



Eindrapport onderzoek businesscase flextaxi Zeeland

In opdracht van werkgroep flextaxi provincie Zeeland

Inhoudsopgave

1.	Inleiding	3	4.	Analyse van de doelgroep flextaxi	12
1.	Aanleiding	3	1.	Analyse van de reizigers vanuit het huidige openbaar vervoer	12
2.	Doel van de businesscase	3	2.	Analyse van de reizigers vanuit de huidige haltetaxi	15
3.	Opzet	3	3.	Regiotaxi / Wmo-vervoer	17
4.	Beperkingen aan het onderzoek	4	4.	Doelgroep flextaxi	17
2.	De Flextaxi binnen de Zeeuwse mobiliteitsstrategie	5	5.	Potentiële nieuwe reizigers	18
1.	Gemeentelijke Vervoerscentrale Zeeland wordt Mobiliteitscentrale Zeeland	5	5.	Businesscase van de flextaxi	19
2.	De nieuwe busconcessie	5	1.	Methoden	19
3.	De rol van de flextaxi	6	2.	Uitkomsten per variant	19
4.	Reizigerstypen en -behoeften in het flexvervoer	7	6.	Voorkeursvariant, aandachtspunten en nadere uitwerking	23
3.	Flexibele vervoervormen elders	8	1.	Voorkeursvariant	23
1.	Kenmerken van flexibele vervoervormen elders	8	2.	Aandachtspunten	25
2.	Aandachtspunten vanuit andere flexibele vervoervormen	9	3.	Nader uit te werken	26
3.	Reizigersverlies op basis van flexibele vervoervormen elders	10	7.	Bronnen	29
4.	Aanbevelingen voor de flextaxi	11	•	Bijlagen	30
			1.	Reizigerstypen en behoeften bij flexibele vervoervormen	30
			2.	Uitleg Kosten- en opbrengstentool	32
			3.	Overzicht van de onderzochte Zeeuwse buslijnen	35

1. Inleiding

1.1 Aanleiding

In december 2021 is de Zeeuwse Regionale Mobiliteitsstrategie (RMS) vastgesteld. Daarin is de keuze gemaakt om het openbaar vervoer in Zeeland anders in te gaan richten. De focus in de RMS ligt op de transitie naar “publiek vervoer”. De provincie en gemeenten willen een gedeeltelijke verschuiving van vaste lijnen naar vraaggestuurd vervoer realiseren. Daarvoor moeten vraagafhankelijke mobiliteitsdiensten en deelvervoer een grotere rol gaan spelen. Het reguliere openbaar vervoer (ov) wordt aangevuld met verschillende vormen van fijnmazige mobiliteit. Nieuw onderdeel van de fijnmazige mobiliteit is de flextaxi. De flextaxi is een nieuwe vorm van vraaggestuurd (openbaar) vervoer, die vervoer tussen of naar plaatsen biedt waar geen bus van het reguliere openbaar vervoer rijdt.

1.2 Doel van de businesscase

De werkgroep flextaxi heeft de wens om inzicht te krijgen in de te verwachten exploitatiekosten en opbrengsten van de flextaxi. Het saldo tussen deze twee is de verwachte bijdrage van overheden aan de flextaxi. Een bedrag van € 2,5 miljoen per jaar (prijspeil 2022, na aftrek reizigersopbrengsten) is daarbij als richtinggevend budget meegegeven. Vanuit de provincie Zeeland en de werkgroep flextaxi zijn in de RMS ‘spelregels’ (hierna: kenmerken) opgesteld waaraan de flextaxi zou moeten voldoen om de gewenste rol in de mobiliteit in te vullen. De businesscase moet inzicht geven of de meegegeven kenmerken realiseerbaar zijn binnen het gestelde budget. Daarvoor moeten de kosteneffecten per kenmerk duidelijk worden.

Aanvullend is als doel gesteld om de kosten en opbrengsten van varianten met afwijkende kenmerken te berekenen. Door de kosten en kenmerken kwalitatief te wegen kan een voorkeursvariant worden bepaald.

1.3 Opzet

De businesscase is opgesteld door op hoofdlijnen vijf stappen uit te voeren:

A) Aanleiding, achtergronden en kaders (zie hoofdstuk 2: De flextaxi binnen de Zeeuwse mobiliteitsstrategie): Als basis voor het onderzoek werd gebruik gemaakt van de Regionale Mobiliteitsstrategie en het adviesrapport Uitwerking van vervoerconcept Flexnet.^(8, 19)

B) Literatuuronderzoek naar kenmerken (zie hoofdstuk 3: Flexibele vervoervormen elders): De kaders uit stap A zijn vergeleken met elders in Nederland bestaande flexibele vervoervormen. Er is gebruik gemaakt van eerder onderzoek met betrekking tot vraaggestuurd (openbaar) vervoer om aandachtspunten voor het beoogde flextaxisysteem te analyseren.

C) Data-analyse van het huidige gebruik (zie hoofdstuk 4: Analyse van de doelgroep van de flextaxi): Middels reizigersdata van de huidige haltetaxi, het openbaar vervoer en de regiotaxi zijn vervoerwaardeanalyses uitgevoerd. Deze geven voor geheel Zeeland en per regio inzicht in de te verwachten reizigersaantallen van de toekomstige flextaxi.

D) Businesscase (zie hoofdstuk 5: Businesscase van de flextaxi): Voor de businesscase is gekeken naar effecten die de afzonderlijke aanpassingen aan de opzet op de kosten, de reizigersgetallen en de opbrengsten van de flextaxi hebben. De volgende kenmerken zijn meegenomen in het onderzoek:

- Reizigerstarieven voor het reizen met de flextaxi;
- Minimale en maximale reisafstand;
- Aantal ritmogelijkheden per uur;
- Starttijd en eindtijd van de bediening door de flextaxi;
- (niet) toestaan van het studentenreisproduct (SOV-kaart);
- (niet) toestaan van door de ov-vervoerder verstrekte ov-abonnementen.

Om de effecten van deze kenmerken inzichtelijk te maken is een kosten- en opbrengstentool ingezet, gebaseerd op wetenschappelijke literatuur en data-analyses. Dit biedt de mogelijkheid om de effecten op kosten, reizigersopbrengsten en reizigersaantallen voor elke wijziging in de opzet weer te geven en dus de effecten voor een flexibele set aan kenmerken te berekenen. Met behulp van de kosten-en opbrengstentool zijn verschillende varianten uitgewerkt.

E) Werksessies en voorkeursvariant (zie hoofdstuk 6: Voorkeursvariant, aandachtspunten en nadere uitwerking): In de periode mei tot juni 2023 zijn in werksessies met de Werkgroep flextaxi en vervolgens het ambtelijk overleg RMS een aantal varianten besproken. Hierdoor is een compleet beeld ontstaan van de gewenste invulling van de kenmerken bij implementatie van de flextaxi. Het resultaat hieruit is gepresenteerd in het gecombineerde OZO Sociaal Domein en Mobiliteit van 6 juli 2023.

De opmerkingen daaruit zijn tezamen met de uiteindelijke voorkeursvariant verwerkt in het slothoofdstuk van deze rapportage.

1.4 Beperkingen aan het onderzoek

De flextaxi is een nieuw systeem en daarom beperkt vergelijkbaar met andere in Nederland toegepaste vormen van flexibel vervoer. De overgang van haltetaxi en een aantal buslijnen naar flextaxi, is een grote verandering en onderdeel van de algehele transitie van het Zeeuwse vervoersysteem. Een dergelijke omvangrijke verandering heeft recent niet plaatsgevonden in Nederland. In dit onderzoek zijn de gedragseffecten van reizigers geschat op basis van ervaringen met kleinere systeemwijzigingen elders in Nederland. Via pilots en een stapsgewijze invoering van het flextaxisysteem kan ervaring worden opgedaan met de effecten in de praktijk. Niet meegenomen in het onderzoek zijn tevens gevolgen van het eventuele strekken van bestaande buslijnen op het gebruik van de flextaxi. Dit kan het gebruik van de flextaxi als voor- en na transport beïnvloeden.

De kosten van het nieuwe systeem zijn geraamd op basis van algemeen geaccepteerde gemiddelde kostenkennallen. Specifieke lokale marktomstandigheden kunnen resulteren in een afwijkend kostenniveau. Hier is geen rekening mee gehouden in het onderzoek. De aanbestedingen waar de flextaxi onderdeel is van de uitvraag zullen inzicht geven in de daadwerkelijke kostprijzen. Het uitvragen van opties in de aanbestedingen kan informatie verschaffen over de kosten van afzonderlijke onderdelen van het systeem. De uitkomsten dienen om bovenstaande redenen met de nodige voorzichtigheid te worden geïnterpreteerd. Daarom hanteren wij een onzekerheidsmarge van 20 procent (naar boven en naar beneden).

2. De flextaxi binnen de Zeeuwse mobiliteitsstrategie

2.1 Gemeentelijke Vervoerscentrale Zeeland wordt Mobiliteitscentrale Zeeland

De implementatie van de Regionale Mobiliteitsstrategie leidt tot verschillende wijzigingen. Zo wordt om de transitie uit de RMS te organiseren en vorm te geven, de huidige Gemeentelijke Vervoerscentrale (GVZ) omgevormd tot de Mobiliteitscentrale Zeeland (MCZ). De MCZ vormt onder andere het centrale aanspreekpunt voor reizigers, bundelt de bij overheden bestaande expertise binnen Zeeland en maakt meer slimme combinaties van mobiliteit mogelijk.⁽¹⁹⁾

2.2 De nieuwe busconcessie

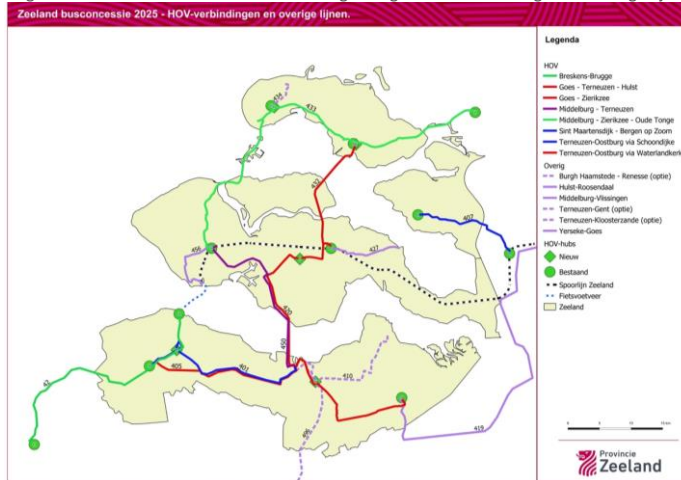
Connexion voert tot december 2024 de huidige busconcessie uit. Met ingang van december 2024 start de nieuwe busconcessie met een looptijd van acht jaar en wordt het openbaar vervoer in Zeeland daadwerkelijk anders georganiseerd. De provincie en de gemeenten hebben de ambitie om het vervoer en de bereikbaarheid in Zeeland te verbeteren. In de nieuwe busconcessie zijn minder reguliere buslijnen uitgevraagd*. Deze buslijnen moeten snellere verbindingen bieden en samen met de trein en de veerverbinding tussen Vlissingen en Breskens het hoogwaardige openbaar vervoer (HOV) vormen. De in de aanbesteding voor de nieuwe concessie uitgevraagde HOV-lijnen zijn te zien in figuur 2.1 hiernaast.

De HOV-lijnen worden aangeboden op trajecten waar voldoende vraag en groeipotentie wordt gezien. Hiernaast blijven ook scholieren- en buurtbuslijnen rijden binnen de concessie. De HOV-lijnen moeten snel, betrouwbaar en

comfortabel zijn. Dit houdt onder andere in dat de reistijd hiermee op elke verbinding vanaf 2029 maximaal 1,5 keer de reistijd per auto mag bedragen. Om dit te realiseren worden haltes samengevoegd of verplaatst. HOV-lijnen gaan voornamelijk over verbindende wegen rijden en kernen worden via haltes en hubs aan de rand van een plaats bediend.

Van en naar haltes en hubs kan in het vervolg gebruik gemaakt worden van de fijnmazige mobiliteitsdiensten, waaronder de buurtbus, de flextaxi, de deelauto, de deelfiets en vrijwillige vervoersinitiatieven. Voor specifieke doelgroepen is ook onder andere Wmo-vervoer en leerlingenvervoer beschikbaar. Alleen de buurtbus is onderdeel van de busconcessie. De beschikbaarheid van flextaxi en deelvoertuigen worden op een andere wijze georganiseerd.

Figuur 2.1 Zeeland Busconcessie 2025 – Uitgevraagde HOV-verbindingen en overige lijnen



2.3 De rol van de flextaxi

Als vervanging voor buslijnen met een ontsluitende functie worden fijnmazige mobiliteitsdiensten aangeboden. Zij bieden

- Voor- en natransport voor HOV.
- Vervoer in regio's en op tijdstippen waar geen HOV beschikbaar is.

De fijnmazige mobiliteitsdiensten vervangen dus deels het ov maar bieden ook een aanvulling hierop. De vraaggestuurde flextaxi is daar een belangrijk onderdeel van en moet een kwalitatief hoogwaardige aanvulling van het openbaar vervoer zijn die toegankelijk is voor een breed publiek. Het biedt iedere inwoner de garantie om binnen 500 meter in de kernen (en binnen 2,5 kilometer buiten de bebouwde kom) op een opstaplocatie te komen. Hiervandaan is er voor iedereen een mobiliteitsvorm beschikbaar om tot een halte of hub te komen. De flextaxi gaat zonder vaste lijnvoering en dienstregeling tussen opstapplaatsen (specifiek voor de flextaxi), haltes en hubs rijden en biedt aansluitingen op het HOV.

