en het compensatiepakket Wind in de Zeilen.

### Planning

Uiterlijk in 2025 dient een versnelling van 60 minuten gerealiseerd te zijn.

### Vooruitblik

Eind maart 2023 zijn de uitkomsten van een nadere analyse van de vervoerwaarde van fase 2 opgeleverd. Medio 2023 bespreekt de stuurgroep Wind in de Zeilen ze, waarna de invulling van fase 2 wordt bepaald. Doel is om met de dienstregeling van 2025 de 60 minuten tijdswinst te behalen.



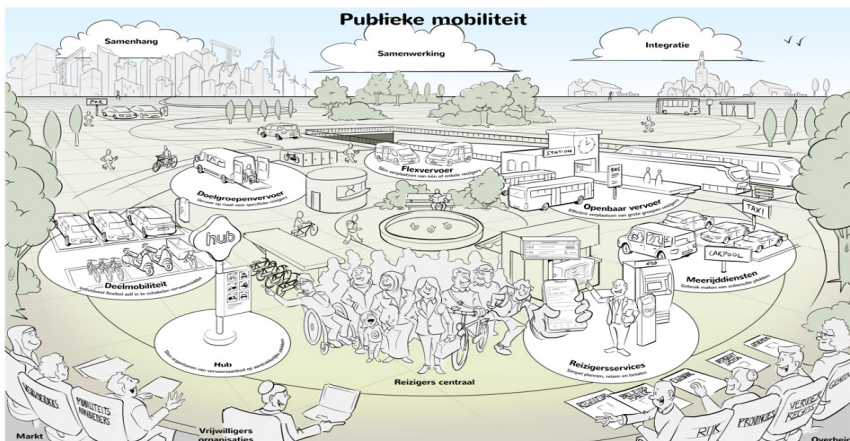
## 1G Samenwerking met het Rijk o.a. belemmeringen

### Algemene beschrijving:

De RMS is de basis van een nieuw publiek vervoerssysteem in Zeeland. Een systeem dat niet langer aanbod-gestuurd is maar juist vraag-gestuurd en waarin dus de manier waarop de reiziger wil reizen centraal staat. En een systeem waarmee we op de beste manier alle 'wielen', waar we publiek en privaat in investeren, zo goed mogelijk te gebruiken. De RMS is daarmee niet een manier voor kostenreductie, maar juist een manier om reizen door Zeeland sneller, makkelijker en beter te maken. En Zeeuwse invulling te geven aan 'Bereikbaarheid voor Iedereen'.

Daarbij heeft het Ministerie van IenW een cruciale rol. Zij denken met Zeeland mee over deze transitie. Voor Zeeland is dat randvoorwaardelijk om dit nieuwe publiek vervoerssysteem tot een succes te maken. We werken dan ook al intensief samen om het nieuwe vervoerssysteem te bouwen en tot een succes te maken. Ook is er contact met het ministerie van OCW over het studentenproduct.

Zeeland wil de landelijke proefregio zijn voor het toekomstige publiek vervoer in regio's waar de bereikbaarheid onder druk staat. Zeeland is de eerste regio waar de systeemverandering van start gaat. De inzet van, en samenwerking met, het ministerie van IenW bij de uitvoering van de Zeeuwse RMS is cruciaal. En voor IenW is het van groot belang voor de landelijke bereikbaarheid met publiek vervoer en het voorkomen van provinciale vervoersarmoede.



### Beoogd resultaat

Een succesvol nieuw Zeeuws publiek vervoerssysteem dat tot stand is gekomen in nauwe samenwerking met het Rijk.

### Stand van zaken

Op dit moment zijn we continu in gesprek met verschillende ministeries over de belemmeringen die we tegenkomen in de uitvoeringsfase van de RMS. Bijvoorbeeld over het gebruik van een studentenreisproduct voor deelmobiliteit. Ook zijn we in gesprek over het belang van beschikbare transitiegelden, zodat er daadwerkelijk getest en aangetoond kan worden dat een nieuw systeem werkt. Dit is in landelijk belang omdat een succesvol Zeeuws publiek vervoerssysteem een voorbeeld is voor de rest van Nederland.

