

Bundel - Commissie Economie van 5 april 2024

Agenda bijlagen

Brief uitnodiging commissie Economie 5 april 2024

Agenda Commissie Economie 5 april 2024

- 1 Opening en mededelingen
Agendapunten gedeputeerden:
De Bat: 7, 7.1, 8, 9
Nielen: 7, 7.1
Vael: 12.1
Van der Maas: 5, 5.1, 6, 10, 12.2
- 2 Vaststellen agenda
Afdoeningsvoorstel: vaststellen
- 3 Informatie-uitwisseling; d.w.z.:
Tijdsplanning: 30 minuten
Afdoeningsvoorstel: behandelen (informereren)
- 3.1 Mededelingen van gedeputeerden
Afdoeningsvoorstel: informeren
Er is een mededeling aangekondigd door gedeputeerde Van der Maas over recente berichtgeving omtrent Zanddijk B.V.
- 3.2 Vragen van commissieleden over het nieuws van de dag
Afdoeningsvoorstel: behandelen (informereren)
Vragen over actuele onderwerpen (vanaf 48 uur voorafgaand aan de commissie) kunnen maximaal in één commissie worden gesteld, mits vooraf gemeld bij de voorzitter. De voorzitter bekijkt dan op welke plaats in de vergaderorde de vragen het best kunnen worden gesteld. De vragen dienen kort en zakelijk te zijn.
- 3.3 Andere vragen van commissieleden over onderwerpen die niet op de agenda staan
Deze vragen uiterlijk woensdag 3 april vóór 9.00 uur aanmelden bij de commissiegriffier, iam.curfs@zeeland.nl. Dit betreft alleen vragen over onderwerpen van de commissie Economie.
Er zijn vragen aangekondigd door de fractie PvdA-GL over het behoud van poli's en onderzoekfuncties voor Schouwen-Duiveland.
- 4 Gelegenheid om in te spreken
Tijdsplanning: 30 minuten
Afdoeningsvoorstel: behandelen (informereren)
Aanmelden voor inspreken tot maximaal een uur vóór aanvang van de vergadering bij de commissiegriffier, iam.curfs@zeeland.nl
Maximaal 30 minuten inspreekgelegenheid/per inspreker maximaal 5 minuten. De commissie stelt alleen verduidelijkende vragen aan sprekers.
Geen onderlinge commissiediscussie bij dit punt.
- 5 Statenvoorstel Uitvoering Regionale Mobiliteitsstrategie - 419570
Tijdsplanning: 60 minuten
Afdoeningsvoorstel: behandelen (kaderstellen)
Hierbij betrekken: agendapunt 5.1
Uw feitelijke (technische) vragen dienen vóór 2 april aanstaande, 10.00 uur, in het bezit te zijn van de commissiegriffier, iam.curfs@zeeland.nl.
Er zijn vragen ingediend door BBB, D66, PvdA-GL en VVD. De antwoorden staan in iBabs.
 - Statenvoorstel Uitvoering Regionale Mobiliteitsstrategie - 419570
 - Brief GS (bijlage - Ontwerp Programma van Eisen) van 12 maart 2024 over Statenvoorstel Uitvoering Regionale Mobiliteitsstrategie - 419570
 - Brief GS (bijlage - Bijlagen bij Ontwerp Programma van Eisen) van 12 maart 2024 over Statenvoorstel Uitvoering Regionale Mobiliteitsstrategie - 419570
 - Brief GS (bijlage - Omzetten lijnen) van 12 maart 2024 over Statenvoorstel Uitvoering Regionale Mobiliteitsstrategie - 419570
 - Brief GS (bijlage - Buslijnen kaart) van 12 maart 2024 over Statenvoorstel Uitvoering Regionale Mobiliteitsstrategie - 419570
 - Brief GS van 12 maart 2024 over Statenvoorstel Uitvoering Regionale Mobiliteitsstrategie - 419570
 - Vragen BBB en antwoord over Statenvoorstel Uitvoering Regionale Mobiliteitsstrategie – 419570, agendapunt 5
 - Vragen D66 en antwoord over Statenvoorstel Uitvoering Regionale Mobiliteitsstrategie – 419570, agendapunt 5
 - Vragen PvdA-GL en antwoord over Statenvoorstel Uitvoering Regionale Mobiliteitsstrategie – 419570, agendapunt 5
 - Vragen VVD en antwoord over Statenvoorstel Uitvoering Regionale Mobiliteitsstrategie – 419570, agendapunt 5

- 5.1 Rapport SP Openbaar Vervoer juist voor iedereen - 427979
Afdoeningsvoorstel: ter kennisneming en betrekken bij agendapunt 5
Rapport SP Openbaar Vervoer juist voor iedereen - 427979
- 6 Brief GS van 27 februari 2024 over Voortgangsrapportages Grote Projecten over nov-dec-jan 2023-2024 - 412078
Tijdsplanning: 20 minuten
Afdoeningsvoorstel: behandelen (controleren/evalueren)
Uw feitelijke (technische) vragen dienen voor dinsdag 2 april aanstaande, 10.00 uur in het bezit te zijn van de commissiegriffier, iam.curfs@zeeland.nl.
Er zijn vragen ingediend door BBB. De antwoorden staan in iBabs.
Noot commissiegriffier:
In de commissie Economie worden de voortgangsrapportages van de projecten Zanddijk en Traverse Kapellebrug besproken. De overige rapportages worden respectievelijk in de commissies Ruimte en Bestuur besproken.
Brief GS van 27 februari 2024 over Voortgangsrapportages Grote Projecten over nov-dec-jan 2023-2024 - 412078
Brief GS (bijlage - Zanddijk) van 27 februari 2024 over Voortgangsrapportages Grote Projecten over nov-dec-jan 2023-2024 - 412078
Brief GS (bijlage - Traverse-Kapellebrug) van 27 februari 2024 over Voortgangsrapportages Grote Projecten over nov-dec-jan 2023-2024 - 412078
Brief GS (bijlage - NPW) van 27 februari 2024 over Voortgangsrapportages Grote Projecten over nov-dec-jan 2023-2024 - 412078
Brief GS (bijlage - Waterdunen) van 27 februari 2024 over Voortgangsrapportages Grote Projecten over nov-dec-jan 2023-2024 - 412078
Brief GS (bijlage - risicoparagraaf) van 27 februari 2024 over Voortgangsrapportages Grote Projecten over nov-dec-jan 2023-2024 - 412078
Vragen BBB en antwoord over Brief GS van 27 februari 2024 over Voortgangsrapportages Grote Projecten over nov-dec-jan 2023-2024 - 412078, agendapunt 6
- 7 Brief GS van 6 februari 2024 over Subsidieprogramma OP Zuid 2021-2027 openstellingen en cofinancieringsbudget 2024 - 403568
Tijdsplanning: 30 minuten
Afdoeningsvoorstel: behandelen (informereren)
Hierbij betrekken: agendapunt 7.1
Uw feitelijke (technische) vragen dienen voor dinsdag 2 april aanstaande, 10.00 uur in het bezit te zijn van de commissiegriffier, iam.curfs@zeeland.nl.
Er zijn vragen ingediend door SGP en VVD. De antwoorden staan in iBabs.
Brief GS van 6 februari 2024 over Subsidieprogramma OP Zuid 2021-2027 openstellingen en cofinancieringsbudget 2024 - 403568
Vragen SGP en antwoorden over Brief GS van 6 februari 2024 over Subsidieprogramma OP Zuid 2021-2027 openstellingen en cofinancieringsbudget 2024 – 403568, agendapunt 7
Vragen VVD en antwoorden over Brief GS van 6 februari 2024 over Subsidieprogramma OP Zuid 2021-2027 openstellingen en cofinancieringsbudget 2024 – 403568, agendapunt 7
- 7.1 Brief GS van 5 maart 2024 over Ophogen cofinancieringsbudget openstellingen OP Zuid 2023 - 414055
Afdoeningsvoorstel: ter kennisneming en betrekken bij agendapunt 7
Brief GS van 5 maart 2024 over Ophogen cofinancieringsbudget openstellingen OP Zuid 2023 - 414055
- 8 Brief van GS van 30 januari 2024 over zesde voortgangsbericht Regio Deal Zeeuws-Vlaanderen - 401632
Tijdsplanning: 10 minuten
Afdoeningsvoorstel: behandelen (informereren)
Deze brief is door de fractie PvdA-GL teruggevraagd ter behandeling uit een vorige commissie.
Uw feitelijke (technische) vragen dienen voor dinsdag 2 april aanstaande, 10.00 uur in het bezit te zijn van de commissiegriffier, iam.curfs@zeeland.nl.
Er zijn vragen ingediend door D66 en PvdA-GL. De antwoorden staan in iBabs.
Brief van GS van 30 januari 2024 over zesde voortgangsbericht Zeeuws-Vlaanderen - 401632
Brief van GS (bijlage - 6e voortgangsbericht) van 30 januari 2024 over zesde voortgangsbericht Regio Deal Zeeuws-Vlaanderen - 401632
Vragen D66 en antwoord over Brief van GS van 30 januari 2024 over zesde voortgangsbericht Regio Deal Zeeuws-Vlaanderen - 401632, agendapunt 8
Vragen PvdA-GL en antwoord over Brief van GS van 30 januari 2024 over zesde voortgangsbericht Regio Deal Zeeuws-Vlaanderen – 401632, agendapunt 8
- 9 Brief GS van 24 januari 2024 over Jaarplan 2024 begroting 2024 NV EIZ (Economische Impuls Zeeland) en begroting 2024 IFZ (Investeringsfonds Zeeland) BV – 400755

Tijdsplanning: 10 minuten

Afdoeningsvoorstel: behandelen (informer)

Deze brief is door de fractie PvdA-GL teruggevraagd ter behandeling uit een vorige commissie.

Uw feitelijke (technische) vragen dienen voor dinsdag 2 april aanstaande, 10.00 uur in het bezit te zijn van de commissiegriffier, iam.curfs@zeeland.nl.

Er zijn vragen ingediend door PvdD en PvdA-GL. De antwoorden staan in iBabs.

Brief GS van 24 januari 2024 over Jaarplan 2024 begroting 2024 NV EIZ (Economische Impuls Zeeland) en begroting 2024 IFZ (Investeringsfonds Zeeland) BV – 400755

Brief GS (bijlage 1 - Jaarplan) van 24 januari 2024 over Jaarplan 2024 begroting 2024 NV EIZ en begroting 2024 IFZ BV - 400755

Brief GS (bijlage 2 - Meerjarenbegroting) van 24 januari 2024 over Jaarplan 2024 begroting 2024 NV EIZ en begroting 2024 IFZ BV - 400755

Brief GS (bijlage 3 - toelichting en begroting IFZ) van 24 januari 2024 over Jaarplan 2024 begroting 2024 NV EIZ en begroting 2024 IFZ BV - 400755

Vragen PvdD en antwoord over Brief GS van 24 januari 2024 over Jaarplan 2024 begroting 2024 NV EIZ en begroting 2024 IFZ BV – 400755, agendapunt 104

Vragen PvdA-GL en antwoord over Brief GS van 24 januari 2024 over Jaarplan 2024 begroting 2024 NV EIZ en begroting 2024 IFZ BV – 400755, agendapunt 9

- 10 Brief GS van 16 januari 2024 over Jaarboek Jouw Zeeland (jongerenparticipatie) 2023-2024 - 397719

Tijdsplanning: 10 minuten

Afdoeningsvoorstel: behandelen (informer)

Deze brief is door de fractie PvdA-GL teruggevraagd ter behandeling uit een vorige commissie.

Uw feitelijke (technische) vragen dienen voor dinsdag 2 april aanstaande, 10.00 uur in het bezit te zijn van de commissiegriffier, iam.curfs@zeeland.nl.

Er zijn vragen ingediend door VVD. De antwoorden staan in iBabs.

Brief GS van 16 januari 2024 over Jaarboek Jouw Zeeland (jongerenparticipatie) 2023-2024 - 397719

Brief GS (bijlage - Jaarboek) van 16 januari 2024 over Jaarboek Jouw Zeeland (jongerenparticipatie) 2023-2024 - 397719

Vragen VVD en antwoord over Brief GS van 16 januari 2024 over Jaarboek Jouw Zeeland (jongerenparticipatie) 2023-2024 – 397719, agendapunt 10

- 11 Besluitenlijst (concept) commissie Economie van 1 maart 2024

Afdoeningsvoorstel: vaststellen.

Wilt u op- of aanmerkingen vooraf melden bij de commissiegriffier via iam.curfs@zeeland.nl

Besluitenlijst (concept) Commissie Economie 1 maart 2024

- 12 Toezeggingenlijst (bijgewerkt)

Tijdsplanning: 10 minuten

Afdoeningsvoorstel: informeren en instemmen met advies de volgende toezeggingen en/of moties als afgehandeld te beschouwen en of te voeren.

Hierbij betrekken: agendapunten 12.1 en 12.2

Commissie toezeggingen nrs.: 7, 9, 14

Moties nrs.: 98, 11, 18, 24

De overige nummers blijven staan.

TOEZEGGINGENLIJST (bijgewerkt) Commissie Economie 5 april 2024

- 12.1 Brief GS van 7 maart 2024 over Gelijk speelveld fruitteelt - Motie nr 18 - 415043

Afdoeningsvoorstel: ter kennisneming en betrekken bij agendapunt 12

Brief GS van 7 maart 2024 over Gelijk speelveld fruitteelt - Motie nr 18, Cie Ruimte - 415043

Brief GS (bijlage - Brief aan Ministerie LNV) van 7 maart 2024 over Gelijk speelveld fruitteelt - Motie nr 18, Cie Ruimte - 415043

- 12.2 Brief GS van 26 maart 2024 over Tandartsentekort in Zeeland - Motie nr 24 - 427519

Afdoeningsvoorstel: ter kennisneming en betrekken bij agendapunt 12

Brief GS van 26 maart 2024 over Tandartsentekort in Zeeland - 427519

Brief GS (bijlage - Brief aan Ministerie van Onderwijs, Cultuur en Wetenschap) van 26 maart 2024 over Tandartsentekort in Zeeland - 427519

Brief GS (bijlage - Brief aan Ministerie van Volksgezondheid, Welzijn en Sport) van 26 maart 2024 over Tandartsentekort in Zeeland - 427519

Brief GS (bijlage - Brief aan Erasmus Universiteit Rotterdam) van 26 maart 2024 over Tandartsentekort in Zeeland - 427519

Motie 11, herzien - SGP, BBB, VVD, CDA, PvdA-GroenLinks, PvZ, CU, JA21, PvdD, SP, FvD, PVV, D66 - Tandartsentekort Zeeland

- 13 Volgende vergadering: 24 mei, aanvang 13.30 uur

- 14 Sluiting

- 100 Ingekomen stukken ter kennisneming

De commissieleden kunnen in de vergadering aangeven welke van de ter kennisneming geagendeerde stukken zij een volgende keer willen bespreken onder opgave van het doel van de teruggevraagde behandeling. De vragen dienen uiterlijk dinsdag ná de commissievergadering, 10.00 uur, te worden gemeld bij de commissiegriffier.

- 101 Brief GS van 5 maart 2024 over Evaluatie Jongerenparlement 2023 en Challenge 2050 - 414223
Afdoeningsvoorstel: ter kennisneming
Brief GS van 5 maart 2024 over Evaluatie Jongerenparlement 2023 en Challenge 2050 - 414223
- 102 Brief Rekenkamer Zeeland van 13 maart 2024 over Onderzoek handhaving energiebesparingsplicht - 419333
Afdoeningsvoorstel: ter kennisneming
Brief Rekenkamer Zeeland van 13 maart 2024 over Onderzoek handhaving energiebesparingsplicht - 419333
Brief Rekenkamer Zeeland (bijlage - Offerte) van 13 maart 2024 over Onderzoek handhaving energiebesparingsplicht - 419333
- 103 Brief GS van 15 maart 2024 over Voorlopige gunning onderzeeboten - 421017
Afdoeningsvoorstel: ter kennisneming
Brief GS van 15 maart 2024 over Voorlopige gunning onderzeeboten - 421017
- 104 Brief GS van 19 maart 2024 over Bediening Zeelandbrug in de zomermaanden - 422765
Afdoeningsvoorstel: ter kennisneming
Brief GS van 19 maart 2024 over Bediening Zeelandbrug in de zomermaanden - 422765
- 105 Brief Anti Discriminatie Bureau Zeeland van 18 maart 2024 over Aanbieden Jaarverslag 2023 Anti Discriminatie Bureau Zeeland - 423163
Afdoeningsvoorstel: ter kennisneming
Brief Anti Discriminatie Bureau Zeeland van 18 maart 2024 over Aanbieden Jaarverslag 2023 Anti Discriminatie Bureau Zeeland - 423163
Brief Anti Discriminatie Bureau Zeeland (bijlage - Jaarverslag) van 18 maart 2024 over Aanbieden Jaarverslag 2023 Anti Discriminatie Bureau Zeeland - 423163
- 106 E-mail burger van 20 maart 2024 over Buslijn 19 - 424118
Afdoeningsvoorstel: ter kennisneming
E-mail burger van 20 maart 2024 over Buslijn 19 - 424118
- 107 Brief GS van 19 maart 2024 inzake Visserij Ontwikkel Plan van Bestuurlijk Platform Visserij - 423821
Afdoeningsvoorstel: ter kennisneming
Brief GS van 19 maart 2024 inzake Visserij Ontwikkel Plan van Bestuurlijk Platform Visserij - 423821
Brief GS (bijlage) - Visserij Ontwikkel Plan - 423821
- 108 E-mail Gemeente Reimerswaal van 27 maart 2024 over aangenomen motie Tandartsentekort - 428013
Afdoeningsvoorstel: ter kennisneming
E-mail Gemeente Reimerswaal van 27 maart 2024 over aangenomen motie Tandartsentekort - 428013
E-mail Gemeente Reimerswaal (bijlage - Motie) van 27 maart 2024 over aangenomen motie Tandartsentekort - 428013

Commissie Economie

onderwerp
uitnodiging en agenda commissie
Economie, 5 april 2024,
13.30 uur

kenmerk
370965

behandeld door
I.A.M. Curfs
06 – 2112 4897

verzonden

Middelburg, 28 maart 2024

Geachte commissieleden,

Namens de voorzitter nodig ik u uit voor de openbare fysieke vergadering van de commissie Economie op, **vrijdag 5 april 2024**. De vergadering begint om 13.30 uur en vindt plaats in de Statenzaal, Abdij 10 in Middelburg.

Als bijlage bij deze brief treft u de agenda van de commissievergadering aan; de vergaderstukken vindt u in het papierloos vergadersysteem iBabs. Tevens treft u in iBabs de door het Presidium vastgestelde Leidraad werkwijze commissies aan. De richtlijnen voor het fysiek vergaderen in de Statenzaal worden in iBabs toegevoegd.

In overleg met de Agendacommissie is bij ieder agendapunt aangegeven wat het te verwachten tijdsbestek is van de behandeling ervan.

Uw feitelijke (technische) vragen dienen schriftelijk aan de commissiegriffier toegezonden te worden voor dinsdag 2 april aanstaande, 10.00 uur, via iam.curfs@zeeland.nl.

Over het stellen van vragen gelden de volgende afspraken:

- Niet-actuele vragen dienen gesteld te worden in de desbetreffende commissie; ('vragen over onderwerpen die niet op de agenda staan'); indienen van deze vragen kan tot uiterlijk woensdag 3 april vóór 9.30 uur.
- Vragen over actuele zaken ('nieuws van de dag tot 48 uur voor aanvang van de vergadering') kunnen maximaal in één commissie worden gesteld, mits vooraf gemeld bij de voorzitter. De voorzitter bekijkt dan op welke plaats in de vergaderorde de vragen het best kunnen worden gesteld.

De commissieleden kunnen aangeven welke van de ter kennisneming geagendeerde stukken zij een volgende keer willen bespreken onder opgave van het doel van de teruggevraagde behandeling. De vragen dienen uiterlijk dinsdag ná de commissievergadering, voor 10.00 uur te worden gemeld bij de commissiegriffier.

Met vriendelijke groet,
namens de voorzitter,

Iris Curfs,
Commissiegriffier

Agenda Commissie Economie

Datum	05-04-2024
Tijd	13:30 - 17:15 uur
Locatie	Statenzaal
Voorzitter	G.W.A. Temmink

1 **Opening en mededelingen**

Agendapunten gedeputeerden:

- De Bat: 7, 7.1, 8, 9
- Nielen: 7, 7.1
- Vael: 12.1
- Van der Maas: 5, 6, 10

2 **Vaststellen agenda**

Afdoeningsvoorstel: vaststellen

3 **Informatie-uitwisseling; d.w.z.:**

Tijdsplanning: 30 minuten

Afdoeningsvoorstel: behandelen (informereren)

3.1 **Mededelingen van gedeputeerden**

Afdoeningsvoorstel: informeren

- Er is een mededeling aangekondigd door gedeputeerde Van der Maas over recente berichtgeving omtrent Zanddijk B.V.

3.2 **Vragen van commissieleden over het nieuws van de dag**

Afdoeningsvoorstel: behandelen (informereren)

Vragen over actuele onderwerpen (vanaf 48 uur voorafgaand aan de commissie)

kunnen maximaal in één commissie worden gesteld, mits vooraf gemeld bij de

voorzitter. De voorzitter bekijkt dan op welke plaats in de vergaderorde de vragen het best kunnen worden gesteld. De vragen dienen kort en zakelijk te zijn.

3.3 **Andere vragen van commissieleden over onderwerpen die niet op de agenda staan**

Deze vragen uiterlijk woensdag 3 april vóór 9.00 uur aanmelden bij de

commissiegriffier, iam.curfs@zeeland.nl. Dit betreft alleen vragen over onderwerpen van de commissie Economie.

4 **Gelegenheid om in te spreken**

Tijdsplanning: 30 minuten

Afdoeningsvoorstel: behandelen (informereren)

Aanmelden voor inspreken tot maximaal een uur vóór aanvang van de vergadering bij de commissiegriffier, iam.curfs@zeeland.nl

Maximaal 30 minuten inspreekgelegenheid/per inspreker maximaal 5 minuten. De commissie stelt alleen verduidelijkende vragen aan insprekers.

Geen onderlinge commissiediscussie bij dit punt.

- 5 Statenvoorstel Uitvoering Regionale Mobiliteitsstrategie - 419570**
Tijdsplanning: 60 minuten
Afdoeningsvoorstel: behandelen (kaderstellen)
Uw feitelijke (technische) vragen dienen vóór 2 april aanstaande, 10.00 uur, in het bezit te zijn van de commissiegriffier, iam.curfs@zeeland.nl.
- 5.1 Rapport SP Openbaar Vervoer juist voor iedereen - 427979**
Afdoeningsvoorstel: ter kennisneming en betrekken bij agendapunt 5
- 6 Brief GS van 27 februari 2024 over Voortgangsrapportages Grote Projecten over nov-dec-jan 2023-2024 - 412078**
Tijdsplanning: 20 minuten
Afdoeningsvoorstel: behandelen (controleren/evalueren)
Uw feitelijke (technische) vragen dienen voor dinsdag 2 april aanstaande, 10.00 uur in het bezit te zijn van de commissiegriffier, iam.curfs@zeeland.nl.
Noot commissiegriffier:
In de commissie Economie worden de voortgangsrapportages van de projecten Zanddijk en Traverse Kapellebrug besproken. De overige rapportages worden respectievelijk in de commissies Ruimte en Bestuur besproken.
- 7 Brief GS van 6 februari 2024 over Subsidieprogramma OP Zuid 2021-2027 openstellingen en cofinancieringsbudget 2024 - 403568**
Tijdsplanning: 30 minuten
Afdoeningsvoorstel: behandelen (informereren)
Hierbij betrekken: agendapunt 7.1
Uw feitelijke (technische) vragen dienen voor dinsdag 2 april aanstaande, 10.00 uur in het bezit te zijn van de commissiegriffier, iam.curfs@zeeland.nl.
Er zijn vragen ingediend door SGP en VVD.
- 7.1 Brief GS van 5 maart 2024 over Ophogen cofinancieringsbudget openstellingen OP Zuid 2023 - 414055**
Afdoeningsvoorstel: ter kennisneming en betrekken bij agendapunt 7
- 8 Brief van GS van 30 januari 2024 over zesde voortgangsbericht Regio Deal Zeeuws-Vlaanderen - 401632**
Tijdsplanning: 10 minuten
Afdoeningsvoorstel: behandelen (informereren)
Deze brief is door de fractie PvdA-GL teruggevraagd ter behandeling uit een vorige commissie.
Uw feitelijke (technische) vragen dienen voor dinsdag 2 april aanstaande, 10.00 uur in het bezit te zijn van de commissiegriffier, iam.curfs@zeeland.nl.
- 9 Brief GS van 24 januari 2024 over Jaarplan 2024 begroting 2024 NV EIZ (Economische Impuls Zeeland) en begroting 2024 IFZ (Investeringsfonds Zeeland) BV – 400755**
Tijdsplanning: 10 minuten
Afdoeningsvoorstel: behandelen (informereren)
Deze brief is door de fractie PvdA-GL teruggevraagd ter behandeling uit een vorige commissie.
Uw feitelijke (technische) vragen dienen voor dinsdag 2 april aanstaande, 10.00 uur in

het bezit te zijn van de commissiegriffier, iam.curfs@zeeland.nl.
Er zijn eerder vragen ingediend door PvdD. De antwoorden staan in iBabs.

- 10** **Brief GS van 16 januari 2024 over Jaarboek Jouw Zeeland (jongerenparticipatie) 2023-2024 - 397719**
Tijdsplanning: 10 minuten
Afdoeningsvoorstel: behandelen (informereren)
Deze brief is door de fractie PvdA-GL teruggevraagd ter behandeling uit een vorige commissie.
Uw feitelijke (technische) vragen dienen voor dinsdag 2 april aanstaande, 10.00 uur in het bezit te zijn van de commissiegriffier, iam.curfs@zeeland.nl.
- 11** **Besluitenlijst (concept) commissie Economie van 1 maart 2024**
Afdoeningsvoorstel: vaststellen.
Wilt u op- of aanmerkingen vooraf melden bij de commissiegriffier via iam.curfs@zeeland.nl
- 12** **Toezeggingenlijst (bijgewerkt)**
Tijdsplanning: 10 minuten
Afdoeningsvoorstel: informeren en instemmen met advies de volgende toezeggingen en/of moties als afgehandeld te beschouwen en af te voeren.
Commissie toezeggingen nrs.: 7, 9, 14
Moties nrs.: 98, 11, 18
De overige nummers blijven staan.
- 12.1** **Brief GS van 7 maart 2024 over Gelijk speelveld fruitteelt - Motie nr 18 - 415043**
Afdoeningsvoorstel: ter kennisneming en betrekken bij agendapunt 12
- 12.2** **Brief GS van 26 maart 2024 over Tandartsentekort in Zeeland - Motie nr 24 - 427519**
Afdoeningsvoorstel: ter kennisneming en betrekken bij agendapunt 12
- 13** **Volgende vergadering: 24 mei, aanvang 13.30 uur**
- 14** **Sluiting**
- 100** **Ingekomen stukken ter kennisneming**
De commissieleden kunnen in de vergadering aangeven welke van de ter kennisneming geagendeerde stukken zij een volgende keer willen bespreken onder opgave van het doel van de teruggevraagde behandeling. De vragen dienen uiterlijk dinsdag ná de commissievergadering, 10.00 uur, te worden gemeld bij de commissiegriffier.
- 101** **Brief GS van 5 maart 2024 over Evaluatie Jongerenparlement 2023 en Challenge 2050 - 414223**
Afdoeningsvoorstel: ter kennisneming
- 102** **Brief Rekenkamer Zeeland van 13 maart 2024 over Onderzoek handhaving energiebesparingsplicht - 419333**
Afdoeningsvoorstel: ter kennisneming

- 103** **Brief GS van 15 maart 2024 over Voorlopige gunning onderzeeboten - 421017**
Afdoeningsvoorstel: ter kennisneming
- 104** **Brief GS van 19 maart 2024 over Bediening Zeelandbrug in de zomermaanden - 422765**
Afdoeningsvoorstel: ter kennisneming
- 105** **Brief Anti Discriminatie Bureau Zeeland van 18 maart 2024 over Aanbieden Jaarverslag 2023 Anti Discriminatie Bureau Zeeland - 423163**
Afdoeningsvoorstel: ter kennisneming
- 106** **E-mail burger van 20 maart 2024 over Buslijn 19 - 424118**
Afdoeningsvoorstel: ter kennisneming
- 107** **Brief GS van 19 maart 2024 inzake Visserij Ontwikkel Plan van Bestuurlijk Platform Visserij - 423821**
Afdoeningsvoorstel: ter kennisneming
- 108** **E-mail Gemeente Reimerswaal van 27 maart 2024 over aangenomen motie Tandartsentekort - 428013**
Afdoeningsvoorstel: ter kennisneming

Financiële consequenties externe inhuur:

Kostensoort: nvt nvt
Bedrag: € 0,00

Financiële consequenties opdracht/uitbesteding:

Kostensoort: nvt nvt
Bedrag: € 0,00

Gedeputeerde
belast met
behandeling: dhr. A.J. van der Maas -

Vergadering PS: 19 april 2024
Nr:
Agenda nr:
Vergadering GS: 12 maart 2024
Nr: 404090

Onderwerp: Voortgang Regionale Mobiliteitsstrategie en besluitvorming over aanbesteding busconcessie

Aan de Provinciale Staten van Zeeland

Samenvatting:

In Zeeland willen we de bereikbaarheid voor alle mensen op alle dagen van de week van 6.00 uur 's ochtends tot 23.00 uur 's avonds garanderen. Daarvoor werken we toe naar een systeem met vaste dienstregelingen en vaste routes in combinatie met vraaggestuurde flexibele, fijnmazige mobiliteit. Het nieuwe publiek vervoerssysteem maakt dorpen, steden en wijken beter bereikbaar, ook in de avonden en weekenden. De grote lijnen van de bus worden sneller, het plannen, boeken en betalen van een reis makkelijker en de bereikbaarheid van Zeeland beter.

Hiervoor zetten we in de komende periode vijf stappen:

- 1) Met Startprojecten wordt per regio het flexibele, fijnmazige mobiliteitssysteem neergezet. Als het totale systeem goed werkt, worden de stappen gezet om ook de buslijnen naar de toekomstige situatie om te zetten.
- 2) Vanwege onze positie als landelijke pilot ondersteunt het Rijk bij het uitvoeren van de Regionale Mobiliteitsstrategie in Zeeland, waarbij het continu ook kijkt naar de mogelijkheid om dit ook in andere delen van Nederland toe te passen.
- 3) Besluitvorming over de governance voor de mobiliteitscentrale wordt in gang gezet en er wordt gewerkt aan de inrichting daarvan.
- 4) De verlenging van de concessie voor de jaren 2025 en 2026 wordt vastgelegd in de context van de komende jaren te zetten stappen.
- 5) De aanbesteding voor de busconcessie wordt opnieuw opgestart. Op basis van de uitgevoerde evaluatie van de eerder doorlopen aanbesteding zijn aanpassingen aan eisen en plafondbedrag doorgevoerd. Daarnaast is op basis van externe kritiek en gesprekken die daarover zijn gevoerd gekeken naar de opgenomen buslijnen en zijn hier aanpassingen op gedaan.

Wat willen we bereiken?

In december 2021 hebben Provinciale Staten de Regionale Mobiliteitsstrategie vastgesteld. Deze strategie, met de vertaling in het provinciale beleid zoals vastgelegd in de Omgevingsvisie, geldt als kader voor de uitvoering. Met de stappen die samen met gemeenten worden gezet, werken wij aan de uitvoering van de Regionale Mobiliteitsstrategie. Als gevolg van de ontwikkelingen van het afgelopen jaar wordt de manier waarop die uitvoering plaatsvindt met dit Statenvoorstel enigszins aangepast.

Binnen de doelstelling op duurzame mobiliteit is opgenomen dat in 2030 al het openbaar vervoer Zero Emissie (ZE) uitgevoerd moet worden. Door het optreden van netcongestie is het momenteel onzeker of dit haalbaar is. Daarnaast hebben vervoerders hierover opmerkingen gemaakt tijdens de evaluatie van de aanbesteding. Om deze redenen vragen we Provinciale Staten te besluiten om in het ontwerp-Programma van Eisen busconcessie Zeeland 2027 af te wijken van dit doel door toe te staan dat buurtbussen na 2030 op diesel doorrijden. Dit vanwege de noodzaak van aanschaf van nieuwe buurtbussen op dit moment – en voor maximaal 50 procent van de bussen voor scholierenlijnen toe te staan dat deze na 2030 niet ZE worden uitgevoerd. Dit vanwege het beperkte aantal kilometers dat deze bussen rijden en de mogelijkheid voor onderaannemers om een rol in de concessie te vervullen. In de aanbesteding wordt gestimuleerd dat zo vroeg mogelijk wordt overgegaan

naar ZE-vervoer en wordt de optie uitgevraagd om dieselveertuigen met HVO100-diesel te laten rijden.

Waarom kunnen we zien of alles bereikt is?

In de Regionale Mobiliteitsstrategie, pagina 35, zijn doelen gesteld ten aanzien van reizigerstevredenheid, duurzame mobiliteit, de mix van mobiliteit, knooppunten, data en het living lab. Over deze doelen wordt gerapporteerd via de P&C-cyclus.

De periode tot aan de start van de nieuwe concessie in december 2026 blijft een dynamische periode, waarin stapsgewijs wordt toegewerkt naar een goed functionerend mobiliteitsstelsel vanuit de kaders van de Regionale Mobiliteitsstrategie. Voor deze periode van uitvoering en opbouw stellen wij voor uw Staten met kwartaalrapportages Provinciale Staten nauw betrokken te houden bij de ontwikkelingen en de leerpunten die worden opgedaan in de uitvoering en opbouw van de Regionale Mobiliteitsstrategie.

Wat doen we daarvoor?

Waar staan we nu?

De Zeeuwse gemeenten en de Provincie Zeeland werken samen aan de uitwerking van de Regionale Mobiliteitsstrategie (december 2021). Onderstaand een beknopt overzicht van de behaalde voortgang.

1. Fijnmazig vervoer

Ten behoeve van de startprojecten is de afgelopen tijd gesproken over de spelregels voor de flextaxi als fijnmazige mobiliteitsvorm. Voordat een startproject van start gaat is het belangrijk dat Provincie en gemeenten samen de spelregels hebben vastgesteld. De spelregels van de flextaxi ten behoeve van de startprojecten zijn vastgesteld bij de gemeenten en Provincie Zeeland. Op basis van de startprojecten zullen deze regelmatig worden geëvalueerd en waar nodig bijgesteld. Deze spelregels zijn:

- 1) Binnen bebouwde kom opstappunt binnen 500 meter, buiten bebouwde kom binnen 2.500 meter.
- 2) Zeven dagen per week van 6:00u tot 23:00u beschikbaar
- 3) Geen minimale afstand
- 4) Maximale afstand 25 kilometer (grotere afstanden altijd via bus, ferry of trein)
- 5) Studenten OV en OV-abonnement toegestaan
- 6) Bij ieder startproject in eerste 9 maanden om de 3 maanden spelregels bezien, daarna iedere 6 maanden.
- 7) Maximaal 1 uur van tevoren te boeken via MaaS of mobiliteitscentrale.

De flextaxi zal, zoals ook in de huidige situatie bij de haltetaxi het geval is, onderdeel uitmaken van de doelgroepenvervoercontracten. De doelgroepenvervoercontracten zijn en worden vanuit de gemeenten of een samenwerkingsorganisatie van meerdere gemeenten, aanbesteed. Op die wijze wordt materieel efficiënt ingezet en maken we het mogelijk om in combineringsritten te voorzien. Inmiddels is de flextaxi al onderdeel van lopende contracten in de Oosterschelderegio. Met de Walcherse gemeenten zijn afspraken gemaakt over de contracten en met de Zeeuws-Vlaamse partij lopen op dit moment gesprekken. Tevens vinden gesprekken plaats met de contractpartijen (taxivervoerders). Door deze combinatie te maken wordt er tevens gezorgd dat er voldoende voertuigen en chauffeurs beschikbaar zijn.

2. Mobiliteitscentrale

De afgelopen twee jaar is met de aandeelhouders van de Gemeentelijke Vervoerscentrale Zeeland en met de gemeenten samengewerkt aan het bepalen van de toekomstige governance. Hieruit is een voorkeursmodel gekomen van de combinatie met een Gemeenschappelijke Regeling, van Zeeuwse gemeenten en Provincie Zeeland, en onder de Gemeenschappelijke Regeling een BV voor de operationele taken. Dit voorkeursmodel wordt momenteel uitgewerkt en zal de komende maanden aan Raden en Staten worden toegelicht, voordat hier de verdere besluitvorming op wordt georganiseerd.

In de tussentijd wordt nauw samengewerkt met de Gemeentelijke Vervoerscentrale Zeeland zodat deze de benodigde rol voor de startprojecten op een kundige wijze kan uitvoeren,

zonder dat dit ten koste mag gaan van de huidige taken die ten behoeve van het doelgroepenvervoer door de Gemeentelijke Vervoerscentrale worden uitgevoerd.

3. OV-concessie (terugblikkend)

Na vaststelling van RMS is een Nota van Uitgangspunten en een ontwerp-Programma van Eisen uitgewerkt. Beide zijn in consultatie gebracht bij partners, en vervolgens zijn alle aanbestedingsstukken uitgewerkt en is de aanbestedingsprocedure in mei 2023 gestart. In oktober 2023 werd duidelijk dat dit niet had geleid tot een inschrijving. Hierop is uitvoerig geëvalueerd met (potentiële) vervoerders. Naar aanleiding van de kritiek die tijdens en na de aanbesteding kwam, hebben we gesproken met onder andere buschauffeurs, onderwijsinstellingen en gemeenten. De leerpunten uit deze evaluatie en de gesprekken hebben we gebruikt in de uitwerking van nieuwe aanbestedingsstukken.

4. Hubs

Provincie en gemeenten werken samen aan een netwerk van hubs waarin de reiziger makkelijk kan overstappen van het ene op het andere vervoermiddel. Daarmee wordt op de punten waar de reiziger moet overstappen meer kwaliteit geboden. Een voorbeeld hiervan is de hub stationsgebied Kapelle-Biezeling. De uitvoering van het versterken van het netwerk van hubs gaat aan de hand van een shortlist. Hierin zijn de hubs opgenomen die prioriteit hebben, concreet zijn en naar de ontwerpfase gaan. Daaronder vallen ook de hubs die zijn aangewezen binnen de Regio Deal sleutelopgave 'vergroten van bereikbaarheid van voorzieningen' in het North Sea Port-gebied. Met de beschikbare € 2,5 miljoen is een vliegende start gemaakt. De ontwikkeling van de hubs gaat sneller dan voorzien. Door gebruik te maken van de Regio Deal zijn extra financiële middelen beschikbaar. Om een verdere stap te kunnen zetten zijn aanvullende middelen nodig. Wij verwachten hier in de voorjaarsnota op terug te komen.

Projecten die dit jaar vanuit de Regio Deal naar ontwerpfase gaan, zijn: Heinkenszand, Deltaweg Colijnsplaat, Zierikzee, rotonde Schoondijke N61, Terneuzen, Axelse Vlakte, Sas van Gent, Oost-Souburg en Vlissingen-centrum.

Daarnaast komen dit jaar de volgende hub-projecten in een volgende stap van voorbereiding (in ontwerpfase): Burgh-Haamstede, stationsgebied Goes, Poortvliet Lageweg N286, Kapelle Noordweg, Veerplein Breskens, Ten Ankerweg/Vliethof Tholen en Yerseke Moerplein.

5. Mobility as a Service

Om het digitaal plannen, boeken en betalen mogelijk te maken worden alle voer- en vaartuigen gekoppeld aan MaaS-apps zodat de reiziger in Zeeland via de app zijn of haar reis kan plannen, boeken, reizen en betalen. Allemaal in 1 app met 1 account kiezen uit de vervoermiddelen die het beste bij jouw reisbehoefte passen. Om dit mogelijk te maken worden alle vervoermiddelen van trein tot deelfiets gekoppeld aan MaaS. Momenteel werken we vanuit de uitgevoerde aanbesteding met twee MaaS-providers samen. De realisatie van de technische koppelingen voor deze MaaS-systemen loopt momenteel. In samenwerking met het Rijk (IenW, OCW, VWS en BZK) wordt gewerkt aan de daaropvolgende stap van een compleet digitaal platform. Dit kan dan als eerste in Zeeland worden gebruikt, waarna het ook in andere delen van Nederland kan worden benut.

Komende stappen

Tot oktober 2023 is toegewerkt naar een Zeelandbrede lancering van het nieuwe mobiliteitssysteem per december 2024. Dit was ambitieus, maar noodzakelijk vanwege de geplande startdatum van de nieuwe concessie. Nadat in oktober 2023 bleek dat er geen inschrijvingen waren op de aanbesteding van de busconcessie, is de aanpak voor de komende periode opnieuw bekeken. Dit vanwege zorgen en kritiek die naar voren kwamen over de veranderingen die voorzien zijn. Die zorgen en kritiek zijn meegenomen in de aanpak van de uitvoering van de Regionale Mobiliteitsstrategie. De twee meest prominente wijzigingen zijn:

- 1) Het stap voor stap realiseren van de fijnmazige, flexibele mobiliteit via de startprojecten, in plaats van eind 2024 één overgangsmoment van het huidige OV-systeem naar het toekomstige systeem te hebben.
- 2) Ten behoeve van het ontwerp-Programma van Eisen van de busconcessie is naar aanleiding van de binnengekomen reacties opnieuw gekeken naar de op te nemen lijnen.