Om de drempel voor het gebruik van de flextaxi en andere fijnmazige mobiliteitsdiensten te verlagen, kan de reiziger gebruik maken van moderne planning- en boekingsmogelijkheden via website en (MaaS-)apps, en van een telefooncentrale. De telefooncentrale behoort tot de taken van de toekomstige Mobiliteitscentrale Zeeland (MCZ). De flextaxi wordt net als het doelgroepenvervoer uitgevoerd onder regie van de MCZ, waardoor het materieel efficiënt ingezet wordt.

De flextaxi vervangt tevens de huidige haltetaxi. In tabel 2.1 zijn de verschillen tussen de huidige haltetaxi en de nieuwe flextaxi opgenomen, zoals beschreven in de RMS. De flextaxi uit de RMS vormt de basis voor de berekening van de businesscase (zie hoofdstuk 5).

Tabel 2.1 Kenmerken van de huidige haltetaxi en de flextaxi als beschreven in de RMS

	Haltetaxi	Flextaxi (RMS)
Gebruik	In gebieden en perioden van de dag dat er geen vaste lijndiensten rijden.	In de gebieden zonder HOV. Maakt deel uit van het fijnmazige systeem in combinatie met vrijwilligersinitiatieven en deelmobiliteit.
Bedieningstijden	Bedieningstijden verschillen per lijn, afhankelijk van bedieningstijden regulier ov. Over het algemeen gelden bedieningstijden tussen 7:00–23:00u (werkdagen), 8:00–23:00u (zaterdag), en 9:00–23:00u (zondagen).	Op alle dagen (inclusief weekenden en feestdagen) van de week beschikbaar tussen 6:00–23:00u.
Reismogelijkheden	Halte-halte vervoer, lijngebonden a.d.h.v. dienstregeling reguliere bus	Van halte naar halte (kan ook halte naar hub zijn), kris-kras-ritten. Zonder vaste route of dienstregeling.
Opstappunten	Haltes van reguliere bus, als aangegeven haltetaxi-halte	Opstappunten op 500 meter binnen bebouwde kom, buiten bebouwde kom op 2500 meter.
Ov-garantie	Aansluiting op andere vormen van ov wordt gegarandeerd	Aansluiting op andere vormen van ov wordt gegarandeerd
Reserveren	Telefonisch via Gemeentelijke Vervoercentrale Zeeland Een gebruikerspas is nodig	Telefonisch via MCZ of MaaS-app
Reserveringstijd	Vooraf reserveren, uiterlijk 2 uur voorafgaand aan de reis. Voor 9:00 uur vertrekken, vraagt boeking voor 21:00 uur de dag voordien.	Vooraf reserveren, uiterlijk 1 uur voorafgaand aan de reis. Voor 9:00u vertrekken, vraagt boeking voor 21:00u de dag ervoor. Vertrekgarantie bij ritten die minimaal 24 uur van tevoren worden geboekt.
Annuleren	Het liefst zo vroeg mogelijk, maar geen vaste regel	Annuleren kan tot 1 uur van tevoren
Betalen	Contant; in Zeeuws-Vlaanderen ook via pinbetaling	Pinnen / OVpay
Tarief	ov-tarief	ov-tarief
Abonnementen	Abonnementen zijn niet toegestaan	Door ov-concessieverlener verstrekte abonnementen (waaronder de SOV-kaart) worden in principe toegestaan
Voertuigen	Haltetaxi en doelgroepenritten worden waar mogelijk gecombineerd	Haltetaxi en doelgroepenritten worden waar mogelijk gecombineerd

2.4 Reizigerstypen en –behoeften in het flexvervoer

Voor het inspelen op veel reizigers met de flextaxi is het belangrijk om rekening te houden met de behoeften van de verschillende groepen reizigers. Om inzicht te verkrijgen in het gebruik van vraagafhankelijk vervoer heeft MuConsult in opdracht van de provincie Gelderland eerder onderzoek gedaan naar de behoeften van verschillende reizigerssegmenten⁽¹²⁾. Hierin zijn de volgende vier verschillende doelgroepen onderscheiden:

- Forenzen
- Studenten en scholieren
- Reizigers met een beperking
- Sociaal-recreatieve reizigers

De tabel hiernaast geeft de behoeften van elk reizigerssegment voor het gebruik van vraagafhankelijk vervoer weer. De behoeften van de verschillende doelgroepen worden meegenomen in het onderzoek naar de uitwerking van de flextaxi.

Meer informatie over de verschillende type reizigers en hun behoeften is bijgevoegd in bijlage 1.

Tabel 2.2 Behoeften van verschillende reizigerstypen in het flexvervoer

Kenmerken	Forenzen	Studenten/ Scholieren	Reizigers met een mobiliteitsbeperking	Sociaal- recreatief
Aantal ritten	Dagelijks werkdagen	Dagelijks werkdagen	Incidenteel of volgens vast patroon	Incidenteel, ca. 1 keer per maand
Afstand per reis	Langer dan fiets- /loopafstand	Langer dan fiets- /loopafstand	Alle afstanden	Alle afstanden
Reistijd/snelheid	Moet concurreren met andere modaliteiten	Moet concurreren met andere modaliteiten	Bepalen van vertrektijden en comfort t.o.v. van andere modaliteiten belangrijker dan snelheid	Snelheid minder belangrijk, maar het liefst minder vaak stoppen
Directheid	Moet directer zijn dan andere modaliteiten	Moet directer zijn dan andere modaliteiten	Moet directer zijn dan andere modaliteiten, naar mogelijkheid nooit overstappen	Altijd direct, zonder overstappen
Betrouwbaarheid en punctualiteit	Heel belangrijk	Heel belangrijk, i.v.m. schooltijden	Belangrijk i.v.m. beoogde activiteiten bij bestemming	Flexibiliteit belangrijk, moet passen bij activiteit
Boekingsystemen	Veel opties, niet ingewikkeld	Gebruiksvrien- delijke opties	Laagdrempelige opties die niet ingewikkeld zijn	Mag niet ingewikkeld zijn
Reiskosten	Vergelijkbaar met andere modaliteiten	SOV-gebruik toegestaan, geen extra kosten t.o.v. ander ov	Vergelijkbaar met andere modaliteiten	Het liefst met abonnement voor regulier ov te gebruiken
Toegankelijkheid	-	-	Voorzieningen voor beperkingen essentieel	-

3. Flexibele vervoervormen elders

Met de verschuiving van vaste lijnen naar flexibele, fijnmazige mobiliteitsdiensten volgt Zeeland een algemene trend in het landelijk gebied. In verschillende regio's in Nederland zijn de voorbije jaren vormen van flexibel, vraaggestuurd (openbaar) vervoer ontwikkeld. Bij de uitwerking van de flextaxi in Zeeland is daarom gekeken naar kenmerken van en ervaringen met verschillende van deze flexibele vervoervormen. Het gaat om de volgende flexvervoerders:

- Haltetaxi (Zeeland)
- Hubtaxi (Groningen/Drenthe)
- HaltetaxiRRReis (Gelderland)
- Opstapper (Friesland)
- Overalflex (Noord-Holland)
- TwentsFlex (regio Twente)
- BravoFlex (Noord-Brabant)
- Avond-/Nachtvlinder (Limburg, Gelderland, Zuid-Holland)

Bovenstaande vervoervormen hebben een andere, beperktere functie dan de beoogde functie van de flextaxi omdat ze voornamelijk bedoeld zijn als aanvulling op het ov en daardoor kleiner zijn in omvang dan de flextaxi. De flextaxi is, naast de aanvullende component, ook bedoeld om zelfstandig te gebruiken in gebieden zonder HOV. Wel hebben de flexvervoerders uit de lijst hierboven kenmerken die deels overlappen met de beoogde kenmerken van de flextaxi. Daarmee bieden ze inzicht in de mogelijke effecten van de kenmerken op de kosten en opbrengsten.

De flexibele vervoervormen leveren een aantal relevante vuistregels om het gedrag van reizigers op vergelijkbare veranderingen te schatten. Op basis daarvan kunnen ook lessen worden getrokken hoe de flextaxi voor reizigers aantrekkelijk kan worden gemaakt.

3.1 Kenmerken van flexibele vervoervormen elders

Bij de onderzochte flexibele vervoervormen, vallen de volgende kenmerken op:

- Behalve de Opstapper en de Vlinder zijn alle flexibele vervoervormen **niet lijngebonden** en rijden **zonder dienstregeling** die bekend is bij de reiziger.
- Bij een aantal (o.a. HaltetaxiRRReis) wordt door de vervoerder een zogenaamde schaduwdienstregeling toegepast. Deze is niet zichtbaar voor de reiziger maar maakt het bijvoorbeeld eenvoudiger reizigers te combineren.
- Behalve bij de Hubtaxi worden overal **halte-tot-halte verbindingen** geboden (in plaats van deur-tot-deur verbindingen).
- De **bedieningstijden** variëren van 06:00-01:00 uur tot 07:30-22:00 uur. Sommige flexibele vervoervormen rijden in daluren in plaats van vaste buslijnen en hebben daarom aangepaste openingstijden.
- De **minimale reisafstand** is alleen vastgelegd bij de HaltetaxiRRReis; 2 kilometer.
- Bij flexibele vervoervormen (Hubtaxi, BravoFlex en TwentsFlex) die niet gebonden zijn aan een dienstregeling, is de **maximale variatie in aankomst- en vertrektijden** 15 minuten.
- Vrijwel alle flexibele vervoervormen **garanderen een aansluiting** bij overstap van en naar het ov.

- De meeste vormen van flexvervoer stellen voorwaarden aan een ritmogelijkheid, zoals een maximale reisafstand en minimale afstand tot een ov-halte met een reguliere busverbinding en een substantieel langere reistijd met het ov-alternatief.
- Ritten op verbindingen waar openbaar vervoer beschikbaar is, zijn in principe nergens toegestaan.
- Combinatieritten zijn overal toegestaan, maar vaak aan voorwaarden gebonden (zoals geen latere aankomsttijd, in het bijzonder bij overstap op ov).
- Tarieven en tariefsysteem variëren sterk: sommige hanteren een vast tarief per rit (bijv. €2,50), andere een opstap- en kilometertarief. Bij de laatste varieert de prijs van gelijk aan ov-tarief tot 2,5 keer het ov-tarief.
- Reserveren is overal vereist. Dit kan bij de meeste flexvervoerders tot 1 uur voor vertrektijd.
- Betalen kan vrijwel overal met pinpas, en nagenoeg nergens contant. Bij Overallflex, TwentsFlex en de Vlinder (allen uitgevoerd door een ov-bedrijf) wordt de OV-chipkaart geaccepteerd.
- De meeste flexibele vervoervormen accepteren geen abonnementen. Een uitzondering hierop is Overallflex. Bij dit systeem zijn alle kortingsproducten en abonnementen geldig. Ook de Arriva Vlinder accepteert abonnementen. De flexibele vervoervormen die abonnementen accepteren, worden allemaal uitgevoerd binnen de ov-concessie.
- Bij veel flexibele vervoervormen is aangegeven dat de voertuigen (deels) toegankelijk zijn voor rolstoelen. Soms is het nodig om dit bij de reservering aan te geven.

- De kosten per systeem verschillen uiteraard per regio omdat de rol van de (taxi- of ov-) vervoerder, openingstijden, de gebiedsomvang, het aantal haltes en andere systeemkenmerken verschillen.⁽⁵⁾

Op basis van de genoemde systeemkenmerken zijn een aantal kenmerken voor de kosten- en opbrengstentool ontwikkeld om een inschatting te kunnen maken van de kosten en opbrengsten van de flex taxi (bedieningstijden, variatie in vertrektijden, combinatieritten en reisafstanden). Daarnaast zijn de genoemde kenmerken gebruikt om de varianten te bespreken en aandachtspunten voor nadere uitwerking te bepalen (zie hoofdstuk 5). Voor de invulling van deze effectenknoppen zijn de reizigerskenmerken als benoemd in 2.4 in acht genomen, om aan te sluiten op de behoeften van de verschillende reizigerstypen.