### Uitvoeringspartijen

Provincie Zeeland, Zeeuwse gemeenten, Ministerie IenW, Ministerie OCW

### Financiën

n.t.b. o.a. vanuit de gelden vanuit de Regiodeal NSPD.

**Planning:**

Uiterlijk december 2024 dient het nieuwe publiek vervoerssysteem gereed te zijn.

<b>Q3 2023</b>	<b>Antwoordbrief van de Staatssecretaris</b>
<b>13 november 2023</b>	Conferentie Bereikbaarheid voor iedereen
<b>2024</b>	Implementatie nieuwe publiek vervoerssysteem

**Vooruitblik**

De ambitie is om eind 2023 de afspraken met het ministerie IenW concreet te maken. In 2024 gaan, naast het bestaande OV, in een groot deel van Zeeland de startprojecten voor het nieuwe publiek vervoerssysteem van start.



## 2A Mobiliteitscentrale – van GVZ naar MCZ

### Algemene beschrijving

De Mobiliteitscentrale is, naast een MaaS-app, de plek waar reizigers een reis kunnen plannen en boeken. Voor iedereen die geen gebruik kan of wil maken van een MaaS-app is de Mobiliteitscentrale Zeeland (MCZ) hét aanspreekpunt. Alle, bij de Zeeuwse overheden bestaande expertise, komt in de MCZ samen. De MCZ heeft een regie- en ontwikkelfunctie richting de verschillende vervoerders. Zo worden voor de reiziger meer en slimmere combinaties van vervoersmiddelen mogelijk.



### Beoogd resultaat

Een succesvolle doorontwikkeling van de GVZ tot een goed werkende MCZ. Een centrale waar de reiziger terecht kan voor het boeken van de voor hem of haar meest gunstige reis.

### Stand van zaken

Op dit moment zijn we druk bezig met de uitvoering van een bedrijfsplan en de juridische vormgeving voor de MCZ. Operationeel werken we van de GVZ naar een GVZ 2.0, die uiteindelijk de MCZ wordt. We doen sinds 1 augustus belangrijke ervaring op met de inrichting en de operationele uitvoering in het project met de flextaxi op de Kop van Schouwen. In 2024 starten meerdere projecten in Zeeland waarmee we verdere ervaring opdoen. Deze bereiden we de komende periode voor.

### Uitvoeringspartijen

Gemeenten, Provincie en de GVZ.

### Financiën

De Provincie draagt in 2023 de kosten voor de GVZ 2.0 fase (€ 100.000). En de Provincie neemt de kosten voor de bouw van de koppelingen met de MaaS-router voor haar rekening (€ 23.000). Aan de gemeenten is door de Provincie gevraagd om voor 2024 ook zelf extra budget (€ 350.000) voor de ontwikkeling van de MCZ vrij te maken. Dit bedrag is door GS via de najaarsconferentie gehonoreerd, maar moet nog door PS worden bekrachtigd. Ook de gemeenten dragen financieel bij. De hoogte van dit bedrag is nog niet bekend.

### Planning

De besluitvorming is gefaseerd. De strategiefase (ambities en doelen) is in februari 2023 afgerond. We zitten nu in de planfase voor de bouw van de MCZ. Deze moet eind 2023 resulteren in een samenwerkingsarrangement (juridische vormgeving) en een bedrijfsplan (kosten). In 2024 geven we uitvoering aan de ontwerp- en implementatiefase.

## 2B Mobiliteitscentrale - MaaS en MaaS-apps

### Algemene beschrijving

Met een Mobility as a Service (MaaS) – app, kun je als reiziger je reis plannen, boeken en betalen. Met de RMS is er veel meer mogelijk dan voorheen: er gaan meer flextaxi's en kleine busjes rijden en er zijn slimme combinaties mogelijk met doelgroepenvervoer, vrijwilligersinitiatieven, deelvervoer en meerijden. Al met al krijg je als reiziger veel meer keuzes om van A naar B te reizen.