Dit heeft tot diverse aanpassingen geleid. Op basis van de evaluatie van de aanbesteding vinden ook andere aanpassingen plaats.

1. Startprojecten

Met de startprojecten realiseren we de fijnmazige, flexibele mobiliteit in Zeeland op de manier zoals bedoeld met de Regionale Mobiliteitsstrategie. Waar we bij de pilots nog onderdelen van het systeem testten, en dus wisten dat andere onderdelen nog niet beschikbaar waren op de bedoelde manier, voldoet een startproject aan alle randvoorwaarden die in de basis nodig zijn. Tegelijkertijd beseffen we dat de startprojecten ook niet in één keer perfect zijn. Van de startprojecten verwachten we veel te gaan leren van de ervaringen van reizigers, zodat we op basis van die ervaringen ook bijstellingen kunnen doen. En mocht het echt niet blijken te werken, dan kunnen we die conclusie ook trekken.

Randvoorwaarden voor de startprojecten zijn:

- Groen licht vanuit Gemeentelijke Vervoerscentrale Zeeland
- Vraaggestuurde middelen (en chauffeurs) beschikbaar en inzetbaar van A naar B
- Opstappunten gereed
- Helderheid aanvullende voorzieningen opstappunten/hubs/halten
- Locaties opstappunten met dorps/wijkraden gedeeld en besproken
- Plannen en boeken digitaal en telefonisch beschikbaar
- (Tijdelijke) Oplossing studenten reisproduct voor flexibel vraaggestuurd deel
- Communicatie gereed, inclusief manier waarop
- Monitoring en evaluatie georganiseerd

Oorspronkelijk werd voorzien de startprojecten in de eerste helft van 2024 over heel Zeeland uit te rollen. Gezien de ontwikkelingen achten wij het verstandig dit stap voor stap in de verschillende regio's te doen. Daarmee kan de volle aandacht worden besteed aan het – in iedere regio – goed voorbereiden en realiseren van de verschillende elementen. Daarnaast geeft het extra ruimte om te leren van de startprojecten en bijstellingen direct te doen wanneer ze nodig zijn. De eerste startprojecten zijn voorzien voor Schouwen-Duiveland en Noord-Beveland.

Met alle gemeentes wordt gesproken wanneer in welke regio met een startproject kan worden begonnen. Omdat er extra tijd beschikbaar is, is er ook meer ruimte om meer ervaring op te doen alvorens door te groeien naar het nieuwe systeem. In eerste instantie zal het flexibele fijnmazige systeem dus opereren naast de bestaande buslijnen. Wanneer het fijnmazige systeem goed functioneert, groeit dat in verschillende stappen toe naar het nieuwe systeem. Bij deze stappen willen we de inwoners, reizigers en andere belanghebbenden van een regio steviger betrekken. Zo geven we samen invulling aan het systeem, en leren we van de ervaringen in het gebruik en kunnen we per regio maatwerk toepassen.

2. Pilot publiek vervoer

De RMS is de strategie voor het realiseren van een nieuw publiek vervoerssysteem in Zeeland. Het Rijk ziet in dit systeem landelijke potentie voor het bereikbaar houden van het landelijk gebied. Onder de noemer Pilot Publiek Vervoer hebben we daarom in november 2023 basisafspraken gemaakt over de hulp die het Rijk biedt voor het realiseren van de Regionale Mobiliteitsstrategie in Zeeland en de manier waarop het Rijk daarbij de uitvoering in Zeeland benut om het systeem of onderdelen daarvan ook in andere delen van Nederland toe te kunnen passen.

Het Rijk heeft € 6 miljoen beschikbaar om samen met ons deze stappen te zetten. Voorzien wordt dat het Rijk daaruit bijdraagt aan het realiseren van het digitale platform, de ontwikkelstappen van de mobiliteitscentrale en aan monitoring en evaluatie. In gesprek wordt bekeken of voor de periode 2025 en 2026 van in- en uitgroei er tevens wordt bijgedragen aan de vervoersmogelijkheden.

Nog belangrijker dan de financiële inzet is dat het Rijk werkt aan het oplossen van belemmeringen die in regelgeving en in regelingen vanuit het Rijk spelen. Het ministerie van I&W is hierbij de trekker, die actief contact onderhoudt met onder andere de ministeries van OCW en BZK. Daarnaast is er vanuit de ministeries op verzoek denkkracht beschikbaar voor de vraagstukken waar wij tegenaan lopen.

3. Mobiliteitscentrale

Met het bepalen van het voorkeursmodel voor de governance van de mobiliteitscentrale kan worden toegewerkt naar de besluitvorming hiervoor. Deze besluitvorming dient te gebeuren vanuit de verschillende samenwerkingsverbanden (Gemeentelijke Vervoerscentrale, CVV Zeeuws-Vlaanderen en SWVO) en door gemeenten en Provincie. Voorzien wordt dat de eerste stappen in de besluitvorming in colleges plaats zal vinden, waarna dit aan Raden en Staten zal worden voorgelegd. In het najaar kan daarna de besluitvorming ten aanzien van de governance worden afgerond. Parallel daaraan wordt de invulling van de organisatie voorbereid. Momenteel wordt een uitgebreidere toelichting voor Raden en Staten voorbereid om ze mee te nemen in het voorkeursmodel en de achtergronden daarbij. Wij komen daarmee in de komende maanden bij Provinciale Staten terug.

4. Verlenging Connexion

Met Connexion zijn de gesprekken over verlenging van de huidige concessie in afrondende fase. In de concessie is opgenomen dat deze met twee jaar kan worden verlengd onder gelijklopende voorwaarden indien uit de aanbesteding geen inschrijvingen kwamen. De afspraken over de verlenging van de huidige concessie betreffen de periode december 2024 t/m december 2026 en betreffen de wijzigingen ten opzichte van de huidige concessie.

Deze afspraken gaan over het toestaan van de flexibele, fijnmazige mobiliteit naast de bestaande buslijnen. Zodra het nieuwe systeem goed werkt zal de huidige dienstregeling worden omgezet naar de dienstregeling voor de nieuwe concessie. Daarmee wordt stapsgewijs en per regio de overgang naar de nieuwe concessie ingezet. Daarnaast gaat het om inzet van materieel. Het is nodig om met ingang van 2025 de huidige buurtbussen te vervangen door nieuwe. Daarnaast bereiken de aardgasbussen, ook vanwege de geldende regelgeving, in 2025 aan het einde van hun levensduur. Deze worden vervangen door dieselbussen. De dieselbussen die in 2025 en 2026 worden ingezet presteren qua milieueffecten gelijk aan of beter dan de aardgasbussen. Deze buurtbussen zullen aan het eind van de verlenging worden overgedragen aan de nieuwe concessie.

5. OV-concessie

Met de verlenging van de huidige concessie tot en met december 2026 richten wij ons in de nieuwe aanbestedingsstukken voor de busconcessie op de periode vanaf 2027. De uitgevoerde evaluatie en gesprekken met partners en buschauffeurs hebben duidelijk gemaakt welke verbeterpunten moeten worden doorgevoerd. Na vooroverleg met alle gemeenten is een ontwerp-Programma van Eisen uitgewerkt, dat na vaststelling in GS via een consultatieronde bij gemeenten, het OPOV en omliggende vervoerregio's onder de aandacht wordt gebracht. Tevens gebruiken wij deze consultatieperiode om via een marktconsultatie te toetsen wat vervoerders vinden van het ontwerp-Programma van Eisen.

Procesmatig doorlopen we de komende periode de volgende stappen:

1. Consultatieperiode (maart – april 2024)
2. Uitwerken aanbestedingsstukken (april – juni 2024)
3. Start aanbestedingsprocedure (juli 2024)
4. Gunning busconcessie + start implementatieperiode (februari 2025)
5. Start busconcessie (december 2026)

Naast het Programma van Eisen bestaan de finale aanbestedingsstukken uit de aanbestedingsleidraad en de concessiebeschikking. In de aanbestedingsleidraad staan de beoordelingscriteria voor de aanbesteding. Naast de beoordeling op prijs stimuleren we via beoordelingscriteria hiermee:

- Eerdere inzet van ZE-materieel
- Regionale betrokkenheid
- Uitvoeringskwaliteit
- Materieel
- Duurzaamheid en circulariteit

Inhoudelijke veranderingen in de aanbestedingsstukken

De belangrijke punten zijn het tempo van Zero-Emissie (ZE)-implementatie, de wendbaarheid, de lijnvoering, de concessieduur en het budget. Onderstaand een toelichting op de aanpassingen

Implementatie Zero Emissie

De inzet van ZE-materieel zorgt voor een behoefte aan laadinfrastructuur en een netaansluiting. Laadvoorzieningen voor bussen zullen met name op stallingslocaties komen. Het is voor een toekomstige vervoerder van cruciaal belang om tijdig te beschikken over een netaansluiting met voldoende transportcapaciteit (voldoende levering van stroom) om zo ZE-busvervoer mogelijk te maken bij de start van de concessie. De Provincie neemt regie om op circa vier locaties voor de netaansluiting en transportcapaciteit om op deze wijze het risico van het niet tijdig beschikbaar hebben van remises met laadvoorzieningen te verkleinen en de kans op inschrijving te vergroten. Ten aanzien van het materieel eisen we per 2030 ZE-materieel, met uitzondering van de buurtbussen en scholierenlijnen. We stimuleren in de aanbestedingsleidraad eerdere inzet van ZE-materieel. Voor scholierenlijnen eisen we dat per 2030 minimaal 50 procent van de voertuigen ZE is.

Wendbaarheid

Om binnen het publieke vervoerssysteem aanpassingen door te kunnen voeren in dienstregelinggebonden busvervoer is een meer-minderwerkregeling opgesteld die naast de 10 procent bandbreedte per jaar (tot een maximum van 30 procent over de hele looptijd van de concessie) ook ruimte geeft om tussen de 10-30 procent meer- of minderwerk te realiseren. Hiervoor moet de vervoerder een businesscase opstellen. Wij garanderen dan een gelijk rendement als de vervoerder in zijn inschrijving heeft opgegeven. Door de wendbaarheid op deze manier in te regelen heeft de Provincie de ruimte om het publiek vervoerssysteem door te ontwikkelen, zonder dat de concessievoorwaarden onaantrekkelijk worden voor de potentiële inschrijvers.

Lijnvoering

Na de aanbesteding is er kritiek, maar ook tips en suggesties gekomen op de uitgevraagde buslijnen. Bovendien is in de evaluatie van de aanbesteding opgemerkt dat er kansen zijn om materieel en personeel efficiënter in te zetten. Met een uitvoerige vervoerskundige analyse en met het oog op het overleg met buschauffeurs en vooroverleg met alle gemeenten zijn wij tot een aantal nieuwe ideeën voor de lijnvoering gekomen. Deze ideeën hebben we aan wethouders voorgelegd. De belangrijkste aanpassingen die zijn voorzien zijn:

- Toevoegen van een uurdienst op werkdagen Heinkenszand – Goes
- Toevoegen van een uurdienst op werkdagen Kamperland – Goes
- Toevoegen van een uurdienst op werkdagen Westkapelle – Middelburg
- Toevoegen van een uurdienst op werkdagen Domburg – Middelburg
- Toevoegen van een uurdienst op maandag tot en met zaterdag tussen Vlissingen en Middelburg
- Opnemen van Renesse in buslijn 133
- Toevoegen van een uurdienst op werkdagen Zierikzee – Rotterdam
- De lijn Gent – Terneuzen blijft als optie.
- Aanpassing van enkele scholierenlijnen
 - Verschuiving naar basislijnen
 - Verschuiving naar flextaxi of trein

Voor de scholierenlijnen parallel aan het spoor die komen te vervallen zijn we met de desbetreffende onderwijsinstellingen in gesprek over de randvoorwaarden die daarvoor op orde moeten zijn: aanpassingen leiden niet tot kostenverhoging, niet tot een langere reistijd en de sociale veiligheid is geborgd door het organiseren van goede aansluitingen van trein op bus.

Voor de aanbesteding is een referentiedienstregeling opgesteld, die bij het PvE is gevoegd. Tijdens de implementatieperiode zal een nieuwe vervoerder in overleg met gemeenten, inwoners en provincie kijken naar de precieze routes die gereden gaan worden. In de bijlage vindt u een kaart met het referentienetwerk van dienstregeling 2027 en een tabel met veranderingen ten opzichte van de dienstregeling 2024.

Stimulering regionale betrokkenheid

In de aanbestedingsstukken maken we het mogelijk dat de vervoerder gebruikmaakt van onderaannemers. Ook zullen we in de aanbestedingsleidraad een plan uitvragen hoe de vervoerder regionale betrokkenheid stimuleert.

Concessieduur

De concessieduur passen we aan van 8 + 7 (eenzijdige verlengingsoptie met 7 jaar) naar een concessieduur van 12 jaar. Deze aanpassing maakt het voor vervoerders mogelijk om de investeringen over 12 jaar af te schrijven en een stabiel rendement te maken.

Betaalbaarheid

De Provincie Zeeland is verantwoordelijk voor het bepalen van de tarieven. Mede vanwege de opbrengsverantwoordelijkheid die bij de Provincie ligt. In het PvE zijn daarom nog geen specifieke bepalingen ten aanzien van de tarieven opgenomen. Door de opbrengsten conservatief in te schatten is er ruimte om na de inschrijvingen het tarievenbeleid uit te werken en in te vullen vanuit de Provincie Zeeland. De betaalbaarheid voor de reiziger overkoepelend in het totale Publieke Vervoersysteem is daarbij het uitgangspunt.

Ontwerp-Programma van Eisen

Het ontwerp-Programma van Eisen is vastgesteld in GS en vrijgegeven voor consultatie. Via dit Statenvoorstel kunnen PS kennismaken van dit ontwerp-Programma van Eisen.

Wat zijn de klimaateffecten?

Reizen met het openbaar vervoer is na lopen en fietsen de meest duurzame manier om van A naar B te reizen. De voorwaarde hiervoor is dat de ingezette voertuigen goed gebruikt worden. Het Publiek Vervoersysteem – zoals omschreven in de RMS – biedt gebruikers meer flexibiliteit en daarmee gemak. De verwachting is dat hierdoor inwoners meer gebruik zullen maken van het publieke vervoer en minder van eigen auto's. Zo wordt uitstoot van uitlaatgassen vermeden.

De busconcessie alleen staat voor 63 procent van de CO₂-uitstoot die de Provincie Zeeland als organisatie direct beïnvloedt. De overstap naar ZE-bussen – zoals beschreven in het ontwerp-Programma van eisen – zorgt voor een reductie van 90 procent. In de aanbesteding nemen we een stimulans op voor vervoerders die eerder dan 2030 mogelijkheden zien om over te gaan op ZE-materieel. De overstap zorgt voor een reductie in de uitstoot van stikstof(oxiden) en fijnstof. Dit past bij onze provinciale inzet op het Schone Lucht Akkoord en stikstofreductie.

Wat mag het kosten?

De kosten van de concessie zijn door een expert in kostencalculatie in het openbaar vervoer in een kostenmodel gezet. De veranderingen in de ZE-eisen, efficiëntere lijnvoering en andere PvE-eisen zijn hierin verwerkt. Op basis van dit kostenmodel hebben we een goede inschatting van de kosten kunnen maken. Ook op de reizigersinkomsten is een analyse uitgevoerd. Met de kosten en inkomsten in beeld kunnen we het plafondbedrag voor deze concessie bepalen en inzichtelijk maken hoeveel budget er structureel nodig is voor de exploitatie van deze concessie. Dit is doorvertaald naar een plafondbedrag voor de aanbesteding van de concessie. Het plafondbedrag is enigszins hoger dan het berekende bedrag, dit om het risico te verminderen dat er opnieuw geen inschrijvingen plaatsvinden. Op basis van de berekeningen verwachten wij derhalve dat inschrijvingen lager zullen gaan liggen dan het plafondbedrag.

Op basis van de huidige beschikbare budgetten, die met de uitkering van het Rijk op basis van de motie-Bikker structureel zijn verhoogd, en het plafondbedrag is structureel € 2 miljoen extra nodig om de aanbesteding te kunnen starten.

Via dit Statenvoorstel verzoeken we uw Staten jaarlijks vanaf 2027 een extra bedrag van € 2 miljoen beschikbaar te stellen voor de busconcessie. Via de voorjaarsnota zullen wij u daarnaast voorstellen doen toekomen voor de extra inzet ten behoeve van de aanbesteding, de periode van in- en uitgroei tijdens de verlenging van de concessie en inzet ten behoeve van haltes en hubs. Dit leidt tot de volgende begrotingswijziging:

€ 1.000	Doelstelling	Omschrijving	2024	2025	2026	2027	2028 ev.
van	900105	Budgettaire ruimte				-2.000	-2.000
Naar	050102	Bereikbaarheid voor de mensen				2.000	2.000

Via de voorjaarsnota zullen wij u een doorkijk geven op de Regionale Mobiliteitsstrategie. Afhankelijk van die voortgang doen wij u dan mogelijk voorstellen tot een financiële bijstelling.

Financiële consequenties externe inhuur: geraamd op nvt (kostensoort nvt)

Wij stellen u voor te besluiten overeenkomstig bijgevoegd ontwerp-besluit.

Gedeputeerde Staten,

Drs. J.M.M. Polman, voorzitter

Drs. M.C.J. Franken, secretaris-algemeen directeur

Onderwerp:

Ontwerp Programma van Eisen busconcessie 2024 -

Ontwerpbesluit

De staten der provincie Zeeland,
gelezen het voorstel van Gedeputeerde Staten van 5 maart 2024, nr. 404090;

besluiten:

1. Herbevestigen van Regionale Mobiliteitsstrategie als kader voor uitvoering van realisatie Publiek Vervoer.
2. GS op te dragen via kwartaalrapportages te informeren over de uitvoering en stand van zaken van de uitvoering van de Regionale Mobiliteitsstrategie.
3. Kennis nemen van ontwerp PvE aanbesteding busconcessie
4. Af te wijken van de ZE-doelstelling, zoals opgenomen in de Regionale Mobiliteitsstrategie.
5. De begroting te wijzigingen door vanaf 2027 structureel € 2.000.000,-- uit de budgettaire ruimte beschikbaar te stellen voor de doelstelling 050102 'Bereikbaarheid voor de mensen' ten behoeve van de busconcessie

ANNEX 2 - PROGRAMMA VAN EISEN

CONCESSIE OPENBAAR VERVOER PER BUS EN AUTO PROVINCIE ZEELAND 2027



Zaaknummer: 246545
Versie: Ontwerp 1.0
Datum: 12 maart 2024

Inhoud

1	Inleiding	5
1.1	Context.....	5
1.2	Concessie Zeeland 2015-2024	6
1.3	Ambities en randvoorwaarden voor de Concessie	6
1.4	Rol en status ontwerp Programma van Eisen	8
1.5	Leeswijzer	9
2	Ontwikkeling en samenwerking.....	10
2.1	Mobiliteitscentrale Zeeland	10
2.2	Te verwachten ontwikkelingen	10
2.3	Ontwikkelplan	11
2.4	Samenwerking Concessiehouder en Concessieverlener tijdens de Concessie	12
2.5	Samenwerking tijdens de Implementatie en de Concessie	12
2.6	Samenwerking en overleg met andere concessiehouders en aanbieders van Fijnmazige mobiliteitsdiensten	13
2.7	Samenwerking met concessiehouders van gezamenlijk geëxploiteerde concessiegrensoverschrijdende lijnen	13
3	Vervoerkundige eisen	15
3.1	Uitgangspunten.....	15
3.2	Opbouw van het OV-netwerk	16
3.3	Eisen aan Basislijnen	16
3.4	Bedieningseisen Basislijnen	17
3.5	Aanvullende Lijnen.....	18
3.6	Scholierenvervoer	19
3.7	Buurtbuslijnen.....	20
3.8	Vervoerplan	21
3.9	Dienstregeling	21
3.10	Tussentijdse wijzigingen Dienstregeling	22
3.11	Aansluitingen	23
3.12	Feestdagen.....	23
4	Materieel	24
4.1	Algemene eisen.....	24
4.2	Milieuprestaties Materieel	25
4.3	Toegankelijkheid	27
4.4	Uiterlijk en reclame Materieel	28
4.5	Lengte Materieel.....	29

4.6	Technische eisen aan het Materieel	29
4.7	Comfort en netheid van het Materieel	31
4.8	Buurtbussen	32
5	Uitvoeringskwaliteit	34
5.1	Vervoerplicht, vervoercapaciteit en zitplaatskans	34
5.2	Rituitval en Vervangend Vervoer	35
5.3	Punctualiteit en Aansluitingen	36
5.4	Afwijkingen van de Dienstregeling	39
5.5	Compensatieregeling	39
5.6	Centrale Verkeersleiding	40
6	Infrastructuur	42
6.1	Samenwerking Concessiehouder met partners	42
6.2	Weginfrastructuur	43
6.3	Haltes	43
6.4	Stallingen, onderhoudsvoorzieningen en pauzevoorzieningen	44
6.5	Laadinfrastructuur	45
7	Reisinformatie	47
7.1	Reisinformatie algemeen	47
7.2	Reisinformatie over de Dienstregeling	48
7.3	Informatie op Haltes	49
7.4	Informatie in en op de voertuigen	51
7.5	Informatie op websites en apps	52
7.6	Overig gebruik aangeleverde informatie	54
8	Tarieven en betaalwijzen	55
8.1	Tarieven	55
8.2	Elektronische Betaalwijzen	57
8.3	Andere Betaalwijzen	60
8.4	Betalen op concessiegrensoverschrijdende lijnen	61
8.5	Betalen binnen andere modaliteiten	62
9	Marketing	63
9.1	Marketingsubsidie	63
9.2	Merk en huisstijl	63
10	Personeel	64
10.1	Personeel en Reizigers	64
10.2	Concessiehouder als werkgever	65
11	Sociale Veiligheid	68

11.1	Sociale Veiligheid algemeen	68
11.2	Sociaal Veiligheidsplan.....	70
12	Duurzaamheid en circulariteit	72
12.1	Duurzame bedrijfsvoering	72
12.2	Circulariteit	73
13	Consumentenbescherming en reizigersinspraak.....	74
13.1	Klantenservice en klachtenafhandeling	74
13.2	Rol Overleg Platform Openbaar Vervoer Zeeland (OPOV).....	76
13.3	Consultatie Reizigers en andere belanghebbenden	77
14	Data en monitoring.....	78
14.1	Datalevering.....	78
14.2	Openbaarheid en bescherming van (persoons)gegevens.....	81
14.3	Monitoring.....	83

Bijlagen:

- Bijlage 1. Regionale Mobiliteitsstrategie
- Bijlage 2. Kaartbeeld Basislijnen en aanvullende lijnen en kaartbeeld scholierenlijnen
- Bijlage 3. Overzicht te bedienen Hubs
- Bijlage 4. Scholierenlijnen en scholen (ter informatie)
- Bijlage 5. Bestaande Buurtbusprojecten
- Bijlage 6. Dienstregelingprocedure
- Bijlage 7. Concessiegrensoverschrijdende en te gedogen verbindingen
- Bijlage 8. Gesloten weggedeelten
- Bijlage 9. Afspraak beschikbaarheid van wegen met Wegbeheerders
- Bijlage 10. Huisstijl “Reizen door Zeeland” d.d. 14 juni 2023
- Bijlage 11. Dataleveringsspecificatie (wordt later ter beschikking gesteld)

1 Inleiding

1.1 Context

De Regionale Mobiliteitsstrategie (Bijlage 1) die op 17 december 2021 door Provinciale Staten is vastgesteld voorziet in een netwerk van buslijnen (in RMS: snelle busverbindingen) met meer kwalitatief hoogwaardige verbindingen, maar minder verbindingen dan in de huidige concessie. De buslijnen hebben een verbindende functie tussen Hubs en/of Begin- en Eindpunten met voldoende vervoervraag, maar geen ontsluitende functie. Reizigers kunnen met deze buslijnen snel van en naar Hubs reizen en hebben beschikking over Fijnmazige mobiliteitsdiensten waarmee in de directe omgeving verbindingen kunnen worden gerealiseerd en waarmee ook kan worden gereisd in aansluiting op de bus.

In 2023 heeft de Provincie Zeeland het busvervoer vanaf Dienstregelingjaar 2025 (concessie Zeeland 2025) aanbesteed. Voor deze aanbesteding zijn geen inschrijvingen ontvangen. De Provincie Zeeland heeft dit geëvalueerd. In deze evaluatie zijn een aantal verbeterpunten door marktpartijen genoemd. Het betrof met name het tempo van de implementatie van het Zero Emissie materieel, het lijnennetwerk met relatief veel eenzijdige scholierenlijnen, de wendbaarheid van de concessie, de concessieduur inclusief voorwaarden van de verlenging en het financiële kader. De aanbestedingsstukken 2023 en de evaluatie zijn de basis geweest voor dit Ontwerp Programma van Eisen, met de volgende aanpassingen:

Implementatie Zero Emissie

Om tijdig de beschikking te hebben over een netaansluiting neemt de Provincie regie, door op de locaties Terneuzen, Middelburg en Goes stappen te zetten om een netaansluiting te realiseren.

Hiermee vergroten we de kans op tijdige netaansluitingen op deze beoogde locaties.

Ten aanzien van het materieel stellen we als eis dat per 2030 al het materieel ZE uitgevoerd moet worden, met uitzondering van de helft van de Scholierenlijnen en de Buurtbussen (de buurtbussen die in 2024 in de concessie instromen blijven tot en met 2032 in de Concessie). Met deze aanpassing in onze eisen geven we de markt de ruimte om de eerste jaren met niet-ZE materieel te rijden als zij het ZE materieel ofwel de laadinfrastructuur nog niet bij start concessie hebben gerealiseerd.

Het lijnennet

Vanuit een uitvoerige analyse op ons lijnennet hebben we een aantal veranderingen in de referentiedienstregeling doorgevoerd ten opzichte van de concessie Zeeland 2025. Zo eisen we verbindingen naar Rotterdam, Renesse, Kamperland, Heinkenszand, Westkapelle en Domburg, zijn er aanpassingen aan Scholierenlijnen en vermindert het aantal opties.

Wendbaarheid

Met de aanpassingen in het lijnennet zijn scherpe keuzes gemaakt in de lijnvoering van zowel de Basislijnen, de Aanvullende lijnen als in Scholierenlijnen. Het netwerk dat we uitvragen is hiermee toekomstvast. Omdat we werken aan een Publiek vervoersysteem waarin we Fijnmazige mobiliteitsdiensten op grotere schaal organiseren, wensen we ook wendbaar te zijn. De meer-en minderwerkregeling is daarop verruimd, zodat er buiten de bandbreedte van 10% per jaar (tot een maximum van 30% over de gehele looptijd), ruimte is voor meer-minderwerk op basis van een business case met een gelijk rendement als de vervoerder in zijn Inschrijving heeft opgenomen.

Concessieduur

De concessieduur wordt in vergelijking met de concessie Zeeland 2025 verlengd, en is bepaald op 12 jaar.

Mobiliteitscentrale Zeeland

De ontwikkeling van de Mobiliteitscentrale Zeeland is ondertussen verder gevorderd. De verwachting is dat eind 2024 een Gemeenschappelijke Regeling Publiek Vervoer Zeeland is ingericht als voortzetting van de Gemeenschappelijke Regeling collectief vervoer Zeeuws Vlaanderen waar de Mobiliteitscentrale Zeeland B.V. (met als enige aandeelhouder de GR), als voorzetting van de Gemeentelijke Vervoerscentrale B.V., onderdeel van uitmaakt. In dit Programma van Eisen scheppen we meer helderheid over de governance van de GR en de MCZ en de rol die deze centrale krijgt om het Publiek vervoersysteem in Zeeland aan te sturen. In dit document moet derhalve concessieverlener in formele zin worden gelezen als Gedeputeerde Staten, waarbij de uitvoering van werkzaamheden als concessieverlener zal zijn ondergebracht bij de GR (en mogelijk gedeeltelijk bij de MCZ).

Financieel kader

Net zoals in de concessie Zeeland 2025 ligt de opbrengstverantwoordelijkheid bij de Concessieverlener. De verwachte kosten en opbrengsten zijn op basis van dit PvE opnieuw geraamd.

1.2 Concessie Zeeland 2015-2024

De huidige busconcessie is aanbesteed voor de periode 2015-2024 en wordt uitgevoerd door Connexion. De basis van het busnetwerk bestaat uit kernnetlijnen die de diverse eilanden met elkaar verbinden en die relatief hoge vervoervraag kennen. Aanvullend daarop zijn er op drukke momenten maatwerkoplossingen in de vorm van spitsritten en spits- en scholierenlijnen, die inspelen op de piekbehoeften van forenzen en scholieren/studenten. In het Zeeuwse openbaar vervoer heeft een groot deel van de reizigers (meer dan 70%) onderwijs als reismotief. Daarnaast kent de huidige concessie 20 Buurtbuslijnen.

Op die plekken en momenten waarop het vaste net in het verleden is afgeschaald vanwege de beperkte vraag naar OV, biedt de Concessieverlener een mobiliteitsgarantie in de vorm van de haltetaxi, die wordt uitgevoerd door de vervoerders van het gemeentelijke doelgroepenvervoersystemen. In de huidige concessie is de concessiehouder opbrengstverantwoordelijk en heeft deze de ontwikkelfunctie, waardoor deze geprikkeld wordt om de vervoervraag op te zoeken. De concessiehouder doet voorstellen om de dienstregeling aan te passen, maakt een tarievenplan, geeft vorm en inhoud aan communicatie en marketing en draagt zorg voor een goede informatievoorziening. De Provincie toetst jaarlijks het vervoerplan, het marketingplan, de dienstregeling en de tarieven aan de hand van het Programma van Eisen, het Bestek en het Ontwikkelplan.

Het Zeeuwse busvervoer is toegankelijk en kent relatief weinig problemen met betrekking tot sociale veiligheid. Het materieel bestaat uit diesel- en aardgasbussen.

1.3 Ambities en randvoorwaarden voor de Concessie

De provinciale ambities voor de Concessie zijn gericht op het verbeteren en versterken van:

1. De toekomstvastе basis voor het Zeeuwse mobiliteitssysteem;
2. Verduurzaming van het openbaar busvervoer;

3. Scholierenlijnen die zijn afgestemd op het nieuwe mobiliteitssysteem;
4. Drempelloos reizen;
5. Leefbaarheid en duurzaamheid in het Concessiegebied.

Dit onder de randvoorwaarde dat de uitvoering van het openbaar busvervoer voor zowel de Reiziger als de Concessieverlener betaalbaar kan plaatsvinden.

Ontwikkeling van het Publiek vervoersysteem

In Zeeland wordt een samenhangend systeem van vaste verbindingen – gericht om over langere afstanden snel te kunnen reizen – en Fijnmazige mobiliteitsdiensten – gericht op reizen binnen korte afstand – gerealiseerd. Samen met het spoor en de Ferry vormt het Openbaar Vervoer per Bus de basis voor het een systeem van verbindingen over langere afstanden. Binnen dit systeem zal het overgrote deel van de reizen met de trein of Bus gemaakt worden. Door aan de Concessiehouder mee te geven welke Lijnen hij gedurende de Concessie met een hoog kwaliteitsniveau moet aanbieden, de zogeheten Basislijnen, legt de Concessieverlener een basis voor het Publiek vervoersysteem. In hoofdstuk 3 wordt dit doel nader uitgewerkt.

Leefbaarheid en duurzaamheid in het Concessiegebied

In lijn met het Bestuursakkoord Zero Emissie Busvervoer streeft de Concessieverlener naar een Concessie die wordt uitgevoerd met ZE-materieel. Voor de Basislijnen en Aanvullende lijnen wordt ZE-materieel vanaf 2030 geëist, voor de scholierenlijnen eisen we vanaf 2030 minimaal 50% ZE. Hiermee sluit de Concessie aan bij het Schone Lucht Akkoord (SLA) dat gericht is op het verminderen van schadelijke stoffen in de lucht. De Concessieverlener neemt de regie om in Terneuzen, Zierikzee, Goes en Middelburg voorbereidingen voor de benodigde netaansluitingen en transportcapaciteit te treffen, om op deze manier tijd te winnen (tussen aanvraag netaansluiting en realisatie van de remise) en meer zekerheid te geven aan de markt. Nadere bepalingen hierover zijn opgenomen in de Concessiebeschikking.

Scholierenlijnen

De grootste groep reizigers in het huidige Zeeuwse Openbaar Vervoer is scholieren en studenten. Een groot deel van deze doelgroep zal reizen met de trein, Basislijnen of Aanvullende lijnen. Wanneer deze reizigersgroep qua herkomst en bestemming of qua bedieningstijden niet adequaat kan worden vervoerd met de Ferry, trein, Basislijnen of Aanvullende lijnen, zijn Scholierenlijnen (en –ritten) ingelegd. Deze Scholierenlijnen sluiten aan op de begin- en eindtijden van het onderwijs en worden aangeboden als de vervoervraag voldoende is.

Drempelloos reizen

De Concessieverlener streeft er naar dat alle inwoners en bezoekers van het Concessiegebied die zelfstandig kunnen reizen van het Publiek Vervoersysteem gebruik kunnen maken. Om dit mogelijk te maken is het noodzakelijk om drempels voor gebruik van het Openbaar Vervoer zoveel mogelijk weg te nemen, bijvoorbeeld als het gaat om fysieke toegankelijkheid en begrijpelijkheid van het Openbaar Vervoer en het betaalgemak. Voor de fysieke toegankelijkheid speelt met name de inrichting van Bussen en Haltes een rol; voor de begrijpelijkheid is een goede informatievoorziening belangrijk. Dit laatste is ook een belangrijk aspect als het gaat om het betaalgemak. In hoofdstukken 4 (Materieel), 7 (Reisinformatie) en 8 (Betalen en Tarieven) wordt nader toegelicht hoe de Concessieverlener met de Concessie drempelloos reizen wil realiseren en welke rol Mobiliteit als Dienst (MaaS) daarbij moet vervullen.

Voorwaarden

Een betaalbare uitvoering van het openbaar busvervoer voor zowel de Reiziger als de Concessieverlener is een randvoorwaarde. In de RMS is bepaald dat het huidige Zeeuwse mobiliteitssysteem een doorontwikkeling behoeft naar een beperkter maar hoogwaardiger netwerk van snelle busverbindingen tussen hubs in combinatie met een groter aanbod aan Fijnmazige mobiliteitsdiensten. De provinciale budgetten voor het Publiek vervoersysteem, waar zowel het onderdeel Bus als Fijnmazige mobiliteitsdiensten uit wordt gefinancierd, worden groter. Uitgangspunt is dat binnen deze budgetten het Publiek vervoersysteem goed moet kunnen functioneren en dat het systeem ook voor de Reiziger betaalbaar is. Dit Programma van Eisen vormt de basis voor het financiële kader voor de Concessie. Gedurende de concessieperiode zal op basis van monitoring een verdere doorontwikkeling plaatsvinden, waarbij oog wordt gehouden voor de betaalbaarheid van de diverse mobiliteitsvormen in het Publiek vervoersysteem.

Om tot een goede uitvoering van Buurtbuslijnen te komen is het voorwaardelijk dat er voldoende vrijwilligers beschikbaar zijn voor de uitvoering van Buurtbuslijnen.

Wendbare Concessie(houder)

De Concessieverlener gaat uit van een netwerk van Basislijnen aangevuld met enkele Aanvullende lijnen en Scholierenlijnen. Daarnaast wordt het aanbod van Fijnmazige mobiliteitsdiensten buiten deze Concessie uitgebreid. De trein, de Ferry, het Openbaar Vervoer en de Fijnmazige mobiliteitsdiensten vormen samen het Publiek vervoersysteem. Insteek daarbij is een OV-aanbod dat flexibel meebeweegt met veranderingen in de vervoervraag, waaronder een uitbreiding van het aanbod op het moment dat het aantal reizigers toeneemt. Of een inperking van het aanbod als het aantal reizigers afneemt. Er wordt hierbij gezocht naar een balans tussen vaste verbindingen en fijnmazige mobiliteitsdiensten. Daarvoor is het wenselijk om de Dienstregeling meerdere keren per jaar aan te kunnen passen.

Voor de lijntypen Basislijnen, Aanvullende lijnen, Scholierenlijnen en Buurtbuslijnen zal het ontwikkelteam van de Concessieverlener, op basis van monitoring van reizigersaantallen op deze Lijntypen, maar ook van de Fijnmazige mobiliteitsdiensten, analyseren welke typen vervoer het beste aansluit op de wensen van de Reiziger en past binnen de financiële kaders, en daarop een doorontwikkeling organiseren. Voor het meer- en minderwerk zijn hiervoor bepalingen in hoofdstuk 6 van de Concessiebeschikking opgenomen.

1.4 Rol en status ontwerp Programma van Eisen

De Wet Personenvervoer2000 (Wp2000) stelt in artikel 44 dat de Concessieverlener voor een concessie een Programma van Eisen moet opstellen. In het Programma van Eisen staan de eisen die de Concessieverlener aan het Openbaar Vervoer stelt. Daarnaast moet de Concessiehouder zich vanzelfsprekend aan alle wettelijke bepalingen en regelingen houden die relevant zijn bij de uitvoering van het Openbaar Vervoer dan wel de Concessie. Deze wettelijke bepalingen en regelingen zijn niet in het Programma van Eisen beschreven.

Basis voor het Programma van Eisen zijn de eerder vastgestelde RMS en het PvE voor de concessie Zeeland 2025. In plaats van HOV-lijnen spreken we in dit PvE van Basislijnen. Dit is slechts een wijziging van de naam en niet van de functie of kwaliteit. De oorspronkelijke naam sloot niet aan bij wat landelijk onder HOV verstaan wordt. De overige lijnen noemen we in dit PvE Aanvullende lijnen,

Scholierenlijnen en Buurtbuslijnen. De in de genoemde documenten opgenomen ambities, doelen en uitgangspunten zijn in het Programma van Eisen uitgewerkt in concrete eisen.

De Concessieverlener daagt geïnteresseerde vervoerders uit om in het kader van de aanbesteding van de Concessie extra's boven op deze eisen aan te bieden om zo meer kans te maken op de gunning. De aangeboden extra's die door de Concessieverlener in opdracht worden gegeven, worden onderdeel van de Concessie. De wensen van de Concessieverlener met betrekking tot deze extra's worden in de Aanbestedingsleidraad uitgewerkt in de vorm van de volgende Gunningcriteria:

- Uitvoeringskwaliteit
- Materieel
- Implementatie Zero-emissie
- Duurzaamheid en Circulariteit
- Regionale betrokkenheid

1.5 Leeswijzer

Deze versie van het PvE betreft de Ontwerpversie die voor advies aan de consumentenorganisatie OPOV en de aangrenzende concessieverleners Zuid-Holland en Noord-Brabant wordt voorgelegd. Om de leesbaarheid te bevorderen wordt deze Ontwerpversie kortweg "PvE" genoemd. Dit document is 12 maart 2024 door Gedeputeerde Staten vastgesteld.

In het Programma van Eisen hebben gedefinieerde begrippen de betekenis die daaraan in de Begrippenlijst (Annex D van de Concessiebeschikking) wordt toegekend. Gedefinieerde begrippen worden met een hoofdletter geschreven. Algemeen bekende begrippen worden soms ook met een hoofdletter geschreven.

De eisen zijn tijdens de gehele Concessieduur van toepassing in het gehele Concessiegebied en voor alle Lijntypes, tenzij anders is aangegeven. De eisen die in het Programma van Eisen aan de Concessiehouder worden gesteld, gelden ook voor Onderaannemers die namens de Concessiehouder een deel van het Openbaar Vervoer uitvoeren.

De eisen zijn per (deel)onderwerp beschreven in verschillende hoofdstukken. Elk hoofdstuk start met een inleidende tekst die op functionele wijze beschrijft wat de Concessieverlener met het betreffende onderwerp wil bereiken. De concrete eisen die hieruit voortvloeien zijn opgenomen in tabellen. In geval van strijdigheid tussen een inleidende tekst en een eis in een tabel, prevaleert de eis in de tabel.

2 Ontwikkeling en samenwerking

2.1 Mobiliteitscentrale Zeeland

De Concessieverlener is voornemens om haar Ontwikkeltaak, een combinatie van de Regierol en Ontwikkelfunctie onder te brengen in de nog op te richten Mobiliteitscentrale Zeeland. In de Gemeenschappelijke Regeling Publiek Vervoer Zeeland zal de Mobiliteitscentrale Zeeland B.V. worden opgenomen als voortzetting van de Gemeentelijke Vervoerscentrale. De GVZ verzorgt momenteel de ritplanning voor het doelgroepenvervoer en de haltetaxi.

Voor de inrichting van de GR en de MCZ zijn de provincie, de gemeenten en de betrokken samenwerkingsverbanden in vergaande voorbereiding van besluitvorming. De verwachting is dat eind 2024 de GR en de MCZ voor wat betreft de governance zijn gerealiseerd. Deze governance vervangt de huidige complexe governance van de GVZ die in de loop der jaren is ontstaan.