3.2. Aandachtspunten vanuit andere flexibele vervoervormen

Met de inzichten van andere flexibele vervoervormen, de evaluaties en informatie vanuit de literatuur, zijn een aantal aandachtspunten te noemen die van belang kunnen zijn bij de invulling van de kenmerken van de flex taxi:

- Flexibele vervoersmiddelen kennen vaak een lage bekendheid en/of hebben een imagoprobleem waardoor het aantal potentiële gebruikers klein is. Uit de analyse van onder andere het ov-vangnet in Gelderland komt naar voren dat flexibele vervoervormen vooral bekend zijn als systeem voor leerlingenvervoer en mensen met mobiliteitsbeperkingen. De bekendheid als aanvulling op het reguliere openbaar vervoer ligt een stuk lager. Door een gerichte communicatiecampagne is inmiddels de bekendheid en het gebruik van het.⁽¹¹⁾

- Over het algemeen geldt de vuistregel dat bekendheid en gebruik verder daalt naarmate een systeem flexibel is omdat het minder zichtbaar is. Ook hebben opdrachtgevers en vervoerders niet altijd baat bij meer bekendheid en gebruik, vanwege de relatief hoge kosten per reiziger en per kilometer (extra gebruik betekent hogere kosten).
- De flexibiliteit is voor reizigers ook een nadeel van vraagafhankelijk vervoer ten opzichte van vast openbaar vervoer. Ook hierbij geldt dat een communicatiecampagne, met oog voor de vindbaarheid en bekendheid van het systeem mogelijk verbeteren.
- Een factor voor zowel het gebruik als voor de kosten blijkt de complexiteit en betrouwbaarheid van het systeem te zijn. In het algemeen geldt dat de kosten voor vraagafhankelijk vervoer hoger zijn naarmate de complexiteit door het aantal haltes en de potentiële vervoerstromingen toeneemt. De betrouwbaarheid is verder een van de belangrijkste aandachtspunten voor potentiële reizigers.^(7, 21)

3.3 Reizigersverlies op basis van flexibele vervoervormen elders

Naast de verbindingen waar de huidige haltetaxi rijdt, zal de flextaxi vervoer verzorgen op een aantal busverbindingen die niet uitgevraagd zijn in de nieuwe busconcessie. Het is daarom van belang om inzicht te krijgen in de effecten op het aantal reizigers op de buslijnen die worden opgeheven. Het omzetten van vaste buslijnen naar vraagafhankelijk vervoer leidt in de praktijk tot een significant reizigersverlies. Op basis van twee recente ervaringen in Nederland wordt dit geschat op 75%.

In het landelijk gebied ten noorden van Amsterdam werd in 2017 het vraagafhankelijke taxisysteem 'Mokumflex' geïntroduceerd als vervanging van een laag bezette buslijn. Hoewel de bedieningstijden langer waren en het vervoer voor de reiziger gratis was, daalde het aantal reizigers op het traject met 72%. Bij een tussenevaluatie van het vergelijkbare systeem Bravoflex in Noord-Brabant bleek dat het omzetten van buslijnen naar flexvervoer tot een daling in het aantal reizigers van 75% leidde.⁽¹⁵⁾

Op basis van de evaluatie van deze vraaggestuurde vervoervormen kunnen er een aantal redenen worden opgegeven voor het lage aantal passagiers ten opzichte van het reguliere ov:

- De onzekerheden voor reizigers door flexibele vertrektijden binnen een tijdsperiode van 15 minuten.
- De noodzaak om vooraf te reserveren, in plaats van zonder voorbereiding naar een halte te lopen, met als gevolg inflexibiliteit rondom de vertrektijd (vooral voor het inplannen van terugreizen)⁽¹⁴⁾.

Uit elasticiteitsanalyses van ov-gebruikers blijkt dat aanpassingen van aanbod, gemak, tarieven en andere factoren in het openbaar vervoer vooral op de lange termijn effect hebben. Dit correleert met lange termijnkeuzes zoals woon- en werklocaties.⁽¹⁰⁾ Hierom moet rekening gehouden worden met een eventuele verdere toekomstige daling van het aantal gebruikers. Bewoners zullen mogelijk alternatieve bestemmingen voor doeleinden zoeken of verhuizen. Door de algehele transitie van het vervoer in Zeeland is het daarentegen ook denkbaar dat een groep nieuwe reizigers gebruik gaat maken van de flextaxi, bijvoorbeeld door de specifieke kenmerken van het systeem. Zo is de flextaxi niet lijngebonden, waardoor op sommige relaties de flextaxi een sneller alternatief is dan de huidige buslijn.

Om de afname van het aantal gebruikers te minimaliseren wordt bij de inrichting van de flextaxi ingespeeld op de behoeften van de verschillende geïdentificeerde reizigerssegmenten. Zo kan gestuurd worden op directheid en een snelle reistijd om te concurreren met andere modaliteiten, en moet betrouwbaarheid worden gewaarborgd. Dit staat voor zowel forenzen als studenten/scholieren hoog in het vaandel. Een beperkte mate van betrouwbaarheid kan voor reizigers de doorslag geven om af te haken, zoals eerder beschreven.

3.4 Aanbevelingen voor de flextaxi

Omdat de flextaxi als doel heeft om een kwalitatief goede aanvulling op het openbaar vervoer te zijn en daarmee veel reizigers te trekken, zijn op basis van deze bevindingen een aantal maatregelen aan te bevelen:

- Een van de grootste drempels voor het gebruik van de flextaxi is de noodzaak om vooraf te reserveren en eventueel te kunnen annuleren. Het is daarom van groot belang om de reservering van ritten zo makkelijk mogelijk te maken voor alle verschillende reizigerssegmenten. Dit vraagt vooral om makkelijke, laagdrempelige en snelle reserveringsmogelijkheden, bijvoorbeeld via een eenvoudig te bedienen app en een goed bereikbaar telefoonnummer. Daarbij moet het perspectief van de reiziger steeds leidend zijn. Zo moet het boeken van een serie van ritten eenvoudig mogelijk zijn. Ook zijn zo kort mogelijke boekings- en annuleringsstijden aantrekkelijk voor de reiziger omdat de flexibiliteit van de planning van een reis daardoor toeneemt.

- Om de onzekerheid over vertrek- en aankomsttijd voor de reizigers te versoepelen, is reisinformatie vooraf en tijdens de reis van groot belang. Daarbij is te denken aan mogelijkheden om de reiziger via app of telefoon te informeren over de reis en mogelijke afwijkingen. Verder kan een aansluitgarantie en het bieden van alternatief vervoer in het geval van vertragingen helpen om de betrouwbaarheid voor de reiziger te verbeteren.
- De aantrekkelijkheid van vraagafhankelijk vervoer kan verder verhoogd worden door flexibele reismogelijkheden (verhoging van de reismogelijkheden per uur), lange bedieningstijden, kortere loopafstanden tot opstaphaltes, goede haltevoorzieningen, lage tarieven en integratie in het tariefstelsel van het openbaar vervoer.
- Om te zorgen dat de flextaxi voor iedereen te gebruiken is moeten haltes strategisch geplaatst worden. Binnen de meegegeven kaders (bijv. maximale loopafstand) kan nagedacht worden over het plaatsen van haltes bij bijvoorbeeld zorginstellingen en winkelcentra. Let wel, het plaatsen van grote aantallen haltes beperkt de combinatiemogelijkheden.
- Aandacht voor communicatie en marketing helpen in het algemeen om de bekendheid met en het imago van vraagafhankelijk vervoer te verbeteren bij (potentiële) reizigers.

Als deze aanbevelingen worden toegepast, verhoogt dit de aantrekkelijkheid van de flextaxi voor de reiziger en daarmee het (potentiële) gebruik van het systeem.

4. Analyse van de doelgroep van de flextaxi

Op basis van actuele reizigersdata is een inschatting gemaakt van de doelgroep van de flextaxi en het te verwachten aantal reizigers en reizigerskilometers.⁽⁶⁾

Het huidige mobiliteitsnetwerk in Zeeland bestaat uit het reguliere ov (bus-, trein- en veerverbindingen) en de haltetaxi. Dit hoofdstuk bevat informatie over reizigersdata van bus en haltetaxi uitgesplitst naar de regio's Walcheren, Oosterschelde en Zeeuws-Vlaanderen. Het wmo-vervoer wordt verzorgd door de "regiotaxi". De huidige haltetaxi en het wmo-vervoer worden met dezelfde voertuigen en chauffeurs geëxploiteerd. Ook de regiotaxi zal op termijn geïntegreerd worden in de nieuwe flextaxi. Daarom nemen wij in dit hoofdstuk ook reizigersdata van de regiotaxi op.

Zeeland is een van de dunstbevolkte provincies van Nederland. Daarnaast ligt het autobezit in Zeeland hoger dan gemiddeld.⁽¹⁷⁾ Het staat landelijk op de tweede plek, na Drenthe. Circa 95% van alle verplaatsingen in Zeeland wordt gemaakt met eigen vervoer (lopen, fiets, e-bike, auto). Het aandeel verplaatsingen met het openbaar vervoer is 5% (inclusief trein).⁽³⁾ Dit is lager dan het landelijk percentage van ov-verplaatsingen (8,2%).⁽¹³⁾ Er is daarom ruimte om met een verbeterd aanbod van openbaar vervoer, het gebruik ervan (inclusief fijnmazige mobiliteit) te laten stijgen. Dit vermindert de autoafhankelijkheid, verbetert de bereikbaarheid en draagt bij aan het behalen van onder andere klimaatdoelstellingen.

4.1 Analyse van de reizigers vanuit het huidige openbaar vervoer

Om een inschatting te maken van het aantal reizigers dat overstapt van het huidige openbaar vervoer naar de flextaxi, is onderzoek gedaan naar de buslijnen die bij ingang van de nieuwe concessie vervallen. Ongeveer 40% van de buslijnen verdwijnt. Dit raakt 18% van de huidige ov-reizigers. Dit zijn zo'n 660.000 reizigers per jaar. De flextaxi kan een rol spelen om de reizigers op deze lijnen op te vangen. Er is bij de inschattingen geen rekening gehouden met eventuele extra vervoervraag als gevolg van het strekken van buslijnen en mogelijk verplaatste haltes. Dit kan eventueel extra vraag voor de flextaxi genereren omdat voor- en/of natransport nodig is.

4.1.1 Verdeling van ov-reizigers per doelgroep

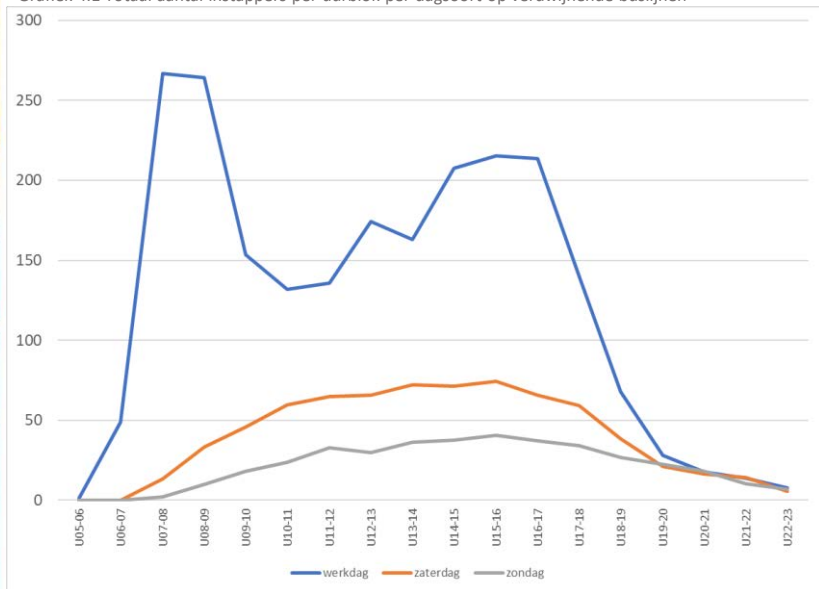
In het Zeeuwse openbaar vervoer worden de meeste ritten gemaakt met een onderwijsmotief. Hieronder verstaan we ritten die gemaakt worden door studenten en scholieren op weg of van hun onderwijsbestemming. Landelijk wordt ongeveer een kwart van de ov-ritten gemaakt door studenten en scholieren.^(9, 14) Studenten- en scholieren vormen dus een relatief groot reizigerssegment. Binnen het busvervoer in Zeeland zijn zij verantwoordelijk voor circa 65% van de reizigerskilometers en ritten. Forenzen zijn verder verantwoordelijk voor 20% van de reizigerskilometers per bus.^(16, 18) Wil flextaxi succesvol worden dan moet het vooral aantrekkelijk zijn voor scholieren en studenten en ook voor forenzen (qua tarief, beschikbaarheid en bestemmingen). Samen zijn zij verantwoordelijk voor het overgrote deel van de gemaakte ritten en kilometers.

4.1.2 Spreiding over dag en week

Het grootste aantal reizigers op de onderzochte buslijnen reist op werkdagen tijdens de ochtendspits (07:00-09:00u). De middagspits (14:00-18:00u) duurt langer maar piekt minder scherp. Op deze momenten maken veel jongeren gebruik van het openbaar vervoer om naar of van hun onderwijsinstelling te reizen.

Buiten de spitstijden om rijden de bussen vaak met een lagere bezetting. In het weekend is het aantal instappers lager en gelijkmatiger verdeeld over de dag. Het aantal instappers per uurblok is zichtbaar in grafiek 4.1 hieronder.

Grafiek 4.1 Totaal aantal instappers per uurblok per dagsoort op verdwijnende buslijnen



4.1.3 Herkomst-bestemmings-relaties

Tabel 4.1 geeft de top 10 herkomst-bestemmings-relaties van verdwijnende buslijnen op gemeenteniveau weer. Hierin is zichtbaar dat veel ritten plaatsvonden tussen de gemeenten Vlissingen en Middelburg, waar twee buslijnen (57 en 58) niet meer zijn uitgevraagd. In de regio Oosterschelde zijn verplaatsingen binnen de gemeente Goes, tussen Goes en Noord-Beveland en verplaatsingen binnen Schouwen-Duiveland het meest voorkomend. In Zeeuws-Vlaanderen gaat het om ritten binnen de gemeente Terneuzen. Dit is te verklaren doordat alleen in deze gemeente enkele buslijnen verdwijnen.