Een MaaS-app kan je daarbij helpen. Voor je vertrekt kun je via je telefoon in een MaaS-app je reis plannen en een keuze maken uit de verschillende reismogelijkheden. Een automatische planning geeft dan de ritten en vervoersmiddelen aan die je voor jouw reis kunt combineren. Je boekt de optie die het beste bij je past en krijgt via de app je digitale tickets en sleutels (bijvoorbeeld voor een deelfiets of deelauto) om je reis te kunnen maken. Nadat je je reis gemaakt hebt krijg je een factuur voor de vervoersmiddelen die je gebruikt hebt.

Kom je er met de MaaS-app niet uit, dan kun je altijd met de MCZ bellen. Zij kunnen je reis ook voor je plannen en boeken en vertellen waar je het beste op- en overstapt. We bouwen een MaaS-router waarin de informatie van alle bestaande 'wielen' staat. Deze MaaS-router zorgt ervoor dat ook kleine lokale partijen makkelijk kunnen aansluiten. De informatie over het vervoer dat zij bieden komt op de MaaS-router te staan in een speciale taal. Deze taal heet TOMP en wordt begrepen door de verschillende MaaS-apps. MaaS-apps ontwikkelaars zien, met een aansluiting, zo het volledige Zeeuwse gekoppelde vervoersaanbod. Zij maken dan afspraken om dit aanbod via hun apps aan hun gebruikers (reizigers) aan te bieden. Op dit moment loopt een uitvraag richting MaaS-app aanbieders. Doel is om maximaal drie MaaS-apps in Zeeland uit te rollen.



### Beoogd resultaat

Succesvolle uitrol van MaaS-apps voor Zeeland waarin de reiziger zijn/haar multimodale reis kan plannen, boeken en betalen. En koppeling van zoveel mogelijk vervoersaanbieders op de MaaS-router. Zodat het aanbod in de MaaS-apps volledig is.

### Stand van zaken

De MaaS-router is gereed. Via deze router is een koppeling met taxi en deelfietsen gebouwd. De koppeling met de Westerschelde Ferry (WSF) loopt op dit moment. Zo ook de koppeling met de GVC, die ritaanvragen voor de flextaxi via MaaS inzichtelijk moet krijgen. Ook de aanbesteding voor de uitrol van maximaal drie MaaS-apps loopt. Verder zijn we, in nauwe samenwerking met het ministerie van IenW, bezig om de MaaS-router op te schalen naar Nederland. En is er overleg met Vlaanderen om een MaaS-router-BE te ontwikkelen en deze te koppelen aan de MaaS-router-NL zodat grensoverschrijdend reizen via MaaS in de regio mogelijk wordt. Ondertussen is het al mogelijk om bij de Schoolmobiliteitshubs deelfietsen en deel e-bikes te boeken via de MaaS-app Gaiyo.

**Uitvoeringspartijen**

Provincie Zeeland, MaaS aanbieders

**Financiën**

Living Lab: 5 miljoen vanuit het compensatiepakket Wind in de Zeilen.

**Planning**

Jan-dec 2023	Bouw MaaS-router en aansluiting van zoveel mogelijk lokaal aanbod waaronder ook de WSF en flextaxi
Oktober 2023	Definitieve gunning van uitvraag maximaal 3 MaaS-apps

**Vooruitblik**

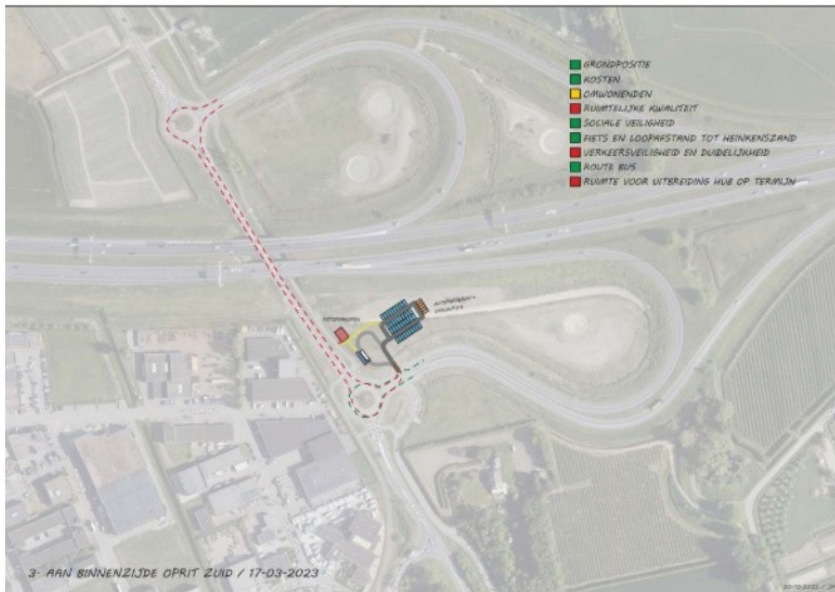
Eind 2023 is de basis van MaaS gereed. We gebruiken 2024 voor verdere uitbouw en meer aanbod te koppelen in de MaaS-omgeving. Zodat eind 2024 reizen met MaaS-apps goed gaat in Zeeland.