In de beoogde governance voor de GR en MCZ wordt uitgegaan van de volgende uitgangspunten:

1. De Ontwikkeltaak (van de Concessie) en de ontwikkeltaak van de Flextaxi en van het doelgroepenvervoer, als mede het management van de Concessie en de contracten (voor de Flextaxi en het doelgroepenvervoer) worden gezamenlijk binnen de GR uitgevoerd,
2. Het aanvragen en het plannen van ritten voor de Flextaxi en het doelgroepenvervoer wordt gezamenlijk binnen de MCZ uitgevoerd. De MCZ zorgt ook voor de aansluiting van de Flextaxi en het doelgroepenvervoer (voor zover dat gezien dat type vervoer mogelijk is) op het busvervoer,
3. GS blijven Concessieverlener en eindverantwoordelijk voor de Concessie. Uitvoerend wordt het concessiebeheer belegd bij de GR. Dat betekent dat waar in dit PvE wordt gesproken van “Concessieverlener” genoemde taken door de GR kunnen worden uitgevoerd.
4. Besluiten die door de GR ten aanzien van het busvervoer kunnen alleen worden genomen met instemming van GS. Dit soort besluiten door de GR moeten worden gezien als een zwaarwegend advies aan GS.

Bij het vaststellen van dit Programma van Eisen kan niet met zekerheid worden aangegeven dat op de datum van gunning van de Concessie de GR en de MCZ operationeel zijn. De verwachting is dat dit wel in de implementatiefase van de Concessie, tussen het definitief worden van de gunning en de start van de Concessie, zal plaatsvinden.

2.2 Te verwachten ontwikkelingen

Het denken over Openbaar Vervoer verschuift steeds meer van aanbodsturing naar vraagsturing, van buslijnen met vaste Dienstregeling naar het realiseren van Fijnmazige mobiliteitsdiensten gedifferentieerd naar tijd en plaats. Vervoerketens en bijbehorende multimodaliteit sluiten aan bij de wens van de Reiziger. Een en ander is beleidsmatig uitgewerkt in de RMS (Bijlage 1).

De Fijnmazige mobiliteitsdiensten, waaronder de Flextaxi zullen in de Dienstregelingjaren 2024, 2025 en 2026 per regio worden ingevoerd. De ontwikkeling zal gedurende de Concessieperiode worden gemonitord, zodat waar nodig kan worden bijgestuurd. De bedoeling is dat uiterlijk bij de start van Dienstregelingjaar 2027 het Publiek vervoersysteem in heel Zeeland staat en dat de Flextaxi in heel Zeeland beschikbaar is.

De Concessieverlener wil een net van hoogwaardig Openbaar Vervoer aanbieden waar voldoende vraag hiervoor bestaat. Het streven is om dit type vervoer waar mogelijk verder te versnellen door

bijvoorbeeld het samenvoegen en/of verplaatsen van haltes. De Concessieverlener spant zich in om met wegbeheerders en in samenspraak met de Concessiehouder aantrekkelijke voorzieningen te realiseren op bijvoorbeeld overstappunten (Hubs) tussen Basislijnen en Fijnmazige mobiliteitsdiensten. Op plaatsen waar een collectieve vervoervraag ontbreekt of zeer beperkt is zullen de Fijnmazige mobiliteitsdiensten invulling geven aan de vervoerbehoefte.

2.3 Ontwikkelplan

De Concessieverlener voert de Ontwikkeltaak uit. Dat resulteert in een periodiek op te stellen Ontwikkelplan, dat strategisch van aard is en een focus heeft op de middellange termijn (3-5 jaar). Het Ontwikkelplan wordt opgesteld door de Concessieverlener in samenwerking met de Concessiehouder. De Concessieverlener stemt het concept Ontwikkelplan af met de aangrenzende concessieverleners en vraagt hierover advies van het OPOV.

Het Ontwikkelplan omvat alle elementen die ontwikkeling behoeven op het gebied van de het Publiek vervoersysteem, zoals:

1. De verwachte Vervoervraag en het aanbod van Openbaar Vervoer en andere vormen van mobiliteit in de komende twee á drie jaar;
2. De wensen van (potentiële) klantgroepen;
3. De verhouding tussen vaste vormen van vervoer (OV) en Fijnmazige mobiliteitsdiensten in relatie tot vraag en aanbod;
4. Acties op het gebied van marketing & communicatie;
5. De informatievoorziening aan Reizigers, zowel voorafgaand aan als tijdens de reis;
6. De lokale en regionale Reisproducten en Tarieven;
7. De wensen en ontwikkelingen op het gebied van de voor de mobiliteit benodigde infrastructuur, zoals doorstromingsmaatregelen, haltes en haltevoorzieningen.

Het Ontwikkelplan wordt door Concessieverlener vastgesteld. Tijdens de looptijd van de Concessie kan de inhoud van het Ontwikkelplan gaan afwijken van het Programma van Eisen indien de Concessieverlener dit expliciet bevestigt bij het vaststellen van het Ontwikkelplan.

Samenwerking bij het opstellen van het Ontwikkelplan

- 2.3.1 De Concessiehouder is vanaf het moment van de gunning verplicht om medewerking te verlenen aan de Ontwikkeltaak waaronder het aanwezig te zijn bij de daarvoor door Concessieverlener (uitvoerend: GR) georganiseerde vergaderingen. De omvang van de werkzaamheden bedraagt jaarlijks circa 0,3 fte.
- 2.3.2 De medewerkers zoals bedoeld in het voorgaande lid voldoen aan de volgende eisen en/of competenties:
 - a. Hij/zij heeft HBO- of WO-niveau;
 - b. Hij/zij heeft ervaring met de ontwikkeling van OV-netwerken. Dienstregelingen en reisproducten;
 - c. Hij/zij heeft kennis van Infrastructuuraspecten met betrekking tot Openbaar Vervoer;
 - d. Hij/zij heeft lokale kennis van zaken;
 - e. Hij/zij beheerst de Nederlandse taal zowel mondeling als schriftelijk, ten minste op taalniveau C1

2.4 Samenwerking Concessiehouder en Concessieverlener tijdens de Concessie

Samenwerking Concessiehouder en Concessieverlener tijdens de Concessie

- 2.4.1 Concessiehouder neemt deel aan de volgende vaste overlegvormen:
- a. Concessiebeheeroverleg: tactisch overleg tussen medewerkers van (of namens) de Concessieverlener en een (of meer) vaste vertegenwoordiger(s) van de Concessiehouder. In het concessiebeheeroverleg wordt de uitvoering van de Concessie bewaakt. In het concessiebeheeroverleg worden gemaakte afspraken vastgelegd en opgenomen in het afsprakenregister en wordt de verrekening van meer- en minderwerk bewaakt.
 - b. Vervoerkundig overleg: tactisch/ operationeel overleg tussen medewerkers van (of namens) de Concessieverlener en een vaste vertegenwoordiger(s) van de Concessiehouder gericht op de doorontwikkeling van de Dienstregeling en capaciteitsinzet.
 - c. Data overleg: tactisch/ operationeel overleg tussen medewerkers van (of namens) de Concessieverlener en een vaste vertegenwoordiger(s) van de Concessiehouder.
 - d. Managementoverleg: periodiek overleg tussen het management van de Concessieverlener en het management van de Concessiehouder van de Concessiehouder, op strategisch niveau, gericht op het signaleren van kansen en bedreigingen voor de Concessie en het maken van afspraken op strategisch niveau. Het managementoverleg is tevens het gremium voor afwikkelen van vraagstukken die uit bovenstaande overleggen voortkomen.
- De Concessiehouder vaardigt deelnemers af naar de genoemde overleggen die beschikken over noodzakelijke kennis en vaardigheden en met voldoende mandaat. De inhoud, frequentie en deelname aan het overleg worden tijdens de voorbereidingen op de Concessie vastgesteld en kunnen gedurende de Concessie worden bijgesteld.

2.5 Samenwerking tijdens de Implementatie en de Concessie

Samenwerking tijdens de Implementatie en Concessie

- 2.5.1 De Concessieverlener en de Concessiehouder maken na gunning afspraken over de gewenste samenwerking tijdens de implementatieperiode en tijdens de Concessie, passend binnen de in dit PvE opgenomen bepalingen en binnen het Implementatieplan zoals opgenomen in de Inschrijving van de Concessiehouder en leggen dit vast in een samenwerkingsovereenkomst.

2.6 Samenwerking en overleg met andere concessiehouders en aanbieders van Fijnmazige mobiliteitsdiensten

Concessieverlener voert op strategisch niveau overleg met de andere concessiehouders en aanbieders van Fijnmazige mobiliteitsdiensten.

Samenwerking en overleg met andere concessiehouders en aanbieders van Fijnmazige mobiliteitsdiensten	
2.6.1	De Concessiehouder maakt als onderdeel van het opstellen van de Dienstregeling proactief, constructief en tijdig afspraken met de exploitant(en) van Openbaar Vervoer in en vanuit aangrenzende concessiegebieden over een goede afstemming van het Openbaar Vervoer.
2.6.2	De Concessiehouder treedt op verzoek van de Concessieverlener met (lokale) exploitanten van Fijnmazige mobiliteitsdiensten in overleg over de uitwisseling van informatie voor dienstverleningsconcepten en -producten en informatieverstrekking over de Dienstregeling, teneinde de overstap tussen Openbaar Vervoer en Fijnmazige mobiliteitsdiensten voor Reizigers zo makkelijk mogelijk te maken. De Concessiehouder stelt de Concessieverlener op de hoogte van het verloop van deze gesprekken.
2.6.3	De Concessiehouder organiseert minimaal eens per kalenderjaar een overleg met de exploitant(en) genoemd in leden 1 en 2, eventueel in aanwezigheid van de Concessieverlener. De Concessieverlener behoudt zich het recht voor, indien daar aanleiding voor is, de overlegfrequentie te verhogen dan wel te verlagen.
2.6.4	De Concessiehouder stelt de opvolgende concessiehouder – na voorafgaande toestemming van de Concessieverlener – vanaf één maand voorafgaand aan de startdatum van de opvolgende concessie in staat om (reis)informatie over de opvolgende concessie te bevestigen aan de Haltepalen (zonder dat daarbij de (reis)informatie van de Concessiehouder verwijderd of onleesbaar wordt). De Concessiehouder zal deze (reis)informatie tevens tijdelijk weergeven op de Displays in de Voertuigen.

2.7 Samenwerking met concessiehouders van gezamenlijk geëxploiteerde concessiegrensoverschrijdende lijnen

Samenwerking en overleg bij gezamenlijk geëxploiteerde concessiegrensoverschrijdende lijnen	
2.7.1	De Concessiehouder maakt voor Lijnen die de staats- of concessiegrens overschrijden en die hij in opdracht van de Concessieverlener gezamenlijk exploiteert met de betrokken concessiehouder (werk) afspraken over ten minste de volgende onderwerpen: <ul style="list-style-type: none"> a. Dienstregeling

- b. Uitvoering van de Dienstregeling
- c. Haltelocaties
- d. Informatieuitwisseling
- e. Real time informatie volgens beider standaards ten behoeve van dynamische reisinformatie
- f. Onderlinge rapportage van gegevens, indien nodig in het kader van inkomstenherverdeling
- g. Ontwaardingsapparatuur aan boord
- h. Radio met connectie naar dispatching van de andere concessiehouder aan boord van de bussen die op gemeenschappelijk geëxploiteerde lijnen worden ingezet
- i. Communicatie en marketing
- j. Informatie en communicatie in en op Voertuigen en Halten
- k. Apparatuur voor verkeersbeïnvloeding op elkaars grondgebied
- l. Sociale veiligheid
- m. Controle van Vervoerbewijzen
- n. Aantal (operationele) overlegmomenten

2.7.2 De Concessiehouder stelt bij lijnen die de staatsgrens met België overschrijden zoals bedoeld in het vorige lid communicatieapparatuur ter beschikking aan de Belgische vervoerder zodat de chauffeurs van de Belgische vervoerder in contact kunnen treden met de verkeersleiding van de Concessiehouder.

3 Vervoerkundige eisen

3.1 Uitgangspunten

Belangrijk uitgangspunt voor de eisen aan het toekomstige Openbaar Vervoer netwerk in de Concessie is de keuze om Openbaar Vervoer (Lijnen) in vier lijntypen in te delen:

- Basislijnen
- Aanvullende lijnen
- Scholierenlijnen
- Buurtbuslijnen

Aan deze lijntypen worden verschillende eisen gesteld. De Concessieverlener zoekt balans om tijdens de looptijd van de Concessie de flexibiliteit te hebben om het Publiek vervoersysteem aan te kunnen passen aan gewijzigde vervoerbehoefden, terwijl tegelijkertijd zekerheden aan Reizigers en andere stakeholders wordt geboden.

De Basislijnen bieden snel vervoer tussen Hubs door zo veel mogelijk op hoofdroutes te rijden. Basislijnen rijden in principe op alle dagen van de week. De bedieningsperiode, lijnvoering en de frequentie kunnen in de loop van de concessie worden aangepast. Aanvullende Lijnen bieden extra verbindingen naast de Basislijnen. Scholierenlijnen bieden verbindingen die zijn afgestemd op de begin- en eindtijden van het onderwijs, zijn ingericht op scholieren. Op Basislijnen zijn indien nodig extra ritten opgenomen gericht op scholieren. Deze ritten rijden niet in de schoolvakanties.

De flexibiliteit in de Concessie moet ruimte bieden voor vernieuwingen in het aanbod aan vervoer in wisselwerking met de Flextaxi; om op die wijze te komen tot vervoervormen die passen bij de vervoerbehoefden van Reizigers. Mede hierdoor kunnen de best passende vervoervormen op verbindingen met weinig vraag er anders uitzien dan Reizigers anno 2024 gewend zijn. Met de opname van enkele Aanvullende lijnen geven wij deze overgang vorm. De Aanvullende lijnen en het vervoer per Flextaxi kunnen in de loop van de Concessie worden aangepast aan de hand van de ontwikkeling van het vervoer en de behoeften van reizigers.

Dit hoofdstuk bevat de eisen waaraan het Openbaar vervoernetwerk en de Dienstregeling in ieder geval moeten voldoen. Ten behoeve van de Inschrijving heeft Concessieverlener een Referentiedienstregeling opgesteld en bijgevoegd als Bijlage 18 bij de Aanbestedingsleidraad. Concessieverlener stelt met ondersteuning van Concessiehouder op grond van het door de Concessieverlener op te stellen Ontwikkelplan een Vervoerplan op voor Dienstregelingjaar 2027. Op basis van deze eisen stelt de Concessiehouder een concreet OV-netwerk en dienstregeling op voor het eerst voor Dienstregelingjaar 2027.

3.2 Opbouw van het OV-netwerk

De Lijnen die tot de Concessie behoren zijn ingedeeld in de volgende Lijntypen:

Basislijnen

Uitgangspunt is dat de Concessiehouder Basislijnen biedt op voorgeschreven Verbindingen. De Basislijnen vormen - samen met de trein en de Ferry (die geen deel uit maken van de Concessie) - het hoofdnetwerk van het Publiek vervoersysteem. De Basislijnen vormen een ruggengraat tussen Hubs.

Aanvullende Lijnen

Via de Aanvullende Lijnen wordt in aanvulling op het Basisnet een verbinding geboden op trajecten met een naar verwachting voldoende structurele vervoervraag. Hierbij is de huidige vervoervraag maatgevend geweest. De Aanvullende lijnen rijden in principe van maandag tot en met vrijdag overdag waarbij een uurdienst het minimum is. Zaterdag en zondag kunnen, indien de verwachte vervoervraag daar aanleiding toe geeft, daaraan worden toegevoegd. Deze lijnen kunnen, onder invloed van de ontwikkeling van de Flex taxi worden aangepast.

Scholierenlijnen

Scholieren van het voortgezet onderwijs en studenten aan het hoger onderwijs reizen op korte afstanden in principe met de fiets en op langere afstanden zoveel mogelijk met de Basislijnen, de Aanvullende lijnen en/of de trein. De Concessieverlener zet Scholierenvervoer in wanneer scholieren (en studenten) qua herkomst en bestemming of qua bedieningstijden niet adequaat kunnen worden vervoerd met de trein en/of een Basislijn of Aanvullende lijn. Scholierenlijnen sluiten aan op de begin- en eindtijden van het onderwijs en dienen tenminste 15 Reizigers per Rit te vervoeren. In de Inschrijving dient te worden uitgegaan van de Referentiedienstregeling die is gebaseerd op een analyse van de huidige scholierenlijnen en -ritten. Hierbij is ervoor gekozen scholierenritten die op Basislijnen uit capaciteitsoogpunt nodig zijn om het aantal reizigers te vervoeren zoveel mogelijk op te nemen in de dienstregeling van de Basislijnen. Wanneer andere bestemmingen worden geboden gebeurt dat met een aparte scholierenlijn.

Buurtbuslijnen

Buurtbuslijnen verbinden kernen met weinig vervoervraag en halteren minimaal bij een Hub en/of Basislijn-halte. De Buurtbuslijnen worden door vrijwilligers gereden. De dienstregeling wordt in overleg met het buurtbuscomité bepaald en samen met Concessieverlener en Concessiehouder ontwikkeld. Buurtbuslijnen kunnen tevens werken met flexibele routes, waarvan de Ritten via de MCZ kunnen worden geboekt.

3.3 Eisen aan Basislijnen

Eisen aan Basislijnen	
3.3.1	De Concessiehouder dient Basislijnen te bieden op de onderstaande verbindingen, van Begin- tot Eindpunt zonder overstap, in twee richtingen (zie ook Bijlage 2) <ol style="list-style-type: none"> a. Lijn 2: Goes - Terneuzen - Hulst b. Lijn 3: Middelburg - Zierikzee - Oude-Tonge c. Lijn 4: Middelburg - Terneuzen d. Lijn 5a: Terneuzen – Oostburg via Waterlandkerkje e. Lijn 5b: Terneuzen – Oostburg via Schoondijke

f.	Lijn 6: Breskens - Oostburg – Brugge (gezamenlijk met De Lijn)
g.	Lijn 7: Bergen op Zoom – Sint-Maartensdijk
3.3.2	De Concessiehouder bedient met elke Basislijn ten minste alle Hubs (zie Bijlage 3) op de betreffende Verbinding.
3.3.3	Tijdens de implementatieperiode zal Concessiehouder na consultatie van gemeente en inwoners aan de Concessieverlener voorstellen doen voor het verbeteren van route en opgenomen haltes om de lijnvoering uit de Referentiedienstregeling verder te verfijnen.

3.4 Bedieningseisen Basislijnen

Bedieningseisen Basislijnen

- 3.4.1 De Concessiehouder biedt alle Basislijnen ten minste aan tijdens de tijdvakken en met de frequenties zoals genoemd in onderstaande tabel:

Maandag t/m vrijdag, 7:00-19:00 uur	2 keer per uur, m.u.v. lijn 6: 1 keer per uur
Maandag t/m vrijdag, 19:00-22:00 uur	1 keer per uur
Zaterdag 8:00-19:00, zondag, feestdag, 9:00-19:00 uur	1 keer per uur, m.u.v.: Basislijn 3, 4, 7: Zon- en feestdagen 1 keer per 2 uur
Zaterdag en Zondag 19:00 – 22:00 uur	1 keer per uur, alleen lijn 1, 2 tussen Terneuzen en Goes en 3 tussen Oude Tonge en Zierikzee

Opmerking: Lijn 5a en 5b samen bieden overdag 2 keer per uur een verbinding tussen Terneuzen en Oostburg. In de avond rijdt lijn 5a niet.

De tabel moet zo worden gelezen dat bijvoorbeeld voor de werkdagen op iedere Basislijn van maandag tot en met vrijdag de eerste Rit uiterlijk op 7:00 uur vanaf elk Beginpunt en Hub, zoals aangegeven in Bijlage 3 moet zijn vertrokken. De laatste Rit dient op zijn vroegst een uur voor de eindtijd van de bedieningsperiode vanaf het Beginpunt te zijn vertrokken. Indien een laatste Rit onderweg nog bij een Hub stopt, mag de Rit worden beëindigd vanaf het moment dat die Rit later dan de eindtijd van die Hub zou

vertrekken. Dit is overeenkomstig van toepassing wanneer op maandag tot en met vrijdag de frequentie in de avonduren wordt verlaagd van 2 keer naar 1 keer per uur. Op basis van de ontwerp dienstregeling kunnen Concessieverlener en -houder afwijkende maatwerkafspraken maken.

3.5 Aanvullende Lijnen

Aanvullende lijnen rijden ten minste op werkdagen tussen 07:00 uur en 19:00 minimaal één Rit per uur per richting. De eerste Rit dient uiterlijk op 7:00 uur vanaf Beginpunt of Hub, zoals aangegeven in Bijlage 3 te vertrekken. De laatste Rit dient op zijn vroegst om 18:00 uur vanaf het Beginpunt te vertrekken. Indien een laatste Rit onderweg nog een bij een Hub stopt, mag de Rit worden beëindigd vanaf het moment dat die Rit later dan 19:00 uur van die Hub zou vertrekken. Op basis van de ontwerp dienstregeling kunnen Concessieverlener en – houder afwijkende maatwerk afspraken maken om van deze minimum eisen af te wijken.

De lijn Zierikzee-Rotterdam rijdt, alleen op werkdagen, 13 ritten heen en 13 ritten terug tussen Zierikzee en Rotterdam, waarbij de eerste rit vanuit Rotterdam (Zuidplein) plaatsvindt na aankomst van de eerste rit vanuit Zierikzee.

Aanvullende lijnen dienen een Aansluiting te geven op een Hub.

Eisen aan Aanvullende Lijnen	
3.5.1	Bij de start van de Concessie zijn de volgende Aanvullende Lijnen voorgeschreven (deze dienen te worden aangeboden): <ol style="list-style-type: none"> a. Goes-Yerseke b. Goes-Kamperland c. Goes-Heinkenszand d. Middelburg-Westkapelle e. Middelburg-Domburg f. Middelburg – Koudekerke – Vlissingen g. Hulst-Roosendaal h. Zierikzee-Rotterdam
3.5.2	De Concessiehouder dient de volgende Aanvullende Lijnen als optie aan te bieden op basis van de Referentiedienstregeling: <ol style="list-style-type: none"> a. Terneuzen - Zelzate – Gent
3.5.3	De Concessiehouder dient de optie voor de Overige Lijnen, zoals genoemd in voorgaand lid, te rijden indien Concessieverlener hiervoor opdracht verleent. De vergoeding zal plaatsvinden volgens het regulier tarief voor Aanvullende Lijnen overeenkomstig de Concessiebeschikking. Deze lijn wordt als onderdeel van de Concessie beschouwd en vallen niet onder het Meer- en minderwerk zoals bedoeld in art 27, 28 van de Concessiebeschikking.

- | | |
|-------|---|
| 3.5.4 | De Concessieverlener kan, in aanvulling op de voorgeschreven Aanvullende Lijnen, de Concessiehouder opdragen een of meer andere Aanvullende Lijnen uit te voeren, op basis van een vergoeding volgens de meer- en minderwerkregeling die in de Concessie (art 27, 28) is opgenomen. |
| 3.5.5 | Tijdens de implementatieperiode zal Concessiehouder na consultatie van gemeente en inwoners aan de Concessieverlener voorstellen doen voor het verbeteren van routes en opgenomen haltes om de lijnvoering uit de Referentiedienstregeling verder te verfijnen. |

3.6 Scholierenvervoer

Concessieverlener overlegt met de betrokken schoolinstellingen en/of de Stichting Scholierenvervoer Zeeland over het gewenste aanbod aan Scholierenlijnen. Concessieverlener neemt de gewenste Scholierenlijnen op in het Vervoerplan. Voor Dienstregelingjaar 2027 gelden de Scholierenlijnen, zoals opgenomen in de Referentiedienstregeling als uitgangspunt (zie Bijlage 4). Indien Concessieverlener gedurende een Dienstregelingjaar wijzigingen wil aanbrengen in het aanbod van Scholierenlijnen wordt dit gezien als een wijziging van de Dienstregeling, zoals bedoeld in paragraaf 3.10. Bij wijzigingen die nodig zijn vanwege het wijzigen van lestijden, etc. is de Concessiehouder verantwoordelijk voor het wijzigen van de Dienstregeling.

Scholierenvervoer	
3.6.1	Concessiehouder neemt in de Dienstregeling de Scholierenlijnen op die Concessieverlener in het Vervoerplan heeft opgenomen en die Concessiehouder heeft vastgesteld na overleg met de onderwijsinstellingen en/of de Stichting Scholierenvervoer Zeeland.
3.6.2	Op basis van de ervaringen aan het begin van het schooljaar voert Concessiehouder binnen 6 weken de aanpassingen in de Dienstregeling door, die de Concessieverlener verzoekt.
3.6.3	Het Scholierenvervoer staat open voor alle Reizigers.
3.6.4	De route van elke Scholierenlijn is zodanig dat binnen een straal van 10 kilometer rondom de school de snelste route worden gereden. Binnen deze straal mogen Reizigers slechts in- en uitstappen als dit, ter beoordeling van de Concessieverlener, niet aanzienlijk ten koste van de reistijd gaat.
3.6.5	De Concessiehouder monitort het aantal Reizigers dat van de Scholierenlijnen gebruik maakt en rapporteert daarover per kwartaal aan de Concessieverlener en aan het begin van het schooljaar per maand over september en oktober.
3.6.6	Een Rit op een Scholierenlijn betreft telkens één Rit in één richting.
3.6.7	De Concessiehouder is verantwoordelijk dat de Scholierenlijnen aansluiten op de lestijden, in de zin dat een Rit moet aankomen tussen minimaal 5 minuten en maximaal 20 minuten voor de aanvang van het eerste lesuur en dat er twee

	Ritten moeten vertrekken minimaal 5 minuten en maximaal 20 minuten na afloop van de laatste twee lesuren.
3.6.8	Een Scholierenlijn moet alleen op de dagen worden gereden waarop door de betrokken onderwijsinstelling onderwijs wordt geboden.
3.6.9	Concessiehouder stelt één coördinator aan die contact onderhoudt met de betrokken onderwijsinstellingen ten behoeve van de afstemming van de Scholierenlijnen op de lestijden.

3.7 Buurtbuslijnen

Buurtbuslijnen	
3.7.1	De Concessiehouder faciliteert de Buurtbuslijnen op basis van het Algemene Subsidiebesluit, hoofdstuk 12 (https://lokaleregelgeving.overheid.nl/CVDR688831). De verantwoordelijkheden van buurtbusverenigingen en Concessiehouder bij de uitvoering van Buurtbuslijnen staan beschreven in het genoemde besluit.
3.7.2	De Buurtbusprojecten aangegeven in Bijlage 5 zijn goedgekeurd en dienen door de Concessiehouder te worden opgenomen in zijn netwerk van Openbaar Vervoer. Hierbij geldt dat een Buurtbus (bij voorkeur) minimaal een Hub en/of Halte van een Basislijnen moet bedienen.
3.7.3	De Concessiehouder draagt in ieder geval zorg voor: <ul style="list-style-type: none"> a. Het periodiek organiseren van de medische keuring en rijvaardigheidstest voor alle buurtbuschauffeurs door een deskundige organisatie. Vanaf hun 75^e levensjaar dienen buurtbuschauffeurs ten minste een keer per twee jaar gekeurd te worden. De Concessiehouder houdt van alle keuringen een administratie bij b. Het afsluiten van diverse verzekeringen ten behoeve van de Buurtbussen en buurtbuschauffeurs c. Rapportage over de KPI's zoals genoemd in hoofdstuk 14
3.7.4	Al dan niet op verzoek van een (nieuwe) buurtbusvereniging kan de Concessieverlener, na overleg met betrokken Gemeente(n) en de Concessiehouder, besluiten om de in Bijlage 5 genoemde Buurtbuslijnen uit te breiden of te beëindigen. Buurtbuslijnen kunnen tevens werken met flexibele routes, waarvan de Ritten kunnen worden geboekt via de MCZ.
3.7.5	De Buurtbuslijnen als bedoeld in lid 1 kunnen op enig moment ophouden te bestaan. Dit kan bijvoorbeeld doordat het aantal vrijwilligers dat noodzakelijk is voor een buurtbusvereniging onvoldoende is of omdat het aantal Reizigers onder een kritische grens – zoals beschreven in het besluit inzake subsidiëring van buurtbussen – zakt. In dat geval is de Concessiehouder niet verplicht een andere dienst op die Buurtbuslijn aan te bieden. Het schrappen van een Buurtbuslijn is in dat geval voor rekening en risico van de Concessiehouder.

3.7.6	De Concessiehouder richt samen met de betreffende buurtbusvereniging de lijnvoering van een Buurtbuslijn zodanig in dat op ten minste één Hub en/of Basislijnhalte en/of treinstation sprake is van een Aansluiting tussen Buurtbussen en Basislijnen en/of de trein.
3.7.7	De Concessiehouder stelt minimaal jaarlijks de Dienstregeling voor Buurtbuslijnen op en stemt deze tijdig af met de betreffende buurtbusvereniging, opdat buurtbusverenigingen tijdig advies kunnen uitbrengen over eventuele wijzigingen in de Dienstregeling. De Concessiehouder legt de Dienstregeling jaarlijks voor ter vaststelling aan de Concessieverlener.
3.7.8	De Concessiehouder stelt één vaste contactpersoon beschikbaar die beschikt over voldoende mandaat om namens de Concessiehouder te kunnen beslissen over wijzigingen in de Dienstregeling van Buurtbuslijnen en die als aanspreekpunt fungeert voor alle buurtbusverenigingen in het Concessiegebied.

3.8 Vervoerplan

Concessieverlener stelt jaarlijks op basis van dit PVE en het Ontwikkelplan een Vervoerplan (voor de Concessie) op. Het Vervoerplan biedt de randvoorwaarden, uitgangspunten en kaders voor de Dienstregeling, waaronder de te rijden Lijnen, te bedienen Haltes, de te bieden vervoercapaciteit, minimum frequenties, de bedieningsperiodes per dagsoort en periode van het jaar en op welke Hubs en/of Lijnen Aansluitingen of Aansluitgaranties moeten worden geboden. Concessieverlener betreft concessieverleners van aangrenzende concessiegebieden en de wegbeheerders binnen het Concessiegebied bij het opstellen van het Vervoerplan. Concessieverlener legt het Vervoerplan voor advies voor aan het OPOV.

Vervoerplan	
3.8.1	De Concessiehouder ondersteunt Concessieverlener bij het opstellen van het jaarlijkse Vervoerplan door, in ieder geval, het op basis van zijn kennis en ervaring becommentariëren van concepten van het Vervoerplan. De Concessiehouder doet daarbij voorstellen voor de te bedienen Haltes en te bieden vervoercapaciteit.

3.9 Dienstregeling

Dienstregeling	
3.9.1	De Concessiehouder stelt op basis van het Vervoerplan de Dienstregeling op.
3.9.2	De Dienstregeling is voor de Reiziger systematisch en helder van opzet, waarbij de Concessiehouder zorgdraagt voor ten minste de volgende aspecten: <ul style="list-style-type: none"> <li data-bbox="359 1892 1316 2004">a. Toepassing van patroontijden binnen de Dienstregeling om de reismogelijkheden voor Reizigers duidelijk en eenvoudig communiceerbaar te houden;

- b. De Concessiehouder zorgt ervoor dat Ritten zo gelijkmatig mogelijk over het uur verdeeld zijn. Met dien verstande dat het de Concessiehouder is toegestaan om maximaal 10 minuten van de patroontijden af te wijken om Aansluiting te bieden op één van de Hubs en maximaal 5 minuten indien dat nodig is om te om te komen tot werkbare chauffeursdiensten.
- c. Aansluitingen op basis van de Vervoervraag, rekening houdend met looptijden van Reizigers en in- en uitstaptijden.
- d. Aansluitingen op Hubs naar en van de voor Reizigers belangrijkste trein- en Ferryverbindingen, zoals aangegeven in het Vervoerplan;
- e. Aansluitingen op Hubs naar en van Basislijnen en van en naar lijnen van aangrenzende concessiehouders.
- f. Reële rij- en halteringstijden, op basis van een analyse van de rijtijden. Indien noodzakelijk maakt hij onderscheid tussen rijtijden tijdens de Spits en buiten de Spits. De Concessiehouder is zelf verantwoordelijk voor de inschatting of de rij- en halteringstijden die hij in zijn Dienstregeling opneemt in de praktijk haalbaar zijn.

3.9.3 Concessiehouder legt de concept Dienstregeling voor advies voor aan het OPOV.

3.9.4 De Concessiehouder legt de Dienstregeling ter goedkeuring aan de Concessieverlener voor.

3.9.5 De Concessiehouder vermeldt in de Dienstregeling alle Aansluitingen en Aansluitgaranties die hij biedt.

3.9.6 De Concessiehouder voert de Dienstregeling uit die hij heeft gepubliceerd en waarmee de Concessieverlener heeft ingestemd.

3.10 Tussentijdse wijzigingen Dienstregeling

Tussentijdse wijzigingen Dienstregeling

3.10.1 Concessiehouder past de Dienstregeling aan indien de Concessieverlener dat nodig acht. Op basis van diverse bronnen bepaalt de Concessieverlener samen met de Concessiehouder de gewenste aanpassingen. Hierin zoekt de Concessieverlener samen met de Concessiehouder naar een optimum tussen de (toekomstige) vervoervraag en een efficiënte planning.

3.10.2 De jaarlijkse dienstregelingwijziging voor de Basislijnen gaat in op de datum waarop de dienstregeling van het Hoofdrailnet wijzigt, tenzij de Concessieverlener na overleg met de Concessiehouder anders besluit. De jaarlijkse dienstregelingwijziging van de Scholierenlijnen gaat in op de maandag na de zomervakantie in Zeeland, tenzij de Concessieverlener na overleg met de Concessiehouder anders besluit.

3.10.3 De Concessiehouder stelt ten minste jaarlijks de opgebouwde kennis over specifieke knelpunten en werkafspraken met derden ter beschikking aan de Concessieverlener. Te denken valt aan afspraken met scholen en wegbeheerders en ervaren knelpunten bij de overgang tussen vakantiedienstregeling en normale dienstregeling.

3.10.4 De Concessiehouder volgt jaarlijks de in Bijlage 6 opgenomen dienstregelingprocedure om te komen tot een nieuwe Dienstregeling.

3.10.5 De Concessiehouder kan de Concessieverlener verzoeken om buiten de in bovenstaande eisen genoemde wijzigingen een tussentijdse wijziging van de Dienstregeling door te voeren om zo de uitvoeringskwaliteit te verbeteren. Een wijziging mag alleen worden doorgevoerd na toestemming van de Concessieverlener.

3.11 Aansluitingen

Aansluitingen en afstemming

3.11.1 De Concessiehouder biedt op voor Reizigers logische overstappunten, waaronder in ieder geval de in Bijlage 3 genoemde Hubs, Aansluitingen tussen Basislijnen onderling en tussen Basislijnen met Aanvullende lijnen, Aansluitingen op de trein, de Ferry en Lijnen vanuit aangrenzende concessiegebieden. Dit betreft in ieder geval de Aansluitingen tussen de laatste twee Ritten van Lijnen die tot de Concessie behoren en Aansluitingen van de Lijnen die tot de Concessie behoren op de trein.

3.12 Feestdagen

Feestdagen

3.12.1 Als feestdagen worden de dagen aangemerkt volgens de Algemene termijnenwet.

3.12.2 Bij landsgrensoverschrijdende lijnen kunnen andere feestdagen gelden.

4 Materieel

4.1 Algemene eisen

Algemene eisen aan het Materieel	
4.1.1	De Concessiehouder zorgt ervoor dat het Materieel voldoet aan alle eisen die bij of krachtens wet- en regelgeving op het Materieel van toepassing zijn.
4.1.2	De Concessiehouder zet voor de uitvoering van de Concessie uitsluitend de Voertuigtypen in die hij heeft opgenomen in zijn Materieelplan in zijn Inschrijving. Het is de Concessiehouder alleen na voorafgaande toestemming van de Concessieverlener toegestaan een ander Voertuigtype voor de uitvoering van de Concessie in te zetten, onder de voorwaarde dat dat Voertuigtype ten minste gelijkwaardig is aan het vergelijkbare Voertuigtype dat hij heeft opgenomen in zijn Inschrijving.
4.1.3	De Concessiehouder voorziet het Materieel van goedwerkende verkeerssystemen, waaronder begrepen KAR- en VETAG-systemen. De Concessiehouder neemt daarbij het bepaalde in de documenten 'Concessiebijlage datasets OV' (https://dova.nu/sites/default/files/concessiebijlage_datasets_ov_v2.2.2_definitief.pdf) en 'Concessiebijlage m.b.t. gebruik Korte Afstand Radio' (https://dova.nu/sites/default/files/concessiebijlage_kar_1.20_0.pdf) of diens opvolger(s) in acht.
4.1.4	De Concessiehouder treedt blijvend met de wegbeheerders in overleg over prioritering van het Materieel bij de afhandeling van het verkeer.
4.1.5	De Concessiehouder houdt rekening met en werkt in voorkomende gevallen zonder voorbehoud mee aan de implementatie van nieuwe technologieën ten behoeve van de prioritering van het Materieel bij verkeersregelingsinstallaties, bijvoorbeeld i-VRI. De Concessiehouder en het Materieel voldoen aan de eisen en afspraken zoals deze zijn en zullen worden vastgelegd binnen het Partnership Talking Traffic en gepubliceerd op de website van het CROW ¹ . Uiterlijk twee maanden voor aanvang van de Concessie toont de Concessiehouder aan dat hij aan de dan gepubliceerde eisen voldoet.

¹ Zie: <http://www.crow.nl/thema-s/verkeersmanagement/landelijke-ivri-standaarden>.

4.1.6	De Concessiehouder voorziet het Materieel ten minste van apparatuur (hard- en software) die nodig is voor het gebruik van wettelijk vastgestelde of binnen het landelijk overleg (NOVB) overeengekomen Betaalwijzen in het Openbaar Vervoer, waaronder EMVc en Barcodes. De Concessiehouder neemt daarbij de eisen zoals gesteld in de documenten 'Eisen aan het OV-Betaalsysteem' en 'Specification Document Open Architecture (SDOA)' of diens opvolger(s) zoals opgesteld door Translink in acht.
4.1.7	De Concessiehouder voorziet elk Voertuig van apparatuur waarmee de bezettingsgraad van een Voertuig per Rit kan worden gevolgd op basis van een geautomatiseerde, dekkende en accurate registratie van de bezettingsgraad van de Rit van Halte tot Halte.
4.1.8	De Concessiehouder voorziet het Materieel van apparatuur waarmee het Personeel kan communiceren met de Centrale Verkeersleiding en al dan niet met tussenkomst van de Centrale Verkeersleiding met de verkeersleiding van concessiehouders van aangrenzende concessies.
4.1.9	De Concessiehouder is verantwoordelijk voor het onderhoud van het Materieel en zorgt dat het onderhoud plaatsvindt conform de voorschriften van de leverancier, waaronder begrepen de voorschriften voor revisies en vervanging van batterijpakketten, en de daaraan verbonden garantiebepalingen.
4.1.10	De Concessiehouder zorgt dat, ter vervanging van zijspiegels en dodehoekspiegel(s), de Zero-Emissievoertuigen zijn uitgerust met goed werkende camera's die op een door de RDW goedgekeurde wijze zijn geïnstalleerd.
4.1.11	De Concessiehouder zorgt dat de Zero-Emissievoertuigen zijn voorzien van een installatie waarmee uitgesloten wordt dat in geval van een technische of aan de fysieke veiligheid gerelateerde calamiteit de buitenzijde van het Voertuig onder spanning komt te staan. De Concessiehouder zorgt dat deze installatie zowel automatisch als handmatig ingeschakeld kan worden, waarbij ten minste één bedieningspunt te allen tijde bereikbaar is.

4.2 Milieuprestaties Materieel

Milieuprestaties en leeftijd Materieel	
4.2.1	De Concessiehouder zet op Basislijnen en Aanvullende Lijnen vanaf 1 januari 2030 uitsluitend Zero-emissievoertuigen in waarvan de eerste afgifte van het kentekenbewijs deel 1 niet eerder heeft plaatsgevonden dan 1 juni 2026.
4.2.2	De Concessiehouder zet op Basislijnen en Aanvullende Lijnen tot en met 31 december 2029 Materieel in dat qua milieuprestaties ten minste voldoet aan de Euro-6/ Euro-VI norm ² en, indien dat Voertuig roet uitstoot, een werkend roetfilter heeft.

² De Euro VI norm geldt voor Bussen, de Euro 6 norm geldt voor Auto's.