Tabel 4.1 Top 10 HB relaties van verdwijnende buslijnen op gemeenteniveau

	Herkomst	Bestemming	Aantal instappers per jaar (2022)
1	Vlissingen*	Vlissingen	90.919
2	Middelburg*	Middelburg	49.580
3	Vlissingen*	Middelburg	47.568
4	Middelburg*	Vlissingen	47.036
5	Terneuzen	Terneuzen	43.186
6	Middelburg	Veere	42.382
7	Veere	Middelburg	39.721
8	Goes	Goes	29.161
9	Goes	Noord-Beveland	27.180
10	Schouwen-Duiveland	Schouwen-Duiveland	25.263

* Tussen Vlissingen en Middelburg verdwijnen de huidige buslijnen 57 en 58. Een deel van deze reizigers kan in de toekomst gebruik maken van buslijn 56 tussen Vlissingen en Middelburg. Daardoor is de doelgroep voor de flextaxi (en alternatieve vervoervormen) voor deze vier HB-relaties kleiner dan het in de tabel getoonde aantal overreizigers suggereert.

4.1.4 Ritlengtes per regio

Een groot deel van de reizigers op de onderzochte buslijnen reist in de regio Walcheren (tabel 4.2). Veel van deze ritten zijn kort (2 tot 3 kilometer) door de stedelijke omgeving. Daarnaast worden er ook veel ritten tussen 10 en 20 kilometer gemaakt. Dit zijn voornamelijk ritten tussen plaatsen aan de westkant van Walcheren (Westkapelle, Domburg en Veere) en Middelburg, en zijn dus verplaatsingen tussen de gemeenten Middelburg en Veere.

Vanuit Zeeuws Vlaanderen is de helft van de ritten tussen 12 en 15 kilometer. Dit zijn ritten met de enige verdwijnende buslijnen uit Zeeuws Vlaanderen, van Sas van Gent naar Terneuzen en vice versa.

In de Oosterschelderegio zijn de meeste ritten tussen de 12 en 25 kilometer. De meest voorkomende bestemmingsplaatsen voor deze ritlengtes zijn Goes, Kortgene en Kamperland.

Tabel 4.2 Busritlengtes per regio (verdwijnende buslijnen)

Kilometer	Buiten Zeeland	Oosterschelde	Walcheren	Zeeuw-Vlaanderen	Totaal
< 1	1,3%	2,5%	4,2%	1,5%	3,2%
1-2	5,9%	2,6%	6,6%	3,3%	5,0%
2-3	0,7%	2,6%	18,4%	0,2%	10,8%
3-4	0,2%	3,1%	6,8%	5,3%	5,0%
4-5	0,4%	2,5%	7,2%	0,9%	4,8%
5-6	1,9%	5,1%	4,0%	9,9%	4,6%
6-7	0,4%	1,9%	4,6%	12,9%	4,0%
7-8	0,6%	1,2%	5,8%	8,3%	4,2%
8-9	0,6%	3,6%	6,2%	0,2%	4,5%
9-10	2,6%	13,6%	5,0%	0,2%	7,2%
10-12	5,1%	3,8%	10,4%	0,5%	7,2%
12-15	10,3%	20,5%	6,8%	50,3%	14,5%
15-20	33,7%	13,6%	8,2%	4,2%	11,5%
20-25	6,4%	15,4%	2,6%	1,1%	6,8%
25-30	11,2%	4,8%	1,2%	0,6%	3,0%
30-35	4,5%	1,8%	0,6%	0,4%	1,3%
35-40	0,9%	0,3%	0,7%	0,2%	0,5%
40-45	12,8%	0,2%	0,7%	0,2%	1,4%
45 >	0,4%	0,9%	0,2%	0,0%	0,4%
Totaal van ritten	47.285	201.087	339.939	45.751	634.062
Eindtotaal	7,5%	31,7%	53,6%	7,2%	100,0%

4.2 Analyse van de reizigers van de huidige Haltetaxi

Naast het reguliere ov maakt ook de huidige haltetaxi deel uit van het mobiliteitsnetwerk. Voor de businesscase wordt ervan uitgegaan dat alle haltetaxireizigers zullen overstappen op de flextaxi omdat de kenmerken van de flextaxi gelijk zijn aan of een kwalitatieve verbetering zijn ten opzichte van de huidige haltetaxi.

4.2.1 Reizigersaantallen

Het gebruik van de haltetaxi is aanzienlijk minder dan het gebruik van het ov. Ook zijn er voor de haltetaxi beperkte data beschikbaar over het eerste halfjaar van 2022. Daarom moeten er een aantal veronderstellingen worden gemaakt om het aantal reizigers over het hele jaar te schatten. In de tweede helft van 2022 waren er 24.723 reizigers verdeeld over 19.376 uitgevoerde ritten*. In dit rapport wordt daarom (bij een gelijk aantal ritten in de eerste helft van 2022) uitgegaan van een totaal aantal van afgerond 37.000 ritten in 2022. Op basis van de data uit de tweede helft van 2022 is uitgegaan van een gemiddelde bezettingsgraad van 1,28 personen per rit. Dit levert het totaal aantal ritten in tabel 4.3 op.

4.2.2 Gebruik per regio

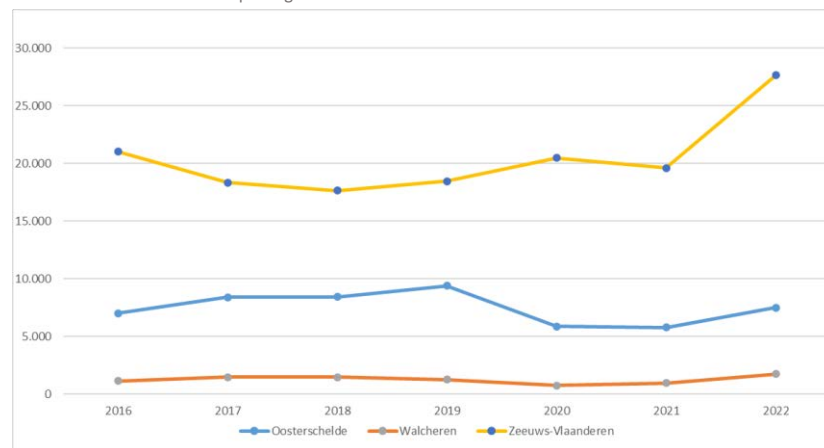
Het gebruik van de haltetaxi verschilt per regio. Dit is onder andere te verklaren door het verschil in bedieningstijden en het aanbod aan haltetaxi- en buslijnen. Zo zijn 74% van alle ritten met de haltetaxi in de tweede helft van 2022 in Zeeuws-Vlaanderen gemaakt. Hier zijn veel kleinere plaatsen niet verbonden met reguliere bussen. De haltetaxi kan daarom in grote delen van Zeeuws-Vlaanderen doordeweeks en in het weekend geboekt worden.

Het gebruik van de haltetaxi is in Zeeuws Vlaanderen sinds 2021 sterker gegroeid dan op Walcheren in en de Oosterschelde-regio (zie onderstaande grafiek 4.2). Elders in de provincie is het regulier ov breder beschikbaar waardoor daar het aanbod van de haltetaxi kleiner is.

Tabel 4.3 Aantal ritten en reizigers - haltetaxi 2022

Data haltetaxi	1-6/2022	7-12/2022	2022 (totaal)
Ritten (totaal)	16.329	20.566	36.895
(geschatte) ritten zonder loosritten	15.349	19.376	34.725
(geschat) totaal aantal reizigers	18.769	24.723	43.492

Grafiek 4.2 Gebruik Haltetaxi per regio tussen 2016 en 2022



* Loosritten en ritten van 0 kilometer worden buiten beschouwing gelaten. Er is sprake van een loosrit wanneer er gereden wordt zonder passagier, bijvoorbeeld als een reiziger niet komt opdagen op het afgesproken moment.

4.2.3 Ritlengten per regio

Op Walcheren worden gemiddeld langere ritten gemaakt dan in de andere regio's omdat een groot deel van de ritten vanuit de kustplaatsen naar Middelburg en terug gaan. Dit zijn afstanden van tussen de 10 en 15 kilometer.

In de regio Oosterschelde is de gemiddelde ritlengte het kortste van de drie regio's. Meer dan de helft van de ritten van 2 tot 3 kilometer wordt gemaakt binnen Goes (tussen station en ziekenhuis). Van de ritten tussen 8 en 10 kilometer zijn Heinkenszand, Goes en 's-Heerenhoek de meest voorkomende bestemmingen.

In Zeeuws-Vlaanderen zijn er veel ritten gemaakt tussen dorpen in het Westen van Zeeuws-Vlaanderen (Sluis, Cadzand-Bad, Nieuwvliet, etc.) en Oostburg. Deze ritten waren vaak tussen de 6 en 10 kilometer lang (zie tabel 4.4).

Tabel 4.4 Haltetaxi ritlengten per regio

Aantal km	Oosterschelde	Walcheren	Zeeuws-Vlaanderen	Totaal
0-1	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
1-2	0,2%	0,0%	0,4%	0,4%
2-3	13,5%	0,8%	1,3%	3,7%
3-4	8,9%	1,8%	4,3%	5,1%
4-5	4,9%	4,9%	4,2%	4,4%
5-6	13,8%	1,4%	8,1%	8,9%
6-7	6,8%	1,7%	10,2%	9,1%
7-8	5,2%	4,6%	9,6%	8,5%
8-9	17,2%	16,8%	18,1%	17,8%
9-10	10,4%	2,0%	26,4%	22,1%
10-12	1,7%	22,9%	9,1%	8,3%
12-15	11,7%	33,8%	7,0%	9,2%
15-20	3,7%	9,4%	1,0%	2,0%
20-25	1,2%	0,0%	0,0%	0,2%
25-30	0,7%	0,0%	0,1%	0,2%
Gemiddelde ritlengte	7,7 km	11,2 km	8,4 km	8,4 km
Aantal ritten	3.786	907	14.683	19.376

4.3 Regiotaxi / Wmo-vervoer

Onder de naam regiotaxi rijden er voertuigen voor het Wmo-vervoer in Zeeland. Anders dan de haltetaxi voorziet de regiotaxi de reiziger van deur-tot-deur-vervoer en zijn er geen lijnen of vastgelegde routes. Wel zijn combineringsritten met haltetaxireizigers mogelijk. In 2022 zijn er circa 400.000 regiotaxiritten gereden in de provincie Zeeland. Ter vergelijking: dit zijn ongeveer tien keer zo veel gemaakte ritten als bij de haltetaxi in dezelfde periode. De integratie tussen regiotaxi en flextaxi/regulier openbaar vervoer die verder gaat dan alleen gecombineerd gebruik van voertuigen, wordt niet verder uitgewerkt in deze businesscase.

In beide onderzochte varianten (hoofdstuk 5) zijn reizigersaantallen vanuit het Wmo-vervoer nog niet geïntegreerd. Er zijn in 2022 circa 400.000 Wmo-ritten gemaakt. Wanneer integratie plaatsvindt en dit aantal gelijk blijft, zullen de Wmo-ritten zo'n 60% van alle ritten omvatten die door de Mobiliteitscentrale worden aangestuurd. Hoewel de Regiotaxi niet binnen de scope van de businesscase valt is het voor de nabije toekomst van belang om een beeld te hebben van de verhouding tussen Wmo- en niet-wmo ritten. Hogere reizigersaantallen vergroten namelijk de potentiële reis- en combinatiemogelijkheden, wat de efficiëntie van het gehele systeem verbetert.

4.4 Doelgroep flextaxi

Om de vervoerwaarde van de flextaxi te schatten, gaan we uit van het huidige aantal reizigers van twee verschillende doelgroepen:

1. Gebruikers van de huidige haltetaxi;
2. Gebruikers van de huidige ov-buslijnen die bij start van de nieuwe busconcessie verdwijnen.

Er bestaat een belangrijke samenhang tussen de gebruikers van de haltetaxi en de andere vormen van ov. De haltetaxi is onderdeel van het fijnmazige ov-netwerk en dient als vervanging voor en aanvulling op het regulier ov. Het gebruik van de haltetaxi is met een totaal aantal van ongeveer 37.000 ritten in 2022 aanzienlijk minder dan het aantal potentiële reizigers van de flextaxi dat afkomstig is uit de verdwijnende ov-buslijnen. De buslijnen die definitief verdwijnen vervoerden ruim 630.000 reizigers over heel 2022. De meeste van de verdwijnende lijnen worden volledig opgeheven. De lijnen 107 en 108 worden toekomstig ingekort. Op het verdwijnende gedeelte van deze buslijnen (tussen Stavenisse, St Annaland en Sint Maartensdijk) stapten in 2022 zo'n 32.000 reizigers in of uit. Dit betekent dat ruim 660.000 reizigers van de verdwijnende buslijnen gebruikmaakten*. Een compleet overzicht van de onderzochte buslijnen is te vinden in bijlage 3.