### 3 Hubs, haltes en opstappunten

#### Algemene beschrijving

Goede en aantrekkelijke op- en overstapplaatsen zijn belangrijk voor reizigers die gebruik maken van verschillende vervoermiddelen. Daarom gaan we de kwaliteit van de Zeeuwse knooppunten en overstapplaatsen verbeteren. Zo zorgen we ervoor dat reizigers straks prettiger en gemakkelijker reizen via een opstapplaats, halte of knooppunt (hub). Ons doel is om een sterk netwerk op te bouwen van knooppunten. Een netwerk dat goed aansluit op de wensen van de reiziger.



#### Beoogd resultaat

Realisatie van minimaal twee stationshubs, vier regiohubs en zes reguliere hubs voor 2025.

*Schetsontwerp uit locatiestudie hub Heinkenszand*

#### Stand van zaken

Locaties Heinkenszand, Kapelle-Biezeling, Kapelle Noordweg, Veerplein Breskens, Poortvliet, Terreplein zijn in, of nabij, de ontwerp-realisatiefase. Overige locaties volgen, afhankelijk van slagkracht en beschikbare capaciteit bij gemeenten.

#### Uitvoeringspartijen

Gemeenten, Provincie Zeeland en andere betrokken stakeholders.

#### Financiën

Ca. 2,5 miljoen Provinciaal budget, gemeentelijk budget (25-50% per hub), budget uit de regio-deal (max € 4 miljoen).

## Planning

Afhankelijk van de slagkracht en capaciteit bij gemeenten, zijn de volgende locaties gepland:

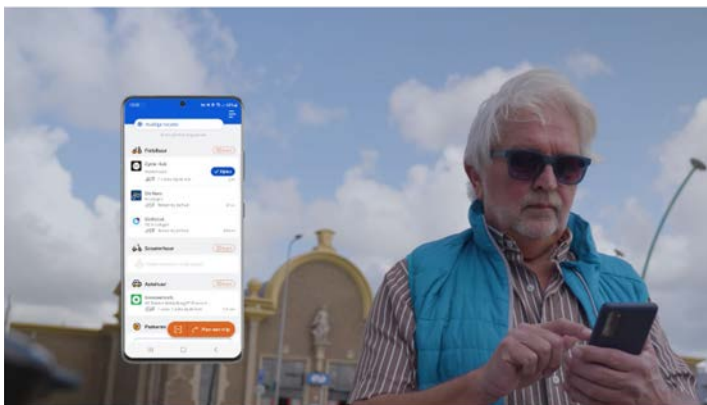
Heinkenszand (regiohub)  
Kapelle-Biezelinge (upgrade hub)  
Kapelle Noordweg (halte)  
Nieuwlandsedreef Middelburg (hub)  
Groene Woud Middelburg (halte)  
Tankstations Kats-Kortgene (halte)  
Deltaweg bij Colijnsplaat (hub)  
Banjaard N57 (hub)  
Station Kruiningen-Yerseke (upgrade hub)  
Yerseke-noord (hub)  
N59 Oosterland (halte)  
Zierikzee carpool N59/Sas (regio hub)  
Burgh-Haamstede N59 (halte)  
Zierikzee gemeentehuis Laan van St Hilaire (hub)  
Bruinisse, N59 (halte)  
Veerplein Breskens (upgrade hub)  
Ronde Schoondijkse N61 (halte)  
Hoek (halte)  
Terneuzen (regio hub)  
Axel, Zuidsingel (halte)  
Axelse vlakte N62/N686  
Poortvliet, rotonde Stoofstr (halte)  
Terreplein Poortvliet (hub)  
Domburg zuidzijde (hub)  
Station Oost-Souburg (upgrade hub)  
Station Goes (upgrade hub)  
Station Vlissingen (upgrade hub)