4.2.3	De Concessiehouder zet op Scholierenlijnen vanaf 1 januari 2030 Materieel in dat ten minste voor 50% (gemeten in aantal Voertuigen) bestaat uit Zero-emissiematerieel waarvan de eerste afgifte van het kentekenbewijs deel 1 niet eerder heeft plaatsgevonden dan 1 juni 2026. Het andere deel van het Materieel voor Scholierenlijnen dient qua milieuprestaties ten minste te voldoen aan de Euro-6/ Euro-VI norm, en voor zover dat Materieel roet uitstoot, een werkend roetfilter heeft.
4.2.4	De Concessiehouder zet op Scholierenlijnen tot en met 31 december 2029 Materieel in dat qua milieuprestaties ten minste voldoet aan de Euro-6/ Euro-VI norm en, indien dat roet uitstoot, een werkend roetfilter heeft, in het geval dat hij dit Materieel uiterlijk per 1 januari 2030 vervangt door het Zero-emissiematerieel zoals bedoeld in het vorige lid.
4.2.5	De Concessiehouder zet op Scholierenlijnen tot en met 31 december 2029 nieuw Materieel in dat qua milieuprestaties voldoet aan de Euro-norm die geldt voor dat nieuwe Materieel en, indien het roet uitstoot, een werkend roetfilter heeft, in het geval dat hij dit Materieel niet uiterlijk per 1 januari 2030 vervangt door het Zero-emissiematerieel zoals bedoeld in lid 3. Onder nieuw wordt verstaan dat de eerste afgifte van het kentekenbewijs deel 1 niet eerder heeft plaatsgevonden dan zes maanden voor de start van de Concessie. Hierbij is in geval van een in Nederland nieuw afgegeven kenteken de eerste afgifte van het kentekenbewijs deel 1 maatgevend. Indien een Voertuig eerder in het buitenland is ingezet, is de eerste toelating in het buitenland maatgevend.
4.2.6	De Concessiehouder zet uiterlijk na afloop van de in de overnameregeling Buurtbussen (Bijlage [nr] bij Concessiebesluit) genoemde afschrijvingstermijn op Buurtbuslijnen uitsluitend nieuw Zero-emissiematerieel in, tenzij Concessieverlener vaststelt dat er geen geschikt Zero-emissiematerieel voor Buurtbuslijnen beschikbaar is. In dit laatste geval zet de Concessiehouder nieuw Materieel in dat qua milieuprestaties voldoet aan de Euro-norm die geldt voor dat nieuwe Materieel. Onder nieuw wordt verstaan dat de eerste afgifte van het kentekenbewijs deel 1 niet eerder heeft plaatsgevonden dan zes maanden voor de in de overnameregeling Buurtbussen (Bijlage [nr] bij Concessiebesluit) genoemde afschrijvingstermijn.
4.2.7	De Concessiehouder zet op Buurtbuslijnen tot de in de overnameregeling Buurtbussen (Bijlage [nr] bij Concessiebesluit) genoemde afschrijvingstermijn Materieel in dat qua milieuprestaties ten minste voldoet aan de Euro-6/ Euro-VI norm, en voor zover dat roet uitstoot, een werkend roetfilter heeft.

- 4.2.8 De Concessiehouder zorgt er voor dat de Zero-Emissievoertuigen die hij voor de uitvoering van de Concessie inzet, gebruik maken van 100% Hernieuwbare energie, met uitzondering van energie opgewekt uit biomassa en biogas, met dien verstande dat energie opgewekt uit de grondstoffen zoals vermeld in bijlage IX, deel A, van de Europese Richtlijn 2018/2001 wel is toegestaan. De Hernieuwbare energie dient zoveel als mogelijk regionaal te worden opgewekt. Regionaal opgewekt wil zeggen in Nederland, België of Luxemburg opgewekt, met inbegrip van de gebieden zoals aangewezen bij kavelbesluiten op grond van de Wet windenergie op zee. De Concessiehouder toont door middel van het overleggen van garanties van oorsprong voor duurzame elektriciteit aan dat alle gebruikte stroom afkomstig is uit hernieuwbare energiebronnen zoals omschreven in Richtlijn 2009/28/EG. Wanneer energiebronnen het predicaat ‘hernieuwbaar’ (gaan) verliezen, krijgt de Concessiehouder gedurende drie jaar gelegenheid om zijn energiecontracten aan te passen om te blijven voldoen aan de eis ten aanzien van het gebruik van Hernieuwbare energie. Garanties van oorsprong voor duurzame elektriciteit voldoen aan hetgeen omschreven onder artikel 1, eerste lid van de Elektriciteitswet 1998 en zijn uitgegeven door een daartoe aangewezen instantie (artikel 73 tweede lid Elektriciteitswet 1998) of door een onafhankelijke instantie in een andere lidstaat van de Europese Unie (artikel 76 eerste lid Elektriciteitswet 1998).
- 4.2.9 De Concessiehouder zet ten behoeve van aflossing, ondersteuning en service & veiligheid uitsluitend Zero-emissievoertuigen in.
- 4.2.10 Als de Concessieverlener besluit de optie voor gebruik van HVO100 te gebruiken is de vervoerder verplicht het afgesproken gebruik van HVO100 te realiseren. Deze eis geldt niet voor de bij de start van de Concessie conform de overnameregeling in te zetten Buurtbussen.

4.3 Toegankelijkheid

Toegankelijkheid

- 4.3.1 De Concessiehouder zorgt ervoor dat het Materieel, op het moment van aanschaf voldoet aan:
- geldende wet- en regelgeving ten aanzien van toegankelijkheid, zoals onder meer vastgelegd in het ‘Besluit toegankelijkheid van het Openbaar Vervoer’, en
 - de richtlijnen inzake de inrichting, kenmerken en toegankelijkheid zoals opgenomen in de publicaties ‘Toegankelijkheid collectief personenvervoer – Bussen’ (CROW-publicatie 219c³) dan wel de publicatie ‘Toegankelijkheid collectief personenvervoer – Taxi’s’ (CROW-publicatie 219b) en het toegankelijkheidsakkoord van 4 oktober 2022 of diens opvolger(s).
- 4.3.2 Bussen die de Concessiehouder inzet voor uitvoering van de Concessie zijn Lagevloerbussen of Low-entrybussen, waarbij het lage vloerdeel in ieder geval vanaf de voordeur tot en met de achterdeur strekt.

³ https://www.crow.nl/publicaties/toegankelijkheid-collectief-personenvervoer-_-bus

4.3.3	De Concessiehouder zorgt ervoor dat in elke Bus plaats is voor ten minste één rolstoel, waarbij voorzieningen zijn getroffen om deze rolstoel vast te zetten, en dat het Personeel over de kennis beschikt hoe dit te doen. De Concessiehouder zorgt ervoor dat het Personeel erop toeziet dat een rolstoelplaats wordt vrijgemaakt op het moment dat een Reiziger in een rolstoel het Voertuig betreedt, indien deze rolstoelplaats niet reeds in gebruik is door een andere Reiziger in een rolstoel. De rolstoelplaats bevindt zich dicht in de buurt van de achterste deur.
4.3.4	De Concessiehouder zorgt ervoor dat het Materieel beschikt over ten minste twee zitplaatsen die geschikt zijn voor mindervalide Reizigers en als zodanig worden aangegeven. De Concessiehouder zorgt ervoor dat het Personeel erop toeziet dat deze zitplaats(en) wordt(en) vrijgemaakt op het moment dat een mindervalide Reiziger het Voertuig betreedt, voor zover deze plaats niet reeds in gebruik is door een andere mindervalide Reiziger. In dat geval ziet het Personeel erop toe dat een (andere) zitplaats wordt vrijgemaakt.
4.3.5	De Concessiehouder voorziet elke Bus van een oprijplaat voor Reizigers in een rolstoel. In geval van een handbediende oprijplaat zorgt Concessiehouder ervoor dat het Personeel assistentie verleent bij het uitklappen van de oprijplaat indien een Reiziger daarom verzoekt.
4.3.6	De Concessiehouder denkt proactief mee over het realiseren van inclusieve mobiliteit in het Concessiegebied en verleent zijn medewerking aan de uitvoering van initiatieven en maatregelen op dit gebied.

4.4 Uiterlijk en reclame Materieel

Uiterlijk van het Materieel en reclame	
4.4.1	Al het Materieel dat de Concessiehouder in de Concessie inzet dient te worden uitgevoerd in de Huisstijl.
4.4.2	De Concessieverlener kan schriftelijk ontheffing verlenen aan de Concessiehouder met betrekking tot de verplichting in het voorgaande lid voor Voertuigen die de Concessiehouder uitsluitend inzet voor Vervangend Vervoer, Calamiteiten, Evenementen, Versterkingsritten en bij vervanging van een defect Voertuig. De schriftelijke ontheffing verleent de Concessieverlener bij voorkeur vooraf voor een bepaalde periode en onder nader te bepalen voorwaarden.
4.4.3	Het is de Concessiehouder uitsluitend na schriftelijke toestemming van de Concessieverlener toegestaan om als (tijdelijke) vervanging een Voertuig in te zetten dat is uitgevoerd in een andere kleurstelling of huisstijl dan het te vervangen Voertuig.
4.4.4	Het is de Concessiehouder toegestaan reclame aan te brengen aan de buitenzijde en binnenzijde van de Voertuigen, met uitzondering van de Buurtbussen. De Concessieverlener kan beperkingen opleggen aan de omvang en de locatie van de reclame-uitingen in de nadere uitwerking van de Huisstijl. In de Voertuigen is het

	toegestaan om reclame op Displays te tonen. De opbrengsten van de reclame komen toe aan Concessiehouder.
4.4.5	De Concessiehouder zorgt ervoor dat de reclame voldoet aan de richtlijnen van de Stichting Reclame Code.
4.4.6	Voor Buurtbussen geldt dat uitsluitend de buurtbusverenigingen de mogelijkheid hebben om reclame aan te (laten) brengen aan de binnen- en buitenzijde van de Buurtbussen. De opbrengsten van de reclame op of in de Buurtbussen komen toe aan de betreffende Buurtbusvereniging.
4.4.7	Voertuigen die zijn uitgevoerd in de Huisstijl mogen niet elders (buiten de Concessie) worden ingezet zonder voorafgaande toestemming van de Concessieverlener.

4.5 Lengte Materieel

Lengte van het Materieel				
4.5.1 Lengte van het Materieel per Voertuigtype				
Voertuigtype	Basislijnen	Aanvullende lijnen	Scholieren lijnen	Buurtbuslijnen
(Gelede) Bussen	Toegestaan	Toegestaan	Toegestaan	Niet Toegestaan
Midibussen	Niet toegestaan	Toegestaan	Toegestaan	Niet Toegestaan
Auto's	Niet toegestaan	Niet toegestaan	Niet Toegestaan	Toegestaan

De bussen op de Aanvullende lijnen 252 en 253 op Walcheren mogen niet breder zijn dan 2.20 m in verband met de inzet op smalle wegen in de dorpen.

4.6 Technische eisen aan het Materieel

Technische eisen aan het Materieel	
4.6.1	De Concessiehouder registreert per Lijn en Rit de gereden Dienstregelingskilometers en hiervoor ingezette Dienstregelingsuren voor alle Voertuigen die hij voor de uitvoering van de Concessie inzet.

4.6.2	De Concessiehouder legt gegevens over het gebruik (in reizigersaantallen en -kilometers) en de Reizigersopbrengsten van de Ritten per Lijn en Rit vast voor alle Voertuigen die hij voor de uitvoering van de Concessie inzet.
4.6.3	De Concessiehouder voorziet alle Voertuigen die hij voor de Concessie inzet van vaste check-in/check-out- en betaalapparatuur. In geval van Vervangend vervoer bij Calamiteiten en vervoer ten behoeve van Evenementen is het gebruik van hand-held check-in-check-out- en betaalapparatuur toegestaan
4.6.4	Alle in te zetten Voertuigen zijn bij iedere deuropening voorzien van ten minste één werkende kaartlezer voor het in- en uitchecken of betalen ten behoeve van het gebruik van de Betaalwijzen zoals bedoeld in eis 8.2. Tevens beschikken alle Bussen over functionerende apparatuur om reisproducten in te laden (“af te halen”) op de ov-chipkaart, voor zolang het OV-chipkaart systeem operationeel is.
4.6.5	De Concessiehouder voorziet alle Voertuigen van een Intelligent Voertuig Systeem (IVS) en zorgt ervoor dat het IVS ten minste tijdens alle Ritten goed functioneert.
4.6.6	De Concessiehouder voorziet alle in te zetten Bussen van een functionerend en registratief digitaal camerasysteem, waarbij de volgende voorwaarden gelden: <ul style="list-style-type: none"> a. De Concessiehouder is verantwoordelijk voor het cameratoezicht in de Bussen en beschikt over een protocol cameratoezicht. b. De Concessiehouder draagt er zorg voor dat camera’s in de Bussen zodanig geplaatst zijn dat ze alle zit- en staanplaatsen en de instapzone direct buiten het voertuig waarnemen. c. De Concessiehouder draagt er zorg voor dat de beeld- en geluidsopnames van voldoende kwaliteit zijn, persoonsherkenning mogelijk maken en voldoen aan de eisen die de politie stelt om deze opnames zo nodig voor opsporing te kunnen gebruiken (met inachtneming van de toepasselijke privacywetgeving). d. De bewaartermijn van de camerabeelden bedraagt 72 uur. e. De Concessiehouder volgt bij eventuele vervanging van camerasystemen de nieuwste richtlijnen.
4.6.7	Alle Bussen hebben zowel een instapdeur als een uitstapdeur die toegang geeft tot het lage-vloer gedeelte van de Bus die in een dusdanig tempo openen dat Reizigers niet onnodig lang hoeven te wachten bij het in- en uitstappen waardoor halteringstijden beperkt blijven. Midibussen kunnen één instap-/ uitstapdeur hebben die toegang geeft tot het lage-vloer gedeelte van de Bus en die in een dusdanig tempo opent dat Reizigers niet onnodig lang hoeven te wachten bij het in- en uitstappen waardoor halteringstijden beperkt blijven.
4.6.8	Alle in te zetten Voertuigen zijn voorzien van een gedurende de gehele dag, van ten minste een afstand van 30 meter, goed leesbare actuele lijn- en bestemmingsaanduiding aan zowel de voor- als de rechterzijde van de bus. De achterzijde van de in te zetten Voertuigen is voorzien van een gedurende de

	gehele dag, van ten minste een afstand van 30 meter, goed leesbare actuele lijnaanduiding
4.6.9	Alle in te zetten Voertuigen dienen te zijn voorzien van functionerende communicatiemiddelen waarmee rechtstreeks en in geval van nood onopvallend en per direct contact mogelijk is tussen Rijdend personeel en de Centrale verkeersleiding.
4.6.10	Alle in te zetten Voertuigen dienen te zijn voorzien van functionerende kort verkeer communicatiemiddelen voor – indien noodzakelijk – rechtstreekse communicatie met chauffeurs op andere Lijnen vallen, bijvoorbeeld in geval van vertragingen en overstappers
4.6.11	Alle in te zetten Voertuigen dienen te zijn voorzien van functionerende kort verkeer communicatiemiddelen voor – indien noodzakelijk – rechtstreekse communicatie met de Centrale verkeersleiding die de Fijnmazige mobiliteitsdiensten aanstuurt waaronder de Flex taxi. Communicatie is noodzakelijk in geval van bijvoorbeeld vertragingen. Implementatie hiervan dient te geschieden conform nader te maken afspraken tussen Concessiehouder en de MCZ na de gunning
4.6.12	Voertuigen die worden ingezet op lijnen die de staatsgrens met België overschrijden en die gezamenlijk worden geëxploiteerd met de Belgische vervoerder dienen de mogelijkheid te hebben om te communiceren met de verkeersleiding van de Belgische vervoerder
4.6.13	De Concessiehouder zorgt dat alle apparatuur in de Voertuigen goed werkt
4.6.14	Daar waar in dit artikel uitzonderingen zijn gemaakt voor Scholierenlijnen, Versterkingsritten, Vervangend vervoer bij Calamiteiten en Evenementen zorgt de Concessiehouder er onverminderd voor dat Voertuigen die onder de uitzondering vallen, beschikken over check-in/check-out apparatuur en betaalapparatuur. De Concessiehouder stelt gegevens over het gebruik (in reizigersaantallen en -kilometers) en de Reizigersopbrengsten van de Ritten uitgevoerd met deze Voertuigen aan de Concessieverlener beschikbaar (conform het bepaalde in hoofdstuk 14).

4.7 Comfort en netheid van het Materieel

Comfort	
4.7.1	De Concessiehouder zorgt ervoor dat Reizigers comfortabel met het Openbaar Vervoer kunnen reizen en voldoet daarbij ten minste aan de volgende eisen: <ol style="list-style-type: none"> het Materieel is voorzien van comfortabele stoelen; het Materieel, niet zijnde Buurtbussen, is voorzien van voldoende beenruimte zodanig dat de tussenruimte (horizontale afstand tussen de voorzijde van een stoel en de achterzijde van de rugleuning van de stoel ervoor) in coach opstelling bij 80%

- van de zitplaatsen ten minste 76 centimeter, en nooit minder dan 72 centimeter, bedraagt en dat de tussenruimte in vis-à-vis opstelling nooit minder dan 130 centimeter bedraagt (horizontale afstand tussen de voorzijde van de stoelen);
- c. de Bussen zijn voorzien van voldoende mogelijkheden voor staande Reizigers om zich vast te houden;
 - d. het Materieel is voorzien van ten minste één USB-C poort per stoel, die zodanig is geplaatst dat deze zich niet boven het hoofd van Reizigers bevindt;
 - e. het Materieel is voorzien van goede vering;
 - f. het Materieel is voorzien van prettige verlichting die positief bijdraagt aan het gevoel van Sociale Veiligheid in het Voertuig;
 - g. de binnen- en buitenzijde van het Materieel is schoon;
 - h. het Materieel is voorzien van voldoende prullenbakken, het geluiddrukkniveau in het Materieel, gemeten conform de “stationary test” zoals beschreven in paragraaf 8.4.3 van NEN-ISO 5128:1990, bedraagt niet meer dan 75 dB (A);
 - i. de in het Materieel aanwezige geluidsinstallaties worden alleen gebruikt voor het verstrekken van reisinformatie;
 - j. het Materieel is voorzien van goed werkende ventilatie, airconditioning en verwarming; en
 - k. in het Materieel geldt te allen tijde een algeheel rookverbod, zowel voor Reizigers als voor het Personeel.

- 4.7.2 De Concessiehouder onderhoudt het Materieel zodanig dat het Materieel op de volgende beeldmeetlatten van de Kwaliteitscatalogus ov-voertuigen 2014 van CROW of diens opvolger(s) blijvend voldoet aan het kwaliteitsniveau A ('Heel'):
- a. Buitenkant voertuig (aanrijdzijde en voorkant) – beschadigingen;
 - b. Contactpunten en kleine elementen (bagagerek) – beschadigingen;
 - c. Deur (inclusief tussendeur) – beschadigingen, volledigheid en werking;
 - d. Rolstoel-, rollator- en buggyvoorzieningen – beschadigingen en werking;
 - e. Vloer – beschadigingen;
 - f. Wanden en plafonds – beschadigingen (deuken, gaten en krassen);
 - g. Zitelement – beschadigingen (deuken, gaten en krassen);
 - h. Vloer, wanden en plafonds – dekking coating/folie;
 - i. Zitelement – dekking coating/folie; en
 - j. Ramen (exclusief voorruit) – krassen, sterren en barsten.

- 4.7.3 Indien de Concessiehouder Voertuigen met een WiFi-systeem uitrust, zorgt hij ervoor dat Reizigers gratis en zonder registratie van het WiFi-systeem gebruik kunnen maken en dat veilig gebruik van het WiFi-systeem gewaarborgd is.

4.8 Buurtbussen

De Concessiehouder vervult ten aanzien van Buurtbuslijnen een faciliterende rol. Dat houdt in dat hij Buurtbussen beschikbaar stelt en onderhoudt en dat hij de vrijwilligers ondersteunt bij de uitvoering van de Buurtbuslijnen.

Buurtbussen

- 4.8.1 De Concessiehouder stelt aan bestaande en nieuw op te richten Buurtbusverenigingen voldoende Buurtbussen beschikbaar om de Dienstregeling van de door hen verzorgde Buurtbuslijnen te kunnen uitvoeren. De Concessiehouder zorgt voor voldoende extra Buurtbussen ten behoeve van vervangende inzet vanwege technische mankementen en onderhoud.
- 4.8.2 De Concessiehouder zorgt ervoor dat de Buurtbussen in elk geval blijvend zijn voorzien van:
- a. communicatieapparatuur waarmee de chauffeurs van de Buurtbussen kunnen communiceren met de Verkeersleiding, en
 - b. apparatuur ten behoeve van het gebruik van de Betaalwijzen zoals bedoeld in eis 8.2.

5 Uitvoeringskwaliteit

De Concessieverlener verwacht van de Concessiehouder een ‘excellente’ uitvoeringskwaliteit, met een betrouwbare uitvoering van het geplande aanbod; dat wil zeggen, drempelloos, weinig Rituitval, punctueel en regelmatig rijden, inzet van voldoende capaciteit afgestemd op de vraag van Reizigers. De Concessieverlener monitort de uitvoeringskwaliteit daarom aan de hand van een aantal kernprestatie-indicatoren (KPI’s), onder meer op het gebied van reizigerstevredenheid, Rituitval, punctualiteit en regelmaat en het voldoen aan de vervoerplicht (zie ook hoofdstuk 14 voor de eisen ten aanzien van het aanleveren van informatie). De Concessieverlener beschikt daarbij over meerdere sturingsinstrumenten om ervoor te zorgen dat de Concessiehouder minimaal voldoet aan de normen zoals opgenomen in dit hoofdstuk. Deze sturingsinstrumenten, waaronder een bonus-malusregeling en boetebepalingen, zijn onderdeel van de Concessiebeschikking.

5.1 Vervoerplicht, vervoercapaciteit en zitplaatskans

Voor Reizigers is het belangrijk om zekerheid te hebben dat als zij op een Halte staan ze ook met de eerstvolgende Rit mee kunnen.

Vervoerplicht	
5.1.1	De Concessiehouder heeft een vervoerplicht: hij vervoert alle Reizigers die bij een Halte aanwezig zijn met de eerstkomende Rit die in de Dienstregeling is opgenomen.
5.1.2	De vervoerplicht zoals genoemd in eis 5.1.1 geldt ook bij Evenementen, Calamiteiten, Incidenten en (weg)werkzaamheden.
5.1.3	Bij een te voorziene extra Vervoervraag zet de Concessiehouder, op voorhand, extra capaciteit in, in de vorm van grotere Voertuigen of Versterkingsritten indien de te verwachten Vervoervraag niet past binnen de in de Dienstregeling aangeboden capaciteit. Concessiehouder dient hiervoor een voorstel in te dienen bij de Concessieverlener, zodat die hierover vooraf een besluit kan nemen. Indien het aantal DRU voor Versterkingsritten in een Dienstregelingjaar afwijkt van het aantal DRU opgenomen in de Dienstregeling van Dienstregelingjaar 2027 worden de minder of meer gereden DRU verrekend volgens het meer- en minderwerk in art. 27 en 28 van de Concessiebeschikking.
5.1.4	Bij een niet te voorziene extra Vervoervraag voorkomt de Concessiehouder dat Reizigers op een Halte langer dan 30 minuten op de eerstvolgende Rit moeten wachten, zo nodig door zo spoedig mogelijk op kosten van de Concessiehouder Flextaxi’s in te zetten.

Naast een vervoerplicht verwacht de Concessieverlener van de Concessiehouder dat hij voldoende capaciteit biedt om Reizigers comfortabel te vervoeren.

Vervoercapaciteit en zitplaatskans	
5.1.5	De Concessiehouder zorgt ervoor dat Reizigers tijdens alle Ritten kunnen zitten op daarvoor bestemde zitplaatsen.
5.1.6	In afwijking van het bepaalde in eis 5.1.5 is het de Concessiehouder tijdens de Spits toegestaan dat: <ul style="list-style-type: none"> a. Reizigers maximaal 20 minuten moeten staan, en b. maximaal 20 reizigers per Voertuig moeten staan.
5.1.7	De Concessiehouder geeft jaarlijks in het Vervoerplan per Rit aan welke capaciteit, uitgedrukt in aantallen zit- en staanplaatsen, hij inzet om aan het bepaalde in eisen 5.1.5 en 5.1.6 te voldoen.
5.1.8	De Concessiehouder zorgt ervoor dat op iedere Rit de daadwerkelijk ingezette capaciteit niet lager is dan de geplande capaciteit zoals bij artikel 5.1.7. is vermeld in het Vervoerplan.
5.1.9	In aanvulling op het bepaalde in eis 5.1.7 zorgt de Concessiehouder ervoor dat de ingezette capaciteit op iedere Lijn steeds voldoende is om aan het bepaalde in eisen 5.1.1 tot en met 5.1.6 te voldoen. Indien de Concessiehouder vaststelt dat de geplande capaciteit zoals vermeld in de Dienstregeling op een Lijn onvoldoende is (geworden) doet hij een voorstel aan Concessieverlener voor extra capaciteit in de vorm van geschiktere Voertuigen of extra Ritten.
5.1.10	De Concessieverlener kan de Concessiehouder opdragen, binnen 4 weken na een daartoe gedaan schriftelijk verzoek van de Concessieverlener, op een Lijn extra capaciteit in te zetten en daartoe zo nodig de Dienstregeling aan te passen, indien de Concessieverlener bij de Concessiehouder twijfels heeft geuit of de capaciteit die de Concessiehouder op een Lijn inzet voldoende of onvoldoende is om steeds aan het bepaalde in eisen 5.1.1 tot en met 5.1.6 te voldoen en: <ul style="list-style-type: none"> a. uit actuele gegevens over het aantal Reizigers blijkt dat de geplande capaciteit op de desbetreffende Lijn zoals vermeld in de Dienstregeling inderdaad onvoldoende is om aan het bepaalde in eisen 5.1.1 tot en met 5.1.6 te voldoen, of b. de Concessiehouder niet door middel van actuele gegevens over het aantal Reizigers kan aantonen dat de geplande capaciteit op deze Lijn zoals vermeld in het Vervoerplan steeds voldoende is om aan het bepaalde in eisen 5.1.1 tot en met 5.1.6 te voldoen.
5.1.11	Het bepaalde in 5.1.8 en 5.1.9 is van overeenkomstige toepassing indien de geplande capaciteit te groot is (geworden).

5.2 Rituitval en Vervangend Vervoer

Voor Reizigers is het belangrijk dat zij zekerheid hebben dat hun Rit wordt uitgevoerd. Daarom verwacht de Concessieverlener dat de Concessiehouder zich maximaal inspant om Rituitval te

voorkomen en om wanneer een Rit onverhoopt toch uitvalt de overlast voor Reizigers te minimaliseren.

Rituitval	
5.2.1	Een rit die niet of niet volledig is uitgevoerd wordt aangemerkt als uitgevallen Rit. De Concessiehouder zorgt ervoor dat de Rituitval waarbij geen sprake is van Overmacht (zie eis 5.5.1) in enige kalendermaand: <ol style="list-style-type: none"> a. in totaal minder dan 0,2% van het totaal aantal in de Dienstregeling opgenomen Ritten bedraagt, en b. per Lijn minder dan 1,0% van het aantal in de Dienstregeling opgenomen Ritten van de betreffende Lijn bedraagt.
5.2.2	Indien een Rit geheel of gedeeltelijk uitvalt, spant de Concessiehouder zich maximaal in om de overlast voor Reizigers tot een minimum te beperken door hen zo spoedig mogelijk te informeren over de gewijzigde vertrektijden en over het aanbod aan Vervangend Vervoer en alternatieve reismogelijkheden (ook buiten het Openbaar Vervoer). De Concessiehouder zorgt dat de klantenservice van Concessiehouder bereikbaar is om vragen van Reizigers hierover te beantwoorden.
5.2.3	Ingeval Reizigers bij Rituitval geen Alternatieve Reismogelijkheden met het Openbaar Vervoer of Flexitaxi hebben, zet de Concessiehouder uiterlijk 30 minuten nadat de eerste Rit is uitgevallen Vervangend Vervoer in.
5.2.4	De Concessiehouder zorgt ervoor dat het Vervangend Vervoer als zodanig herkenbaar is en voldoende capaciteit biedt zodat alle Reizigers in ieder geval naar de gewenste Halte van de betreffende Lijn kunnen reizen.
5.2.5	Indien gepland staat dat uit te voeren ritten van gezamenlijk geëxploiteerde Lijnen (zie Bijlage 7) door toedoen van de Belgische vervoerder uitvallen, voert de Concessiehouder alle Ritten van de bewuste Lijnen uit, waarbij hij zich bij elke Rit beperkt tot het uitvoeren van het routedeel dat ligt binnen het Concessiegebied.

5.3 Punctualiteit en Aansluitingen

Bij betrouwbaarheid gaat het niet alleen om de vraag of een Rit wordt uitgevoerd, maar ook om de vraag of de Rit op tijd vertrekt en, om Aansluitingen te kunnen halen, op tijd aankomt. Belangrijk daarbij is dat een Rit in ieder geval niet te vroeg bij Beginpunten en Tijdenhaltes vertrekt, zodat Reizigers die willen overstappen hun overstap kunnen halen. De Concessieverlener verwacht daarom dat de Concessiehouder de Dienstregeling punctueel uitvoert en stuurt aan de hand van de in deze paragraaf opgenomen normen.

Punctualiteit	
5.3.1	De Concessiehouder zorgt ervoor dat Ritten niet eerder vanaf een Beginpunt, Hub en Tijdenhalte vertrekken dan is vastgelegd in de Dienstregeling.
5.3.2	De Concessiehouder zorgt ervoor dat van alle Ritten van een Lijn in iedere kalendermaand ten minste 90%: 1) binnen 3 minuten na de vertrektijd zoals vermeld in de Dienstregeling vanaf het Beginpunt, Hubs en Tijdenhaltes van de betreffende Rit vertrekt, tenzij een vertraagde Aansluiting moet worden afgewacht (zie 5.3.4), en 2) binnen 5 minuten na de aankomsttijd zoals vermeld in de Dienstregeling op Hubs, Tijdenhaltes en het Eindpunt van de betreffende Rit arriveert.
5.3.3	De Concessieverlener betreft de prestaties van de Buurtbuslijnen niet bij de bepaling of de Concessiehouder in enige kalendermaand heeft voldaan aan de normen zoals opgenomen in eisen 5.3.1 en 5.3.2. Indien de normen zoals opgenomen in eisen 5.3.1 en 5.3.2 voor een Buurtbuslijn niet haalbaar blijken te zijn, treedt de Concessiehouder met de betreffende Buurtbusvereniging in overleg om gezamenlijk te bepalen hoe de uitvoering van de Dienstregeling van de betreffende Buurtbuslijn verbeterd kan worden.

Een punctuele uitvoering van de Dienstregeling is een vereiste met het oog op de betrouwbaarheid van het Openbaar Vervoer. Dit geldt in het bijzonder voor Reizigers die een overstap op de trein, Ferry of een aansluitende Rit willen halen of die met Fijnmazige mobiliteitsdiensten verder willen reizen.

Aansluitingen	
5.3.4	De Concessiehouder spant zich maximaal in om alle in de Dienstregeling vastgelegde Aansluitingen te realiseren door een Voertuig te laten wachten op het Voertuig van de Rit waarop Aansluiting wordt geboden of door Vervangend Vervoer aan te bieden. Ten behoeve van een Aansluitgarantie heeft de Concessiehouder een wachttijdenregeling waarin is vastgelegd hoe lang een Voertuig wacht om een Aansluiting te bieden. De chauffeur van de Aansluitende Bus wacht tot maximaal 5 minuten en in geval van de laatste Aansluiting van de dag maximaal 15 minuten op een vertraagde Flexitaxi, bus, trein of Ferry.
5.3.5	De Concessiehouder legt in een koppelvlakbericht als EarliestExpectedDepartureTime (of afgesproken opvolger van dit koppelvlakbericht) vast of een Voertuig wel of niet wacht op een vertraagde Rit. Chauffeurs die voorzien dat zij later dan gepland zullen aankomen – waardoor een Aansluiting in gevaar dreigt te komen – vergewissen zich ervan of zij Overstappers hebben voor de geboden Aansluitingen en melden dit aan de Centrale Verkeersleiding of – indien mogelijk – direct bij de chauffeur van de aansluitende Rit.

5.3.6	De Concessiehouder garandeert in ieder geval de laatste Aansluiting tussen twee Lijnen die tot de Concessie behoren. Indien deze Aansluiting niet wordt gerealiseerd, zet de Concessiehouder Vervangend Vervoer in en neemt daarbij het bepaalde in eis 5.2.4 in acht. De Concessiehouder mag er ook voor kiezen om tegen eigen kosten Reizigers die van de Aansluiting gebruik wilden maken thuis te (laten) brengen.
5.3.7	Na overleg met de Concessiehouder kan de Concessieverlener gedurende de looptijd van de Concessie Hubs en andere overstappunten op de Fijnmazige mobiliteitsdiensten toevoegen of laten vervallen.
5.3.8	De Concessiehouder ziet erop toe dat indien een Aansluitgarantie niet wordt of dreigt niet te worden gehaald het Personeel Reizigers proactief en onverwijld informeert.
5.3.9	De overstaptijd bij een Aansluiting ligt tussen tenminste 2 en ten hoogste 10 minuten. Een overstap in de Dienstregeling van 2 minuten is alleen acceptabel bij een Aansluitgarantie.
5.3.10	De Concessiehouder biedt op de NS stations Middelburg, Goes en Bergen op Zoom een Aansluitgarantie op de vanuit vervoerkundig oogpunt belangrijkste reisrelatie van de trein. Deze Aansluitgarantie houdt in dat chauffeurs voordat zij vertrekken zich ervan vergewissen hoe laat de trein die Aansluiting biedt op de betreffende Rit, zal aankomen. De chauffeur wacht tot maximaal 5 minuten na de eigen vertrektijd volgens de Dienstregeling en in geval van de laatste Aansluiting van de dag maximaal 15 minuten om de Aansluiting voor Reizigers te kunnen bieden.
5.3.11	De Concessiehouder biedt in Breskens Veerhaven en Vlissingen Station een Aansluitgarantie van de Ferry op de bus. Deze Aansluitgarantie houdt in dat de Concessiehouder aansluiting geeft op vertraagde veerboten van de Ferry. Voor Reizigers die vanuit een vertraagde Ferry willen overstappen op de Bus, wacht een Rit tot maximaal 5 minuten na de eigen vertrektijd volgens de Dienstregeling en in geval van de laatste Aansluiting van de dag maximaal 15 minuten om de Aansluiting voor Reizigers te kunnen bieden
5.3.12	Alleen indien de chauffeur zich ervan heeft vergewist dat er geen Reizigers zijn die willen overstappen en dit aan hem is bevestigd, dan wel dat de vertraging langer is dan de maximale wachttijd op een Aansluiting met Aansluitgarantie, behoeft de chauffeur de Aansluiting niet af te wachten. Voor wat betreft de Aansluitgarantie op de Ferry maakt de Concessiehouder in overleg met de concessiehouder van de Ferry afspraken over hoe de Concessiehouder tijdig geïnformeerd wordt (of informatie kan inwinnen) over eventuele vertraagde Ferry's, om onnodig wachten te voorkomen.
5.3.13	Het bieden van een Aansluitgarantie gaat boven het realiseren van een stipte dienstuitvoering. Het wachten op een vertraagde aansluiting wordt door de Concessiehouder vastgelegd conform de eisen zoals beschreven in de "Concessiebijlage datasets OV" (https://dova.nu/sites/default/files/concessiebijlage_datasets_ov_v2.2.2_definitief.pdf) of diens opvolger(s).

5.3.14 De Aansluitgarantie op Hubs wordt door de Concessiehouder duidelijk gecommuniceerd in ten minste de Reisvoorwaarden, Dienstregeling en op de Hubs zelf.

5.4 Afwijkingen van de Dienstregeling

De Concessiehouder zorgt ervoor dat Reizigers zo min mogelijk overlast ondervinden bij afwijkingen van de Dienstregeling, zoals wegomleidingen bij werkzaamheden of Evenementen.

Afwijkingen van de Dienstregeling

- 5.4.1 Wanneer Ritten als gevolg van wegomleidingen bij werkzaamheden of Evenementen niet overeenkomstig de Dienstregeling uitgevoerd kunnen worden, dient de Concessiehouder deze Ritten via een alternatieve route verrichten. Indien mogelijk licht de Concessiehouder vooraf, of indien dit niet mogelijk is zo snel mogelijk achteraf, zijn keuze voor de alternatieve route toe aan de Concessieverlener.
- 5.4.2 De Concessiehouder zorgt ervoor dat Reizigers zo min mogelijk overlast ondervinden van de routewijzigingen als bedoeld in eis 5.4.1. De Concessiehouder verwerkt omleidingen die langer dan 1 week duren minimaal 5 werkdagen van tevoren in de gepubliceerde Dienstregeling en neemt daarbij het bepaalde in eis 7.2.3 in acht.

5.5 Compensatieregeling

Indien Reizigers te maken hebben gehad met een ondermaatse uitvoeringskwaliteit, kunnen zij bij de Concessiehouder beroep doen op een Compensatieregeling.

Compensatieregeling

- 5.5.1 De Concessiehouder hanteert overeenkomstig artikel 33 lid 3 onder sub b van het Bp2000 een Compensatieregeling. De Compensatieregeling compenseert de betreffende Reizigers (ongeacht de verwijtbaarheid van de Concessiehouder) indien:
- Deze Reizigers langer dan één keer de opvolgtijd binnen de dienstregeling op een Halte moeten wachten dan wel meer dan één keer de opvolgtijd binnen de dienstregeling aan vertraging oplopen, omdat de uitvoeringskwaliteit niet voldoet aan de eisen beschreven in paragraaf 5.1 (Vervoerplicht, vervoercapaciteit en zitplaatskans), paragraaf 5.2 (Rituitval en Vervangend Vervoer) en/of paragraaf 5.3 (Punctualiteit en Aansluitingen);
 - De Concessiehouder een Aansluiting die op de laatste Rit van een Lijn of trein geboden wordt niet realiseert en geen of onvoldoende invulling geeft aan de Aansluitgarantie als bedoeld in eis 5.3.5.

5.5.2	De Concessiehouder volgt bij het opzetten van de Compensatieregeling de geldende wet- en regelgeving en eventuele landelijke afspraken ten aanzien van een Compensatieregeling voor het Openbaar Vervoer, en draagt er zorg voor dat de Compensatieregeling hiermee niet in strijd is. De kosten die verbonden zijn aan de Compensatieregeling worden niet aan de Concessiehouder vergoed.
5.5.3	De Concessiehouder stelt Reizigers door middel van een gebruikersvriendelijke procedure in de gelegenheid een beroep te doen op de Compensatieregeling. De Concessiehouder legt deze procedure voor de start van de Concessie ter instemming voor aan de Concessieverlener, nadat de Concessiehouder hierover advies heeft gevraagd aan het OPOV.
5.5.4	De Concessiehouder draagt er zorg voor dat de Compensatieregeling, met inbegrip van de in eis 5.6.3 bedoelde procedure, bekend is bij Reizigers en in ieder geval gemakkelijk te vinden is op de website de Concessiehouder en op de website ReizendoorZeeland.nl.

5.6 Centrale Verkeersleiding

Centrale Verkeersleiding	
5.6.1	De Concessiehouder beschikt over een Centrale Verkeersleiding die over voldoende lokale kennis beschikt om, ook in geval van verstoringen, Incidenten en Calamiteiten, de uitvoering van de Dienstregeling in goede banen te kunnen leiden. De Centrale Verkeersleiding onderhoudt directe contacten met de MCZ.
5.6.2	<p>De Concessiehouder zorgt dat alle in te zetten Voertuigen zijn voorzien van goed functionerende communicatiemiddelen waarmee:</p> <ol style="list-style-type: none"> rechtstreeks, onopvallend en onmiddellijk contact mogelijk is tussen Rijdend Personeel en de Centrale Verkeersleiding; en rechtstreekse, dat wil zeggen zonder tussenkomst van de Centrale Verkeersleiding, mondelinge communicatie mogelijk is, bijvoorbeeld in geval van vertragingen en overstappers, tussen het Rijdend Personeel en, voor zover de technische voorzieningen in de Voertuigen van concessiehouders van aangrenzende concessies dit toelaat, met chauffeurs op Lijnen die tot aangrenzende concessies behoren (kort verkeer), waaronder ook de concessie voor het fietsvoetveer. De in lid 1 genoemde Centrale Verkeersleiding is zodanig ingericht dat deze indien noodzakelijk – bijvoorbeeld bij verstoringen van de dienstuitvoering en bij Calamiteiten – in contact kan treden met de verkeersleidingen van de concessiehouders/ vervoerders in aangrenzende gebieden, NS, Ferry en met de Mobiliteitscentrale.
5.6.3	Bij het in goede banen leiden van de dienstuitvoering bij verstoringen en bij Calamiteiten – zoals bepaald in lid 5.7.1 – wordt ook verstaan het tijdig en juist informeren van alle Reizigers die op dat moment van het Publiek Vervoersysteem gebruik (willen) maken.

5.6.4 De Concessiehouder spant zich maximaal in om ook met de MCZ en de exploitant(en) van Fijnmazige mobiliteitsdiensten afspraken te maken over onderlinge communicatie inzake overstappen (indien van toepassing), waaronder de wijze waarop het Rijdend Personeel in geval van een vertraging de MCZ kan informeren.