*N.b.: In het Programma van Eisen van de nieuwe busconcessie zijn buslijnen 10 (Terneuzen – Kloosterzande – Hulst) en 19 (Hulst – Antwerpen – Breda) als optie uitgevraagd. Deze lijnen vervoerden in 2022 132.101 reizigers. Op dit moment gaan we er van uit dat de uitgevraagde lijnen blijven rijden in de nieuwe concessie en zijn daarom dus niet meegenomen in de berekeningen voor de flextaxi

Verder gaan we er op basis van andere flexibele vervoervormen (zie hoofdstuk 3.3) van uit dat 75% van de reizigers afvalt en dus 25% (zo'n 166.000 reizigers) van de huidige busreizigers op verdwijnende lijnen de flextaxi gaat gebruiken. Het ligt voor de hand dat de overige ov-reizigers overstappen naar andere vervoersvormen (zoals eventuele andere buslijnen, fiets, de auto of deelvervoer). Anderen zullen hun reis uitstellen of andere bestemmingen voor hun reismotieven opzoeken. Het is nog onbekend hoe zich deze opties tot elkaar verhouden. Aanvullend onderzoek onder de huidige busreizigers, bijvoorbeeld in vorm van enquêtes, zou informatie over het te verwachten toekomstige reisgedrag van deze doelgroep kunnen opleveren (zie ook aanbevelingen in 6.3.9).

Van de reizigers die de huidige haltetaxi gebruiken verwachten we dat ze allemaal overstappen op het nieuwe flexibele systeem. Dit levert een doelgroep van circa 210.000 reizigers per jaar op. Na toepassing van de gehanteerde invulling van de kenmerken die een kwaliteitsverbetering ten opzichte van de huidige haltetaxi, wordt geschat dat 40.000 voormalige ov-reizigers ook gebruik zullen maken van de flextaxi. Dit reduceert het verwachte percentage ov-reizigers dat afvalt tot ongeveer 65%. Dit komt neer op (zie hoofdstuk 5) circa 250.000 reizigers per jaar die met de flextaxi reizen (tabel 4.5).

4.5 Potentiële nieuwe reizigers

De flextaxi is een compleet nieuwe modaliteit, waarbij met beoogde kwaliteitsaspecten en spelregels ook nieuwe reizigers getrokken kunnen worden. Werknemers kunnen bijvoorbeeld vanwege langere bedieningstijden eenvoudiger van en naar hun werk reizen. Ook biedt het toeristen meer mogelijkheden om te reizen binnen Zeeland zonder aan de auto gebonden te zijn. Welke potentiële nieuwe reizigers getrokken worden en hoe groot deze doelgroep is, is door de veranderingen in het systeem lastig te schatten.

Tabel 4.5 Verwacht aantal jaarlijkse flextaxi reizigers

Data haltetaxi	Aantal reizigers
(geschat) totaal aantal haltetaxi reizigers	43.000
Geschat aantal ov-reizigers (verdwijnende buslijnen) dat gebruik gaat maken van de flextaxi	167.000
+ Kwaliteitsverbeteringen van de flextaxi t.o.v. haltetaxi	40.000
Totaal verwacht aantal reizigers ov + haltetaxi	± 250.000

5. Businesscase van de flextaxi

5.1 Methoden

Voor de businesscase van de flextaxi in Zeeland is een tool voor de kosten en opbrengsten van de toekomstige flextaxi doorontwikkeld. Daarin zijn schattingen opgenomen van de respectievelijke kostenposten en opbrengsten. Verder is het mogelijk om met de tool de verschillen tussen combinaties van kenmerken van de flextaxi in beeld te brengen. Voor deze kwantitatieve benadering is gebruik gemaakt van reizigersdata, kengetallen van het CROW⁽⁴⁾, wetenschappelijke literatuur, en data en kwalitatieve informatie uit Noord-Holland (OverallFlex), Gelderland (HaltetaxiRRReis), en Noord-Brabant (Bravoflex). Op basis van elasticiteitenonderzoek is geschat wat de veranderingen van kenmerken zoals tarieven en ritmogelijkheden op het gebruik en daarmee op kosten en opbrengsten zijn. De totale kosten en opbrengsten (beiden prijspeil 2022) zijn in de kosten- en opbrengstentool bepaald met behulp van de vier blokken in figuur 5.1:

Figuur 5.1 Overzicht samenstelling kosten en opbrengsten flextaxi

Kenmerken systeem

O.a. minimale en maximale ritafstanden, bedieningstijden en ritmogelijkheden

Kostenkentallen

Integrale kosten, dus alle kosten van het gehele systeem (voertuigkosten (incl. beschikbaarheid), callcenter, overhead etc.). * uitgedrukt in een kostprijs per voertuigkilometer.

Opbrengsten en abonnementen

Met welke abonnementen gebruik gemaakt kan worden van de flextaxi en welke tarieven er gehanteerd worden bepalen de opbrengsten.

5.2 Uitkomsten per variant

Met behulp van de kosten- en opbrengstentool zijn twee verschillende varianten uitgewerkt. De eerste variant is gebaseerd op de Regionale Mobiliteitsstrategie en het adviesrapport Uitwerking van vervoerconcept Flexnet. De tweede variant is gebaseerd op de werksessies met de Werkgroep flextaxi en besprekingen met het ambtelijk overleg RMS. De focus van deze variant ligt op de eenvoud van het systeem en maximale kwaliteit voor de reiziger. De verschillen tussen beide varianten komen in 5.2.1 en 5.2.2 verder aan de orde. In tabel 5.1 op pagina 21 zijn deze verschillen overzichtelijk naast elkaar gezet. De provincie heeft vooraf een richtinggevend budget meegegeven van € 2,5 miljoen per jaar, na aftrek van reizigersopbrengsten.

Rekenmodule

- Wijzigingen in kenmerken leiden tot inschatting van gebruik (reizigers x combinatiegraad = aantal ritten).
- Met het aantal ritten en de kostenkentallen + de opbrengsten kunnen vervolgens de totale kosten en opbrengsten van de flextaxi berekend worden

5.2.1 Variant 1 - RMS

Het uitgangspunt in deze variant is dat er in iedere kern binnen 500 meter en buiten de bebouwde kom binnen 2,5 kilometer een opstappunt of halte is voor een flextaxi. Er wordt niet op vaste routes of momenten gereden, de minimale reisafstand is 1 kilometer en de maximale afstand die gereden kan worden is 15 kilometer van opstappunt naar opstappunt/halte, of van opstappunt/halte naar hub. Als de afstand die de reiziger wil afleggen langer is dan 15 kilometer wordt de reiziger van opstappunt naar halte of hub gebracht, om vervolgens de rest van de reis met HOV af te leggen. Het flexstelsel dient hierop zo goed mogelijk aan te sluiten.

Verder is de flextaxi zeven dagen per week van 6:00u tot 23:00u beschikbaar. Hiermee zijn van de vroege ochtend- tot late avonduren mobiliteitsopties beschikbaar in Zeeland. Voor de tarieven is er gekeken naar het adviesrapport Uitwerking van vervoerconcept Flexnet. Met de gestelde kenmerken kan binnen de kaders van de provincie en de gemeenten een ov-conform tarief gehanteerd worden. In Zeeland betekent dit in 2023 een opstaptarief van €1,080 en een kilometertarief van €0,239. Ook zijn in deze variant het gebruik van Studenten OV(SOV)-kaarten en reguliere ov-abonnementen (verstrekkt door de partij die verantwoordelijk is voor de ov-opbrengsten) toegestaan. Abonnementen en producten verstrekt door andere partijen zijn niet meegenomen. Voorbeelden hiervan zijn producten in het kader van armoedebeleid van gemeenten.

Variant 1 kost (na aftrek reizigersopbrengsten) naar schatting bijna € 2,8 miljoen, trekt 249.000 reizigers en zij leggen in totaal ruim 2,5 miljoen kilometer af. De reizigersopbrengsten bedragen in deze variant zo'n € 850.000. Voor de opdrachtgever kost deze variant bij een gemiddelde rit (10,15 km) per kilometer naar schatting €1,441. De reizigersopbrengst bedraagt €0,335 per kilometer.

5.2.2 Variant 2

Met de Werkgroep flextaxi is een tweede variant uitgewerkt, die in het ambtelijk overleg RMS zijn aangescherpt. In deze variant wordt meer kwaliteit geboden aan de reiziger waardoor de drempel voor de reiziger om gebruik te maken van het flexvervoer kleiner zal zijn. We noemen de verschillen tussen beide varianten.

In tegenstelling tot het RMS-scenario is hier geen minimale afstand gehanteerd. Flextaxi-ritten tussen de 0 en 1 kilometer worden in de praktijk zelden geboekt. Er hoeft dus ook geen minimale afstand te worden gecommuniceerd, wat bijdraagt aan de eenvoud van het stelsel voor de reiziger. Ook sluit dit aan bij de behoeften van de verschillende reizigerstypen zoals genoemd in 2.4. De maximale af te leggen afstand is 25 kilometer. In de praktijk wordt, voor deze afstand bereikt is, vaker een hub of opstapplaats voor een HOV-lijn gevonden vanwaar er verder gereisd kan worden. Echter, wanneer een overstap op een HOV-lijn (binnen de bedieningstijden) meer dan 20 minuten extra reistijd oplevert kan een reis volledig met de flextaxi gemaakt worden.

Door deze regel worden plekken beter ontsloten die niet door het regulier buslijnnennet worden bediend. Tegelijkertijd wordt concurrentie met het HOV zoveel mogelijk voorkomen. Variant 2 kost (na aftrek reizigersopbrengsten) naar schatting € 2,9 miljoen en trekt 258.000 reizigers. Zij leggen in totaal ruim 2,6 miljoen kilometer af. De totale reizigersopbrengsten bedragen in deze variant ruim € 880.000. Voor de opdrachtgever kost deze variant bij een gemiddelde rit (10,23 km) per kilometer naar schatting €1,438. De reizigersopbrengst bedraagt €0,334 per kilometer.

Tabel 5.1 geeft schematisch de verschillen tussen de kenmerken van de varianten aan. In tabel 5.2 zijn de geschatte totale kosten van het systeem, het aantal reizigers en het aantal reizigerskilometers weergegeven voor beide varianten. Te zien is dat het totale verschil in kosten uitkomt op ongeveer € 120.000,- en het verschil in reizigers uitkomt op circa 9.000 op jaarbasis. Het is daarom van belang om ook de onzekerheidsmarges van 20 procent in ogenschouw te nemen en te blijven beseffen dat het inschattingen zijn.

Tabel 5.1 Kenmerken varianten 1 en 2

Kenmerk	Variant 1 – RMS scenario	Variant 2
Halte afstand	500 m – 2,5km (<i>haltes in de kernen, langs enigszins doorgaande wegen</i>)	500 m – 2,5km (<i>haltes in de kernen, langs enigszins doorgaande wegen</i>)
Minimale afstand	1 km	0 km
Maximale afstand	15 km	25 km
Bedieningstijd	Elke dag van 06:00-23:00u	Elke dag van 06:00-23:00u
Ritmogelijkheden	2 keer per uur van 7:00-19:00u, daarvoor/erna 1x/uur	2 keer per uur van 7:00-19:00u, daarvoor/erna 1x/uur
Tarief	ov conform: opstaptarief €1,08; kilometer tarief €0,239	ov conform: opstaptarief €1,08; kilometer tarief €0,239
Abonnementen	Toestaan van SOV en ov abonnement	Toestaan van SOV en ov abonnement

Tabel 5.2 Inschatting van de totale kosten, opbrengsten, reizigers en reizigerskilometers varianten 1 en 2

	Totale kosten systeem (na aftrek reizigersopbrengst)	Aantal reizigers	Aantal reizigerskm	Totale reizigersopbrengst	Gemiddelde ritafstand (km)	Kosten opdrachtgever per km (gem. rit, excl. reizigersopbrengst)	Reizigersopbrengst per km (gem. rit)	Onzekerheidsmarge (20% totale kosten)	Totale kosten incl. onzekerheidsmarge (na aftrek reizigersopbrengst)
Variant 1	€ 2.797.155	249.233	2.529.688	€ 847.117	10,15	€ 1,441	€ 0,335	€ 559.431	€ 3.356.586
Variant 2	€ 2.915.487	258.177	2.640.697	€ 882.224	10,23	€ 1,438	€ 0,334	€ 583.097	€ 3.498.584

5.2.3 Effect van langere bedieningstijd

In zowel de Werkgroep flextaxi en het ambtelijk overleg RMS, als in het gezamenlijke OZO Sociaal Domein en Mobiliteit, is gesproken over de voordelen (o.a. verminderen auto-afhankelijkheid) en nadelen (o.a. kosten) van het verruimen van de bedieningstijd. Dit kan vroeg op de dag, door de begintijd te verschuiven van 06:00u naar 05:00u. Ook kan de bedieningstijd worden verruimd door tot middernacht door te rijden, waarbij de eindtijd dus verschuift van 23:00u naar 24:00u. Zo kunnen onder andere werknemers in ploegendiensten, horecapersoneel en toeristen al vroeg respectievelijk nog laat op de dag gebruik maken van de flextaxi. De inschatting van de extra kosten, extra reizigersaantallen en extra reizigerskilometers is heel ruw, omdat er op het moment geen openbaar vervoer rijdt tussen 05:00u en 06:00u en tussen 23:00u en 24:00u. In paragraaf 6.3 wordt voorgesteld hoe met werkgevers en toeristische trekpleisters kan worden gesproken over de meerwaarde van verruimde bedieningstijden.

De geschatte kosten voor het verlengen van de bedieningstijden van 06:00u naar 05:00u en van 23:00u naar 24:00u bedragen voor elk uur extra bedieningstijd zo'n € 104.500 tot € 107.000. Een verruiming naar een begintijd van 05:00u en eindtijd van 24:00u kost in totaal naar schatting dus zo'n € 211.500. Dit kan per jaar in totaal zo'n 2.200 extra reizigers opleveren^{*(3)}. In tabel 5.3 zijn de nieuwe totale kosten, reizigers en het aantal reizigerskilometers te zien. Deze waarden zijn opgeteld bij variant 2 zoals hiervoor beschreven.