## 4 Data

### Algemene beschrijving

De beschikbaarheid van correcte mobiliteitsdata is een belangrijke randvoorwaarde voor een snelle, veilige, betrouwbare en comfortabele reis. Het Regionaal Data Team (RDT) Zeeland ondersteunt de gemeenten bij het op orde brengen en houden van de data top 15 (geplande wegwerkzaamheden, bebording, maximum snelheden etc). Deze datasets gaan over de (actuele) toegankelijkheid van de infrastructuur, zoals bijvoorbeeld over wegafsluitingen door werkzaamheden of brugopeningen. Het structureel beschikbaar hebben voor analyses van data over vraag en aanbod van mobiliteit, moet nog een plek krijgen binnen de MCZ. Hiervoor voert de Provincie een pilot uit met een monitoringstool. Daarbij brengen we het gebruik van verschillende vervoerswijzen in beeld per postcode 5-gebied (wijkniveau).



### Beoogd resultaat

Continu goed inzicht hebben in zowel de vraag naar, als het aanbod van, mobiliteit (via alle mogelijke vervoerswijzen) om vanuit de overheid met publiek vervoer de reiziger zo goed mogelijk te kunnen faciliteren in zijn of haar reis in Zeeland.

### Stand van zaken

De monitoringtool fase 1 is opgeleverd en in september 2023 is feedback bij alle Zeeuwse overheden en de gemeentelijke vervoercentrale opgehaald. Als de monitoringtool gezien wordt als een nuttig en noodzakelijk ondersteunend instrument voor de MCZ, dan ontwikkelen we de tool, op basis van de feedback, door.

### Uitvoeringspartijen

Provincie Zeeland als trekker, met alle overheden die participeren in de MCZ.

### Financiën

Los van de kosten voor het RDT/Data Top 15, is er nu €20.000 uitgegeven aan de pilot met de monitoringtool fase 1. Kosten voor de doorontwikkeling van de tool zijn nader te bepalen op basis van de feedback. Totale omvang kosten voor de structurele inbedding van datastromen in de organisatie MCZ zijn nader te bepalen, maar vormen onderdeel van het budget voor de MCZ.

### Planning

Q3 en Q4 2023: pilot monitoringtool afronden (al dan niet na een doorontwikkelingsfase 2) en bevindingen meegeven voor nadere uitwerking inrichting van de MCZ in 2024.



## 5 RMS - Living Lab Slimme Mobiliteit

### Algemene beschrijving

Het Living Lab Slimme Mobiliteit (Smart Mobility) geeft de ruimte om projecten of vernieuwingen op het gebied van mobiliteit eerst uit te proberen. Dat is zeker voor Zeeland belangrijk omdat veel mobiliteitsvernieuwingen bedoeld zijn voor grote steden, terwijl er hier heel andere uitdagingen zijn. Met het Ministerie van IenW hebben we afspraken gemaakt over Zeeland als Living Lab Slimme Mobiliteit. Het ministerie heeft hiervoor € 5 miljoen opzij gezet. Hierdoor kunnen we veranderingen binnen het vervoer eerst testen. En zo bepalen wat wel en wat niet werkt in Zeeland. Hierbij staat het voordeel voor de reiziger steeds centraal. De proeven die we daarvoor uitvoeren, gaan bijvoorbeeld over een slim wegennet, deelvervoer of zelfrijdende voertuigen. Alle partijen die meedoen binnen het Living Lab Slimme Mobiliteit willen het vervoerssysteem verbeteren. Nu en in de toekomst.

## Wind in de zeilen

~  
*Living Lab Slimme  
Mobiliteit*

### Beoogd resultaat

Diverse innovatieve mobiliteitsoplossingen naar Zeeland brengen en testen in een kleine omgeving. Wanneer deze een succes zijn, opschalen voor heel Zeeland.