6 Infrastructuur

6.1 Samenwerking Concessiehouder met partners

De Concessiehouder, de Concessieverlener en wegbeheerders spelen een belangrijke rol als het gaat om de weginfrastructuur en Haltes waar de Concessiehouder voor de uitvoering van de Concessie gebruik van kan maken. Wegbeheerders bepalen welke weginfrastructuur en Haltes voor de uitvoering van de Concessie beschikbaar zijn en zorgen voor vervanging, vernieuwing en duurzame instandhouding van wegen en voor aanleg, beheer en onderhoud van Haltes. Tijdens de looptijd van de Concessie kan de Concessiehouder voorstellen doen voor aanpassingen van de weginfrastructuur. Een besluit tot aanpassing van de weginfrastructuur en Haltes wordt door de desbetreffende wegbeheerder in samenspraak met de Concessiehouder en Concessieverlener genomen. De Concessieverlener verwacht van de Concessiehouder dat deze wegbeheerders adviseert over aanpassingen van de weginfrastructuur, waaronder wegomleidingen en wijzigingen van Haltes, die de belangen van het Openbaar Vervoer raken.

Afstemming met wegbeheerders en Concessieverlener	
6.1.1	De Concessiehouder is verantwoordelijk dat hij over de informatie van de wegbeheerders beschikt ten aanzien van de beschikbaarheid van de weginfrastructuur die hij nodig heeft voor de uitvoering van de dienstregeling.
6.1.2	De Concessiehouder stelt een vertegenwoordiger aan die als contactpersoon voor de wegbeheerders fungeert en die bevoegd is namens de Concessiehouder met de wegbeheerders bindende afspraken te maken met betrekking tot het gebruik van de weginfrastructuur en Haltes ten behoeve van de uitvoering van de Concessie.
6.1.3	De Concessiehouder signaleert problemen, schades en onvolkomenheden met de weginfrastructuur, doorstroming en Haltes en meldt deze bij de betreffende wegbeheerder. De Concessiehouder meldt structurele problemen bij de Concessieverlener.
6.1.4	De Concessiehouder informeert wegbeheerders tijdig voor ingebruikname over tijdelijke en permanente aanpassingen van routes van (nieuwe) Lijnen.
6.1.5	De Concessiehouder woont op verzoek (periodieke) overleggen van wegbeheerders bij die betrekking hebben op voorgenomen aanpassingen van de weginfrastructuur en/of Haltes en de gevolgen daarvan voor het Openbaar Vervoer.
6.1.6	De Concessiehouder neemt proactief deel aan overleggen met wegbeheerders over grotere aanpassingen aan de weginfrastructuur en onderneemt proactief actie op basis van de informatie (onder meer uit Melvin) over aanpassingen aan de weginfrastructuur.

6.2 Weginfrastructuur

De Concessiehouder maakt gebruik van de voor Openbaar Vervoer beschikbare weginfrastructuur. De Concessiehouder wordt geacht zijn Dienstregeling af te stemmen op de beschikbaarheid, capaciteit en kenmerken van de weginfrastructuur, waaronder vrije busbanen, busstations en Haltes. Het beheer en onderhoud van de weginfrastructuur maakt geen deel uit van de Concessie: dit is de verantwoordelijkheid van wegbeheerders.

Weginfrastructuur	
6.2.1	De Concessiehouder benut alle aanwezige OV-infrastructuur, zowel bestaande als na de start van de Concessie aan te leggen, tenzij de Concessieverlener hiervoor op verzoek van de Concessiehouder een ontheffing verleent.
6.2.2	De Concessiehouder stemt zijn Dienstregeling en de inzet van Materieel af op de eigenschappen van de weg- en OV-infrastructuur, waaronder lengte, hoogte, breedte, draaicirkel, afstand tot het wegdek, toegestane aslast, aandrijving en (capaciteit van) Haltes, gesloten verklaring van weggedeelten (Bijlage 8) en wegwerkzaamheden (Bijlage 9).

6.3 Haltes

Haltes vervullen een belangrijke rol binnen een OV-netwerk. De Concessiehouder heeft er belang bij dat Haltes op de juiste plaats liggen en goed zijn ingericht. Tegelijkertijd leidt de mogelijkheid dat Haltes worden gewijzigd of opgeheven tot onzekerheid en daarmee onrust bij inwoners en bezoekers van het Concessiegebied. Tijdens de implementatieperiode en de looptijd van de Concessie kan de Concessiehouder met voorstellen komen om Haltes aan te passen, te verplaatsen of op nieuwe plekken te realiseren. Dit doet de Concessiehouder in overleg met inwoners, gemeenten en Concessieverlener. De Concessiehouder kan geen rechten aan deze voorstellen ontlenen. De kosten voor aanpassing of verplaatsing van Haltes zijn voor rekening van de desbetreffende wegbeheerder. De Concessiehouder voorziet alle Haltes van een Haltepaal en Haltebord en informatie over het Openbaar Vervoer dat van de Haltes gebruik maakt.

Te gebruiken Haltes	
6.3.1	De wegbeheerder is verantwoordelijk voor de aanleg, het beheer en het onderhoud van Haltes. De Concessiehouder dient de wegbeheerder indien nodig op deze verantwoordelijkheid te wijzen.
6.3.2	De Concessiehouder gebruikt voor de uitvoering van de Concessie uitsluitend Haltes die zijn vermeld in het Centraal Halte Bestand (CHB). ⁴ De Concessiehouder gaat voor de benamingen en nummering van Haltes uit van de haltenamen en haltenummers zoals opgenomen in het CHB.

⁴ Zie bijvoorbeeld <https://halteviewer.ov-data.nl/> of <http://data.ndovloket.nl/haltes/>

6.3.3	De Concessiehouder kan aan de Concessieverlener voorstellen doen voor het laten vervallen, toevoegen of verplaatsen van Haltes. Het toevoegen van Haltes kan alleen met voorafgaande schriftelijke toestemming van de wegbeheerder.
6.3.4	De Concessiehouder maakt gedurende de implementatieperiode van de Concessie met de huidige concessiehouder en Concessieverlener afspraken over het verwijderen of het overnemen van de bestaande Haltepalen en Halteborden en het plaatsen van Haltepalen en –borden bij nieuwe haltes. De kosten worden gedragen door de Concessiehouder en de huidige concessiehouder.
6.3.5	Gedurende de implementatieperiode treedt de Concessiehouder in overleg met inwoners, gemeenten en Concessieverlener om de gedetailleerde invulling van de lijnvoering en halteplaatsen vorm te geven.
6.3.6	De Concessiehouder is verantwoordelijk voor plaatsing, beheer, onderhoud en reiniging van Haltepalen en Halteborden op alle Haltes in het Concessiegebied. De Concessiehouder voert de Halteborden (L3-formaat) in de huisstijl van ‘Reizen door Zeeland’ uit.
6.3.7	De Concessiehouder plaatst op verzoek van de Concessieverlener Haltepalen en Halteborden ten behoeve van de Fijnmazige mobiliteitsdiensten in het Concessiegebied waarvoor hij, in afwijking van het bepaalde in eis 6.3.5, een vergoeding voor de gemaakte kosten aan de Concessieverlener mag vragen.
6.3.8	De Concessiehouder (ver)plaatst geen Haltepalen zonder voorafgaande schriftelijke instemming van de betreffende wegbeheerder en meldt (ver)plaatsingen van Haltes vooraf aan de Concessieverlener.
6.3.9	De Concessiehouder zorgt er bij (ver)plaatsing van Haltepalen voor dat Reizigers, waaronder Reizigers in een rolstoel, geen hinder van de Haltepaal ondervinden en neemt hierbij de aanwijzingen van de betreffende wegbeheerder in acht.
6.3.10	De Concessiehouder draagt de Haltepalen en Halteborden aan het eind van de Concessie om niet over aan de opvolgende concessiehouder, tenzij hij met de opvolgende concessiehouder anders overeenkomt.

6.4 Stallingen, onderhoudsvoorzieningen en pauzevoorzieningen

Stallingen, onderhoudsvoorzieningen en pauzevoorzieningen	
6.4.1	De Concessiehouder is verantwoordelijk voor het beschikbaar hebben van voldoende Stallingen, onderhoudsvoorzieningen en pauzevoorzieningen (zoals genoemd in eis 19, lid 6c van de cao Openbaar Vervoer) voor een betrouwbare uitvoering van de Concessie alsmede voor het beheer en onderhoud van de Stallingen, onderhoudsvoorzieningen en pauzevoorzieningen.

6.4.2 De Concessiehouder is verantwoordelijk voor de voorbereiding, de realisatie en de financiering van Stallingen die hij nodig heeft of wenst.

6.4.3 De Concessiehouder is verplicht alle Stallingen aan het einde van de Concessie ter overname aan te bieden aan de opvolgende concessiehouder, conform het bepaalde in Model Overnameregeling Zero-Emissiebussen (Annex 6 bij de Aanbestedingsleidraad).

6.5 Laadinfrastructuur

De verantwoordelijkheid voor het aanleggen, beheren en onderhouden van de Laadinfrastructuur ten behoeve van Zero-Emissievoertuigen ligt bij de Concessiehouder. Hierbij schrijft de Concessieverlener geen specifieke techniek voor maar laat de keuze hiervoor aan de Inschrijver. Wel constateert de Concessieverlener dat de batterij-elektrische techniek wijdverbreid is en de realisatie van de daarvoor benodigde Laadinfrastructuur lange doorlooptijden kent. Er is door onderzoeksbureau EV-Consult gekeken naar de inpasbaarheid van laadinfrastructuur op de huidige stallingslocaties (Annex 5-2.C bij de Aanbestedingsleidraad).

Laadinfrastructuur	
6.5.1	De Concessiehouder treft alle voorbereidingen en realiseert alle voorzieningen die nodig zijn om Zero-Emissievoertuigen tijdig in te kunnen zetten.
6.5.2	De Concessiehouder is verantwoordelijk voor de voorbereiding, de realisatie, het beheer en de financiering van Laadinfrastructuur. De Concessiehouder onderhoudt de Laadinfrastructuur conform de voorschriften van de leverancier en/of financier.
6.5.3	Het is de Concessiehouder toegestaan om van (semi-)publieke laadinfrastructuur gebruik te maken. Indien Concessiehouder hiervan gebruik maakt, zorgt Concessiehouder voor afspraken over het gebruik van de (semi-)publieke laadinfrastructuur met de eigenaar dan wel exploitant van de laadinfrastructuur, zodat deze voldoende beschikbaar is voor het uitvoeren van de Dienstregeling. Deze afspraken dienen overdraagbaar te zijn naar opvolgende concessiehouders.
6.5.4	De Concessiehouder overlegt jaarlijks vóór 1 juli een inspectierapport van een daartoe gecertificeerde onderneming, dan wel, een door de Concessieverlener aan te wijzen te goeder naam en faam bekendstaande onderneming, waarin wordt verklaard dat de Laadinfrastructuur goed wordt beheerd en onderhouden.
6.5.5	De Concessiehouder stemt wijzigingen aan weginfrastructuur en/of Haltes als gevolg van aanleg van Laadinfrastructuur dan wel netaansluitingen af met de desbetreffende wegbeheerder(s). De Concessiehouder heeft daarbij oog voor de ruimtelijke inpassing en volgt aanwijzingen van de wegbeheerder met betrekking tot welstandseisen op.

6.5.6 De Concessiehouder verleent medewerking aan onderzoek naar medegebruik van de Laadinfrastructuur, bijvoorbeeld medegebruik door andere modaliteiten, andere concessiehouders of voor andere doeleinden dan het uitvoeren van Publiek Vervoer.

6.5.7 De Concessiehouder is verplicht alle Laadinfrastructuur aan het einde van de Concessie ter overname aan te bieden aan de opvolgende concessiehouder, conform het bepaalde in de Overnameregeling Zero-Emissievoertuigen (Bijlage [nr] bij de Concessiebeschikking).

7 Reisinformatie

7.1 Reisinformatie algemeen

Om hun reis te kunnen plannen en waar nodig aan te kunnen passen, moeten Reizigers op elk moment voorafgaand aan en tijdens hun reis over betrouwbare, eenduidige, begrijpelijke, toegankelijke en actuele reisinformatie kunnen beschikken. De Concessiehouder is verantwoordelijk voor het verstrekken van deze reisinformatie, waaronder begrepen via de kanalen van 'Reizen door Zeeland', in ieder geval voor zover het Openbaar Vervoer betreft. De Concessiehouder werkt samen aan concessie-overstijgende reisinformatie en communicatie met andere concessiehouders en/of opdrachtnemers die in opdracht van de Concessieverlener Openbaar Vervoer verzorgen, zodat nieuwsberichten en reizigersinformatie zoveel mogelijk voor het gehele Concessiegebied zijn afgestemd.

Omdat juist op het gebied van reisinformatie technologische ontwikkelingen snel gaan is het wenselijk dat de Concessie voldoende ruimte biedt om op deze ontwikkelingen te kunnen inspelen. Daarbij is de verwachting dat de informatievoorziening in toenemende mate ook via derden, zoals MaaS-dienstverleners, gaat verlopen. De Concessiehouder dient daarom juiste en volledige brondata tijdig beschikbaar te stellen, waarmee deze derden Reizigers van reisinformatie kunnen voorzien.

Reisinformatie algemeen	
7.1.1	De Concessiehouder informeert Reizigers stipt en adequaat over het Openbaar Vervoer van, naar en binnen het Concessiegebied.
7.1.2	De Concessiehouder zorgt dat alle reisinformatie voldoet aan de landelijke richtlijnen, zoals vermeld in hoofdstuk 3 van het vigerende document 'Concessiebijlage datasets OV' (https://dova.nu/sites/default/files/concessiebijlage_datasets_ov_v2.2.2_definitief.pdf) of diens opvolgers.
7.1.3	De Concessiehouder stelt voor ingang van de Concessie een Reisinformatieplan op waarin hij beschrijft welke reisinformatie, en de vormgeving daarvan, hij van plan is te verspreiden. Hij legt het Reisinformatieplan, en elk voorstel tot wijziging daarvan, minimaal 6 weken van tevoren ter advisering voor aan het OPOV, en vervolgens ter instemming voor aan de Concessieverlener.

De reisinformatie moet niet alleen beschikbaar zijn, maar ook begrijpelijk en toegankelijk voor alle groepen Reizigers, dus ook voor Reizigers die slecht(er) kunnen zien of horen.

Begrijpelijke en toegankelijke informatie	
7.1.4	De Concessiehouder zorgt dat alle reisinformatie begrijpelijk en toegankelijk is voor alle Reizigers, waaronder Reizigers met een visuele en auditieve beperking.
7.1.5	Als norm voor de begrijpelijkheid van reisinformatie geldt niveau B1 van het Europees Referentiekader voor de talen.

7.1.6	Als norm voor de toegankelijkheid van reisinformatie op websites dan wel mobiele applicaties geldt het niveau AA volgens WCAG 2.1 of diens opvolger(s) (zie www.digitoegankelijk.nl).
7.1.7	De Concessiehouder publiceert uiterlijk 3 maanden voor de ingangsdatum van de Concessie een toegankelijkheidsverklaring die borgt dat de websites en mobiele applicaties voldoen aan: <ul style="list-style-type: none"> a. de wetgeving inzake digitale toegankelijkheid zoals gepubliceerd op de website www.digitoegankelijk.nl/toegankelijkheidsverklaring/voorbeeld-opbouw-rapportage, en b. waar relevant, de Europese standaard EN 301549

7.2 Reisinformatie over de Dienstregeling

Bij dit alles is belangrijk dat de Concessiehouder Reizigers niet alleen goed informeert over de Dienstregeling die hij voorafgaand aan een Dienstregelingjaar heeft opgesteld, maar ook over wijzigingen van de Dienstregeling tijdens het Dienstregelingjaar en over ongeplande afwijkingen van de Dienstregeling.

Informatie over wijzigingen van de Dienstregeling	
7.2.1	De Concessiehouder maakt de Dienstregeling <ul style="list-style-type: none"> a. voor een nieuw Dienstregelingjaar uiterlijk 20 werkdagen voor de inwerkingtreding en b. bij wijzigingen tijdens een Dienstregelingjaar uiterlijk 10 werkdagen voor de inwerkingtreding bekend De bekendmaking geschiedt in ieder geval via: <ul style="list-style-type: none"> a. Displays in alle Voertuigen; b. aankondigingen op de Haltes waar wijzigingen plaatsvinden die de wijziging omschrijven; c. de websites van de Concessiehouder en 'Reizen door Zeeland', mobiele applicatie(s), en social mediakanalen; en d. actuele reisinformatiesystemen.
7.2.2	In aanvulling op het bepaalde in eis 7.2.1 informeert de Concessiehouder uiterlijk 20 werkdagen voor de inwerkingtreding van een wijziging van de Dienstregeling de in eis 7.1.3 genoemde organisaties over deze wijziging, met inachtneming van het bepaalde in het document 'Concessiebijlage datasets OV' (https://dova.nu/sites/default/files/concessiebijlage_datasets_ov_v2.2.2_definitief.pdf) of diens opvolger(s).
7.2.3	De Concessiehouder maakt tijdelijke en/of tussentijdse wijzigingen van de Dienstregeling in verband met wegomleidingen ten gevolge van werkzaamheden en/of Evenementen waarbij één of meerdere Haltes niet worden aangedaan, ten minste 5 werkdagen voorafgaande aan de wijziging bekend door publicatie overeenkomstig het bepaalde in eis 7.2.1 en 7.2.2, dan wel zo spoedig mogelijk

	wanneer de wegomleiding, later dan 5 werkdagen voor de ingangsdatum van de wegomleiding bekend is gemaakt.
7.2.4	In geval van ongeplande routewijzingen en Rituitval zorgt de Concessiehouder ervoor dat zo spoedig mogelijk doch uiterlijk 30 minuten nadat de situatie zich voordoet: <ul style="list-style-type: none"> a. Reizigers geïnformeerd worden over de situatie, de oorzaak en Alternatieve Reismogelijkheden, waaronder de inzet van Vervangend Vervoer, met inachtneming van het bepaalde in paragraaf 5.2 (Rituitval en Vervangend Vervoer), en b. de in eis 7.1.3 genoemde organisaties voorzien worden van gegevens over de wijzigingen, met inachtneming van het bepaalde in het document 'Concessiebijlage datasets OV' (https://dova.nu/sites/default/files/concessiebijlage_datasets_ov_v2.2.2_de_finitief.pdf) of diens opvolger(s).
7.2.5	De Concessiehouder is verantwoordelijk voor het tijdig uitwisselen van informatie over de te wijzigen en gewijzigde Dienstregeling met omliggende concessiehouders en de MCZ. De Concessiehouder is verantwoordelijk om afspraken te maken met omliggende concessiehouders welke tijdslimieten gelden.
7.2.6	De Concessiehouder zorgt ervoor dat alle reisinformatie en de informatie die hij verstrekt aan het OPOV ook bij wijzigingen in de uitvoering van de Dienstregeling, zoals bij verstoringen en eventuele omleidingsroutes, juist is en tijdig beschikbaar komt.

7.3 Informatie op Haltes

De Concessiehouder is verantwoordelijk voor het beheer van statische reisinformatie op alle Haltes binnen het Concessiegebied. Deze verantwoordelijkheid betreft zowel informatie over Lijnen van de Concessiehouder zelf als informatie over Lijnen van andere concessiehouders die de betreffende Halte aandoen. De reisinformatie op alle Haltes binnen het Concessiegebied dient te worden uitgevoerd in de huisstijl van 'Reizen door Zeeland'.

Voor Haltes gelegen buiten het Concessiegebied waarvoor de Concessiehouder niet zelf verantwoordelijk is voor het informatiebeheer, verstrekt de Concessiehouder tijdig de relevante informatie over Lijnen die deze Haltes aandoen aan de partij die de reisinformatie van de betreffende Halte beheert.

Informatie op Haltes	
7.3.1	De Concessiehouder draagt er zorg voor dat op elke Halte in het Concessiegebied in elk geval een Haltevertrekstaat uitgevoerd conform de 'Reizen door Zeeland' stijl met de volgende informatie aanwezig is: <ul style="list-style-type: none"> a. de haltenaam en het haltenummer uit het CHB; b. van alle Lijnen die van de Halte vertrekken:

	<ul style="list-style-type: none"> I. het lijnnummer, II. de vertrektijden, III. de te volgen route met vermelding van de resterende Haltes tot het Eindpunt; IV. het Eindpunt, en V. Haltes die niet toegankelijk zijn voor mensen met een mobiliteitsbeperking; <ul style="list-style-type: none"> c. een URL en QR-code naar de website van 'Reizen door Zeeland' waar actuele reisinformatie is te vinden; d. het telefoonnummer, de internetsite en openingstijden van de klantenservice; en e. informatie over het reserveren van de Fijnmazige mobiliteitsdiensten.
7.3.2	<p>Voor zover een Halte is voorzien van een abri met vitrinekast, zorgt de Concessiehouder ervoor dat in deze abri in ieder geval de volgende informatie aanwezig is, uitgevoerd conform de 'Reizen door Zeeland' stijl:</p> <ul style="list-style-type: none"> a. een Lijnnetkaart in topografische stijl waarop alle Lijnen in het Concessiegebied, waaronder begrepen de Lijnen van concessiehouders van aangrenzende concessies, zijn weergegeven met een aanduiding waar de Halte zich bevindt; b. informatie over Betaalwijzen en Tarieven; c. informatie over de kanalen die de Concessiehouder inzet voor het verstrekken van reisinformatie; en d. informatie over de Compensatieregeling.
7.3.3	<p>Concessiehouder zorgt voor de start van de Concessie voor het verwijderen of onzichtbaar maken van niet meer relevante statische informatie op halteborden, haltes en in vitrinekasten van abri's op alle haltes binnen het Concessiegebied, ook op de haltes die door de Concessiehouder niet meer worden bediend.</p>
7.3.4	<p>Op verzoek van de Concessieverlener voorziet de Concessiehouder Haltes in het Concessiegebied die bediend worden door concessiehouders van de aangrenzende concessies of door Fijnmazige mobiliteitsdiensten ook van de in eisen 7.3.1 en 7.3.2 beschreven informatie, ook wanneer de Concessiehouder de betreffende Halte zelf niet bedient. Over de vergoeding hiervoor maken Concessieverlener en Concessiehouder te zijner tijd afspraken.</p>
7.3.5	<p>Eisen 7.3.1, 7.3.2 en 7.4.3 gelden niet voor Haltes die tijdelijk buiten gebruik zijn of ten hoogste 1 maand in gebruik zijn.</p>
7.3.6	<p>De Concessiehouder maakt tijdelijke afwijkingen van de Dienstregeling op adequate en zorgvuldige wijze op de Halte kenbaar. Indien een Halte tijdelijk vervalt en/of een Lijn tijdelijk vanaf een andere Halte vertrekt, geeft de Concessiehouder op de Halte in ieder geval aan hoe lang de Halte niet beschikbaar is en informeert de Concessiehouder Reizigers, door middel van een kaart van de omgeving van de Halte en een routebeschrijving, hoe zij bij de</p>

	dichtstbijzijnde Halte van de betreffende Lijn kunnen komen of met welke Alternatieve Reismogelijkheden zij hun reis kunnen vervolgen.
7.3.7	De Concessiehouder maakt met de concessiehouders van de aangrenzende concessies afspraken over tijdige wederzijdse aanlevering van alle informatie die nodig is om Haltes te voorzien van de vereiste reisinformatie, waaronder begrepen informatie met betrekking tot tijdelijke routewijzigingen door wegomleidingen als gevolg van werkzaamheden of Evenementen.
7.3.8	De Concessiehouder zorgt ervoor dat alle Haltes op de ingangsdatum van een nieuwe/gewijzigde Dienstregeling over de actuele reisinformatie beschikken. Het is de Concessiehouder toegestaan de oude reisinformatie vanaf 5 werkdagen voorafgaand aan de ingangsdatum van de nieuwe/gewijzigde Dienstregeling te vervangen.

7.4 Informatie in en op de voertuigen

Om Reizigers tijdens hun reis goed te kunnen informeren spelen Displays en een halteomroepsysteem in de Voertuigen een belangrijke rol. De Concessiehouder is verantwoordelijk voor de installatie, het beheer en onderhoud van de Displays en het halteomroepsysteem alsmede voor de informatie die op de Displays en aan de buitenzijde van de Voertuigen wordt getoond en in de Voertuigen wordt omgeroepen.

Informatie in (en op) Voertuigen	
7.4.1	De Concessiehouder zorgt voor correcte en actuele reisinformatie in en op het Voertuig.
7.4.2	De Concessiehouder zorgt ervoor dat afwijkingen van de Dienstregeling tijdig aan Reizigers in het Voertuig kenbaar gemaakt worden. Bij verstoringen in de uitvoering van de Dienstregeling informeert de Concessiehouder Reizigers in het Voertuig over de consequenties van deze verstoring voor hun reis en over Alternatieve Reismogelijkheden. De Concessiehouder zorgt dat het Personeel in het Voertuig over de informatie beschikt die nodig is om vragen van Reizigers over consequenties van verstoringen voor hun reis en over Alternatieve Reismogelijkheden te kunnen beantwoorden.
7.4.3	De Concessiehouder voorziet alle Voertuigen van een werkend automatisch auditief halteomroepsysteem dat voor iedere Halte ten minste de eerstvolgende Halte en belangrijke Aansluitingen op deze Halte en daarnaast het lijnnummer en het Eindpunt omroept. Indien het automatisch auditief halteomroepsysteem niet functioneert, roept het Personeel in het Voertuig de eerstvolgende Halte en belangrijke Aansluitingen op deze Halte om. Dit lid is niet van toepassing op Voertuigen die worden ingezet voor Scholierenlijnen alsmede voor Voertuigen die worden ingezet als Versterkingsrit, Calamiteiten, Evenementen en Vervangend Vervoer.

7.4.4	<p>De Concessiehouder toont op de Displays ten minste de volgende actuele reisinformatie:</p> <ol style="list-style-type: none"> actuele inschatting van de verwachte aankomsttijden op de eerstvolgende Haltes; het Eindpunt van de Rit, inclusief de verwachte aankomsttijd op het Eindpunt; geboden Aansluitingen op Hubs inclusief de actuele vertrektijden van aansluitende Lijnen (zowel op de Lijnen van de Concessiehouder zelf als op de Lijnen van concessiehouders van aangrenzende concessies en op de trein en de Ferry); overstapmogelijkheden op de eerstvolgende Haltes op de Fijnmazige mobiliteitsdiensten; de actuele tijd; en actuele informatie over tijdelijke afwijkingen ten opzichte van de Dienstregeling, waaronder in ieder geval begrepen afwijkende routes, vervallen en/of alternatieve Haltes en gewijzigde vertrektijden. <p>Dit lid is niet van toepassing op Voertuigen die worden ingezet voor Scholierenlijnen alsmede voor Voertuigen die worden ingezet als Versterkingsrit, Calamiteiten, Evenementen en Vervangend Vervoer.</p>
7.4.5	<p>De Concessiehouder volgt voor de vormgeving van de in eis 7.4.5 genoemde reisinformatie op de Displays de landelijke standaarden, zoals aangegeven in ‘Richtlijn Reisinformatie in OV-voertuigen’ (https://www.dova.nu/sites/default/files/richtlijn-reisinformatie-in-ov-voertuigen_def.pdf) of diens opvolger(s).</p>
7.4.6	<p>De Concessiehouder mag in overleg met de Concessieverlener de Displays tevens voor promotie van het Openbaar Vervoer gebruiken, mits dit niet ten koste gaat van het tonen van actuele reisinformatie. De Concessiehouder zorgt er daarom voor dat te allen tijde, eventueel altemnerend met de overige informatie genoemd in eis 7.4.5, (i) de actuele tijd en de (naam van de) eerstvolgende Halte en (ii) het lijnnummer en het Eindpunt van de Lijn getoond worden.</p>
7.4.7	<p>De Concessiehouder vermeldt het adres van de website van ‘Reizen door Zeeland’ en contactgegevens en openingstijden van de klantenservice van de Concessiehouder aan de binnenzijde van alle Voertuigen.</p>

7.5 Informatie op websites en apps

De Concessiehouder is verantwoordelijk voor digitale reisinformatie, waaronder begrepen reisinformatie van de Concessie op de kanalen van ‘Reizen door Zeeland’. Reizigers hechten grote waarde aan digitale reisinformatie tijdens elk moment van hun reis, waaronder begrepen het vooraf plannen van hun reis, afwijkingen tijdens hun reis en informatie over Tarieven en de klantenservice. Omdat in het bijzonder op het gebied van digitale reisinformatie technologische ontwikkelingen zo

snel gaan is het wenselijk dat de Concessie voldoende ruimte biedt om op deze ontwikkelingen te kunnen inspelen.

Digitale reisinformatie

- 7.5.1 De Concessiehouder zorgt ervoor dat mensen in ieder geval de volgende informatie gratis kunnen raadplegen via de website van 'Reizen door Zeeland' en (een) mobiele applicatie(s) en kunnen opvragen bij de klantenservice van de Concessiehouder:
- a. informatie over de Dienstregeling van de afzonderlijke Lijnen, met in ieder geval een overzicht van de Haltes, de aankomst- en vertrektijden per Halte, de overstapmogelijkheden op belangrijke (overstap)locaties en de Aansluitingen op zowel de eigen Lijnen als op lijnen van andere concessiehouders en de Fijnmazige mobiliteitsdiensten;
 - b. Haltevertrekstaten, met de vertrektijden van de Lijnen die vanaf de betreffende Halte vertrekken;
 - c. Lijnennetkaart, met daarop in ieder geval alle routes en Haltes van alle Lijnen van, naar en binnen het Concessiegebied, ook als deze niet tot de Concessie behoren, en de Hubs en overstappunten met de Fijnmazige mobiliteitsdiensten;
 - d. informatie over actuele vertrektijden, ook in geval van ongeplande routewijzigingen en Rituitval;
 - e. informatie over actuele drukte in de betreffende Rit
 - f. informatie over de toegankelijkheid van het Openbaar Vervoer, waaronder:
 - i. aanwezigheid van voorzieningen ten behoeve van de toegankelijkheid in het op een Rit ingezette Voertuig en op Haltes;
 - ii. de alternatieve reismogelijkheden, indien de voorzieningen niet aanwezig zijn;
 - iii. regels over maximaal toegestane afmetingen van rolstoelen;
 - g. informatie over het reserveren van Oproepafhankelijk Openbaar Vervoer, indien aangeboden door de Concessiehouder;
 - h. informatie over het reserveren van de Fijnmazige mobiliteitsdiensten;
 - i. informatie over Betaalwijzen en Tarieven;
 - j. informatie over de Compensatieregeling;
 - k. informatie over de bereikbaarheid van de klantenservice en klachtenlijn van de Concessiehouder, inclusief telefoonnummer en website, en
 - l. informatie over het klachtenloket openbaar vervoer en de Geschillencommissie Openbaar Vervoer (of diens opvolgers) en de wijze waarop Reizigers deze instanties kunnen benaderen.
 - m. De wachttijdenregeling (zie eis 5.3.4).

- 7.5.2 De Concessiehouder zorgt er voor dat alle informatie genoemd in eis 7.5.1 beschikbaar is op de in eis 7.2.1 genoemde momenten.

7.5.3 De Concessiehouder zorgt er voor dat in ieder geval de informatie genoemd in eis 7.5.1 sub a, b en c kan worden gedownload en geprint in een handzaam en goed leesbaar formaat.

7.5.4 De Concessiehouder zorgt er voor dat mensen de reisinformatie en andere informatie kunnen raadplegen via de kanalen van 'Reizen door Zeeland', en beheert deze kanalen samen met de andere Zeeuwse concessiehouders en contracthouders, waartoe de Concessieverlener de Concessiehouder toegang verleent tot het CMS-systeem van de website.

7.6 Overig gebruik aangeleverde informatie

Alle informatie, ontdaan van eventuele persoonsgegevens, die door de Concessiehouder wordt aangeleverd ten behoeve van Reisinformatie kan door de Concessieverlener worden gebruikt voor andere doeleinden.

Overig gebruik aangeleverde informatie

7.6.1 Van alle gegevens, ontdaan van eventuele persoonsgegevens, die volgens open koppelvlakken door de Concessiehouder (moeten) worden aangeleverd, heeft de Concessieverlener de bevoegdheid om deze zowel in onbewerkte als bewerkte vorm zonder toestemming van de Concessiehouder voor gebruik en hergebruik vrij te geven onder een CC-0 licentie (Open Data).

7.6.2 De aangeleverde gegevens die door de Concessiehouder worden aangeleverd aan DOVA OV-data (of diens opvolger) kunnen onder andere worden gebruikt voor aansturing van DRIS-panelen met actuele informatie op de Haltes en vrije doorlevering aan derden volgens de principes van open data. Ook worden deze gegevens gebruikt voor monitoring en concessiebeheer door de Concessieverlener.

8 Tarieven en betaalwijzen

8.1 Tarieven

De bevoegdheid voor het vaststellen van de Tarieven en Reisproducten ligt bij Concessieverlener. De Concessieverlener stelt na overleg met de Concessiehouder en na advisering door het OPOV de Tarieven en Reisproducten vast. Vaststelling van de Tarieven en Reisproducten vindt ten minste twee maanden voor de ingangsdatum plaats. De Concessiehouder dient mee te werken aan tariefintegratie met de Flextaxi, Ferry, trein en vormen van Fijnmazige mobiliteitsdiensten

Tarieven en informatievoorziening over Reisproducten en opbrengsten	
8.1.1	De Concessiehouder hanteert de Tarieven en Reisproducten die de Concessieverlener, na overleg met de Concessiehouder, in het Tarievenplan heeft vastgesteld. Voor Dienstregelingjaar 2027 geldt het Tarievenplan 2026, waarbij de tarieven worden geïndexeerd met de Landelijke Tariefindex (LTI).
8.1.2	Het is de Concessiehouder niet toegestaan om in de Concessie Tarieven of Reisproducten te hanteren of tariefacties te voeren welke niet zijn vastgesteld door de Concessieverlener in het Tarievenplan
8.1.3	De Concessieverlener bereidt jaarlijks een concept-Tarievenplan voor in overleg met Concessiehouder, waarbij hij zich bij de vormgeving van de Tarieven en Reisproducten conformeert aan de afspraken uit het Landelijk Tarievenkader (LTK) of haar opvolger. Het concept Tarievenplan wordt uiterlijk zes maanden voor de ingangsdatum van het Dienstregelingjaar door de Concessieverlener aan de Concessiehouder voorgelegd
8.1.4	Voor de inschatting van de vervoervraag ten behoeve van het Vervoerplan gaat Concessiehouder uit van de Tarieven die op het moment van het opstellen van het Vervoerplan geldig zijn.
8.1.5	Soho-, blindengeleidehonden of andere hulphonden, als zodanig herkenbaar, mogen gratis meereizen met een Reiziger. Tevens mag één begeleider van een Reiziger met een Functiebeperking gratis meereizen mits deze Reiziger een OV-begeleiderskaart kan tonen. Ook kleine huisdieren, mits vervoerd in tas of mand, mogen gratis meereizen met een Reiziger.
8.1.6	De Concessiehouder dient uiterlijk 3 maanden voor de inwerkingtreding van de Concessie bij de Concessieverlener een voorstel in ten aanzien van de te hanteren tariefkilometermatrix per Lijn. Deze matrix geeft voor alle denkbare combinaties van Halten die door Lijnen die tot de Concessie behoren worden aangedaan, het aantal tariefkilometers weer dat bij Reizigers in rekening wordt gebracht. Het voorstel gaat vergezeld van een verantwoording van de wijze waarop de Concessiehouder met het advies van het OPOV is omgegaan.
8.1.7	De Concessiehouder maakt (wijziging(en) van) voorwaarden, Tarieven, Vervoerbewijzen en Reisproducten adequaat en tijdig bekend via de

verschillende kanalen zoals in de voertuigen, de website ('Reizen door Zeeland' of de website van de vervoerder) en aanbieders van reisinformatie (waaronder 9292.nl) en draagt zorg voor een adequate beschikbaarheid. In aanvulling hierop draagt de Concessiehouder zorg voor adequate en tijdige aanpassingen de landelijke informatie en betaalsystemen.

8.1.8 De Concessiehouder zorgt ervoor dat Reizigers op aanvraag een overzicht van hun reisgeschiedenis inclusief bijbehorende kosten kunnen krijgen. Het overzicht van de reisgeschiedenis omvat alle reizen die gemaakt zijn met alle Elektronische Betaalwijzen. Reizigers hebben daarbij de mogelijkheid te kiezen uit meerdere periodes. Hierbij sluit Concessiehouder aan op de landelijke ontwikkelingen

8.1.9 Concessiehouder verstrekt aan de Concessieverlener binnen vijf maanden na afloop van elk Kalenderjaar een definitief overzicht van de Reizigersopbrengsten, ontdaan van eventuele persoonsgegevens, van het voorafgaande Kalenderjaar, bestaande uit:

- a. Opbrengsten uit Elektronische Betaalwijzen, uitgesplitst naar Reisproduct, Reizen op Saldo en gebruik per Lijn en per Rit;
- b. Opbrengsten uit andere Reisproducten en gebruik grootgebruikers en per Lijn en per Rit, uitgesplitst naar Reisproduct en gebruik per Lijn en per Rit;
- c. Opbrengsten uit studentenreisproducten (SOV-kaart), uitgesplitst per Lijn en per Rit;
- d. Fictieve opbrengsten van door de Concessiehouder gratis verstrekte Vervoerbewijzen, uitgesplitst per Lijn en per Rit;
- e. De compensatie zoals bedoeld in artikel 10.3.24.

Aan het bovengenoemde overzicht van Reizigersopbrengsten voegt Concessiehouder een overzicht van de volgende overige inkomsten toe:

- a. Opbrengsten uit Uitrijkaarten, zoals bedoeld in artikel 10.3.32;
- b. Overige opbrengsten waaronder boetes voor overtreding van art. 70 t/m 74 van Wp2000 (zwartrijden), uitgesplitst per Lijn en per Rit;
- c. Inkomsten uit ontvangen subsidies, reclame en derdegelden (zoals bijvoorbeeld affiliate fees) die de Concessiehouder heeft ontvangen in het kader van de uitvoering van de Concessie.

8.1.10 De Concessiehouder dient de opgegeven definitieve Reizigersopbrengsten door een registeraccountant op inhoudelijke juistheid te laten controleren, een en ander overeenkomstig het bepaalde in het Besluit personenvervoer 2000. Een goedkeurende accountantsverklaring van de Reizigersopbrengsten over een kalenderjaar dient uiterlijk op 1 juli van het opvolgende kalenderjaar door de Concessieverlener te zijn ontvangen.

8.1.11 De Concessiehouder draagt er zorg voor dat de (Elektronische) Betaalwijze(n) de Concessiehouder en de Concessieverlener in staat stelt/stellen om zonder kosten en zonder beperkingen vervoerkundige analyses uit te voeren, onder meer over het gebruik van het Openbaar Vervoer, Reisproducten en Tarieven.

8.1.12	De Concessiehouder is verplicht alle informatie inzake het Studenten Reis Product (waaronder bijvoorbeeld maar niet uitsluitend prognoses over de verdeling van de gelden) kosteloos en direct te verstrekken aan de Concessieverlener. Als er wijzigingen in de contracten/vergoeding(en) plaatsvinden dan is de Concessiehouder verplicht dit direct aan de Concessieverlener te melden.
8.1.13	Bij beëindiging van de Concessie keert de Concessiehouder gelden uit Reisproducten die doorlopen en geldig blijven in de opvolgende concessie uit aan de Concessieverlener naar rato van het aantal niet verstreken reisdagen.
8.1.14	Bij beëindiging van de Concessie draagt de Concessiehouder Reisproducten over aan de nieuwe concessiehouder zodat reizigers bij de concessiewisseling ongehinderd met de betreffende Reisproducten kunnen blijven reizen.

8.2 Elektronische Betaalwijzen

Elektronische Betaalwijzen	
8.2.1	De Concessiehouder geeft uitvoering aan alle besluiten die in het NOVB of diens opvolger(s) zijn en worden genomen over de ontwikkeling, invoering en ondersteuning van zowel bestaande als nieuwe Elektronische Betaalwijzen.
8.2.2	Alle kosten voor ontwikkeling, invoering, instandhouding, uitbreiding, vernieuwing en/of vervanging van hard- en software van zowel bestaande als nieuwe Elektronische Betaalwijzen zijn volledig voor rekening en risico van de Concessiehouder.
8.2.3	De Concessiehouder is volledig verantwoordelijk voor de migratie naar nieuwe Elektronische Betaalwijzen en de daaruit voortvloeiende opbrengstderving en kosten als gevolg van het eventueel niet goed functioneren van deze betaalwijze(n).
8.2.4	De Concessiehouder draagt er zorg voor dat de Reiziger vanaf de aanvang van de Concessie op alle tot de Concessie behorende Lijnen en Ritten gebruik kan maken van de dan geldende Elektronische Betaalwijze(n).
8.2.5	De Concessiehouder zorgt ervoor dat voor alle Tarieven, Vervoerbewijzen, en Reisproducten die geldig zijn in de Concessie minimaal één Productdrager beschikbaar is.
8.2.6	De Concessiehouder zorgt ervoor dat de Elektronische Betaalwijze(n) vanaf de start van de Concessie volledig functioneren, onder andere in de Voertuigen en binnen de organisatie van de Concessiehouder (het zogeheten "level 3").
8.2.7	De Concessiehouder draagt er zorg voor dat de OV-Chipkaart, eventueel met gebruikmaking van de backoffice van derden, is aangesloten op de landelijke

backoffice van Translink (het zogeheten “level 4”), zodat vanaf de start van de Concessie een volledig functionerend OV-Chipkaartsysteem operationeel is en blijft tot het moment dat de Concessieverlener besluit om de OV-chipkaart als Productdrager af te schaffen. De Concessiehouder doet dit zodanig dat alle Reizigers die in het bezit zijn van een geldige OV-Chipkaart (ook van andere concessiehouders) kunnen reizen met het Openbaar Vervoer zowel via de geldige Reisproducten als op Saldo. Het systeem moet tot en met “level 4” volledig functioneren.