Tabel 5.3 Extra kosten, reizigers en reizigerskilometers bij het verlengen van bedieningstijden

Bedieningstijden	Kosten (na aftrek opbrengsten)	Reizigers	Reizigerskm
05:00-06:00u	€ 107.000	700	7.000
23:00-24:00u	€ 104.500	1.500	15.000
Totaal extra kosten en reizigers bij 2 uur langere bedieningstijd	€ 211.500	2.200	22.000
Totalen bij bedieningstijden van 5:00-24:00u (variant 2)	€ 3.126.987	260.377	2.662.697
Inclusief onzekerheidsmarge 20%	€ 3.752.384		

6. Voorkeursvariant, aandachtspunten en nadere uitwerking

6.1 Voorkeursvariant

In de gesprekken met de Werkgroep flextaxi, het ambtelijk overleg RMS en het gecombineerde OZO Sociaal Domein & Mobiliteit (6 juli jl.) is een voorkeur uitgesproken voor variant 2 (zonder de verruimde bedieningstijden). Deze biedt ten opzichte van variant 1 extra kwaliteit voor de reiziger tegenover relatief beperkte extra kosten. De provincie Zeeland is nu aan zet om te zoeken naar de financiële dekking hiervoor. Bij het onderzoek is € 2.500.000 (prijsspeil 2022) meegegeven als richtinggevend budget. Dit bedrag wordt nog geïndexeerd door de provincie Zeeland. Zonder indexatie blijft er bij variant 2 (€ 2.900.000) een verschil over van circa € 400.000. Inclusief de onzekerheidsmarge van 20% komen de geschatte uit op ongeveer € 3.500.000. Variant 2 resulteert naar verwachting in ruim 258.000 reizigers. Dit is een afname van zo'n 400.000 vergeleken met het huidige ov en een stijging van bijna 220.000 reizigers vergeleken met de huidige haltetaxi.

6.1.1 Kenmerken voorkeursvariant

De voorkeursvariant heeft de volgende kenmerken die zichtbaar zijn in tabel 6.1. Een deel van de kenmerken is doorgerekend in de businesscase. Andere kenmerken zijn opgesteld op basis van gesprekken met de Werkgroep flextaxi en het ambtelijk overleg RMS. Dit zijn de kwalitatieve kenmerken van het systeem. In de tabel zijn tevens de belangrijkste verschillen met HOV, haltetaxi en Wmo-vervoer opgenomen. Met deze voorgestelde kenmerken wordt de flextaxi vanaf 1 januari 2025 onderdeel van de (fijnmazige) mobiliteit in de provincie Zeeland.

Tabel 6.1 Kenmerken voorkeursvariant

Kenmerk	Voorkeursvariant
Halte afstand	500 m (in kernen) – 2,5 km (buiten de bebouwde kom) (haltes langs enigszins doorgaande wegen)
Minimale reisafstand	0 km
Maximale reisafstand	25 km
Bedieningstijd	Elke dag van 06:00-23:00
Ritmogelijkheden	2 keer per uur van 7:00-19:00u, daarvoor/erna 1x/uur
Tarief	ov conform: opstaptarief €1,08; kilometertarief €0,239
Abonnementen	Toestaan van SOV- en ov-abonnementen
Opstappunten / haltes	Op logische locaties: huidige ov-haltes, opstappunten, bij sociale voorzieningen
Combinatie met ov	Flextaxi is zowel te gebruiken als aanvulling op ov (ketenreizen) als zonder andere vervoervormen. Een reis mag volledig met de flextaxi worden gereden wanneer de totale reistijd met een overstap op het HOV meer dan 20 min. langer zou zijn dan de rit per flextaxi.
Boeken en annuleren	Boeken en annuleren kan tot 1 uur van tevoren, via MaaS-app
Voorkomen misbruik	3x binnen een maand een rit wel geboekt maar niet gemaakt: maand niet reizen of € 50,- boete
Verskil met HOV	Direct van opstappunt (niet lijngebonden) en vraagafhankelijk
Verskil met haltetaxi	Altijd beschikbaar gedurende bedieningstijden ov, niet lijngebonden, geen toegangspas nodig.
Verskil met Wmo-vervoer	flextaxi is opstappunt-opstappunt (wmo-vervoer is deur-deur), er wordt altijd zelfstandig gereisd en tarieven en betaalwijzen zijn in hele provincie uniform (bij Wmo-vervoer kunnen deze per gemeente verschillen)
Combinatie met Wmo-vervoer	Ritten kunnen worden gecombineerd dus Wmo-reizigers kunnen het voertuig delen met flextaxi-reizigers, maar Wmo-reiziger en bijbehorende voorwaarden hebben prioriteit.

In tabel 6.2 zijn nogmaals de kosten, opbrengsten en het aantal reizigers van de voorkeursvariant weergegeven.

De flextaxi biedt meer mogelijkheden dan de huidige haltetaxi en deels meer (of evenveel) mogelijkheden dan het huidige ov. Er zijn bijvoorbeeld ruimere bedieningstijden en meer vertrekmogelijkheden. Tegelijkertijd kan de reiziger op andere aspecten een verslechtering ervaren (zoals moeten reserveren, wellicht meer overstappen). De kenmerken van de voorkeursvariant sluiten aan bij de behoeften van verschillende reizigersdoelgroepen (hoofdstuk 3), zoals flexibele reismogelijkheden, lange bedieningstijden, en korte loopafstanden naar opstappunten/haltes.

Zoals eerder in de rapportage aangegeven, is de overgang van haltetaxi en een aantal buslijnen naar flextaxi, een grote verandering en onderdeel van de algehele transitie van het Zeeuwse vervoersysteem. Een dergelijke omvangrijke verandering heeft recent niet plaatsgevonden in Nederland. Dit betekent ook dat de cijfers zijn geschat op basis van kleinere systeemwijzigingen, elders in Nederland. Het is daarom van belang de onzekerheidsmarges van 20 procent in ogenschouw te nemen en te blijven beseffen dat het inschattingen zijn.

Tabel 6.2 Kosten, opbrengsten en reizigers van de voorkeursvariant

	Totale kosten systeem (na aftrek reizigersopbrengst)	Aantal reizigers	Totale reizigersopbrengst	Totale kosten incl. onzekerheidsmarge
Variant 2	€ 2.915.487	258.177	€ 882.224	€ 3.498.584

Figuur 6.3 De huidige haltetaxi in Zeeland ⁽²⁰⁾



6.2 Aandachtspunten

6.2.1 Gevolgen voor Wmo-reizigers

Tijdens het OZO van 6 juli zijn zorgen geuit over eventuele hinder voor reizigers in het Wmo-vervoer door de introductie van de flextaxi. Voor de Wmo-reiziger wijzigt er niks; het zijn tenslotte twee verschillende vervoersproducten. Op dit moment zijn er veel Wmo-reizigers die ook gebruik kunnen (gaan) maken van vervoervormen zoals de flextaxi. Met de flextaxi kunnen deze reizigers straks op veel plaatsen in Zeeland komen. Ze betalen dan het provinciale ov-tarief, wat lager is dan het Wmo-tarief. Door opstapplaatsen op logische, centrale plaatsen te realiseren, heeft elke inwoner (en dus ook de Wmo-reiziger) een opstappunt op korte afstand. Dit maakt de flextaxi een aantrekkelijker product voor de Wmo-reiziger.

De flextaxi wordt straks door de Mobiliteitscentrale (nu Gemeentelijke Vervoerscentrale Zeeland) gepland. Dit gebeurt door de medewerkers die ook het Wmo-vervoer en andere regiotaxi-ritten in Zeeland plannen en regisseren. Om de efficiënte inzet van voertuigen te bevorderen is het mogelijk dat ritten van de flextaxi gecombineerd worden met de ritten van het Wmo-vervoer. Dit gebeurt nu ook al bij de haltetaxi en het Wmo-vervoer. De kans op combinatieritten stijgt. Dit komt door het grotere aandeel van de flextaxi in het stijgende totaal aantal ritten dat door de Mobiliteitscentrale wordt aangestuurd, vergeleken met de haltetaxi nu.

De Wmo-reiziger zal geen hinder ondervinden van de combinatie met de flextaxi. De Mobiliteitscentrale is op de hoogte van de eventuele beperkingen van de regiotaxireiziger, zoals de noodzaak voor het meenemen van hulpmiddelen of de onmogelijkheid om de reiziger te combineren met andere reizigers. Door het grotere volume (meer ritten) zijn er vanaf 1 januari 2025 wel meer voertuigen, chauffeurs en medewerkers van de Mobiliteitscentrale nodig. Dit kan positieve gevolgen hebben voor de reizigers van de regiotaxi; er kunnen meer reismogelijkheden zijn op momenten dat de vraag naar de flextaxi lager is. Negatieve gevolgen zullen er niet zijn; de voorwaarden voor reizen met de regiotaxi veranderen niet door de introductie van de flextaxi.

6.2.2 Proefprojecten tot 1 januari 2025 en gesprekken met gemeenten

Op enkele locaties starten nog ruim voor 1 januari 2025 proefprojecten. Belangrijk uitgangspunt voor deze projecten moet zijn dat reizigers er niet op achteruit gaan in de kwaliteit en kosten van het vervoer. Als dit wel gebeurt, bestaat het risico dat reizigers alternatieven voor het vervoer gaan zoeken en dat het imago van het vervoer wordt geschaad. Dat terwijl de flextaxi ten opzichte van het huidige vervoeraanbod een gelijkwaardig of beter alternatief moet zijn.

6.3 Nader uit te werken

Op basis van de voorkeursvariant is duidelijk hoe de flex taxi er idealiter voor provincie en gemeenten vanaf 1 januari 2025 uit gaat zien. Dat betekent ook dat er gewerkt kan worden aan de daadwerkelijke uitrol van de flex taxi. Om de flex taxi begin 2025 te laten starten, verdient het aanbeveling om de volgende punten uit te werken. Deze punten kunnen het gebruik en de kosten van de flex taxi zowel vergroten als verkleinen.

6.3.1 Opstappunten en haltes

In de RMS is afgesproken dat haltes en opstappunten binnen de bebouwde kom op maximaal 500 meter komen te liggen en daarbuiten op 2.500 meter. Daarbij kunnen veel huidige bushaltes worden gebruikt, maar zijn er ook nieuwe haltes en opstappunten nodig. Gemeenten zijn nu aan zet om deze locaties te bepalen. Daarbij verdient het aanbeveling om locaties op logische plekken te kiezen, zoals nabij zorginstellingen of winkelvoorzieningen.

Daarnaast moeten er nog afspraken gemaakt worden over de inrichting van de opstappunten en haltes. Daarbij is gekozen voor de landelijke uitstraling van de hubs.* Dit past bij het kwalitatief hoogwaardige product. Dit vergroot de herkenbaarheid van het systeem, het gebruik(sgemak) en de acceptatie van de flex taxi als alternatief voor de lijnbus.

6.3.2 Verhoging combinatiegraad

De kosten van het systeem stijgen voor de opdrachtgever met elke extra reiziger die een rit maakt zonder medereizigers. Deze extra kosten zijn lager wanneer de rit wel is gecombineerd met andere reizigers. Het is daarom belangrijk te zoeken naar mogelijkheden om de combinatiegraad te verhogen en de collectiviteit van het systeem te behouden. Voorbeeld daarvan is het (via app en Mobiliteitscentrale) voorstellen van (beperkt) aangepaste vertrektijden, om meer combinaties mogelijk te maken. Dit geldt in het bijzonder wanneer zo ritten met Wmo-vervoer gecombineerd kunnen worden of als voorafgaand of aansluitend met het HOV wordt gereisd. Van en naar HOV-haltes zullen relatief veel ritten plaatsvinden, waardoor het bundelen van en naar deze haltes aantrekkelijk is vanuit kosten oogpunt. Het combineren van ritten wordt door reizigers wel als nadelig ervaren en is daarom een aandachtspunt.

6.3.3 Voor- en natransport op HOV

Aanvullend op het voorgaande kunnen de kosten van het systeem beperkt worden door maximaal in te zetten op de flex taxi als voor- en natransport op HOV. Bijvoorbeeld prijsprikkels, vergroten van het aantal toegestane overstappen en aanpassen van de maximale reistijd, maken het systeem minder aantrekkelijk voor rechtstreekse reizen met de flex taxi, maar juist aantrekkelijker voor reizen die deels met het HOV worden gemaakt. HOV-ritten zijn per reiziger en per kilometer goedkoper voor de opdrachtgever.

6.3.4 Aanpak werkgevers en toeristische trekpleisters

Werkgevers en toeristische trekpleisters kunnen een belangrijke rol spelen bij het gebruik van de flextaxi. Dit kan op verschillende manieren. Ze kunnen bijvoorbeeld opstappunten nabij hun entree aanvragen. Dit vergroot de bereikbaarheid van de locatie. Daarom is het ook logisch om deze partijen om een bijdrage te vragen bij de realisatie van opstappunten en/of de gegarandeerde afnamen van een substantieel aantal ritten. Elders in Nederland zijn hier goede ervaringen mee opgedaan en het vergroot de bekendheid en het gebruik van de flextaxi.