### Stand van zaken

We zijn bezig met meerdere projecten. Met de uitvoering daarvan gaan we door. Resultaten borgen we en waar wenselijk schalen we succesvolle projecten op.

### Uitvoeringspartijen

Provincie Zeeland

### Financiën

Living Lab: € 5 miljoen vanuit Wind in de Zeilen.  
Smart Mobility Jongeren: Regio Deal gelden.

## Planning

	Start project	Eind project*
MaaS (Mobility as a Service) (zie 1C)	Q4 2023	Q4 2025
MaaS-Router	Q4 2022	Blijvend in ontwikkeling
Nabogo (Walcheren/Tholen)	Q1 2023	Q4 2024
Toogethr (Tholen)	XX	XX
Advier: deelauto onderzoek	Q4 2022	Q3 2023
Position Paper Autonoom rijden	XX	XX
Autonoom rijden (Schouwen – Duiveland)	XX	XX
OnzeAuto	Q2 2022	Q4 2023
Schoolmobiliteitshubs (Regio Deal)	Q2 2023	Nader te bepalen

\* Indien het project toegevoegde waarde heeft voor het Zeeuwse vervoerssysteem zal het project gewaarborgd worden en zich verder uitrollen over Zeeland. Eind project hoeft dus geen definitief einde te betekenen.

## Vooruitblik

Het streven is dat er in de loop van 2023/begin 2024 kan worden gereisd met een aantal MaaS-apps in Zeeland. Daarna wordt verder gewerkt om het mobiliteitsaanbod in de apps uit te breiden. Een groot deel van het Zeeuwse mobiliteitsaanbod is dan vindbaar in de apps zodat inwoners, bezoekers en forenzen een ketenreis kunnen plannen, boeken en betalen binnen Zeeland. Dit aanbod wordt in de loop van de jaren daarna verder uitgebreid met lands- en provinciegrens overschrijdende verbinding.

Ook wordt in samenwerking met het data-team Zeeland en het reeds lopende Regiodeal-project rondom smart mobility voor onderwijs onderzocht of reizigers-, voertuig- en infradata beter kan worden benut om het publiek vervoerssysteem efficiënter te maken. Dit in combinatie met realisatie van schoolmobiliteitshubs bij alle Zeeuwse vo-, mbo- en hbo-locaties en de hub-ontwikkeling van het Stationsgebied Vlissingen.

Vanuit het Living Lab wordt gewerkt aan het versterken en ondersteunen van de ontwikkeling en realisatie van mobiliteitshubs in alle Zeeuwse gemeenten ter ondersteuning van een goede first en last mile verbinding van en naar het openbaar vervoer op knooppunten en wijk- en buurthubs.

In 2024 zal de 3<sup>e</sup> debatdag Living Lab Slimme Mobiliteit worden georganiseerd met kennissessies en demonstraties.

## 6 Communicatie

### Algemene beschrijving

De komende anderhalf jaar werken we in Zeeland hard aan de voorbereidingen voor een nieuw publiek vervoerssysteem. Een goede communicatiestrategie, en de consequente uitvoering daarvan door alle partners, is noodzakelijk voor het soepel invoeren van dat systeem voor de huidige reizigers. Maar de ambitie gaat verder. Het publiek vervoerssysteem dat de RMS voor ogen heeft, wordt beter naarmate er meer gebruikers zijn. En dus is de communicatie ook gericht op het bijdragen aan het draagvlak. Met goede mobiliteitsalternatieven, en communicatie daarover, zorgen we dat steeds meer mensen de nieuwe mogelijkheden van publiek vervoer opnemen in hun dagelijkse mobiliteitsroutine. Zodat het systeem zich de komende jaren verder kan ontwikkelen tot een volwaardig alternatief voor alle reizigers door Zeeland.



### Beoogd resultaat

Een Zeeuws publiek vervoerssysteem waarmee je als reiziger gemakkelijk, veilig en snel kunt reizen. Nu en in de toekomst.

Met goede, duidelijke communicatie willen we bereiken dat:

- Er voldoende maatschappelijk draagvlak is voor, en vertrouwen in, het nieuwe vervoerssysteem.
- Huidige gebruikers van het OV in Zeeland weten wat de veranderingen voor hen persoonlijk betekenen en hoe zij van A naar B kunnen reizen.
- Huidige en nieuwe OV-gebruikers zijn geïnspireerd om nieuwe vormen van vervoer te gebruiken.