8.2.8 De Concessiehouder draagt er zorg voor dat de door hem toegepaste Elektronische Betaalwijze(n) is (zijn) gecertificeerd, bijvoorbeeld door Translink, tenzij Translink voor certificering een ontheffing (“waiver”) heeft verleend.

8.2.9 De Concessiehouder draagt er zorg voor dat de door hem toegepaste Elektronische Betaalwijze(n) zodanig is (zijn) ingericht dat het ten minste alle gegevens, ontdaan van eventuele persoonsgegevens, verzamelt die nodig zijn om door de Concessieverlener gevraagde informatie met betrekking tot de distributie en het gebruik van de Elektronische Betaalwijze(n) op te leveren.

8.2.10 De Concessiehouder vervoert Reizigers die als gevolg van ontbrekende of defecte apparatuur in Voertuigen niet kunnen in- en/of uitchecken gratis of hanteert een andere klantvriendelijke oplossing. Indien de Concessiehouder gebruik maakt van een andere klantvriendelijke oplossing dan gratis Openbaar Vervoer, legt hij deze oplossing ter goedkeuring voor aan de Concessieverlener uiterlijk 3 maanden voor de inwerkingtreding van de Concessie. De Concessiehouder betreft daarbij het advies van het OPOV.

8.2.11 De Ritten die gratis voor de Reiziger worden uitgevoerd zoals bedoeld in het vorige lid worden apart aan de Concessieverlener gerapporteerd. De Concessieverlener ontvangt van de Concessiehouder voor deze Ritten een compensatie van de gemiste opbrengsten, die worden gerekend tot de gerealiseerde Reizigersopbrengsten. De Concessieverlener bepaalt de compensatie op basis van de formule: gemiddelde ritprijs x gemiddeld aantal Reizigers per uur voor de betreffende Lijn x aantal uren van de storing.

8.2.12 Concessiehouder werkt, op kosten van Concessieverlener, mee aan de invoering van een parallel ticketingsysteem, als Concessieverlener daarom vraagt. De Concessiehouder mag op eigen initiatief en voor eigen rekening, maar wel na voorafgaande toestemming van de Concessieverlener, een parallel ticketingsysteem invoeren.

Algemene eisen OVpay

8.2.13 De Concessiehouder vervult een actieve rol bij, staat open voor een werkt constructief mee aan de invoering en doorontwikkeling van OVpay. De Concessiehouder stemt de activiteiten die hij in dit kader onderneemt nauw af

	met de Concessieverlener en concessiehouders van de aangrenzende concessies.
8.2.14	De Concessiehouder conformeert zich aan de OVpay standaarden zoals deze zijn gepubliceerd op de website van Translink of diens opvolger en implementeert nieuwe en gewijzigde OVpay standaarden binnen de aangegeven termijnen.
8.2.15	De Concessiehouder informeert de Concessieverlener gevraagd en bij relevante wijzigingen voor de Reiziger en/of Concessieverlener ongevraagd, over de OVpay standaarden zoals deze zijn gepubliceerd op de website van Translink of diens opvolger en de daarbij aangegeven implementatietermijnen.
8.2.16	Alle kosten voor de ontwikkeling, invoering, instandhouding, uitbreiding, vernieuwing en of vervanging van OVpay betaalsystemen zijn voor rekening en risico van de Concessiehouder.

Eisen aan Draggers OVpay	
8.2.17	De Concessiehouder hanteert minimaal de Basisdrager.
8.2.18	De Concessiehouder accepteert de Draggers die voldoen aan de landelijk geldende OVpay standaarden, zoals gepubliceerd op de website van Translink of diens opvolger.
8.2.19	Reizigers dragen de kosten voor de aanschaf van de Draggers, waarbij de adviesaanschafprijs voor de Draggers is vastgesteld door het NOVB
8.2.20	In het geval het NOVB, of diens opvolger, besluit tot de introductie van (een) landelijke Drager met bijbehorend betaalsysteem, dan conformeert de Concessiehouder zich binnen de afgesproken termijn aan de implementatie van deze Drager(s) met bij behorend betaalsysteem.
8.2.21	Ingeval het NOVB, of diens opvolger, besluit tot de uit-fasering van een Drager, faciliteert de Concessiehouder de betreffende Drager met het bijbehorende betaalsysteem tot minimaal de door het NOVB vastgestelde periode na de publieke bekendmaking van dit besluit. Indien aan de orde, treden Concessiehouder en Concessieverlener in overleg over eventuele financiële compensatie van Reizigers.

Eisen aan een werkend OVpay-betaalsysteem	
8.2.22	De Concessiehouder beschikt over een werkend OVpay-betaalsysteem.
8.2.23	De Concessiehouder zorgt ervoor dat de (boord)apparatuur, nodig voor de registratie en betaling van de reis een uptime van gemiddeld minimaal 99,9% per Voertuig per maand heeft.

Vervangend betaalsysteem na OVpay

- 8.2.24 Ingeval de minister of staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat of diens opvolger, gehoord het NOVB of diens opvolger, besluit tot introductie van een vervangend landelijk betaalsysteem, in plaats van of als opvolger van OVpay op basis van de EMV-techniek, faciliteert de Concessiehouder de introductie van dit vervangende betaalsysteem en faciliteert de Concessiehouder OVpay op basis van de EMV-techniek tot het in het besluit vastgestelde moment van uitzetten. Indien aan de orde, treden Concessiehouder en Concessieverlener in overleg over de hiermee gepaard gaande kosten.

8.3 Andere Betaalwijzen

Andere Betaalwijzen

- 8.3.1 De Concessiehouder geeft uitvoering aan alle besluiten die in het NOVB of diens opvolger(s) zijn en worden genomen over de ontwikkeling, invoering en ondersteuning van zowel bestaande als nieuwe andere Betaalwijzen.
- 8.3.2 De Concessiehouder kan Reizigers die niet in het bezit zijn van een Vervoerbewijs verplichten bij het Rijdend Personeel of het Personeel dat belast is met toezichthoudende activiteiten een Uitrijkaart aan te schaffen. De opbrengsten van de Uitrijkaart tellen niet mee bij de bepaling van de hoogte van de Reizigersopbrengsten en komen toe aan de Concessiehouder.
- 8.3.3 De Concessiehouder maakt het mogelijk dat aanbieders van mobiliteitsproducten zoals Mobiliteitskaartaanbieders (MKA's) of Bedrijfskaartaanbieders (BKA's), na instemming van de Concessieverlener de regionale Reisproducten en Tarieven aanbieden als onderdeel van hun aanbieding aan eindgebruikers, tegen condities zoals tussen de Concessieverlener en MKA zijn overeengekomen.
- 8.3.4 Door of namens de Concessieverlener kunnen grootverbruikcontracten worden afgesloten. Hieraan voorafgaand wordt overleg gevoerd met de Concessiehouder. De Concessiehouder voert de benodigde handelingen uit ter uitvoering van de contracten, waaronder distributie.
- 8.3.5 Concessiehouder werkt mee aan de verkoop en betaling van zijn portfolio aan Tarieven en Reisproducten op non-discriminatoire wijze via derden, zoals MaaS-aanbieders
- 8.3.6 Concessiehouder werkt mee aan de verkoop en betaling via derden, zoals MaaS-aanbieders, van in ieder geval een door de Concessieverlener vastgesteld referentieaanbod. Dit referentieaanbod omvat bij aanvang van de Concessie in

ieder geval: het reizen tegen voltarief, een mogelijkheid om in de daluren met korting te reizen en een mogelijkheid om met korting meerdere reizen of reiskilometers te kopen. De verkoopvoorwaarden die de Concessiehouder daarbij stelt aan MaaS-aanbieders zijn (1) transparant, (2) non-discriminerend en (3) concurrerend. De Concessieverlener kan dit referentieaanbod gedurende de looptijd van de Concessie jaarlijks aanpassen en voor advies aan het OPOV voorleggen.

8.3.7 Concessiehouder voldoet aan de eisen zoals opgenomen in het document 'Concessie MaaS-waardige bestekseisen' (<https://www.crow.nl/kennis/bibliotheek-verkeer-en-vervoer/kennisdocumenten/maaswaardige-ov-concessies>)

8.3.8 Concessiehouder implementeert wijzigingen van en aanvullingen op de eisen als genoemd in het vorige lid binnen één jaar na publicatie van een gewijzigde of vervangende versie van het document 'Concessiebijlage MaaS-waardige bestekseisen' (<https://www.crow.nl/getattachment/Kennis/Bibliotheek-Verkeer-en-Vervoer/Kennisdocumenten/Maaswaardige-OV-concessies/Concessiebijlage-MaaS-waardige-eisen-versie-3-0.pdf.aspx?lang=nl-NL>).

8.4 Betalen op concessiegrensoverschrijdende lijnen

Betalen op concessiegrensoverschrijdende lijnen

8.4.1 De Concessieverlener maakt, indien nodig, met aangrenzende concessiehouders/vervoerders afspraken over de onderlinge acceptatie van Reisproducten en Tarieven en de verdeling van opbrengsten in aanvulling op de landelijke afspraken. Deze afspraken vormen een integraal onderdeel van het Tarievenplan.

8.4.2 Voor concessiegrensoverschrijdende Lijnen geldt – voor zover de Lijnen volledig tot de Concessie behoren – het principe dat op het grondgebied van andere concessies (die deze lijnen gedogen) de Tarieven en Reisproducten gelden die door de Concessieverlener worden vastgesteld.

8.4.3 Voor lijnen die de staatsgrens met België overschrijden en die de Concessiehouder gezamenlijk exploiteert met de betrokken Belgische vervoerder stelt de Concessiehouder aan de Belgische vervoerder voldoende Nederlandse apparatuur voor het elektronisch betalen ter beschikking, levert en installeert deze op de bussen die op deze lijnen door de Belgische vervoerder worden ingezet. De Concessiehouder houdt de Nederlandse betaalapparatuur op bussen van de Belgische vervoerder operationeel en verzorgt hiervan de back office die aangesloten is op het (Nederlandse) landelijke systeem.

8.4.4	Concessiehouder draagt er zorg voor dat de Nederlandse betaalapparatuur zoals bedoeld in het vorige lid gebruikt wordt voor de plaatsbepaling van de bussen van de Belgische vervoerder, aan te leveren volgens de vigerende BISON-koppelvlakken.
8.4.5	Voor bussen op Lijnen die de staatsgrens met België overschrijden en die de Concessiehouder gezamenlijk exploiteert met de betrokken Belgische vervoerder stelt de Belgische vervoerder aan de Concessiehouder voldoende Belgische betaalapparatuur ter beschikking, levert en installeert deze op de bussen die op deze lijnen door de Belgische vervoerder worden ingezet. De Belgische vervoerder houdt de Belgische betaalapparatuur op bussen van de Concessiehouder operationeel en verzorgt hiervan de back office. De Concessiehouder accepteert deze werkwijze en werkt hier proactief aan mee.
8.4.6	Indien de Belgische betaalapparatuur op de Bussen die de Concessiehouder inzet op Lijnen die de Staatsgrens met België overschrijden en die de Concessiehouder gezamenlijk exploiteert met de betrokken Belgische vervoerder niet (goed) functioneert, stelt de Concessiehouder de Belgische vervoerder hiervan direct op de hoogte.

8.5 Betalen binnen andere modaliteiten

Betalen binnen andere modaliteiten	
8.5.1	Op verzoek van de Concessieverlener werkt de Concessiehouder mee aan de tariefintegratie van bus, trein, Ferry en Fijnmazige mobiliteitsdiensten en andere modaliteiten in de vigerende betaalwijze(n). Dit verzoek kan gedurende de gehele concessieperiode worden gedaan.
8.5.2	De Concessiehouder stelt op verzoek van de Concessieverlener de concessiehouder van de Ferry, de aanbieders van Fijnmazige mobiliteitsdiensten in de provincie Zeeland in staat om kosteloos gebruik te maken van zijn aansluiting, die benodigd is voor de Elektronische Betaalwijzen en faciliteert hen bij de aanschaf van de daarvoor benodigde apparatuur.

9 Marketing

9.1 Marketingsubsidie

De Concessieverlener kan jaarlijks aan de Concessiehouder een marketingbudget beschikbaar stellen ten behoeve van de uitvoering van marketingactiviteiten in aanvulling op activiteiten die door de MCZ worden ontplooid.

Marketingsubsidie	
9.1.1	De Concessieverlener kan aan de Concessiehouder een (Marketing)subsidie beschikbaar stellen ten behoeve van de uitvoering van marketingactiviteiten.

9.2 Merk en huisstijl

De Concessieverlener wil de bekendheid en het gebruik van het mobiliteitssysteem in Zeeland onder haar inwoners en bezoekers verder vergroten. Marketing en communicatie moeten hieraan een belangrijke bijdrage leveren. Met het oog op de herkenbaarheid hebben de Provincie Zeeland en de Gemeenten voor ogen om de Busen buurtbus, als onderdeel van een breder mobiliteitssysteem, in samenhang met onder andere de Flextaxi, te presenteren.

Huisstijl	
9.2.1	De Concessiehouder hanteert steeds de actuele versie van de Huisstijl, waarvan de uitgangspunten in Bijlage 10 zijn beschreven. Concessieverlener zorgt ervoor dat de Concessiehouder steeds in het bezit is van de actuele versie van de Huisstijl.
9.2.2	De Concessiehouder dient de Huisstijl voor de Voertuigen verder uit te werken en ter goedkeuring aan de Concessieverlener voor te leggen.
9.2.3	Alle communicatie inclusief alle marketing uitingen en informatie aan de Reiziger (herkenbaarheid en zichtbaarheid) vanuit de Concessiehouder moet plaatsvinden volgens de huisstijl en de uitwerking zoals bedoeld in eis 9.2.1. en 9.2.2.
9.2.4	De Concessiehouder legt alle uitingsvormen, zoals bedoeld in eis 9.2.1 en 9.2.2, eerst ter instemming voor aan de Concessieverlener, die de uitingsvormen toetst aan de voorschriften van de Huisstijl.
9.2.5	De Huisstijl, waaronder begrepen het ontwerp van de reisinformatie, is eigendom van de Concessieverlener.

10 Personeel

10.1 Personeel en Reizigers

Net als voor elke vorm van dienstverlening geldt dat ervaringen met het Openbaar Vervoer mede bepaald worden door de kwaliteit van het contact tussen Reizigers en Personeel. Het Personeel is immers de gastheer en het visitekaartje van het Openbaar Vervoer. Een hartelijk welkom, prettige rijstijl en behulpzame houding dragen bij aan een positieve beleving van het Openbaar Vervoer door Reizigers. De Concessiehouder heeft er daarom belang bij dat hij beschikt over voldoende Personeel om de Dienstregeling stipt en volledig uit te kunnen voeren en dat het Personeel deskundig en gemotiveerd is om Reizigers zo goed mogelijk van dienst te zijn. De Concessieverlener verwacht in dat kader dat de Concessiehouder de kwaliteit van de dienstverlening door het Personeel blijvend verbetert.

Eisen aan Personeel	
10.1.1	De Concessiehouder zorgt ervoor dat het Personeel gastvrij en klantvriendelijk is en dienstverlenend optreedt.
10.1.2	De Concessiehouder zorgt ervoor dat het Personeel dat in contact met Reizigers komt of kan komen in ieder geval: <ol style="list-style-type: none"> a. bekend is met het Concessiegebied, de Dienstregeling, de Betaalwijzen en de Tarieven; b. zodanig bekend is met Fijnmazige mobiliteitsdiensten in het Concessiegebied dat hij Reizigers kan adviseren; c. bekend is met de locaties van Hubs waarop op Fijnmazige mobiliteit kan worden overgestapt; d. eventueel na consultatie van de Verkeersleiding, vragen met betrekking tot het Openbaar Vervoer naar aangrenzende concessiegebieden kan beantwoorden, waaronder in ieder geval vragen met betrekking tot de lijnvoering van aansluitende lijnen; e. bij verstoringen en vertragingen duidelijk zichtbaar en aanspreekbaar is en Reizigers informeert over de oorzaak en duur van de verstoring/vertraging, de gevolgen voor Aansluitingen en, indien van toepassing, Alternatieve Reismogelijkheden waaronder de eventuele inzet van Vervangend Vervoer; f. klantgericht en betrokken is en zich tegenover Reizigers correct opstelt; g. herkenbaar en representatief gekleed is in de huisstijl van de Concessiehouder; h. de Nederlandse taal zodanig goed beheerst dat het Personeel goed met de Reizigers kan communiceren of, in geval het Personeel de Nederlandse taal (nog) niet goed beheerst, de Engelse taal voldoende beheerst om vragen in het Engels te kunnen beantwoorden; i. Concessiehouder biedt Personeel dat de Nederlandse taal (nog) niet goed beheerst een cursus Nederlandse taal aan.

- j. bekend is met de te volgen procedures en te nemen maatregelen in geval van Incidenten;
- k. in staat is om te gaan met agressie en het beheersend en de-escalerend optreden; en
- l. in staat is levensreddende handelingen te verrichten en AED's te gebruiken. In verband daarmee dienen chauffeurs jaarlijks de lesdag Code 95 en eens per 5 jaar een les in het gebruiken van een defibrillator te volgen.

10.1.3 In aanvulling op het bepaalde in eis 10.1.2 draagt de Concessiehouder er zorg voor dat het rijdend Personeel:

- a. Reizigers veilig, comfortabel en in overeenstemming met de Dienstregeling vervoert;
- b. bijdraagt aan de Sociale Veiligheid door de rust en de orde in het Voertuig te handhaven;
- c. er op toeziet dat Reizigers met een visuele, auditieve en/of motorische beperking het Voertuig kunnen betreden en gebruik kunnen maken van de voor hen bestemde zitplaatsen; en
- d. de procedures volgt in geval Reizigers met een mobiliteitsbeperking van het Openbaar Vervoer gebruik willen maken, hen indien nodig helpt bij het betreden en verlaten van het Voertuig en helpt bij het zo nodig vastzetten van (elektrische) rolstoelen en andere hulpmiddelen in het Voertuig.

10.1.4 Het Personeel controleert of Reizigers over een geldig reisrecht beschikken.

10.1.5 Het Personeel rookt niet, luistert niet naar muziek en maakt geen gebruik van een mobiele telefoon (tenzij dit voor de uitvoering van de werkzaamheden noodzakelijk is) in, of in de onmiddellijke nabijheid van het Materieel en voert geen handelingen uit die af kunnen leiden van het besturen van de bus.

10.1.6 Het Personeel ziet erop toe dat Reizigers zich aan de huisregels en reisvoorwaarden van de Concessiehouder houden.

10.2 Concessiehouder als werkgever

Hoewel dit primair de verantwoordelijkheid van de Concessiehouder in zijn rol van werkgever is, verwacht de Concessieverlener van de Concessiehouder dat hij oog heeft voor het welzijn en de veiligheid van het Personeel. Dat betekent dat de Concessiehouder niet alleen afspraken zoals vastgelegd in de cao Openbaar Vervoer en het Rijtijdenbesluit naleeft, waaronder afspraken over rij- en rusttijden bij het maken van roosters op basis van realistische rijtijden, maar ook dat de Concessiehouder investeert in de opleiding van het Personeel en maatregelen treft gericht op duurzame inzetbaarheid van het Personeel.

Concessiehouder als werkgever

10.2.1 De Concessiehouder zorgt dat hij gedurende de gehele looptijd van de Concessie over voldoende Personeel beschikt om, ook bij een wijziging in de (vervoer)omvang, de Concessie goed uit te kunnen voeren. De Concessiehouder neemt indien nodig maatregelen om een tekort aan Personeel te voorkomen en informeert de Concessieverlener voorafgaand aan en tijdens de looptijd van de Concessie over mogelijke gevolgen van een (dreigend) tekort aan Personeel.

10.2.2 De Concessiehouder voert een personeelsbeleid gericht op bevordering van de vitaliteit van medewerkers, leidend tot beperking van ziekteverzuim en vergrote duurzame inzetbaarheid van het Personeel.

10.2.3 De Concessiehouder zorgt dat het Personeel over een gedegen en juiste opleiding en de vereiste kwalificaties en/of certificaten beschikt en faciliteert het Personeel zodanig dat zij hun taken goed kunnen uitvoeren door in ieder geval aandacht te besteden aan opleiding, aansturing, (het gevoel van) veiligheid en een prettige werkplek, onder meer door het hanteren van realistische rijtijden.

10.2.4 De Concessiehouder neemt in zijn jaarplan een personeelsparagraaf op waarin hij ingaat op:

- a. De manier waarop hij zich als zorgvuldig werkgever opstelt, waarbij hij zijn inspanningen weergeeft om ervoor te zorgen dat het Personeel het werk op een veilige, aangename en gezonde manier kan uitvoeren;
- b. De opleiding volgens de verplichting Code 95 (of opvolgende kaders) en eventueel aanvullende trainingen en opleidingen, onder andere gericht op een duurzame inzetbaarheid van het Personeel;
- c. De manier waarop hij zijn personeelsomvang aanpast ten opzichte van de huidige situatie;
- d. De verwachtingen die hij heeft van het Personeel richting Reizigers, onder meer als het gaat om klantvriendelijk optreden, een prettige rijstijl en een behulpzame houding.
- e. De manier waarop hij zich als zorgvuldig werkgever opstelt, waarbij hij zijn inspanningen weergeeft om ervoor te zorgen dat het Personeel het werk op een veilige, aangename en gezonde manier kan uitvoeren;
- f. De opleiding volgens de verplichting Code 95 (of opvolgende kaders) en eventueel aanvullende trainingen en opleidingen, onder andere gericht op een duurzame inzetbaarheid van het Personeel;
- g. De manier waarop hij zijn personeelsomvang aanpast ten opzichte van de huidige situatie;
- h. De verwachtingen die hij heeft van het Personeel richting Reizigers, onder meer als het gaat om klantvriendelijk optreden, een prettige rijstijl en een behulpzame houding.

10.2.5 Concessiehouder legt de eisen in dit hoofdstuk ten aanzien van Personeel op aan zijn eventuele onderaannemers.

10.2.6 De Concessiehouder laat jaarlijks een medewerkertevredenheidsonderzoek doen. De Concessiehouder bespreekt de onderzoeksmethodiek en vraagstelling vooraf met de Concessieverlener en de reguliere personeelsvertegenwoordiging en stelt beide partijen op de hoogte van de resultaten van het onderzoek en de daaruit volgende maatregelen.

Naast de verantwoordelijkheden ten aanzien van het Personeel heeft de Concessiehouder ook een aantal taken en verantwoordelijkheden ten aanzien van vrijwilligers die Buurtbuslijnen uitvoeren.

Vrijwilligers Buurtbussen

- 10.2.7 De Concessiehouder stelt vrijwilligers in staat om Buurtbuslijnen goed uit te voeren door:
- a. desgevraagd de Dienstregeling van de Buurtbuslijn en roosters voor de vrijwilligers op te stellen;
 - b. de vrijwilligers te keuren en te instrueren;
 - c. de benodigde verzekeringen af te sluiten;
 - d. de vrijwilligers relevante trainingen dan wel faciliteiten aan te bieden.

11 Sociale Veiligheid

11.1 Sociale Veiligheid algemeen

Sociale Veiligheid in en rond het Openbaar Vervoer is een belangrijk onderwerp. Sociale Veiligheid is een maatschappelijk verschijnsel waaraan zowel de Concessiehouder als andere bij de Concessie betrokken partijen in positieve zin hun steentje kunnen bijdragen. De Concessieverlener continueert in de Concessie de huidige werkwijze waarbij de verantwoordelijkheid voor Sociale Veiligheid bij de Concessiehouder ligt.

De Concessiehouder is verantwoordelijk voor het in stand houden en verbeteren van de Sociale Veiligheid van zowel Reizigers als Personeel in het Materieel. De Concessieverlener verwacht daarnaast van de Concessiehouder een proactieve houding als het gaat om aspecten van Sociale Veiligheid die onder de verantwoordelijkheid van andere bij de Concessie betrokken partijen vallen. Ook verwacht de Concessieverlener dat de Concessiehouder zich conformeert aan het Landelijk Convenant Sociale Veiligheid in het OV 2020-2025 (en eventuele opvolgers).

Algemene eisen met betrekking tot Sociale Veiligheid	
11.1.1	De Concessiehouder is verantwoordelijk voor de Sociale Veiligheid in het Materieel, voor zowel Reizigers als Personeel. De Concessiehouder is niet verantwoordelijk voor de Sociale Veiligheid op Haltes, maar denkt en werkt proactief mee om de Sociale Veiligheid op Haltes in stand te houden en te verbeteren.
11.1.2	De Concessiehouder benoemt een medewerker die als aanspreekpunt voor Sociale Veiligheid op operationeel, tactisch en strategisch niveau functioneert.
11.1.3	De Concessiehouder neemt alle maatregelen die ingevolge van wet- en regelgeving vereist zijn, en daarnaast alle maatregelen die redelijkerwijs van hem verlangd kunnen worden om de veiligheid, waaronder de Sociale Veiligheid, van Reizigers en Personeel, voor zover dit onder zijn verantwoordelijkheid valt, te waarborgen.
11.1.4	De Concessiehouder voldoet aan de afspraken uit het 'Landelijk Convenant Sociale Veiligheid in het OV 2020-2025' of diens opvolger(s), ook voor wat betreft de levering van gegevens t.b.v. SVOVDA (voorheen TRIAS).
11.1.5	De Concessiehouder werkt samen met partners in de reisketen, de concessiehouders West-Brabant en Hoeksche Waard Goeree-Overflakkee en de Concessieverlener aan de uitvoering van het Landelijk Convenant Sociale Veiligheid 2020-2025 of diens opvolger(s).
11.1.6	De Concessiehouder zorgt ervoor dat tijdens de gehele looptijd van de Concessie het oordeel van Reizigers voor de Sociale Veiligheid tijdens de Rit, zoals gemeten met de Klantenbarometer, ten minste 8,0 bedraagt.
11.1.7	De Concessiehouder zorgt ervoor dat tenminste voldaan wordt aan de volgende voorwaarden:

- a. De Concessiehouder maakt afspraken met de politie over tenminste het contact tussen de meldkamer van de Concessiehouder en de meldkamer van de politie, alsmede over de prioriteit van (doorgifte van) meldingen van de Concessiehouder;
- b. De Concessiehouder legt indien nodig vervoerverboden op en maakt met de politie en het openbaar ministerie duidelijke afspraken over de handhaving van de reis- en verblijfsverboden;
- c. De Concessiehouder zet tenminste 2,0 fte aan toezichthouders Veiligheid in voor service, toezicht en controle van Vervoerbewijzen;
- d. De Concessiehouder stemt in met de wederzijdse inzet van extra toezichthouders uit de naastgelegen concessies bij evenementen.

11.1.8 De Concessiehouder biedt Reizigers de mogelijkheid om Incidenten via internet en per telefoon te melden. De Concessiehouder verwijst naar deze mogelijkheid in het Voertuig en op zijn website. De Concessiehouder geeft deze meldingen door naar de Mobiliteitscentrale.

11.1.9 De Concessiehouder zorgt dat het Personeel dat wordt ingezet als toezichthouder een bij de functie behorende opleiding succesvol heeft afgerond (BOA).

11.1.10 De Concessiehouder zorgt voor een voldoende gespreide inzet van toezichthouders zodanig dat sprake is van regelmatige (preventieve) kaartcontrole in Bussen en Auto's. De Concessiehouder stemt de (planning van) de inzet van toezichthouders af op risicoritten/-lijnen en Evenementen.

11.1.11 De Concessiehouder traint rijdend en toezichthoudend Personeel regelmatig en afdoende zodat dit Personeel blijvend over parate kennis en vaardigheden beschikt om Incidenten te voorkomen en de-escalerend op te treden bij Incidenten.

11.1.12 De Concessiehouder zorgt voor adequate opvang, assistentie en voldoende ondersteuning voor Reizigers en Personeel die het slachtoffer zijn van Incidenten.

11.1.13 De Concessiehouder levert uiterlijk 1 maand na afsluiting van elk kwartaal een overzicht van alle Incidenten in de periode vanaf start van het betreffende kalenderjaar tot en met het betreffende kwartaal aan de Concessieverlener. De Concessiehouder neemt bij elk Incident in ieder geval de volgende informatie in het overzicht op (ontdaan van eventuele persoonsgegevens):

- a. Vestiging
- b. Lijnnummer
- c. Datum Incident
- d. Dagsoort (ma, di etc.)
- e. Tijdstip Incident
- f. Plaats/kern
- g. Locatie

- h. Code Incident (conform ABC-systematiek)
- i. Categorie
- j. Code aanleiding (bijv. geen geldig Vervoerbewijs bij controle)
- k. Plaats Incident (in Voertuig/op Halte of station)
- l. Korte beschrijving van het Incident
- m. Assistentie Politie wel of niet opgeroepen

11.2 Sociaal Veiligheidsplan

De Concessiehouder neemt de maatregelen die hij treft ter verbetering van de Sociale Veiligheid op in een Sociaal Veiligheidsplan. De Concessiehouder actualiseert en optimaliseert het Sociaal Veiligheidsplan jaarlijks en legt dit voor advies voor aan het OPOV. Na eventuele aanpassingen aan het plan legt de Concessiehouder het plan ter instemming voor aan de Concessieverlener.

Sociaal Veiligheidsplan

11.2.1 De Concessiehouder stelt voor aanvang van de Concessie een Sociaal Veiligheidsplan op dat hij jaarlijks actualiseert en dat in ieder geval de volgende elementen bevat:

- a. Visie op de ontwikkeling van de Sociale Veiligheid en de maatregelen die de Concessiehouder uitvoert voor het handhaven en verbeteren van de Sociale Veiligheid in en rond het Openbaar Vervoer;
- b. Analyse van de in eis 11.2.3 genoemde rapportages en de score in de Klantenbarometer in voorgaande jaren;
- c. Risico-inventarisatie met betrekking tot de Sociale Veiligheid;
- d. Maatregelen die de Concessiehouder neemt voor het handhaven en verbeteren van de Sociale Veiligheid in en rond het Openbaar Vervoer, waaronder in ieder geval de inzet van toezichthouders/beëdigde BOA's (in fte's), hun rol en taken, de opleiding van het Personeel en monitoring;
- e. De afstemming van (de uitvoering van) deze maatregelen met de concessiehouders van aangrenzende concessies, wanneer relevant;
- f. De resultaten die de Concessiehouder met de maatregelen verwacht te bereiken op korte en lange termijn;
- g. De kosten van de maatregelen.

11.2.2 De Concessiehouder legt jaarlijks het (geactualiseerde) Sociaal Veiligheidsplan ter advies voor aan het OPOV en na verwerking van dit advies ter instemming voor aan de Concessieverlener.

11.2.3 Nadat de Concessieverlener met het Sociaal Veiligheidsplan heeft ingestemd, is Concessiehouder verplicht uitvoering te geven aan de maatregelen en actie die in het Sociaal Veiligheidsplan zijn opgenomen.

11.2.4 De Concessiehouder levert uiterlijk een half jaar na afloop van ieder kalenderjaar aan de Concessieverlener:

- a. Een overzicht en beschrijving van uitgevoerde maatregelen op het gebied van Sociale Veiligheid;
- b. De verantwoording van de resultaten van/behaalde effecten met de maatregelen Sociale Veiligheid in het betreffende kalenderjaar;
- c. Het oordeel van Reizigers (Klantenbarometer) en het Personeel (Personeelsmonitor) voor de Sociale Veiligheid tijdens de Rit;
- d. Het aantal Incidenten gecategoriseerd conform de ABC-systematiek;
- e. Het percentage zwartrijders en aantal uitgeschreven UvB's (Uitstel van Betaling);
- f. De omvang vandalismeschade aan voertuigen;
- g. Resultaten van overleggen en convenanten met Gemeenten, politie en Openbaar Ministerie;
- h. De kosten van de uitgevoerde maatregelen op het gebied van Sociale Veiligheid in relatie tot de begroting zoals opgenomen in het Sociaal Veiligheidsplan;
- i. Andere relevante zaken.

12 Duurzaamheid en circulariteit

De Concessieverlener wil het busvervoer in Zeeland zo duurzaam als mogelijk invullen, in nauwe samenwerking met de Concessiehouder. Duurzaamheid gaat verder dan alleen het type Materieel dat ingezet wordt. Het reikt van de gebruikte materialen tot het repareren en hergebruiken van materialen bij reparaties. De Concessieverlener verwacht daarom van de Concessiehouder een continue focus op duurzaamheid in de gehele operatie.

12.1 Duurzame bedrijfsvoering

Duurzame bedrijfsvoering	
12.1.1	De Concessiehouder verleent volledige medewerking aan initiatieven van de Concessieverlener betreffende (innovaties op het gebied van) duurzaamheid.
12.1.2	<p>De Concessiehouder spant zich maximaal in om de uitstoot van schadelijke emissies en geluid blijvend te minimaliseren, het energiegebruik te beperken en overige negatieve effecten van de uitvoering van de Concessie voor het milieu zoveel mogelijk te beperken.</p> <p>De Concessiehouder neemt ten minste alle mogelijke maatregelen om energieverbruik, CO₂- en uitlaatemissies te reduceren welke binnen vier jaar terug te verdienen zijn, al dan niet met behulp van een door Concessieverlener op te nemen overnameregeling in de opvolgende concessie.</p>
12.1.3	De Concessiehouder maakt voor het laden dan wel tanken van Zero-Emissievoertuigen uitsluitend gebruik van gecertificeerde 100% Hernieuwbare Energie (afkomstig uit bijvoorbeeld windenergie, zonne-energie, waterkracht of geothermische energie) die zoveel als mogelijk in België, Luxemburg en Nederland, inclusief windgebieden op zee is opgewekt.
12.1.4	<p>De Concessiehouder spant zich blijvend in om de CO₂-uitstoot bij zijn activiteiten in het kader van de uitvoering van de Concessie te reduceren waarbij de Concessiehouder:</p> <ol style="list-style-type: none"> Vanaf de start van de Concessie ten minste trede 2 op de CO₂-Prestatieladder behaalt, en Vanaf het kalenderjaar 2033 ten minste trede 4 op de CO₂-Prestatieladder behaalt.
12.1.5	De Concessiehouder toont jaarlijks door middel van een certificaat ten genoegen van de Concessieverlener aan dat hij ten minste de in eis 12.1.4 onder sub a. en b. genoemde trede heeft behaald.

12.1.6 De Concessiehouder overlegt jaarlijks uiterlijk in december ter instemming aan Concessieverlener een geactualiseerd Duurzaamheidsplan waarin hij beschrijft welke duurzaamheidsmaatregelen hij in het nieuwe kalenderjaar voornemens is te treffen en wat de verwachte impact hiervan is. Het Duurzaamheidsplan uit zijn Inschrijving geldt voor het eerste concessiejaar.

12.1.7 De Concessiehouder rapporteert uiterlijk drie maanden na afloop van ieder kalenderjaar aan de Concessieverlener over de duurzaamheidsmaatregelen die hij in het betreffende kalenderjaar heeft getroffen en de resultaten die hij daarmee heeft bereikt.

12.1.8 De Concessiehouder mag het Duurzaamheidsplan en het Circulariteitsplan zoals bedoeld in artikel 12.2.2 samenvoegen tot één Duurzaamheids- en Circulariteitsplan. Eveneens mag hij de rapportage zoals bedoeld in het vorige lid en de rapportage zoals bedoeld in artikel 12.2.3 samenvoegen tot één rapportage.

12.2 Circulariteit

Circulariteit

12.2.1 De Concessiehouder streeft bij de uitvoering van de Concessie blijvend naar maximalisatie van hergebruik van producten, materialen en grondstoffen en het behoud van natuurlijke hulpbronnen.

12.2.2 De Concessiehouder overlegt jaarlijks uiterlijk in december ter instemming aan Concessieverlener een geactualiseerd Circulariteitsplan waarin hij beschrijft welke maatregelen hij in het nieuwe kalenderjaar voornemens is te treffen en wat de verwachte impact hiervan is. In dit plan beschrijft hij in ieder geval de volgende onderdelen:

- a. herkomst van materialen en producten (inclusief het Materieel en eventuele Batterijen);
- b. reparatie, hergebruik en recycling van gebruikte materialen en producten;
- c. werkprocessen, en
- d. afspraken met leveranciers en afnemers.

Het Circulariteitsplan uit zijn Inschrijving geldt voor het eerste concessiejaar.

12.2.3 De Concessiehouder rapporteert uiterlijk drie maanden na afloop van ieder kalenderjaar aan de Concessieverlener over de circulariteitsmaatregelen die hij in het betreffende kalenderjaar heeft getroffen en de resultaten die hij daarmee heeft bereikt.

13 Consumentenbescherming en reizigersinspraak

13.1 Klantenservice en klachtenafhandeling

Tevredenheid van Reizigers staat voorop voor de Concessieverlener. Een goede klantenservice zorgt ervoor dat klachten voorkomen worden. Daarom wordt de Concessiehouder uitgedaagd om, binnen de kaders die in hoofdstuk 7 (Reisinformatie) en hoofdstuk 10 (Personeel) worden gesteld, een klantenservice in te richten die altijd bereikbaar is als hij Openbaar Vervoer verricht. De Concessiehouder neemt op de 'Reizen Door Zeeland' website en communicatiekanalen, in het Voertuig en op Haltes een verwijzing 'aar zijn klantenservice op.

De Concessiehouder biedt de mogelijkheid tot het indienen van klachten en wensen door Reizigers. Reizigers moeten in staat worden gesteld dit eenvoudig te doen. Daarbij verwacht de Concessieverlener van de Concessiehouder dat hij klachten netjes afhandelt en suggesties ter harte neemt teneinde de kwaliteit van het Openbaar Vervoer continu te verbeteren. Concessieverlener en Concessiehouder kunnen nadere afspraken maken over de verdeling van de taken met betrekking tot klantenservice en klachtenafhandeling. Doel van de herverdeling van de taken is voor de Reiziger van Openbaar vervoer en Fijnmazige mobiliteitsdiensten een uniforme presentatie te bieden en tevens gebruik te maken van de kennis van de Concessiehouder met betrekking tot de afhandeling van klachten. De onderstaande taken kunnen geheel of gedeeltelijk door de Concessieverlener worden overgenomen.

Klantenservice en klachtenafhandeling	
13.1.1	De Concessiehouder beschikt over een klantenservice die telefonisch bereikbaar is ten minste op de onder 13.1.2.a genoemde momenten dat de Concessiehouder Openbaar Vervoer verricht.
13.1.2	De Concessiehouder beschikt over een systeem van klachtenafhandeling, dat in elk geval voldoet aan de volgende eisen: <ul style="list-style-type: none"> a. Reizigers kunnen klachten door middel van internet, telefoon, e-mail, sociale media/mobiele applicatie(s) en/of schriftelijk indienen. Het telefoontarief dat de Concessiehouder aan de beller van het klachtennummer berekent mag niet hoger zijn dan het tarief voor bellen binnen het Concessiegebied vanaf een vast telefoontoestel. Het klachtennummer is ten minste bereikbaar op de volgende tijden: <ul style="list-style-type: none"> i. maandag tot en met vrijdag: 8:00 – 18:00 uur ii. zaterdag: 9:00 – 18:00 uur iii. zondag: 10:00 – 17:00 uur b. de Concessiehouder geeft klachten die betrekking hebben op de Infrastructuur of het mobiliteitsbeleid binnen 5 werkdagen door aan de betreffende wegbeheerder respectievelijk de Concessieverlener; c. de Concessiehouder geeft klachten en vergoedingsverzoeken die betrekking hebben op andere onderdelen van de reis die niet onder zijn verantwoordelijkheid vallen, binnen 5 werkdagen door aan de aanbieder

Klantenservice en klachtenafhandeling

- van de desbetreffende Mobiliteitsdienst, de desbetreffende MaaS-aanbieder of de desbetreffende concessiehouder;
- d. de Concessiehouder stuurt binnen 5 werkdagen naar de desbetreffende Reiziger een bevestiging dat de klacht in behandeling is genomen. De Concessiehouder vermeldt in de behandelbevestiging van klachten als bedoeld onder sub b. en sub c. naar welke partij hij de klacht heeft doorgegeven, inclusief vermelding van de contactgegevens van deze partij;
 - e. de Concessiehouder handelt klachten, met uitzondering van de klachten als bedoeld onder sub b en sub c, binnen 10 werkdagen na indiening op correcte wijze af. Hij maakt hierbij geen onderscheid tussen klachten en restitutieverzoeken die bij hemzelf dan wel via derden, waaronder MaaS-aanbieders worden ingediend;
 - f. de Concessiehouder vermeldt bij de afhandeling van klachten in ieder geval welke maatregelen hij zal nemen om vergelijkbare klachten in de toekomst te voorkomen; en
 - g. de Concessiehouder wijst Reizigers bij de afhandeling van klachten op het Klachtenloket Openbaar Vervoer en de Geschillencommissie Openbaar Vervoer, met vermelding van de volledige gegevens.