Met werkgevers en toeristische trekpleisters moet worden verkend wat de meerwaarde is van het verruimen van de bedieningstijden, van 6:00u naar 5:00u en/of van 23:00u naar 00:00u. Als deze organisaties inderdaad verwachten dat personeel en bezoekers hier gebruik van gaan maken, vergroot dit het te verwachten gebruik. De opbrengsten stijgen dan ook. De keerzijde is dat gezien de tijdstippen het gebruik beperkt zal zijn en daarmee de combinatiegraad laag. Dit zijn dus relatief dure ritten voor de opdrachtgever.

Het verruimen van de bedieningstijden, zowel vroeg als laat op de dag, kan worden getest in één of enkele gebieden. Daarbij kan aan industriegebieden worden gedacht voor een proef met een begintijd om 05:00u en aan de badplaatsen voor een proef met een eindtijd om 24:00u. Dit vereist wel zorgvuldige communicatie over de voorwaarden en eventuele continuering van de proef richting alle betrokkenen.

6.3.5 Marketing en communicatie

Zonder bekendheid van de flextaxi onder de (potentiële) gebruikers ervan, wordt het nieuwe systeem niet gebruikt. De flextaxi moet al voor de start bekend zijn bij de doelgroep. Dit geldt in het bijzonder voor de reizigers die nu nog reizen met de haltetaxi of met buslijnen die gaan verdwijnen. Zij moeten bijvoorbeeld in de huidige voertuigen en bij haltes worden geïnformeerd over de aanstaande verandering. Daarnaast zijn er met de introductie van een dergelijk nieuw systeem mogelijkheden om nieuwe reizigers te trekken. Een grotere, Zeeland-brede communicatiecampagne, al dan niet gecombineerd met andere wijzigingen in het Zeeuwse vervoersysteem verdient dan ook aanbeveling. Na de lancering van het systeem blijft de marketing van het systeem een continu proces. Hiermee is het belangrijk om te zorgen dat de reiziger niet incidenteel blijft, maar vaker gebruik blijft maken van het systeem op de langere termijn.⁽¹⁾

6.3.6 Aansluiting op MaaS-app(s)

Het eenvoudig plannen, boeken en betalen van de flextaxi draagt sterk bij aan het gebruiksgemak van de flextaxi. Dit kan bijvoorbeeld via een Mobility-as-a-Service (MaaS)-app. Op dit moment zoekt de provincie Zeeland via een aanbesteding 1 tot 3 MaaS-dienstverleners. Deze dienstverleners moeten de provincie met MaaS helpen om een goede mix van mobiliteit in Zeeland te vinden en te gebruiken. Daar hoort de flextaxi ook bij. Eind oktober 2023 moet duidelijk zijn welke dienstverlener(s) geselecteerd is of zijn.

6.3.7 Regelgeving rond SOV-abonnementen in flexvervoer

Op basis van de Wet personenvervoer (Wp2000) geldt vervoer dat zonder dienstregeling wordt uitgevoerd door taxibedrijven niet als openbaar vervoer. Ook de flextaxi is hier een voorbeeld van. Daarom zijn Studenten-OV (SOV)-abonnementen niet geldig in deze voertuigen. Om aan te sluiten op de gewenste kwaliteit en het gebruiksgemak voor reizigers en te voorkomen dat de flextaxi leidt tot maatschappelijk ongewenste kostenstijgingen voor reizigers, moet de regelgeving worden aangepast. De provincie Zeeland is in gesprek met de verantwoordelijke ministeries in Den Haag om de regelgeving zo aan te passen dat SOV-abonnementen, al dan niet als experiment, wel gebruikt kunnen worden in de flextaxi.

6.3.8 Samenwerking met Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

De provincie Zeeland heeft op 30 mei 2023 een brief naar staatssecretaris Heijnen verstuurd. Daarin wordt gesteld dat het belangrijk is om een aantal belemmeringen samen met het Rijk op te lossen, om de Regionale Mobiliteitsstrategie te kunnen uitvoeren. Als één van de oplossingen wordt gevraagd om het creëren van regelruimte in de Wp2000 (onder andere voor SOV-abonnementen). Daarnaast wordt beargumenteerd waarom transitiegelden beschikbaar moeten komen, zodat daadwerkelijk getest en aangetoond kan worden dat dit nieuwe systeem werkt. De provincie verwacht medio september een reactie te ontvangen op de brief. Wel was de verwachting dat in de BO MIRT-ronde van komend najaar meer duidelijkheid geboden zou worden. Het is nog onbekend of en welke gevolgen de val van het Kabinet op dit proces zal hebben.

6.3.9 Onderzoek naar niet-flextaxi-reizigers

Zonder aanpassingen van de spelregels, zoals voorgesteld in de voorkeursvariant, wordt geschat dat 25-35 procent van de huidige OV-reizigers op buslijnen die worden opgeheven, de overstap maakt naar de flextaxi. Dat betekent dat 65-75 procent er geen gebruik van gaat maken. Dit zijn op jaarbasis zo'n 450.000-500.000 reizigers. Uit eerdere onderzoeken bestaat nauwelijks inzicht in of en hoe deze reizigers na een wijziging in het vervoeraanbod gaan reizen. Dit terwijl dit voor provincie en gemeenten waardevolle informatie kan opleveren. Aanbevolen wordt daarom om na de start van de communicatiecampagne reizigers op de verdwijnende lijnen te vragen naar hun gedragsintenties. Maken ze de overstap naar de flextaxi of een andere vervoervorm? Of besluiten ze niet te reizen? En waarom dan? Een beter begrip hiervan geeft meer inzicht in de te verwachten reizigersaantallen. Tegelijkertijd kan proactief worden gestuurd op andere keuzes van reizigers. Als bijvoorbeeld blijkt dat een groot deel overstapt op de fiets als voortransport naar HOV, kan aan een uitbreiding van fietsenstallingen worden gedacht. Reizigers die niet meer gaan reizen, kunnen bijvoorbeeld geholpen zijn met meer uitleg over de flextaxi. Zo kan vervoersarmoede worden voorkomen en kan voor deze reizigers de drempel voor de flextaxi worden weggenomen.

7. Bronnen

1. Brake, J., Mulley, C., Nelson, J. D., & Wright, S. (2007). Key lessons learned from recent experience with flexible transport services. *Transport Policy*, 14(6), 458-466.
2. CBS (2023): Aantal checkins (x1000) in het openbaar vervoer (trein, BTM) (2020, 2021, 2022, 2023)
3. Congres mobiliteitstransitie (2023): Ron de Bruijn & Lucien Groenhuijzen. Hoe houden we landelijk gebied bereikbaar.
4. CROW (2016): Inzicht in de kosten van kleinschalig vraagafhankelijk vervoer.
5. CROW (z.d.): Flexvervoer in Nederland. <https://www.crow.nl/thema-s/collectief-vervoer/flexwaaier/flexvervoer-in-nederland>
6. Gemeentelijke Vervoerscentrale Zeeland: reizigersdata: ov (2019 & 2022), Haltetaxi (07-12 2019, 07-12 2022), Regiotaxi (07-12-2019, 07-12 2022)
7. Grasso, D (2020): Level of service and policies in relation to DRT. SMACKER, 10.11.2020.
8. Groen Licht (z.d.) Uitwerking van vervoerconcept Flexnet
9. KIM (2020): Openbaar vervoer en de coronacrisis
10. Muconsult (2015) Literatuurstudie tijd en convenience gevoeligheden openbaar vervoer.
11. MuConsult (2019-1): Factsheets OV-vangnet Provincie Gelderland.
12. MuConsult (2019-2): Quickscan analyse Brengflex voor projectie op OV-vangnet.
13. NOS (2021): Hausse aan reizigers verwacht: kun je straks nog zitten in het ov? <https://nos.nl/artikel/2395579-hausse-aan-reizigers-verwacht-kun-je-straks-nog-zitten-in-het-ov>
14. Van Oort et al. (2020): Impacts of replacing a fixed public transport line by a demand responsive transport system: Case study of a rural area in Amsterdam.
15. Provincie Noord-Brabant (2018): Tussentijdse evaluatie Bravoflex Helmond.
16. Provincie Zeeland (2013): Nieuwe lijnen; Beleidsplan openbaar vervoer Zeeland 2015-2025.
17. Provincie Zeeland (2016): Mobiliteitsvisie Zeeland 2028: Samen op weg naar kwaliteit.
18. Provincie Zeeland (2023): Reizigersopbrengsten.
19. Regionale mobiliteitsstrategie: Zeeland slim en duurzaam bereikbaar (2021).
20. TaxiPro (2023). Vervoer in Zeeland op de schop: meer ruimte voor doelgroepenvervoer. <https://www.taxipro.nl/innovatie/2023/03/28/vervoer-in-zeeland-op-de-schop-meer-ruimte-voor-doelgroepenvervoer/>
21. XTNT (2022): Maatwerkvervoer Voorne-Putten Haven. Maatwerkonderzoek 1.

Bijlagen

Bijlage 1 - Reizigerstypen- en behoeften bij flexibele vervoervormen

Volgens onderzoek is het een essentiële stap voor de introductie van vraagafhankelijk vervoer onderzoek te doen naar mogelijke doelgroepen van het systeem. Om inzicht te verkrijgen in het gebruik van vraagafhankelijk vervoer heeft MuConsult in opdracht van de provincie Gelderland al eerder onderzoek gedaan naar kenmerken en behoeften van verschillende reizigerssegmenten⁽¹⁾. De reizigers zijn in vier verschillende doelgroepen te onderscheiden: forenzen, studenten en scholieren, reizigers met mobiliteitsbeperking, sociaal-recreatieve reizigers.

Forenzen, scholieren en studenten

Om in te spelen op de benodigde regels voor de flextaxi is het van belang om de opbouw van de verschillende reizigersdoelgroepen in Zeeland te analyseren. Zo blijkt uit de regionale mobiliteitsstrategie dat een groot deel van de OV-reizigers uit scholieren en studenten bestaat. Hoewel er scholierenlijnen blijven rijden is deze doelgroep ook belangrijk voor de flextaxi wanneer er gekeken wordt naar bijvoorbeeld voor- en na transport. In de huidige situatie is er vaak sprake van een hyperspits, waarin de scholierenbussen overvol zitten, en er na afloop lege bussen rondrijden. De flextaxi kan hier de rol van feeder innemen, door de reizigers van en naar de scholierenbussen te brengen, waarna er geen lege bussen meer rondreizen of stilstaan na de spittijden.

Een belangrijke behoefte bij de reizigersgroep studenten en scholieren is punctualiteit. Om de flextaxi een aantrekkelijk vervoersmiddel te maken voor hen is het van belang dat aansluiting op het HOV in de ketenreis gegarandeerd is.

Dit geldt ook voor forenzen, waarvan de reizigerskenmerken grotendeels aansluiten op die van scholieren en studenten. Beiden zullen zij vaak rond spittijden gebruik willen maken van de flextaxi.

Sociaal-recreatieve reizigers

Voor sociaal-recreatieve reizigers anderzijds gelden andere prioriteiten als het gaat om systeemkenmerken. Zo is punctualiteit of snelheid iets minder van belang, maar speelt reisbeleving een grotere rol. Ook zullen de ritten gemaakt door deze doelgroep evenrediger over de dag verdeeld zijn. Hoewel het toeristenseizoen eigenlijk het hele jaar geld, zijn de pieken hierin vooral te zien tussen juni en augustus, waar forenzen, scholieren- en studentenverplaatsingen lager liggen over het algemeen.⁽¹⁾ Middels datagedreven werken in de Gemeentelijke vervoerscentrale Zeeland (GVZ) kan geanalyseerd worden op welke plekken en momenten vervoer nodig is. Op deze manier kan het juiste materieel zo efficiënt mogelijk op de juiste momenten worden ingezet⁽³⁾.

Mensen met een mobiliteitsbeperking

De laatste te onderscheiden doelgroep is die van de reizigers met een mobiliteitsbeperking. Dit zullen de reizigers zijn die nu gebruik maken van het – Wmo-vervoer, of de regiotaxi in Zeeland. Net als bij de sociaal-recreatieve reizigers, zullen deze verplaatsingen evenrediger over de dag verdeeld zijn, waarbij kwaliteit van de reis hoger in het vaandel staat dan punctualiteit. Hierbij gaat het in veel gevallen wel om deur-deur verbinding. Wegens de kenmerken van deze reizigers, zou de doelgroep goed te combineren zijn met sociaal-recreatieve reizigers.

Gebruikers van flexibele vervoervormen in de praktijk

Wanneer gekeken wordt naar het type reiziger in andere flexvervoerders in Nederland ziet men dat forenzen vaak een belangrijke groep van de reizigers omvatten. Uit eerder onderzoek over het Gelderse systeem Brengflex bleek dat 19% van de gebruikers forenzen waren (2018). Deze cijfers komen overeen met het aandeel forenzen bij de Opstapper in Friesland (20% in 2009). Bij Haltetaxi in Gelderland blijkt dat 36% van de reizigers forens is (2023).⁽¹⁾ Hierbij moet vermeld worden dat er bij Brengflex en Haltetaxi geen sprake is van integratie met wmo-vervoer. Bij de Opstapper is dat wel het geval. Dit is bij de Opstapper wel het geval.