### Stand van zaken

Communicatiemiddelen en -activiteiten Fase 1:

We werken aan een consequent en consistente communicatie over de RMS door alle stakeholders. En zorgen dat de mensen die nu al direct contact hebben met de reiziger weten wat ze over het nieuwe systeem kunnen vertellen. We werken aan:

- Definitief maken van messagehouse RMS (kernboodschappen)
- Nieuwsbrief Reizen door Zeeland
- Distributie flyer RMS in Reizen door Zeeland huisstijl
- Webinar RMS voor raads- en statenleden
- Informatie samenstellen de mobiliteitscentrale, vervoerders en bestaande (vrijwillige) mobiliteitsinitiatieven, die zij kunnen delen met medewerkers en chauffeurs
- Ontwikkelen en actualiseren van 'standaard' middelen zoals RMS presentatie, beeldmateriaal, website, Q&A

### **Uitvoeringspartijen**

Provincie Zeeland, de dertien Zeeuwse gemeenten, communicatiebureau Lievens en betrokken stakeholders.

### **Financiën**

2023 Q3 en Q4: € 50.000

2024: € 300.000. Gehonoreerd via de zomerconferentie. PS moet dit nog bekrachtigen.

### **Planning**

De communicatie bestaat uit verschillende fasen die onderstaand zijn toegelicht:

#### *Fase 1: september – december 2023*

In de eerste fase willen we er vooral voor zorgen dat zoveel mogelijk mensen van gemeenten en Provincie een eenduidig verhaal vertellen. Dat betekent dat zij uit kunnen leggen waarom het vervoerssysteem verandert, hoe dat eruit gaat zien, wat dat betekent en wat we doen om de veranderingen te realiseren. Dat is niet alleen belangrijk om een consistent verhaal naar buiten te hebben, maar ook omdat in deze fase de eerste pilots plaatsvinden.

#### *Fase 2: januari – juli 2024*

In de tweede fase gaan we de veranderingen van het vervoerssysteem nadrukkelijk onder de aandacht brengen bij inwoners en andere potentiële reizigers. Met als doel dat iedereen niet alleen weet dat het systeem verandert maar ook gaat nadenken over wat dit voor hem of haar kan betekenen. Daarnaast zijn er in deze periode meer pilots, waardoor een groep reizigers de veranderingen al kan ervaren. Gerichte communicatie informeert de betrokken reizigers zo persoonlijk mogelijk. En plaatst de pilots in de RMS context. We gaan in deze periode ook actief op zoek naar de dialoog met, en feedback van, de reizigers (luisteren). De pilots zelf zijn steeds aanleiding voor publiciteit waarbij we elke keer een ander deel van het publiek vervoer kunnen belichten. We pakken dit groots aan, met bestuurders en specialisten, om zo te bouwen aan vertrouwen in, en trots op, het nieuwe Zeeuwse publiek vervoerssysteem.

#### *Fase 3: augustus – december 2024*

In de derde fase gaan we zeer intensief communiceren. In de maanden tot aan de officiële start (14 december 2024 of 1 januari 2025) worden de communicatieactiviteiten steeds intensiever en meer gericht op specifieke doelgroepen. Hiervoor wordt per maand een communicatieaanpak (inclusief middelen en kalender) gemaakt.

### **Vooruitblik**

Voordat het nieuwe systeem staat worden er meerdere pilots gedraaid. Communicatie over de projecten wordt gedaan door de desbetreffende gemeente samen met Provincie en eventueel de betrokken partner (vervoerder, app-leverancier, etc.) We creëren een gezamenlijke boodschap (focus op hoe dit project past binnen de ontwikkeling van het nieuwe vervoerssysteem), informatie voor betrokkenen en verzorgen interne communicatie. Verder ontwikkelen we middelen voor het informeren van betrokken reizigers en halen feedback op van reizigers.