13.1.3 De Concessiehouder wijst Reizigers er op zijn communicatiekanalen op dat het indienen van klachten over het Openbaar Vervoer uitsluitend bij de Concessiehouder kan plaatsvinden.

13.1.4 De Concessiehouder werkt constructief mee aan bemiddelingspogingen van het Klachtenloket Openbaar Vervoer.

13.1.5 De Concessiehouder is aangesloten bij de Geschillencommissie Openbaar Vervoer.

13.1.6 Indien in samenspraak met de Concessieverlener gedurende de concessieduur een regionale Geschillencommissie wordt opgericht, sluit de Concessiehouder zich ook bij deze commissie aan.

13.1.7 De Concessiehouder verstrekt aan de Concessieverlener na afloop van iedere maand een overzicht van:

- a. het aantal klachten dat hij in de betreffende maand heeft ontvangen;
- b. de aard van de binnengekomen klachten;
- c. de Rit (lijnummer, tijd) waarop de klachten betrekking hebben;
- d. de snelheid van afhandeling van de klachten; en
- e. de actie die de Concessiehouder heeft ondernomen om herhaling van de klacht of soortgelijke klachten te voorkomen.

Klantenservice en klachtenafhandeling

- 13.1.8 De Concessiehouder hanteert een regeling gevonden voorwerpen. De Concessiehouder legt de regeling ter goedkeuring voor aan de Concessieverlener tijdens de implementatieperiode. De regeling wordt uiterlijk bij aanvang van de Concessie door de Concessiehouder op zijn website gepubliceerd en is op verzoek ook op papier verkrijgbaar.
- 13.1.9 De Concessiehouder stelt Reizigers die iets verloren of achtergelaten hebben, door middel van een gebruikersvriendelijke procedure, ten minste met een online formulier en een telefoonnummer, in de gelegenheid een beroep te doen op de regeling gevonden voorwerpen.
- 13.1.10 Indien de Concessiehouder optreedt als MaaS-aanbieder en in die hoedanigheid multimodale (Keten)reizen aanbiedt aan Reizigers, verwijst hij Reizigers die klachten bij hem indienen over een onderdeel van een door hem gedistribueerde Ketenreis dat niet onder zijn verantwoordelijkheid valt, tijdig door naar de derde die verantwoordelijk is voor het betreffende onderdeel van de Ketenreis, overeenkomstig het bepaalde in eis 13.1.2.

13.2 Rol Overleg Platform Openbaar Vervoer Zeeland (OPOV)

Het Overleg Platform Openbaar Vervoer Zeeland (OPOV) adviseert over adviesplichtige onderwerpen en plannen die de Concessiehouder indient. Om het OPOV voldoende voorbereidingstijd te geven, zorgt de Concessiehouder dat hij de concept-plannen tijdig aanlevert. Daarnaast legt de Concessiehouder tijdens de implementatie van de Concessie een aantal onderwerpen ter advisering voor aan het OPOV.

Overleg Platform Openbaar Vervoer Zeeland (OPOV)

- 13.2.1 De Concessiehouder legt op grond van de Wp2000 en het Bp2000 adviesplichtige onderwerpen en plannen, na bespreking met concessieverlener, ter advisering voor aan het OPOV. De adviesplichtige onderwerpen betreffen in ieder geval: a. de in lid 1 en lid 3 van artikel 33 van het Bp2000 genoemde onderwerpen.
- 13.2.2 De Concessiehouder voorziet het OPOV ten behoeve van de advisering uiterlijk twee weken van tevoren van voldoende informatie.
- 13.2.3 Voor aanvang van de Concessie vraagt de Concessiehouder advies aan het OPOV over in ieder geval het volgende onderdeel van zijn Inschrijving: de Compensatieregeling.
- 13.2.4 De Concessiehouder informeert het OPOV en de Concessieverlener over eventuele aanpassingen in de voorstellen en plannen naar aanleiding van het advies van het OPOV.

13.2.5 De Concessiehouder voert op uitnodiging overleg met het OPOV.

13.3 Consultatie Reizigers en andere belanghebbenden

Naast het OPOV verwacht de Concessieverlener dat de Concessiehouder proactief overleg en contact zoekt met Reizigers en andere belanghebbenden ten behoeve van suggesties, ideeën en advies van Reizigers en andere belanghebbenden in het Concessiegebied.

Consultatie Reizigers en andere belanghebbenden

13.3.1 De Concessiehouder informeert de Concessieverlener en het OPOV in ieder geval na afloop van elk kwartaal over de door Reizigers en andere belanghebbenden ingebrachte ideeën en suggesties, over zijn reactie daarop en over de resultaten van maatregelen die hij naar aanleiding van de ideeën en suggesties eventueel heeft getroffen (Ontdaan van eventuele persoonsgegevens).

14 Data en monitoring

14.1 Datalevering

Een goede uitvoering van de Concessie zorgt voor tevredenheid bij Reizigers en andere Stakeholders. Monitoring van en sturing op de uitvoeringskwaliteit dragen hieraan bij. Goede informatie over de uitvoering van de Concessie is hiervoor een noodzakelijke voorwaarde. Deze informatie dient meerdere doelen:

- a. Inzicht krijgen in de uitvoeringskwaliteit van de Concessie;
- b. Analyseren van trends en afwijkingen om te kunnen bijsturen;
- c. Informeren van Stakeholders, zoals Provinciale Staten, het OPOV en Gemeenten;
- d. Ontwikkelen van kennis;
- e. Ontwikkelen en aanbieden van diensten door de Concessiehouder of andere partijen;
- f. Verbeteren van de bereikbaarheid en doorstroming van het Zeeuwse mobiliteitsnetwerk;
- g. Verzamelen van informatie voor volgende aanbestedingen;
- h. Voldoen aan wet- en regelgeving, zoals rond stikstofuitstoot.

De Concessieverlener monitort de uitvoeringskwaliteit op basis van een eigen dashboard, dat gevoed wordt door geanonimiseerde dan wel gepseudonimiseerde brondata meestal op geaggregeerd niveau die de Concessiehouder aan de Concessieverlener levert. Dit geeft de Concessieverlener flexibiliteit in het analyseren van de gegevens en draagt daarmee bij aan bovenstaande doelen. De Concessiehouder dient evenwel vanaf aanvang van de Concessie ook te beschikken over een eigen dashboard, zodat de Concessieverlener altijd kan beschikken over de in Bijlage 11 (Dataleveringsspecificatie) genoemde gegevens.

Beschikbaar stellen en verstrekken van gegevens	
14.1.1	De Concessiehouder stelt gegevens die hij uit hoofde van de Concessie moet leveren tijdig, correct, compleet en volgens voorgeschreven (landelijke) standaarden beschikbaar, waarbij standaarden van de Concessieverlener prevaleren boven landelijke standaarden.
14.1.2	Op verzoek van concessieverlener stelt concessiehouder alle data beschikbaar met betrekking tot aantallen reizigers en in- en uitstapgegevens, inkomsten en herkomst-bestemmingsrelaties, ontdaan van persoonsgegevens.
14.1.3	De verplichting tot het verstrekken van gegevens over de Concessie geldt tot één kalenderjaar na afloop van de Concessie.
14.1.4	De Concessiehouder is verplicht om binnen de kaders van wet- en regelgeving, onvoorwaardelijk mee te werken aan het om niet beschikbaar stellen van gegevens in de vorm van open data voor onderzoeksdoeleinden.
14.1.5	De Concessiehouder beroept zich niet op zijn eigendomsrecht ten aanzien van door hem verstrekte en ontvangen gegevens.
14.1.6	De Concessieverlener mag alle gegevensbestanden binnen de kaders van wet- en regelgeving als open data bewerken, delen en publiceren.

Gegevenslevering aan NDOV

- 14.1.7 De Concessiehouder levert tijdig volledige en juiste gegevens rechtstreeks aan de NDOV-loketten en DOVA OV-data conform het bepaalde in het document 'Concessiebijlage datasets OV' (https://dova.nu/sites/default/files/concessiebijlage_datasets_ov_v2.2.2_definitief.pdf) of diens opvolger(s)
- 14.1.8 De Concessiehouder levert, binnen één jaar nadat hierover door de Concessieverlener dan wel landelijk afspraken zijn gemaakt, gewijzigde en/of aanvullende gegevens over de uitvoering van de Concessie aan de NDOV-loketten en DOVA OV-data conform de betreffende (gewijzigde) standaarden.
- 14.1.9 Als de Concessiehouder in aanvulling op de conform de gevraagde BISON-koppelvlakken te verstrekken gegevens, (andere) gegevens beschikbaar stelt aan enig afnemer van reisinformatiediensten of ten behoeve van eigen reisinformatie publiceert, dan stelt hij deze gegevens om niet gelijktijdig en volledig gedocumenteerd aan de NDOV-loketten en DOVA OV-data ter beschikking.

Gegevenslevering aan de Concessieverlener

- 14.1.10 De Concessiehouder verstrekt gegevens aan de Concessieverlener op basis van Open standaarden conform het "Pas toe of leg uit" beleid van de adviescommissie Forum Standaardisatie.
- 14.1.11 De Concessiehouder verstrekt aan de Concessieverlener alle gegevens, ontdaan van eventuele persoonsgegevens, met betrekking tot de Concessie die naar het oordeel van de Concessieverlener nodig zijn voor:
- het monitoren van en sturen op de uitvoering en ontwikkeling van de Concessie en/of het Publiek Vervoersysteem;
 - de aanbesteding van de opvolgende concessie(s) of van een aangrenzende concessie;
 - het toepassen van landelijke wet- en regelgeving, zoals rond stikstofuitstoot.
- 14.1.12 De Concessiehouder levert op verzoek van de Concessieverlener binnen de gevraagde termijn onbewerkte gegevens, ontdaan van eventuele persoonsgegevens, verkregen via het gebruik van OVpay, de OV-chipkaart en/of eventuele toekomstige Betaalwijzen in het uitgevraagde format aan de Concessieverlener. De Concessiehouder stelt deze gegevens ook na de wettelijke bewaartermijn van 18 maanden in (minimaal) geaggregeerde en toegankelijke vorm beschikbaar aan de Concessieverlener.

14.1.13 De Concessiehouder geeft de Concessieverlener, of een door de Concessieverlener aangewezen derde, in een door de Concessieverlener bepaalde format ongelimiteerd toegang tot alle onbewerkte brondata, ontdaan van eventuele persoonsgegevens, die gebruikt is voor het aanleveren van de in eisen 14.1.9 tot en met 14.1.11 gevraagde gegevens. De Concessieverlener of aangewezen derde mag alle brondata zelf bewerken.

14.1.14 De Concessiehouder verstrekt aan de Concessieverlener alle gegevens, ontdaan van eventuele persoonsgegevens, over de uitvoering van de Concessie. Over de invulling hiervan zullen Concessieverlener en Concessiehouder in de implementatiefase nadere afspraken maken.

Online dashboard

14.1.15 In aanvulling op het dashboard van de Concessieverlener beschikt de Concessiehouder over een actueel online eigen dashboard dat voldoet aan het bepaalde in de eis 14.1.15.

14.1.16 De Concessiehouder zorgt ervoor dat zijn online dashboard alle gegevens, ontdaan van eventuele persoonsgegevens, over de uitvoering van de Concessie als bedoeld in eis 14.1.9, beschikt over een analyse- en exportfunctie (op dag-, halte- en ritniveau) en is uitgevoerd conform door de Concessieverlener, al dan niet op voorstel van de Concessiehouder vastgestelde standaarden en lay-out. De Concessiehouder zorgt er daarbij tevens voor dat:

- de Concessieverlener via het online dashboard op elk moment gegevens en rapportages kan downloaden en analyses op deze gegevens kan uitvoeren;
- de gegevens en rapportages vanaf aanvang tot ten minste een jaar daarna beschikbaar zijn voor en via het online dashboard te raadplegen zijn door de Concessieverlener; en
- alle gegevens en rapportages na beëindiging van het gebruik van het dashboard worden overgedragen aan de Concessieverlener.

14.1.17 Tevens zorgt de Concessiehouder ervoor dat het OPOV, na goedkeuring door Concessieverlener, op elk moment toegang tot het online dashboard heeft.

Gegevenslevering aan MaaS-aanbieders

14.1.18 De Concessiehouder committeert zich aan en implementeert voorafgaand aan en tijdens de Concessie de meest actuele landelijke afspraken om te komen tot een MaaS-waardige concessie en tot goede samenwerking met MaaS-aanbieders.⁵ De Concessiehouder verstrekt gegevens aan MaaS-aanbieders conform de meest recente binnen NOVB en/of DOVA vastgestelde richtlijnen.

Meewerken aan audits en externe onderzoeken

14.1.19 De Concessiehouder verleent op verzoek van de Concessieverlener volledige medewerking aan controles (door derden) van geleverde gegevens (door derden), door inzicht te geven in zijn interne processen, systemen en keuzes met betrekking tot het verzamelen, opslaan, bewerken en delen van gegevens. De Concessiehouder zorgt in dat kader voor volledige en toegankelijke archivering van gegevens en rapportages over de uitvoering van de Concessie.

14.1.20 De Concessieverlener is bevoegd de juistheid en authenticiteit van door de Concessiehouder geleverde gegevens te (laten) controleren. Deze bepaling is onverminderd van kracht na het verstrijken van wettelijke bewaartermijnen.

14.1.21 De Concessiehouder werkt actief mee aan de organisatie en uitvoering van de Klantenbarometer of diens opvolger(s) en eventuele aanvullende landelijk of regionaal overeengekomen onderzoeken op het gebied van Openbaar Vervoer, waaronder de personeelsmonitor.

14.1.22 De Concessiehouder informeert de Concessieverlener wanneer derden (bijvoorbeeld onderzoekers, andere overheden) gegevens over de Concessie opvragen.

14.2 Openbaarheid en bescherming van (persoons)gegevens

De Concessieverlener wenst over zo gedetailleerd mogelijke gegevens over de uitvoering van de Concessie te beschikken en heeft daarbij de intentie deze gegevens zoveel mogelijk in de vorm van openbare data beschikbaar te stellen. Vanzelfsprekend respecteert de Concessieverlener daarbij de beperkingen die vanuit wet- en regelgeving aan het verzamelen en gebruik van (persoons)gegevens gesteld worden. Van de Concessiehouder wordt hetzelfde verwacht.

⁵ Zie <https://www.crow.nl/kennis/bibliotheek-verkeer-en-vervoer/kennisdocumenten/maaswaardige-ov-concessies>

Opslag en beveiliging van persoonsgegevens

- 14.2.1 De Concessiehouder voldoet bij het verwerken van persoonsgegevens aan de verplichtingen die de (Uitvoeringswet) Algemene Verordening Gegevensbescherming ((U)AVG) of diens opvolger(s) en daaraan gerelateerde regelgeving stelt.
- 14.2.2 De Concessiehouder garandeert, rekening houdend met de stand van de techniek en de kosten van de tenuitvoerlegging, een passend beveiligingsniveau, gelet op de risico's en de aard van de te beschermen persoonsgegevens. De maatregelen zijn er mede op gericht onnodige verzameling en verdere verwerking van persoonsgegevens te voorkomen. De Concessiehouder handelt conform de BIO (Baseline Informatiebeveiliging Overheid, https://www.bio-overheid.nl/media/1572/bio-versie-104zv_def.pdf). Vanwege de veiligheidseisen is ICO-wizard (<https://www.bio-overheid.nl/ico-wizard/>) van toepassing.
- 14.2.3 De Concessiehouder en het Personeel houden de persoonsgegevens waar zij kennis van nemen en mee werken geheim, tenzij er een wettelijke uitzondering is.
- 14.2.4 De Concessiehouder verwerkt persoonsgegevens niet buiten de Europese Economische Ruimte, tenzij hij daarvoor uitdrukkelijk schriftelijk toestemming heeft verkregen van de Concessieverlener en behoudens afwijkende wettelijke verplichtingen.
- 14.2.5 Indien de Concessiehouder op grond van een wettelijke verplichting persoonsgegevens dient te verstrekken, informeert hij de Concessieverlener onmiddellijk en zo mogelijk voorafgaand aan de verstrekking.
- 14.2.6 De Concessiehouder informeert de Concessieverlener zodra hij kennis heeft genomen van onrechtmatige verwerkingen van persoonsgegevens of inbreuken op beveiligingsmaatregelen.
- 14.2.7 De Concessiehouder is als zelfstandig verwerkingsverantwoordelijke, aansprakelijk voor alle schade of nadeel, voortvloeiende uit het niet-nakomen van of in strijd handelen met de bij of krachtens de AVG gegeven voorschriften, onverminderd de aanspraken op grond van wettelijke regels. De Concessiehouder is aansprakelijk voor schade of nadeel voor zover ontstaan bij de verwerking van de persoonsgegevens, waaronder alle schade of nadeel voortvloeiende uit de ontstane inbreuken op de persoonlijke levenssfeer van betrokkenen.

Openbaarheid en bescherming van te leveren (persoons)gegevens

14.2.8 De Concessieverlener mag gegevens die de Concessiehouder op grond van de Concessiebeschikking dan wel bij of krachtens de Wp2000 aan de Concessieverlener moet verstrekken, openbaar maken, tenzij het belang van openbaarmaking niet opweegt tegen het belang van het voorkomen van onevenredige benadeling van de Concessiehouder. Gelet op het publieke karakter van het Openbaar Vervoer zal van een dergelijke onevenredige benadeling niet snel sprake zijn. De openbaar te maken gegevens zullen noch direct noch indirect herleidbaar zijn tot natuurlijke personen.

14.2.9 Het is de verantwoordelijkheid van de Concessiehouder om ervoor te zorgen dat bij levering van de data zoals omschreven 14.1.9 t/m 14.1.12 deze data zijn ontdaan van persoonsgegevens binnen de kaders van wet- en regelgeving en tevens tijdig alle maatregelen worden genomen die nodig zijn om deze gegevens te kunnen verstrekken. De Concessiehouder legt de afspraken rondom de uitwisseling van deze gegevens vast in een gegevensuitwisselingsovereenkomst met de Concessieverlener. Ook bij het leveren van gegevens is artikel 14.2.7 van toepassing.

14.3 Monitoring

Naast complete, juiste en tijdig beschikbare informatie, draagt regelmatig overleg tussen de Concessieverlener en de Concessiehouder bij aan een kwalitatief goede uitvoering van de Concessie binnen de door de Concessieverlener gestelde kaders. Samen zetten de Concessieverlener en de Concessiehouder zich in voor een constructieve samenwerking, gericht op realisatie van de doelen die de Concessieverlener met de Concessie nastreeft (zie hoofdstuk 1), met oog voor de belangen van Reizigers en andere Stakeholders.

Monitoren

14.3.1 De Concessiehouder stelt na afloop van ieder Dienstregelingjaar een rapportage op die aansluit bij de opbouw van het Vervoerplan en waarin hij ten minste de voortgang van de uitvoering van de aangekondigde plannen en (marketingacties) en de ontwikkelingen in het aanbod, de uitvoeringskwaliteit, het gebruik en de Reizigersopbrengsten van het Openbaar Vervoer behorend tot de Concessie beschrijft en duidt.

14.3.2 De Concessiehouder besteedt in de in eis 14.3.1 genoemde rapportage in ieder geval aandacht aan de ontwikkelingen in de volgende KPI's en maakt daarbij onderscheid naar Lijnen (het detailniveau van de rapportage wordt in de implementatiefase van de Concessie afgestemd):

- a. ZE-transitie: aantal en aandeel Dienstregelingen en kilometers die gereden worden met Zero-Emissie- en niet-ZE-Emissievoertuigen (paragraaf 4.2);
- b. Comfort en netheid van het materieel (paragraaf 4.7);

- c. Vervoerplicht, vervoercapaciteit en zitplaatskans (paragraaf 5.1)
- d. Rituitval en Vervangend Vervoer: de mate waarin de Lijnen behorend tot de Concessie voldoen aan de gestelde norm in paragraaf 5.2;
- e. Punctualiteit en Aansluitingen: de mate waarin de Lijnen behorend tot de Concessie voldoen aan de gestelde normen in paragraaf 5.3;
- f. Compensatieregeling: aantal en financiële omvang van de compensaties (paragraaf 5.5);
- g. Betaalapparatuur: het functioneren van betaalappartuur (paragraaf 8.2);
- h. Incidenten (paragraaf 11.2);
- i. Klantoordeel Sociale Veiligheid (paragraaf 11.1);
- j. CO2-prestatieladder (paragraaf 12.1);
- k. Circulariteit (paragraaf 12.2);
- l. Klachten (paragraaf 13.1);
- m. Reizigerstevredenheid: de Concessiehouder analyseert de uitkomsten van de Klantenbarometer of diens opvolger(s). Hij streeft er daarbij naar om de klantwaardering minimaal gelijk te laten blijven en bij voorkeur te laten verbeteren ten opzichte van de klantwaardering volgens de OV-klantenbarometer 2022. In zijn Vervoerplan laat hij zien hoe hij met dit klantoordeel rekening houdt en hoe hij zich inspant om het oordeel te verbeteren;
- n. OV-gebruik in termen van reizigersaantallen en reizigerskilometers;
- o. Reizigersopbrengsten per Lijn, ontdaan van eventuele persoonsgegevens, waarbij het detailniveau van de rapportage in de implementatiefase van de Concessie wordt afgestemd;
- p. Eventuele aanvullende KPI's, waaronder de resultaten van onderzoeken uitgevoerd met mystery guests in opdracht van de Concessieverlener.

14.3.3 In alle gevallen zorgt de Concessiehouder ervoor dat de cijfers die hij in de in eis 14.3.1 genoemde rapportage opneemt aansluiten op en herleidbaar zijn uit de gegevens die de Concessiehouder aan de Concessieverlener en derden verstrekt.

14.3.4 De Concessieverlener kan de uitvoeringskwaliteit ook zelf monitoren, onder andere via mystery guests. De Concessiehouder ontvangt een rapportage van de monitoring.

Bijsturen

14.3.5 De Concessiehouder streeft continu naar een verbetering van de uitvoeringskwaliteit.

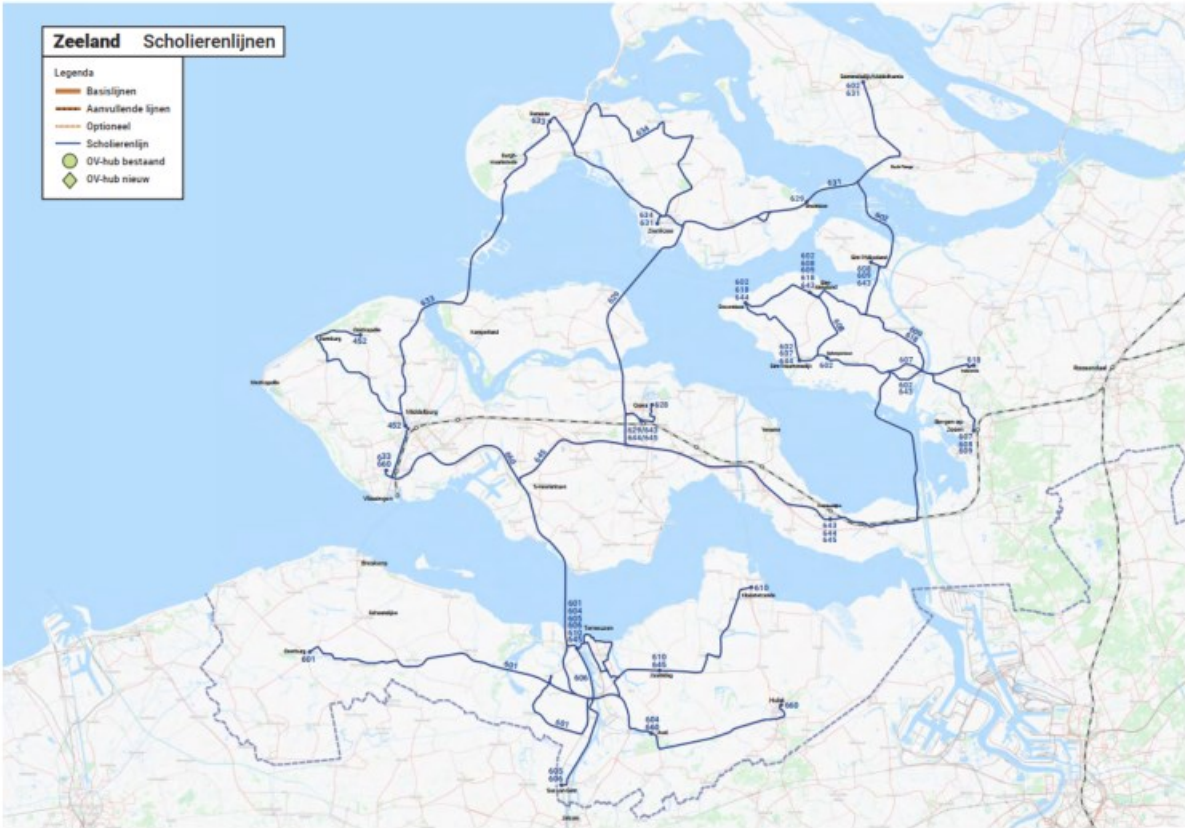
14.3.6 Ingeval de prestaties van de Concessiehouder ten aanzien van een KPI achterblijven bij de overeengekomen norm, volgt de Concessieverlener het Protocol Sturing zoals opgenomen in de Concessiebeschikking als Annex E.

14.3.7 Ingeval de Concessiehouder (delen van) een plan en/of (marketing)acties niet of niet tijdig uitvoert en/of gegevensbestanden, documenten of rapportages niet, niet volledig of met onvoldoende kwaliteit oplevert, volgt de Concessieverlener het Protocol Sturing.

Bijlage 1. Regionale Mobiliteitsstrategie

(vastgesteld door Provinciale Staten d.d. 17 december 2021)

Bijlage 2. Kaartbeeld basislijnen en aanvullende lijnen en kaartbeeld scholierenlijnen



Bijlage 3. Overzicht te bedienen Hubs

Vanaf Dienstregelingjaar 2027 zijn de volgende Hubs beschikbaar voor de Concessie (tenzij anders vermeld):

1. Bergen op Zoom (station)
2. Breskens (veerhaven)
3. Brugge (station)
4. Burgh Haamstede (Kriekemeet) (wordt nog vervangen voor een definitieve hub aan oostzijde Kriekemeet)
5. Goes (station)
6. Hulst (busstation)
7. Middelburg (station)
8. Oostburg (ziekenhuis)
9. Oude Tonge (busstation)
10. Poortvliet
11. Roosendaal (station)
12. Sint Maartensdijk
13. Terneuzen WST (nieuwe hub Terneuzen moet nog worden gerealiseerd, locatie nog niet bekend)
14. Tholen (Vliethof)
15. Zierikzee Sas

Bijlage 4. Scholierenlijnen en scholen (ter informatie)

De nummers in de kaart komen overeen met de nummers in de lijst met scholierenlijnen en scholierenritten.

Scholen met een functie voor Zeeuwse scholieren					
Type		Plaats	Naam	Adres	Postcode
	VO	Goes	Auris college De Wissel	Bergweg 8	
	VO	Goes	Calvijn College	Noordhoeklaan 88	
	VO	Goes	Calvijn College	Stationspark 25	
	VO	Goes	Calvijn College	Klein Frankrijk 19	
	VO	Middelburg	Calvijn College	Kruitmolenlaan 60	
		Krabbendijke	Calvijn College Krabbendijke Appelstraat	Appelstraat 4	4413ET
		Krabbendijke	Calvijn College Krabbendijke Kerkpolder	Kerkpolder 50	4413 G
		Tholen	Calvijn College Tholen	Zoekweg 3	4691HT
		Sommelsdijk	Campus	Langeweg 111	3245KG
	MBO	Goes	Cios	Zwembadweg 1	
		Middelharnis	CSG Prins Maurits	Kon. Julianaweg 57	3240AD
	VO	Vlissingen	CSW Bestevaer	Bossenburghpad 10	
	VO	Middelburg	CSW Toorop	Generaal Eisenhowerlaan 25	

VO	Middelburg	CSW Van de Perre	Griffioenstraat 17	
MBO	Halsteren	Curio	Steenspil 46	4461TZ
VO	Terneuzen	De Sprong	Schuberthof 31	
VO	Middelburg	Het Bolwerk	Teresastraat 2A	
VO	Goes	Het Goese Lyceum	Bergweg 14	
MBO	Goes	Hoornbeeck College	Van Dusseldorpstraat 45	
	Brugge	Kunsthumaniora	Kateleijnestraat 86	8200
VO	Terneuzen	Lodewijk College	Oude Vaart 1	
MBO	Vlissingen	Maritiem en Logistiek college De Ruyter	Boulevard Bankert 130	
VO	Middelburg	Nehalennia	Breeweg 71E	
VO	Middelburg	Nehalennia	Kruisweg 2	
VO	Goes	Ostrea	's-Heer Elsdorpweg 4	
VO	Goes	Ostrea	Fruitlaan 3	
VO	Goes	Ostrea Lyceum	Bergweg 4	
VO	Goes	Pontes	Oranjeweg 90	
MBO	Hulst	Reynaert college	Zoutestraat 61A	
VO	Hulst	Reynaert college	Gildenstraat 1	
VO	Middelharnis	RGO	Kon. Julianaweg 54	3241XC
VO	Bergen Op Zoom	RSG t Rijks	Burg. Stulemijerlaan 24	4611EG
MBO	Terneuzen	Scalda	Vlietstraat 11A	

MBO	Vlissingen	Scalda Edisonweg	Edisonweg 4A	
MBO	Goes	Scalda Groen College VAVO	Stationspark 39	
MBO	Goes	Scalda Zorg & Welzijn	Bessestraat 4	
VO	Vlissingen	Scheldemond College	Weyevlietplein 13	
VO	Zierikzee	SG Pontes Pieter Zeeman	Hatfieldpark 1-2	
	Brugge	Spermalie	Snaggaardstraat 15	8200
MBO	Brugge	Ter Groene Poorte	Spoorwegstraat 14	8200
	Brugge	TIHF/Maricol en	Oude Zak 38	8200
	Brugge	VTI	Boeveriestraat 73	8200
VO	Oostburg	Zwin College	Nieuwstraat 50	
HBO	Vlissingen	HZ University of Applied Sciences	Edisonweg 4	4382 NW
HBO	Middelburg	HZ University of Applied Sciences	Het Groene Woud 1-3	4331 NB
Bassisschool	Sterrepracht	Axel	Karel Doormanlaan 2	4571 TV
Basisschool	Aangeenbrug school	Terneuzen	Willem Andriessenlaan 4	4536 CA

Bijlage 5. Bestaande Buurtbusprojecten

Te bedienen verbindingen buurtbus:

Axel - St.Jansteen

Terneuzen - Sas van Gent

Sas Van Gent - Axel

Breskens - Biervliet

Kattendijke-Goes

Middelburg-Vlissingen Oost

Oud Sabbinge - Goes

Westkapelle - Veere

Middelburg - Veere

Ossenisse - Clinge

Nieuwerkerk- Zierikzee via Dreischor

Nieuwerkerk-Zierikzee via Ouwerkerk

Kats - Kortgene

Rilland - Kruiningen

Goes - Hoedekenskerke

's Heerenhoek - Hoedekenskerke

's Heerenhoek Tolplein – Ellewoutsdijk Fort

's Heerenhoek - Heinkenszand

Wemeldinge – Yerseke

N.b. buurtbuslijn 569 is komen te vervallen.

Bijlage 6. Dienstregelingprocedure

Jaarlijks wordt een dienstregelingprocedure gevolgd om te komen tot een nieuwe Dienstregeling. Dit proces bestaat op hoofdlijnen uit de volgende activiteiten:

Startfase

Evaluatie voorafgaand dienstregelingproces door Concessiehouder en Concessieverlener
Opstellen gedetailleerd projectplan voor het dienstregelingproces inclusief financiële kaders door de Concessieverlener met medewerking van de Concessiehouder
Opstellen uitgangspunten nieuwe Dienstregeling door Concessieverlener met medewerking van de Concessiehouder
Bestuurlijke vaststelling uitgangspunten door Concessieverlener

Inventarisatie fase

Inhoudelijke evaluatie lopende Dienstregeling en inventariseren wensen o.b.v. onder andere data analyse, klachten, chauffeursoverleg, klantsuggesties, overleg met de reiziger, overleg met Consumentenplatforms, overleg met gemeenten door Concessieverlener met medewerking van Concessiehouder

Ontwikkelfase voorstellen

Uitwerken uitgangspunten tot dienstregelingwijzigingen door Concessieverlener met medewerking van de Concessiehouder
Concept dienstregelingwijzigingen ter advisering naar Consumentenplatforms door Concessieverlener
Vaststellen concept dienstregelingwijzigingen door Concessieverlener
Concessieverlener geeft de dienstregelingwijzigingen vrij voor reacties en commentaar van stakeholders

Ontwikkelfase definitief

Opstellen definitieve Dienstregeling op basis van ontvangen reacties door Concessieverlener in samenwerking met Concessiehouder
Concessiehouder legt de Dienstregeling vast in een geautomatiseerd systeem
Bestuurlijke goedkeuring door Concessieverlener van definitieve Dienstregeling; alleen goedgekeurde dienstregelingsritten worden vergoed

Finetune fase

Finetunen dienstregeling door de Concessiehouder met medewerking van de Concessieverlener en in afstemming met Consumentenplatform
Kwantiteitenoverzicht, voorstellen definitieve Dienstregeling tabellen, routes, indelingen op Hubs en reisinformatie door Concessiehouder
Ambtelijke goedkeuring definitieve dienstregeling (tabellen), definitieve kwantiteitenoverzicht, routes, indelingen op Hubs en reisinformatie door Concessieverlener

Start nieuwe dienstregeling

Monitoring dienstregeling-overgang

De Concessieverlener voert op geplande wijze en in overleg met de Concessiehouder toezicht uit op de kwaliteit van de dienstregeling-overgang en op ongewenste effecten

Reparatiefase

Ernstige tekortkomingen in de nieuwe Dienstregeling waarvan – naar oordeel van de Concessieverlener – reparatie geen uitstel kan dulden worden zo spoedig mogelijk verholpen
Overige onverhoopte tekortkomingen in de Dienstregeling worden hersteld in één wijziging. De ingangsdatum van de gewijzigde Dienstregeling wordt in beginsel in overleg tussen de Concessieverlener en de Concessiehouder bepaald. Bij het ontbreken van overeenstemming bepaalt de Concessieverlener de ingangsdatum.

De Concessiehouder is verantwoordelijk voor het invoeren van de Dienstregeling in een geautomatiseerd programma en het optimaliseren van materieelomlopen en personeelsdiensten.

Bijlage 7. Concessiegrensoverschrijdende en te gedogen verbindingen

Concessiegrensoverschrijdende verbindingen (uitgaande lijnen)	
1	De volgende verbindingen zijn verplicht om te bedienen met Basislijnen: <ol style="list-style-type: none"> Breskens Veerhaven – Brugge Station v.v. in samenwerking met De Lijn. Op het Nederlandse deel is dit een verplichte verbinding met Aansluiting op de Ferry. Zierikzee – Oude Tonge v.v. Sint Maartensdijk – Bergen op Zoom v.v..
2	De volgende verbindingen zijn verplicht om te bedienen met Scholierenlijnen (mits voldaan aan de bedieningseisen) <ol style="list-style-type: none"> Stavenisse – Halsteren Stavenisse – Oude Tonge Stavenisse – Bergen op Zoom Bergen op Zoom – Tholen - Oude Tonge
3	De volgende verbindingen zijn verplicht om te bedienen met een Aanvullende lijn: <ol style="list-style-type: none"> Hulst – Roosendaal Zierikzee-Rotterdam
4	Het is de Concessiehouder toegestaan op de volgende concessiegrensoverschrijdende verbindingen optioneel een Basislijn of Aanvullende Lijn aan te bieden, gezamenlijk te exploiteren met de Belgische vervoerder De Lijn. Terneuzen – Gent
5	De Concessieverlener heeft met de concessieverleners voor de betreffende aangrenzende concessiegebieden afspraken gemaakt dat deze concessiegrensoverschrijdende verbindingen door de betreffende concessiehouder zullen worden gedoogd. Het is de Concessiehouder daarbij toegestaan zijn aanbod aan Openbaar Vervoer naar de betreffende aangrenzende concessiegebieden te wijzigen, met dien verstande dat: <ol style="list-style-type: none"> voor wijzigingen in routes en Haltes van concessiegrensoverschrijdende Lijnen voorafgaande instemming van de concessieverlener voor het betreffende aangrenzende concessiegebied nodig is; wijzigingen voor frequenties en bedieningstijden van concessiegrensoverschrijdende Lijnen vooraf moeten worden afgestemd met de concessieverlener voor het betreffende aangrenzende concessiegebied; alle genoemde wijzigingen realiseerbaar moeten zijn gegeven de capaciteit en kenmerken van de Infrastructuur waar de betreffende concessiegrensoverschrijdende Lijn gebruik van maakt of na de wijzigingen gebruikt van gaat maken; en alle genoemde wijzigingen onderdeel moeten zijn van een door de Concessieverlener goedgekeurd Vervoerplan als bedoeld in 3.8.1.
6	De Concessieverlener heeft het recht om op een later moment nieuwe verbindingen of lijnen toe te voegen. Bij concessiegrensoverschrijdende verbindingen dient ook te worden voldaan aan de eisen uit de betreffende concessie.

Te gedogen verbindingen (binnenkomende lijnen)	
De Concessiehouder dient de volgende binnenkomende lijnen vanuit buurconcessies te gedogen.	
Te gedogen verbinding	Concessieverlener/opdrachtgever
Sint Niklaas – Hulst	MoW (Vlaanderen)

Vipre EECV Shuttle 23 Scharendijke – Rotterdam Europoort	Provincie Zuid-Holland
104 Hellevoetsluis – Renesse.	Provincie Zuid-Holland
214 St. Anna Jacobapolder – Steenbergem (buurtbus)	Provincie Noord-Brabant
614; Deze rijdt in feite dezelfde route als buurtbus 214.	Provincie Noord-Brabant
802 Middelharnis – Renesse Transferium (zomer)	Provincie Zuid-Holland
Flexverbindingen Vervoer op Maat tussen Het Flexgebied Brugge naar de kernen van Cadzand, Retranchement, Sint-Anna ter Muiden, Sluis, Aardenburg en de halte Cadzand Het Zwin (vervoerregio Brugge); Het Flexgebied Gent (West) naar de kernen van Eede, Aardenburg, Sint-Kruis, IJzendijke, Philippine, Sas van Gent (vervoerregio Gent) De kern van Maldegem naar de kernen van Aardenburg en Sluis (vervoerregio Gent) Het Flexgebied Waasland (West) naar de kernen van Hulst, Sint-Jansteen en Kapellebrug (vervoerregio Waasland).	MoW (Vlaanderen)

Bijlage 8. Gesloten weggedeelten

Lijst met weggedelen die niet in de lijnvoering mogen worden opgenomen:

Verboden wegdeel	Plaats	Grens 1	Grens 2	Opmerking
Tivoliweg	Hulst	Julianalaan	Glacisweg	Niet meer verboden, wordt gebruikt
Stationsbrug	Middelburg	Kanaalweg	Blauwedijk	Is verboden
	De stationsbrug wordt voor Bussen en Buurtbussen afgesloten in uitsluitend de rijrichting van zuid naar noord.			Dit blijft zo
Kuijerdamseweg	Ellemeet	Stoofweg	N652	
	De Kuijerdamseweg geldt pas als verboden wegdeel vanaf het moment dat de recreatieverdeelweg is aangelegd. Zolang de recreatieverdeelweg niet is aangelegd geldt de Kuijerdamseweg dus niet als verboden wegdeel.			is verboden; recreatieverdeelweg is inmiddels aangelegd
Grachtweg	Zierikzee	Busstation	Schuurbeque Boeijestraat	Is verboden; maar is nog wel relevant
Schuurbeque Boeijestraat	Zierikzee	Grachtweg	Calandweg	Is verboden, is nog wel relevant
Calandweg	Zierikzee	Schuurbeque	Zille	Is verboden, maar is nog wel relevant
Wenselijk om te mijden				
Centrum	Kruiningen Krabbendijke	Het heeft de voorkeur om geen Bussen van 11 meter of langer door het 'centrum' van Kruiningen en Krabbendijke te laten rijden.		wens
Molenweg	Oud-Vossemeer	Het is gewenst dat er geen grote Bussen door de Molenweg rijden. Onder "grote Bussen" wordt hierbij verstaan: gelede Bussen (18 meter).		wens
Langevielebrug	Middelburg	Wens om via de Poelendaelesingel en Poelendaeleweg richting Middelburg Station te rijden en Langevielebrug te mijden.		Niet gehonoreerd, Langevielebrug wordt gebruikt
Wagenaarstraat	Veere	In juli-augustus niet gewenst om bussen in 2 richtingen in de middag door deze straat te laten rijden .		wens

Bijlage 9. Afspraak beschikbaarheid van wegen met Wegbeheerders

Bijlage 10. Huisstijl "Reizen door Zeeland" d.d. 14 juni 2023



REGIONALE MOBILITEITSSTRATEGIE
Provincie Zeeland 1.0 | 08-12-2022



concept

ALGEMENE DENKWIJZE | CONCEPTGEDACHTE | NAAMGEVING

ALGEMENE DENKWIJZE

In veel gevallen zal bij het ontwikkelen van de naamgeving de eerste gedachte uitgaan naar structurele en materiële zaken die personen letterlijk kunnen waarnemen. Bij het ontwikkelen van de naamgeving moet er rekening gehouden worden met de duur van de strategie.