Voor scholieren en studenten bedroeg het aandeel bij Brengflex 6% van alle reizigers (in 2018),⁽²⁾ bij de Haltetaxi in Gelderland is dit 2% (2023).⁽³⁾ Dit wordt vooral veroorzaakt doordat studenten niet van hun studentenkaart gebruik mogen maken en voor scholieren het gebruik van de fiets vooral op afstanden onder de 15 kilometer heel hoog ligt. Door de opkomst van de e-bikes lijkt de actieradius van scholieren te stijgen. Reispatronen van scholieren en studenten zijn vergelijkbaar met forenzen, maar vaak nog geconcentreerder in de ochtendspits door vaste schooltijden. Vakanties en weersinvloeden beïnvloeden daarnaast het reisgedrag van scholieren en studenten.^(1, 2)

Reizigers met een mobiliteitsbeperking oftewel reizigers met een Wmo-indicatie maken het overgrote aandeel van alle reizigers met flexibele vervoervormen in Nederland uit. Circa 650.000 inwoners van Nederland hebben toegang tot Wmo-vervoer. De gemiddelde leeftijd van deze groep is

70-80 jaar. Hun reizen met flexibele vervoervormen hebben vaak sociaal-recreatieve of medische bestemmingen. Kenmerkend voor deze groep is dat zij vaak niet over een auto beschikken, maar wel veel gebruik maken van private vervoermiddelen (bijvoorbeeld meerijden in de auto).^(1, 2)

Sociaal-recreatieve reizigers zijn de grootste groep ov-reizigers van flexibele vervoervormen en maken vooral incidenteel gebruik van flexibele vervoerdiensten. Bij Brengflex (waar geen integratie met het wmo-vervoer plaatsvond) was 69% van de reizigers sociaal-recreatief. Ook hier zijn medische bestemmingen van groot belang. Dit komt waarschijnlijk door een hoog aandeel mensen met mobiliteitsbeperkingen die niet over een wmo-indicatie beschikken.

Bronnen bijlage 1:

1. MuConsult (2019-1): Factsheets OV-vangnet Provincie Gelderland.
2. MuConsult (2019-2): Quickscan analyse Brengflex voor projectie op OV-vangnet.
3. Provincie Gelderland (2023): Gesprek met ██████████
4. Regionale mobiliteitsstrategie: Zeeland slim en duurzaam bereikbaar (2021).

Bijlage 2 - Uitleg Kosten- en opbrengstentool

Algemene kosten

De algemene kosten bestaan uit een aantal samengevoegde kostencomponenten. Allereerst zijn de geïndexeerde kosten per voertuigkilometer vastgesteld op €1,78.⁽³⁾ Hier zit bijvoorbeeld ook afschrijving materieel en loon- en vestigingskosten. Dit basisbedrag per kilometer verandert door verschillende variabelen. Zo is er bij de huidige Haltetaxi op dit moment sprake van een combinatiegraad van 0,28, wat inhoudt dat 28% van de ritten gecombineerd zou worden. Hierbij wordt uitgegaan van een besparing van 50% per reiziger per kilometer. Voor de flextaxi gaan we voor het gemak uit van eenzelfde combinatiegraad.

Minimale en maximale afstand

Eén van de effectenknoppen waar aan gedraaid kan worden is de minimale en maximale afstand die gemaakt mag worden met de flextaxi. Het beperken van de mogelijkheden hierin heeft effect op het aantal gemaakte kilometers, en dus de totale uiteindelijke kosten. De flextaxi zal functioneren als vervoermiddel op zich om reizigers van plek naar plek te verplaatsen. Als reizen echter grotendeels met het reguliere ov gemaakt kunnen worden, zal de reiziger naar de dichtstbijzijnde grotere ov-hub gebracht worden om vervolgens de reis te vervolgen met een van de HOV-lijnen. Hierdoor zullen er in praktijk nooit ritten gemaakt worden die langer dan 25 kilometer zijn, gekeken naar de geografie van Zeeland en de locaties van de HOV hubs.

Ritmogelijkheden

In de kosten- en opbrengstentool wordt ook het aantal ritmogelijkheden meegenomen. Dit wil zeggen, het aantal keer per uur dat er een flextaxi geboekt kan worden. Om het systeem zo aantrekkelijk mogelijk te houden betekent dit dat het gedurende dag mogelijk moet zijn om op passende tijdstippen ritten te boeken. Om deze reden wordt het volgende gehanteerd: tussen 07:00u en 19:00u kan er twee keer per uur een rit geboekt worden, ervoor/erna is er één keer per uur de mogelijkheid om een rit te boeken. De ritmogelijkheden hebben effect op de kosten omdat de beschikbaarheid van personeel en voertuigen hiervoor bepalend is. In het reguliere ov geldt dat een hogere frequentie de reiziger meer zekerheid en gebruiksgemak geeft. Een reis kan zo makkelijker gepland worden en het missen van een aansluiting heeft dan ook minder grote gevolgen.⁽⁴⁾ Met dit gegeven kan voorspeld worden dat meer ritmogelijkheden bij de flextaxi zal resulteren in een sterke toename van het aantal reizigers.

Bedieningstijd

Evenals bij het aantal ritmogelijkheden speelt de bedieningstijd ook een rol in de kosten. Enerzijds omdat het aantal reizigers hoger ligt bij ruimere bedieningstijden, anderzijds omdat er bij ruimere bedieningstijden ook een hogere beschikbaarheid aan personeel als materiaal dient te zijn. Wel moet meegenomen worden dat de flextaxi een kwaliteitsverbetering dient te worden ten opzichte van de huidige haltetaxi en het reguliere ov. Een ruimere bedieningstijd zou hier een goede rol in spelen. In de RMS staat dan ook vermeld dat de flextaxi zeven dagen per week tussen 06:00u en 23:00u beschikbaar dient te zijn.

Om een nog hogere kwaliteit te bieden wordt er middels een werkgeversaangepak onderzocht of het beschikbaar maken van de haltetaxi vanaf 05:00 (voor medewerkers van de industrie in de Kanaalzone in Terneuzen bijvoorbeeld) of na 23:00 (voor medewerkers van strandhoreca) een reële optie is. Wanneer hier vraag naar is kunnen werkgevers om een bijdrage gevraagd worden voor nabije halteplaatsing.

Omdat er tussen 05:00 en 06:00 en 23:00 en 24:00 momenteel geen ov en haltetaxi beschikbaar is, blijkt het inschatten van het aantal reizigers, de kosten en opbrengsten op deze tijden een ruwe schatting. Deze schatting staat beschreven in hoofdstuk 5.2.3.

Tarieven

Voor het optimaal functioneren van de flextaxi, waarin fijnmazigheid het doel is en de reiziger centraal staat, is het essentieel om het gebruik betaalbaar te houden voor iedereen. Ook wordt het gezien als een hoogwaardige aanvulling op het reguliere openbaar vervoer. Om deze reden is het reguliere Zeeuwse ov tarief gehanteerd. Hierbij geldt een opstaptarief van €1,080 en een kilometer tarief van €0,239.

Abonnementen

Het toelaten van abonnementen heeft ook invloed op de kosten en opbrengsten van de flextaxi. Alle abonnementsvormen die door de concessiehouder worden verstrekt zijn geldig voor het gebruik van de flextaxi. Verder is het een eis om de studenten OV-kaart (SOV) toe te staan, omdat studenten een belangrijke doelgroep zijn voor het openbaar vervoer in Zeeland.

Het toestaan van Zeeuwse ov-abonnementen kan het gebruik van de flextaxi aantrekkelijker maken. Daarbij gaan wij uitsluitend uit van abonnementen voor het Zeeuwse regionale openbaar vervoer. NS-abonnementen zijn daarbij niet meegenomen.

Het huidige tariefensysteem in Zeeland biedt het abonnement “Zeeland voordeel”. Circa 30% van alle reizigers in de ov-bussen in Zeeland maakt gebruik van dit abonnement. Dit abonnement biedt zonder vaste kosten een stijgend kortingspercentage per ov-rit. Het reserveren en betalen van de flextaxi kan makkelijk geïntegreerd worden in deze abonnementstructuur. Ook is het ongevoelig voor misbruik omdat gratis ritten pas mogelijk zijn bij een zeer hoog aantal gemaakte ritten. Op basis van prijselasticiteiten kan ervan worden uitgegaan dat het toestaan van dit abonnement tot en toename van circa 10% van het aantal ritten kan leiden.

Door het toestaan van SOV worden studenten de mogelijkheid geboden om hun onderwijsinstelling te bereiken zonder dat hier extra financiële consequenties aan verbonden zijn. Voor het toestaan van SOV wordt uitgegaan van een toename van het aantal reizigers van 14,55% op basis van de bestaande haltetaxi reizigers. Dit op basis van de toename van het gebruik van de bus bij invoering van het SOV in 1991.⁽²⁾

Verder bestaan er kortingen voor groepsreizen en dagtickets die niet zijn meegenomen in de kostenbenadering. Kortingen voor groepsreizen zijn aan te bevelen om toe te staan voor de flextaxi omdat daardoor een hogere combinatiegraad ontstaat.

Er moet rekening gehouden worden met een potentiële keerzijde bij gebruik onder abonneementhouders. Met de kennis van andere flexibele vervoervormen werd duidelijk dat er bij het toestaan van met name SOV met enige regelmaat sprake was van misbruik. Zo werden er ritten gereserveerd waarbij de reiziger vervolgens niet kwam opdagen.⁽⁵⁾ Om misbruik te voorkomen kan er een ‘maximaal aantal no-shows’ ingesteld worden, waarna de reiziger tijdelijk het recht verliest om ritten te reserveren en dus gebruik te maken van de flex taxi. Ook kan worden ingesteld dat bij de reservering van de rit gelijk betaald wordt voor de rit.

Geschatte kosten voor het verruimen van de bedieningstijden

Het aantal potentiële reizigers is gebaseerd op de verhouding tussen de uurblokken 05:00-06:00u en 06:00-07:00u respectievelijk 22:00-23:00u en 23:00-24:00u in het landelijke busvervoer⁽¹⁾ en toegepast op de reizen die van 06:00-07:00u en van 22:00-23:00u in Zeeland zijn gemaakt in 2022. Hiermee wordt het totaal aantal reizigers tussen 05:00u en 06:00u geschat op 700, en het totaal aantal reizigers tussen 23:00u en 24:00u op 1500. Wat resulteert in een geschatte totale opbrengst van circa € 2500,- tussen 05:00u en 06:00u en circa € 5000,- tussen 23:00u en 24:00u.

De schattingen voor de kosten van het verruimen van de bedieningstijden zijn gebaseerd op een aantal elementen. De gemiddelde beschikbaarheidskosten per uur per voertuig bedraagt ongeveer € 50,- per uur. In dit scenario zijn er zes basepoints verdeeld over Zeeland waarvan voertuigen kunnen vertrekken om zo alle gebieden te bedienen. Er wordt uitgegaan van één benodigd voertuig per basepoint. De verruiming van de bedieningstijden zou iedere dag gelden, wat resulteert in de totale kosten van $50 * 6 * 365 = € 109.500$.

Het aftrekken van de opbrengsten van de kosten van het verruimen van de bedieningstijden resulteert in een afgeronde € 107.000,- (05:00 – 06:00) en € 104.500,- (23:00 – 24:00).

Bronnen bijlage 2

1. CBS (2023): Aantal checkins (x1000) in het openbaar vervoer (trein, BTM) (2020, 2021, 2022, 2023)
2. CLO (2002): Reizigerskilometers in het personenvervoer, 1980-2001
3. CROW (2016): Inzicht in de kosten van kleinschalig vraagafhankelijk vervoer.
4. KIM (2016): De keuze van de reiziger
5. Provincie Utrecht (2023): Gesprek met [REDACTED]

Bijlage 3 – Overzicht van de onderzochte Zeeuwse buslijnen

Lijn	Van	Naar	Instappers 2022	Vervolg
6	Terneuzen, Busstation WST	Zelzate Klein Rusland	41.763	Lijn gaat verdwijnen
9	Terneuzen, Busstation WST	Terneuzen Dow	5.589	Lijn gaat verdwijnen
23	Borssele, Wielingenstraat	Goes, Station	59.716	Lijn gaat verdwijnen
31	Kamperland	Goes, Station	63.249	Lijn gaat verdwijnen
52	Domburg, Markt	Middelburg, Station	48.512	Lijn gaat verdwijnen
53	Middelburg, Station	Domburg, Schuitvlotstraat	56.336	Lijn gaat verdwijnen
57	Middelburg, Station	Vlissingen, Scheldeplein(C)	34.452	Lijn gaat verdwijnen
58	Middelburg, Station	Vlissingen NS, Veerhaven	167.286	Lijn gaat verdwijnen
65	Middelburg, Station	Middelburg, ROC Tromboneweg	33.614	Lijn gaat verdwijnen
102	Bergen op Zoom, Station	Oude-Tonge, Busstation	76.227	Lijn gaat verdwijnen
107, 108	Stavenisse / St. Annaland, dorpsweg	Bergen op Zoom, Station	31.763	Wordt ingekort/route wordt aangepast, maar blijft bestaan
134	Zierikzee, Busstation	Zierikzee, Busstation	28.638	Lijn gaat verdwijnen
184	Goes, Station	Goes, Ziekenhuis	9.214	Lijn gaat verdwijnen
185	Goes, Station	Goes, Ziekenhuis	10.180	Lijn gaat verdwijnen
Totaal			666.539	Reizigers die reizen op lijnen die verdwijnen

Lijn 107 en 108 worden ingekort. Het aantal reizigers op het verdwijnende deel van de route bedraagt 31.763, hier is mee gerekend om tot het totaal te komen. Het totaal aantal reizigers op buslijnen 107 en 108 is 251.336.