## 7 Startprojecten

### Algemene beschrijving

Startprojecten zijn projecten waarmee we op kleine schaal nieuwe vervoersmiddelen voor het publiek vervoerssysteem testen. Het nieuwe publiek vervoerssysteem gaat van start op 15 december 2024. Dat is het startmoment van de nieuwe busconcessie, maar ook van het grotere aanbod van fijnmazige mobiliteit. In 2024 willen we ervaring opdoen met fijnmazige mobiliteit, onder regie van de GVZ die ondertussen ook wordt doorontwikkeld naar de MCZ. Gemeenten en Provincie ontwikkelen de startprojecten samen. Daarbij heeft ieder zijn eigen rol en verantwoordelijkheid, en hebben we elkaar nodig om tot uitvoering te komen.

### Beoogd resultaat

Startprojecten hebben meerdere leerdoelen die de RMS partners helpen met de voorbereiding van publiek vervoer in heel Zeeland per 15-12-2024, namelijk:

- Ervaring opdoen met fijnmazige mobiliteit (deelfietsen, deelauto's, deel e-bikes, deelfietsen, flextaxi, vrijwilligersinitiatieven, buurtbussen en Nabogo-meerijden-app),
- Organiseren van het netwerk van opstappunten,
- Boeking via de MCZ en MaaS (menskracht en techniek)
- Kinderziektes uit het systeem halen (leren van fouten) en eventuele aanpassen,
- Aanbod afstemmen op de vraag (een zo goed mogelijke inschatting maken voor 2025)
- Reizigers / inwoners alvast kennis laten maken met het nieuwe publiek vervoerssysteem.



### Stand van zaken

Met diverse gemeenten voeren we voorbereidende gesprekken voor de startprojecten. Het netwerk van opstappunten wordt in beeld gebracht en we bereiden de uitvoering voor.

### Uitvoeringspartijen

Gemeenten, Provincie, Gemeentelijke Vervoerscentrale en Mobiliteitsaanbieders.

### Financiën

€ 500.000 voor 2024

### Planning

De eerste proef is al gestart op Schouwen-Duiveland op 1 augustus. Hier wordt als eerste de flextaxi getest in combinatie met de Gemeentelijke Vervoerscentrale. Later in 2023 zal het mobiliteitsaanbod uitgebreid worden met ander fijnmazige vervoer zoals de deelfietsen.

Vervolgens zal in januari 2024 in een andere regio een startproject beginnen, waar ingezet wordt op alle vormen van fijnmazige mobiliteit, en waar mogelijk ook een koppeling met MaaS uitgetest. In Q1 2024 organiseren gemeenten, Provincie, Gemeentelijke Vervoerscentrale en andere stakeholders nog één of twee andere startprojecten.

## 8 Financieel overzicht

### Budget 2023

- Bus € 16 miljoen per jaar
- Haltetaxi € 700.000 per jaar
- Living lab € 5 miljoen over periode van 5 jaar (vanuit wind in de zeilen)

Nr.	Inhoud	Budget
1A	Flextaxi	€ 2,5 miljoen per jaar + € 1,5 miljoen budget najaarsnota fijnmazige mobiliteit, welke nog door PS moet worden bekrachtigd (Provincie Zeeland)
1B	Doelgroepenvervoer	€ 15 miljoen per jaar (gefinancierd door gemeente)
1C	Meerijden-apps	€ n.n.b.
1D	Deelmobiliteit	Ca. € 500.000 per jaar
1E	Aanbesteding busconcessie	€ 14,7 - €19,8 miljoen (waarbij reizigersopbrengsten worden verrekend)
1F	Spoor	n.v.t.
1G	Samenwerking met het Rijk/studentenreisproduct	n.v.t.
2	Mobiliteitscentrale Zeeland	€ 100.000 over 2023 en € 350.000 over 2024 (Provincie Zeeland) + bijdrage gemeenten (bedrag n.n.b.)
3	Hubs, haltes en opstappunten	€ 2,5 miljoen (subsidieregeling) + middelen Regiodeal (max. €4 miljoen) + middelen gemeenten (25%-50% per hub)
4	Data	€ 20.000 in 2023. Kosten 2024 n.n.b.
5	Living Lab Slimme Mobiliteit	€ 5 miljoen (Rijk) voor de periode 2021 - 2025
6	Communicatie	€ 50.000 in 2023 en € 300.000 in 2024