We onderscheiden 3 vormen waarin de mogelijke naamgeving gevormd zou kunnen worden. Maar vaak hebben deze vormen slechts 1 gedachte, op basis van:

- + VERBINDING
- + STRUCTUUR
- + VERVOER

Naamgevingen die dan zouden kunnen volgen zijn:

+ met een Z van Zeeland

TRACKZ
WAYZ
HUBZ

CONCEPTGEDACHTE

Letterlijk wat het is, reizen door Zeeland, Wat, waar, hoe?

REIZEN

Wat de doelgroep doet.

ZEELAND

Waar de doelgroep dit doet.

NAAMGEVING



communicatie

tone of voice | opbouw boodschap | variaties boodschap

TONE OF VOICE

FRAMEN OP MOGELIJKHEDEN FLEXIBELER

De tone of voice van de berichten in alle uitingen worden geframed op mogelijkheden. Hierbij is het belangrijk om de doelgroep te laten zien dat de aanpassingen van de regionale mobiliteitsstrategie zorgen voor flexibeler vervoer, wat aansluit bij de vraag van de diverse doelgroepen. In de berichten moet hier ook de focus op liggen, zodat de diverse doelgroepen op de hoogte zijn van de nieuwe mogelijkheden.

OPBOUW BOODSCHAP

VERVOER

REIZEN

+

VOORZETZEL

DOOR

+

PLAATS

ZEELAND

VARIATIES BOODSCHAP

VERVOER

REIZEN

- + Met de fiets
- + Met de flexbus
- + Met de flextaxi
- + Met de trein

+

VOORZETZEL

DOOR

- + aan
- + bij
- + in
- + langs
- + naar
- + op
- + uit
- + van
- + via
- + voor

+

PLAATS

ZEELAND

- + De polder
 - + Borsele
 - + Hulst
 - + Zierikzee
 - + De snelweg
 - + De landweggetjes
 - + De westerschelde
-

logo

STRAK | VERBINDING | VERVOER

**REIZEN
DOOR
ZEELAND**



uitgangspunt



afkorting

REIZEN
DOOR
ZEELAND



uitgangspunt



afkorting

LOGO C STRAK

**REIZEN
DOOR
ZEELAND**

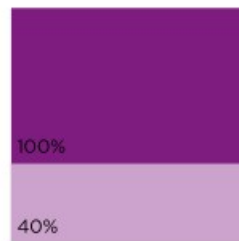


huisstijl

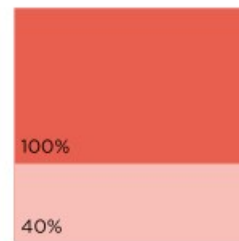
| KLEUR | LETTERTYPES | VORM | BEELD

KLEUR

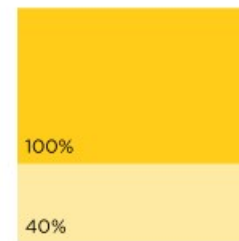
De kleuren voor het communicatieconcept zijn afgeleid uit het Zeeuws DNA. De oranje kleur wordt hieraan als extra kleur toegevoegd. Wanneer er kleuren over elkaar heen worden gebruikt, wordt er als lichtere variant van de hoofdkleur een tint gebruikt. Deze tint is 40% van de volledige kleur.



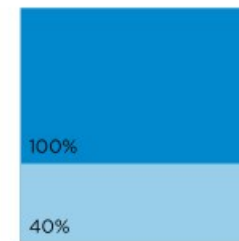
Zeeuws Knoopje
CMYK 60-100-0-0
RGB 128-28-127
HTML #801C7F



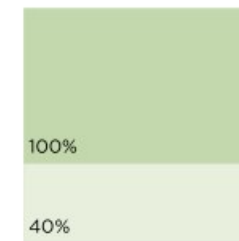
Zoete aagt
CMYK 0-75-65-0
RGB 233-94-78
HTML #FE95E4E



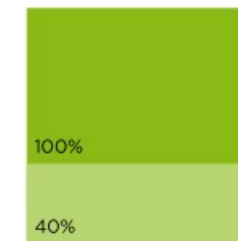
Loodsboot
CMYK 0-20-90-0
RGB 254-205-26
HTML #FFFCC19



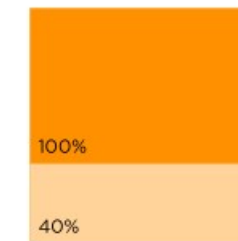
Visnet
CMYK 100-25-0-0
RGB 0-135-203
HTML #0087CB



Helmgras
CMYK 35-0-40-0
RGB 182-216-173
HTML #B6D8AD



Dijkgras
CMYK 55-0-100-0
RGB 137-186-23
HTML #97BF0D



Oranje
CMYK 0-55-73-0
RGB 255-140-71
HTML #FF8C47

LETTERTYPES

Het basissettype in de huisstijl is 'Rubik'. Een strak en open lettertype dat goed inzetbaar is zowel online als offline.

De ronde vormen van het lettertype staan in contrast met de harde strakke lijnen van de vormen en patronen die gebruikt worden. Zo komt de boodschap nog sterker over.

ACIATUR MOSTO DOLUP TATIO OMMOLUPTUR

et faccupat atatesi susdaestis
dundanim fugit possimus dundand
cupatur aruptat volupta epellopepe

Rubik Light

ABCDEFGHIJKLMN
OPQRSTUVWXYZ

abcdefghijklmno
pqrstuvwxyz,?!.

1234567890::+-({/

Rubik Regular

ABCDEFGHIJKLMN
OPQRSTUVWXYZ

abcdefghijklmno
pqrstuvwxyz,?!.

1234567890::+-({/

Rubik Semibold

**ABCDEFGHIJKLMN
OPQRSTUVWXYZ**

**abcdefghijklmno
pqrstuvwxyz,?!.**

1234567890::+-({/

Rubik Bold

**ABCDEFGHIJKLMN
OPQRSTUVWXYZ**

**abcdefghijklmno
pqrstuvwxyz,?!.**

1234567890::+-({/

VORM ZEELAND

De vorm van Zeeland wordt geabstraheerd zodat deze als losse vorm kan worden gebruikt in de uitingen. De vorm is op deze manier rustiger, terwijl het de herkenbaarheid behoudt.



VORM LIJNENSPEL

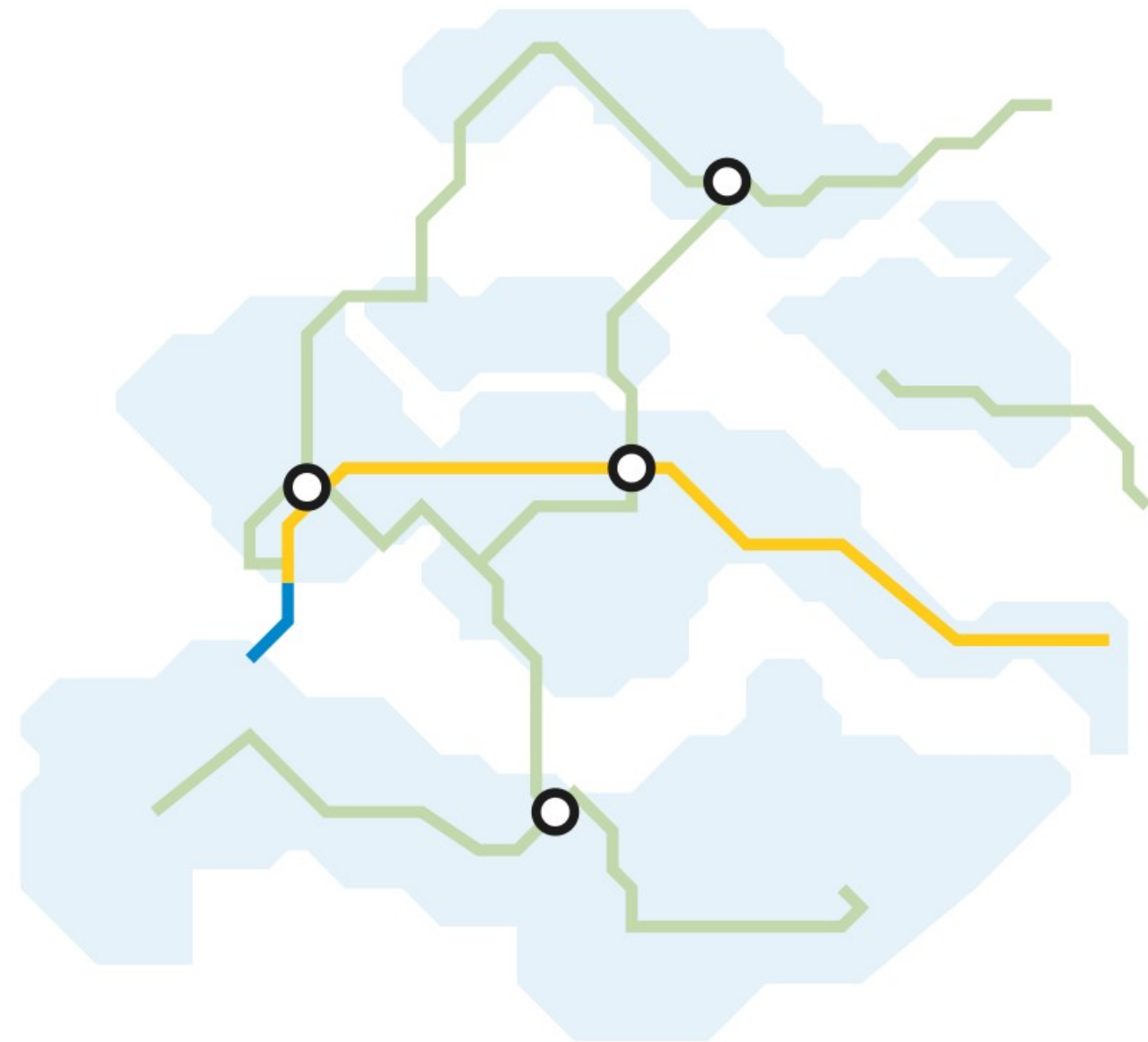
De kleuren in het concept hebben een primaire verbintenis met de vorm van het soort vervoer. Bijvoorbeeld trein is geel, boot is blauw, bus is groen. Dit zorgt ervoor dat er een snelle herkenning van de vervoersvorm zal ontstaan.

	TREIN
	BUS
	FIETS
	FERRY
	DEELAUTO
	SCOOTER
	FLEXTAXI

VORM ZEELAND + LIJNENSPEL

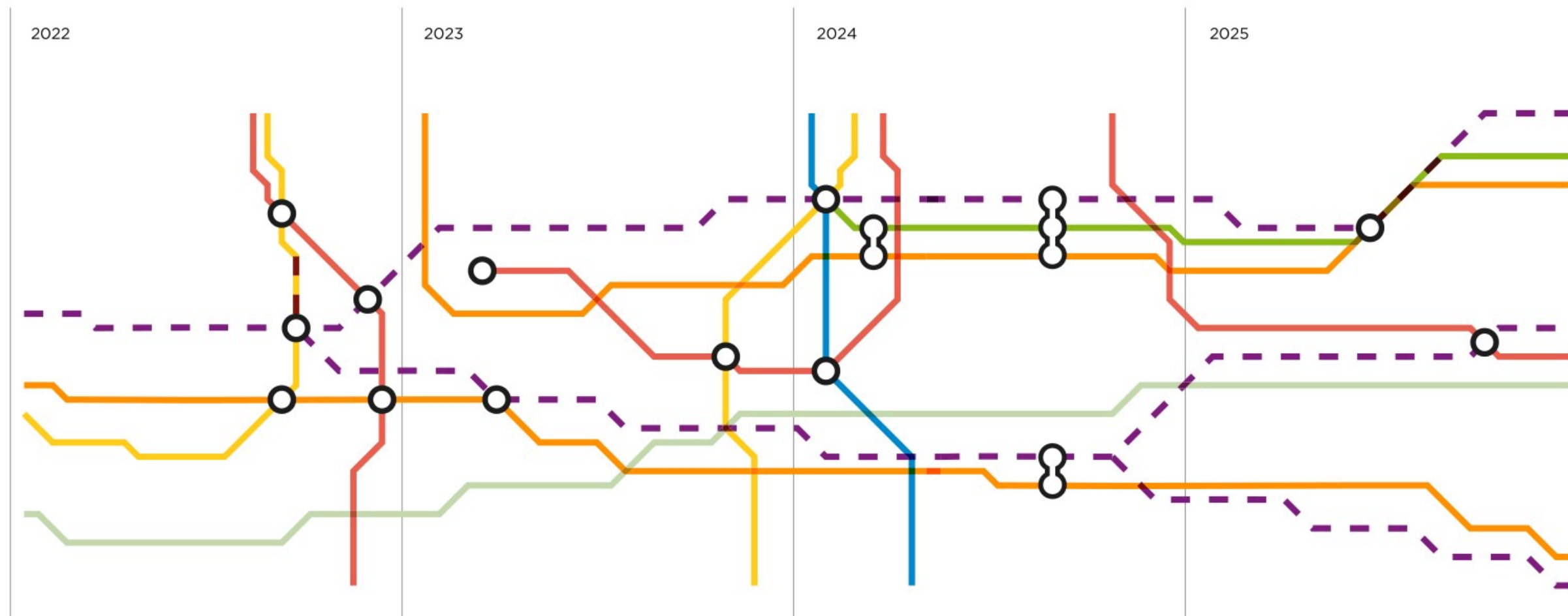
De abstracte vorm van Zeeland in combinatie met het gekleurde lijnenspel vormen het vervoersnetwerk in Zeeland.

De kaart staat op een vierkant grid, dit zorgt ervoor dat de lijnen allemaal met elkaar kloppen. Schuine lijnen worden alleen gebruikt in een hoek van 45°.



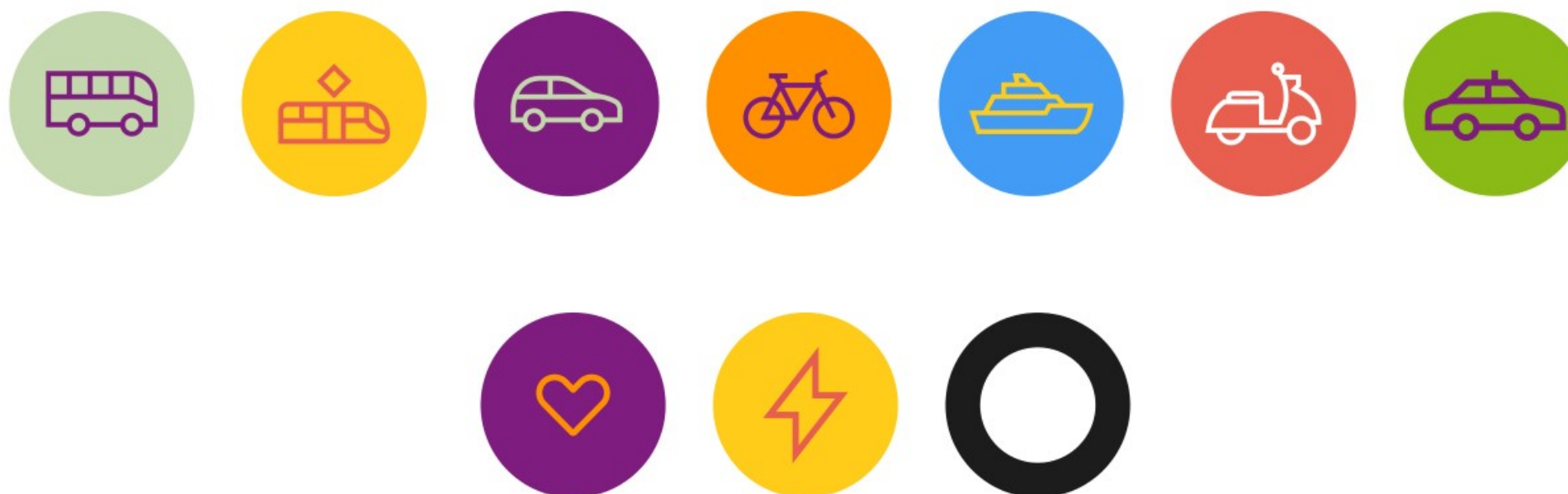
VORM SEGMENTEN

Het lijnenspel kan oneindig worden uitgebreid met Hubs en nieuwe netwerklijnen. Zo krijg je een kaart die over meerdere jaren heen getrokken kan worden.



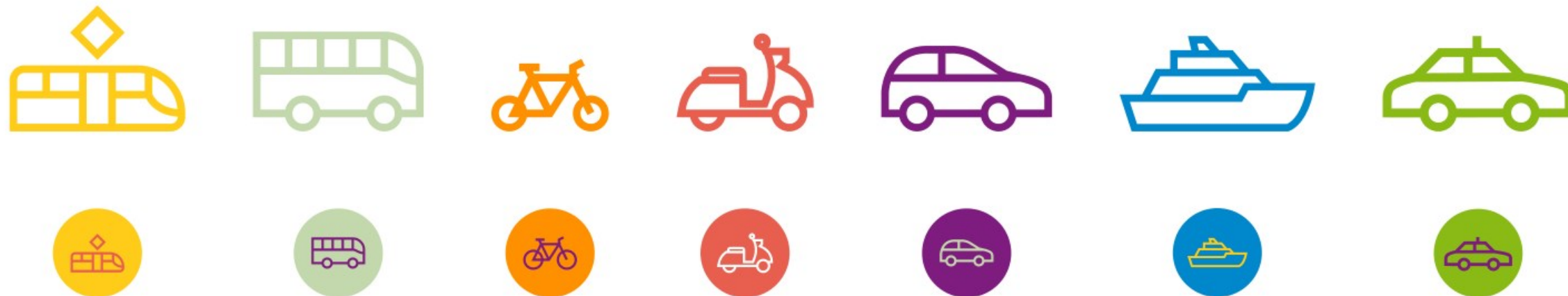
VORM ICONEN

In de eerste- lijn is er een iconenset ontwikkeld. De iconen kunnen als extra accent toegepast worden op de diverse vormen van het concept. Per vervoersmiddel is een vast icoon gekozen. Daarnaast moeten de aanvullende iconen het concept verduidelijking geven. Bijvoorbeeld functioneel zoals oplaadruimte met elektriciteit of juist een sociale vorm, zoals een verzamelplek.



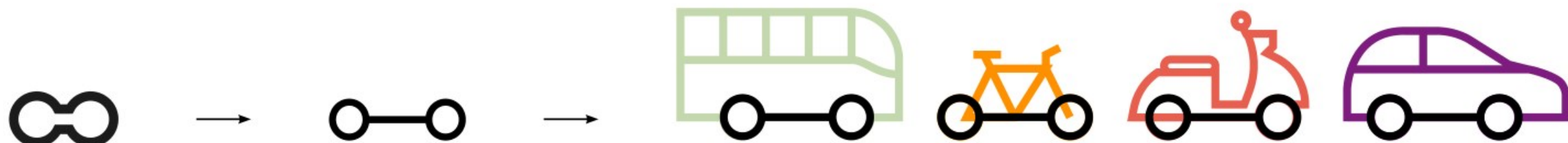
VORM ABSTRACTE VORM VERGROOT

Om domeinen een eigen omgeving te geven, worden vervoersvormen in een lijnenspel abstract weergegeven. De belijning kan op zichzelf gebruikt worden, voor of in een serie met andere domeinen.



VORM ABSTRACTE VORM VERGROOT

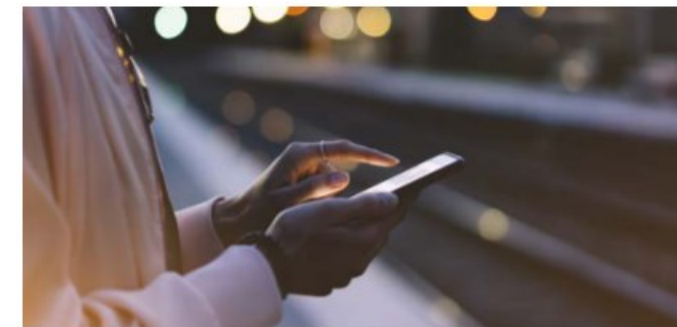
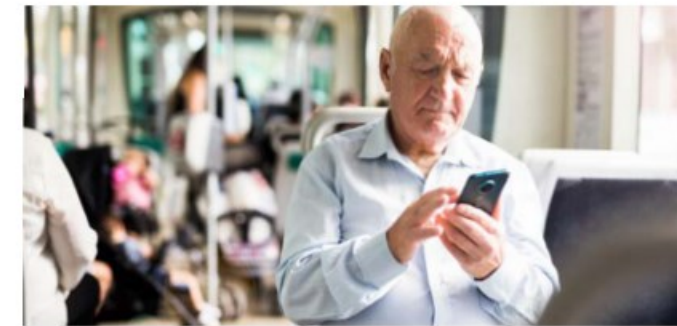
De iconen bestaan uit een vaste vorm die is afgeleid uit het lijnenspel. Vanuit deze vorm kunnen nieuwe vormen gemaakt worden.



icoon van
de Hubs

BEELDSTRATEGIE

Het uitgangpunt van de beeldstrategie is tweezijdig waarbij zowel de mogelijke doelgroep als Zeeland in beeld gebracht dienen te worden. Voor het in beeld brengen van Zeeland gaan we uit van een verrassend maar overzichtelijk perspectief. Frontaal en van bovenaf gezien. We noemen dit het topshot point of view. De mogelijke doelgroep brengen we in beeld met portrait, dit zorgt ervoor dat het concept voor iedereen toegankelijk zal blijven en het eenvoudig is om een beeldwissel toe te passen.



VERHOUDINGEN FONTS + KNOPPEN

De teksten die worden gebruikt staan altijd in het zwart of wit, afhankelijk van de onderliggende kleur. De bijbehorende knop staat even groot als de subtitel, in een contrasterende kleur ten opzichte van de onderliggende kleur.

De ronde knoppen staan tevens in contrast met de strakke lijnen van de vlakken en het lijnenspel. Zo komt de call to action nog sterker over.

ACIATUR MOSTO TATIO OMMOLUPTUR

et faccupat atatesi susdaestis
dundanim fugit possimus dundand
cuptatur aruptat volupta epellopepe

et faccupat atatesi susdaestis dundanim fugit possimus dund
and cuptatur aruptat volupta epellopepe. Rae et eriae nitatio
ritatur ernatur sequis et assimintis et porrum aute periat dist



ACIATUR MOSTO DOLUP

Titel
100%

Subtitel
70%

Platte tekst
35%

Knop
70%

schetsuitingen

A-FORMAAT STAAND | A-FORMAAT LIGGEND



MET DE
FLEXTAXI
DOOR
ZEELAND

Hubs in
jouw buurt



LOREM IPSUM



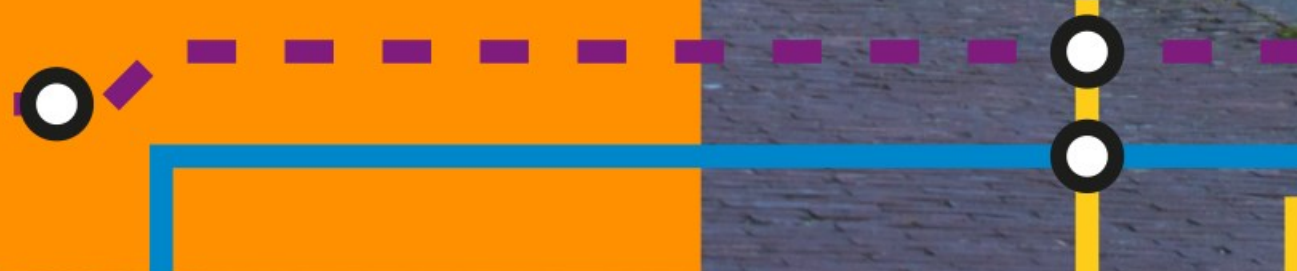


MET DE
FIETS
DOOR
ZEELAND

Bekijk de nieuwe
dienstregeling
in onze app



LOREM IPSUM





MET DE
FLEXBUS
DOOR
ZEELAND

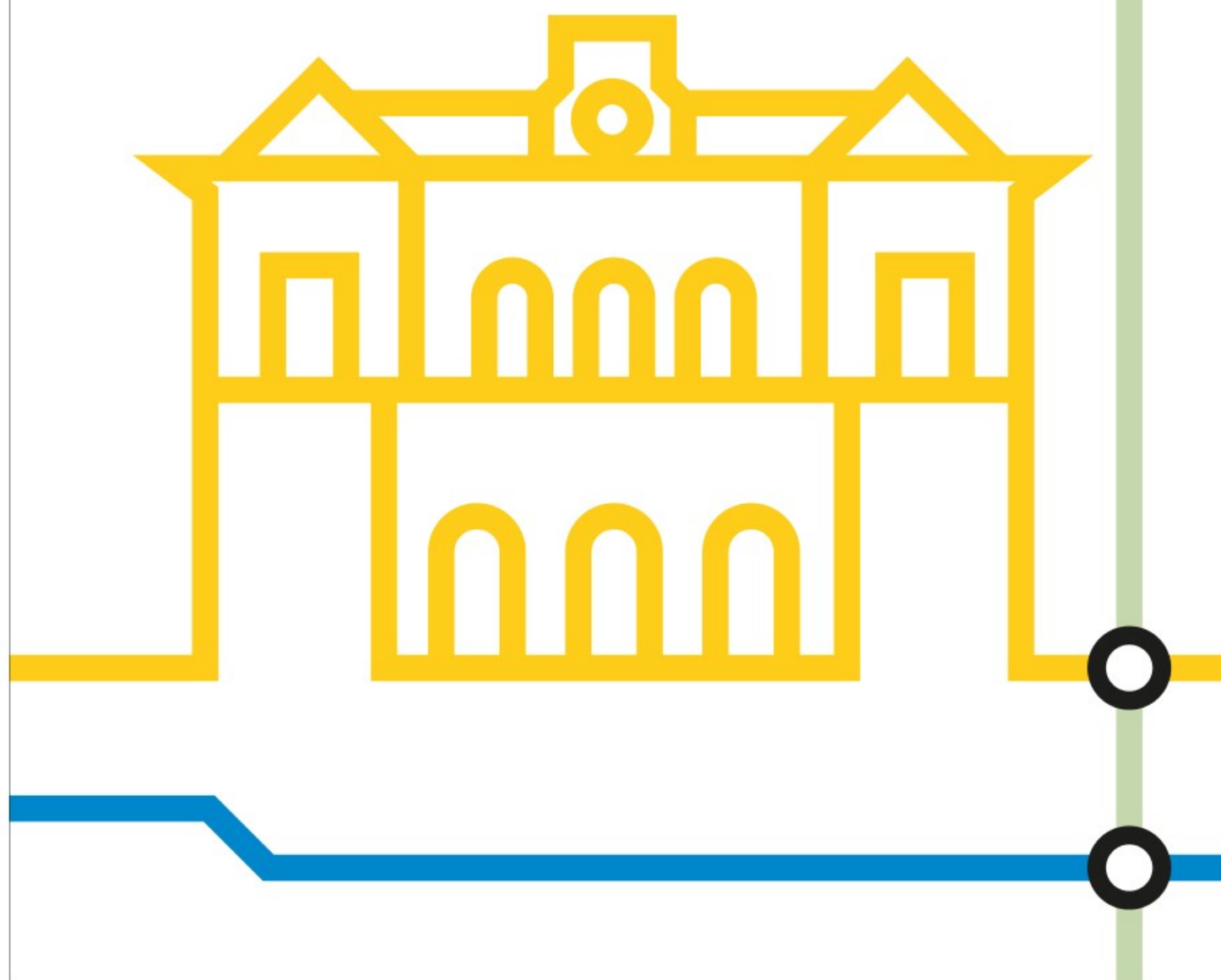
Regel jouw reis
in onze app



LOREM IPSUM

MET DE TREIN DOOR ZEELAND

Bekijk hoe jij je
reis kunt plannen.









MET DE FLEXBUS DOOR ZEELAND

Bekijk de nieuwe
dienstregeling
in onze app



LOREM IPSUM

MET DE FIETS DOOR ZEELAND

Pak de fiets vanaf
het station naar
je eindbestemming.

→ LOREM IPSUM





MET DE
FLEXBUS
DOOR
ZEELAND

De nieuwe
dienstregeling
past zich aan
jou aan.



LOREM IPSUM

REIZEN DOOR ZEELAND

Check de nieuwe
dienstregeling
in onze app



LOREM IPSUM



MET DE
REIS
DOOR
ZEELAND

A smaller version of the transit map graphic, featuring the same colored lines and icons as the main graphic.





Winkelwinkels
Winkelwinkels
Winkelwinkels

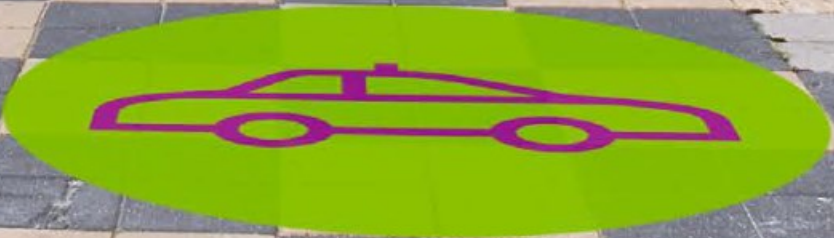
metre

VIS

DIV. BIEREN
GEBAKKEN VIS

VERSE JUS

HEFSTUK SALADES





copyright 2022

Bijlage 10. Concessiegrensoverschrijdende en te gedogen verbindingen

Concessiegrensoverschrijdende verbindingen (uitgaande lijnen)	
1	De volgende verbindingen zijn verplicht om te bedienen met HOV: <ol style="list-style-type: none"> Breskens Veerhaven – Brugge Station v.v. in samenwerking met De Lijn. Op het Nederlandse deel is dit een verplichte HOV-verbinding met Aansluiting op de Ferry. Zierikzee Oost – Oude Tonge v.v. Sint Maartensdijk – Bergen op Zoom v.v..
2	De volgende verbindingen zijn verplicht om te bedienen met Scholierenlijnen (mits voldaan aan de bedieningseisen) <ol style="list-style-type: none"> Stavenisse – Halsteren Stavenisse – Oude Tonge Stavenisse – Bergen op Zoom Bergen op Zoom – Tholen - Oude Tonge
3	De volgende verbindingen zijn verplicht om te bedienen met een Overige Lijn: <ol style="list-style-type: none"> Hulst – Roosendaal
4	Het is de Concessiehouder toegestaan op de volgende concessiegrensoverschrijdende verbindingen optioneel een HOV-lijn of een Overige Lijn aan te bieden, gezamenlijk te exploiteren met de Belgische vervoerder De Lijn. Terneuzen – Gent
5	De Concessieverlener heeft met de concessieverleners voor de betreffende aangrenzende concessiegebieden afspraken gemaakt dat deze concessiegrensoverschrijdende verbindingen door de betreffende concessiehouder zullen worden gedoogd. Het is de Concessiehouder daarbij toegestaan zijn aanbod aan Openbaar Vervoer naar de betreffende aangrenzende concessiegebieden te wijzigen, met dien verstande dat: <ol style="list-style-type: none"> voor wijzigingen in routes en Haltes van concessiegrensoverschrijdende Lijnen voorafgaande instemming van de concessieverlener voor het betreffende aangrenzende concessiegebied nodig is; wijzigingen voor frequenties en bedieningstijden van concessiegrensoverschrijdende Lijnen vooraf moeten worden afgestemd met de concessieverlener voor het betreffende aangrenzende concessiegebied; alle genoemde wijzigingen realiseerbaar moeten zijn gegeven de capaciteit en kenmerken van de Infrastructuur waar de betreffende concessiegrensoverschrijdende Lijn gebruik van maakt of na de wijzigingen gebruikt van gaat maken; en alle genoemde wijzigingen onderdeel moeten zijn van een door de Concessieverlener goedgekeurd Vervoerplan als bedoeld in 3.8.1.
6	De Concessieverlener heeft het recht om op een later moment nieuwe verbindingen of lijnen toe te voegen. Bij concessiegrensoverschrijdende verbindingen dient ook te worden voldaan aan de eisen uit de betreffende concessie.

Te gedogen verbindingen (binnenkomende lijnen)

De Concessiehouder dient de volgende binnenkomende lijnen vanuit buurconcessies te gedogen.

Te gedogen verbinding

Concessieverlener/op drachtgever

Sint Niklaas – Hulst	MoW (Vlaanderen)
Vipre EECV Shuttle 23 Scharendijke – Rotterdam Europoort	Provincie Zuid-Holland
104 Hellevoetsluis – Renesse. (– Burgh Haamstede, optie)	Provincie Zuid-Holland
214 St. Anna Jacobapolder – Steenbergen (buurtbus)	Provincie Noord-Brabant
614; Deze rijdt in feite dezelfde route als buurtbus 214.	Provincie Noord-Brabant
802 Middelharnis – Renesse Transferium (zomer)	Provincie Zuid-Holland
<p>Flexverbindingen Vervoer op Maat tussen</p> <ul style="list-style-type: none"> a. Het Flexgebied Brugge naar de kernen van Cadzand, Retranchement, Sint-Anna ter Muiden, Sluis, Aardenburg en de halte Cadzand Het Zwin (vervoerregio Brugge); b. Het Flexgebied Gent (West) naar de kernen van Eede, Aardenburg, Sint-Kruis, Ijzendijke, Philippine, Sas van Gent (vervoerregio Gent) c. De kern van Maldegem naar de kernen van Aardenburg en Sluis (vervoerregio Gent) d. Het Flexgebied Waasland (West) naar de kernen van Hulst, Sint-Jansteen en Kapellebrug (vervoerregio Waasland). 	MoW (Vlaanderen)

Bijlage 11. Gesloten weggedeelten

Lijst met weggedelen die niet in de lijnvoering mogen worden opgenomen:

Verboden wegdeel	Plaats	Grens 1	Grens 2	Opmerking
Tivoliweg	Hulst	Julianalaan	Glacisweg	Niet meer verboden, Wordt gebruikt
Stationsbrug	Middelburg	Kanaalweg	Blauwedijk	Is verboden
	De stationsbrug wordt voor Bussen en Buurtbussen afgesloten in uitsluitend de rijrichting van zuid naar noord.			Dit blijft zo
Kuijerdamseweg	Ellemeet	Stoofweg	N652	
	De Kuijerdamseweg geldt pas als verboden wegdeel vanaf het moment dat de recreatieverdeelweg is aangelegd. Zolang de recreatieverdeelweg niet is aangelegd geldt de Kuijerdamseweg dus niet als verboden wegdeel.			is verboden; recreatieverdeelweg is inmiddels aangelegd
Grachtweg	Zierikzee	Busstation	Schuurbeque Boeijestraat	Is verboden; maar ook niet meer relevant ivm HOV
Schuurbeque Boeijestraat	Zierikzee	Grachtweg	Calandweg	Is verboden, maar ook niet meer relevant ivm HOV
Calandweg	Zierikzee	Schuurbeque	Zille	Is verboden, maar ook niet meer relevant ivm HOV
Wenselijk om te mijden				
Centrum	Kruiningen Krabbendijke	Het heeft de voorkeur om geen Bussen van 11 meter of langer door het 'centrum' van Kruiningen en Krabbendijke te laten rijden.		wens
Molenweg	Oud-Vossemeer	Het is gewenst dat er geen grote Bussen door de Molenweg rijden. Onder "grote Bussen" wordt hierbij verstaan: gelede Bussen (18 meter).		wens
Langevielebrug	Middelburg	Wens om via de Poelendaelesingel en Poelendaeleweg richting Middelburg Station te rijden en Langevielebrug te mijden.		Niet gehonoreerd, Langevielebrug wordt gebruikt
Wagenaarstraat	Veere	In juli-augustus niet gewenst om bussen in 2 richtingen in de middag door deze straat te laten rijden .		wens

Bijlage 12. Afspraak beschikbaarheid van wegen met Wegbeheerders

AFSPRAAK BESCHIKBAARHEID VAN WEGEN

Provincie Zeeland

Datum: 20 november 2019

Bestuurlijke afspraken

PARTIJEN, te weten:

1. de gemeente Borsele, vertegenwoordigd door de heer A.P. Witkam;
2. de gemeente Goes, vertegenwoordigd door [REDACTED];
3. de gemeente Hulst, vertegenwoordigd door de heer G. Depauw;
4. de gemeente Kapelle, vertegenwoordigd door de heer J. Herselman;
5. de gemeente Middelburg, vertegenwoordigd door [REDACTED];
6. de gemeente Noord-Beveland, vertegenwoordigd door [REDACTED];
7. de gemeente Reimerswaal, vertegenwoordigd door [REDACTED];
8. de gemeente Schouwen-Duiveland, vertegenwoordigd door mevrouw J.G. Smit;
9. de gemeente Sluis, vertegenwoordigd door [REDACTED];
10. de gemeente Terneuzen, vertegenwoordigd door [REDACTED];
11. de gemeente Tholen, vertegenwoordigd door [REDACTED];
12. de gemeente Veere, vertegenwoordigd door [REDACTED];
13. de gemeente Vlissingen, vertegenwoordigd door [REDACTED];
14. het waterschap Scheldestromen, vertegenwoordigd door de heer M. Weststrate;
15. de Provincie Zeeland, te dezen krachtens artikel 171 Provinciewet vertegenwoordigd door de heer Van der Maas, gedeputeerde handelend ter uitvoering van het besluit van gedeputeerde staten met nummer 19429163, d.d. 3-12-2019;
16. de N.V. Westerscheldetunnel, vertegenwoordigd door de heer H.T.J.W.M. Schoenmakers;
17. de Minister van Infrastructuur en Waterstaat, handelend als bestuursorgaan en als vertegenwoordiger van de Staat der Nederlanden, rechtsgeldig vertegenwoordigd door de directeur Netwerkmanagement Rijkswaterstaat Zee en Delta, mevrouw ir. W. Dekker, hierna te noemen 'Rijkswaterstaat';
18. Connexxion, vertegenwoordigd door [REDACTED]

PREAMBULE

A. De Provincie Zeeland is uitgestrekt, dun bevolkt en kent slecht één spoorlijn met personenvervoer. Voor Noord-Zeeland en Zeeuws-Vlaanderen vervult de bus ook de functie die normaal gesproken door de trein wordt vervuld. Veel kernen worden maar door één buslijn bediend en de frequenties zijn laag. Cruciaal voor de inwoners die met het openbaar vervoer reizen, zijn de overstapmogelijkheden op andere buslijnen, de trein of de Westerschelde ferry.

B. Gedeputeerde Staten van Zeeland is concessieverlener ingevolge de Wet Personenvervoer 2000 voor het concessiegebied Zeeland. In die hoedanigheid is Gedeputeerde Staten verantwoordelijk voor aanbesteding en beheer van de openbaar vervoerconcessie voor het concessiegebied.

C. Connexxion is de exploitant van het openbaar vervoer in de concessie Zeeland en daarmee concessiehouder. In 2015 heeft de vervoerder ongeveer 870 meldingen binnen gekregen van bovengenoemde partijen. Bij 330 meldingen was er sprake van een omleiding van het busvervoer. De vervoerder gaat er van uit dat er in principe enkel melding wordt gemaakt van stremmingen van het busverkeer.

D. De concessieverlener, de wegbeheerders en de concessiehouder hebben een gezamenlijk belang en verantwoordelijkheid voor het goed kunnen functioneren van het openbaar vervoer in het concessiegebied. Ter invulling van hun gezamenlijke verantwoordelijkheid maken zij deze bestuurlijke afspraken voor de concessie Zeeland, ingaande op 7 november 2019 en lopend tot en met uiterlijk december 2024.

E. de gemeenten Borsele, Goes, Hulst, Kapelle, Middelburg, Noord-Beveland, Reimerswaal, Schouwen-Duiveland, Sluis, Terneuzen, Tholen, Veere en Vlissingen, het waterschap

Scheldestromen, de provincie Zeeland, de N.V. Westerscheldetunnel, Rijkswaterstaat Zee en Delta zijn wegbeheerders in het openbaar vervoer concessiegebied Zeeland, hierna te noemen "de wegbeheerders". In die hoedanigheid zijn zij verantwoordelijk voor de beschikbaarheid van de wegen voor zover die bij hen in beheer zijn.

Komen hierbij het volgende overeen:

Artikel 1 Beschikbaarheid van wegen

1. Wegbeheerders stellen de in hun beheer zijnde wegen ter beschikking voor de uitvoering van het openbaar vervoer (hierna te noemen: beschikbare wegen). De concessiehouder treedt te allen tijde in overleg met betrokken partijen in geval van structurele wijziging van gebruik van deze wegen als gevolg van voorgenomen wijziging van busroute(s).

2. Deze beschikbaarheid houdt onder meer in dat de wegbeheerders de wegen die gebruikt worden door het openbaar vervoer, zullen onderhouden op een dusdanige wijze dat het openbaar vervoer zich vlot en veilig kan afwickelen. Binnen zekere grenzen voortvloeiend uit de wegfunctie, leefbaarheid en verkeersveiligheid wordt op routes van het openbaar vervoer door de wegbeheerders zoveel mogelijk rekening gehouden met de aanwezigheid van het openbaar vervoer.

Artikel 2 Informatievoorziening

1. Wegbeheerders wijzen een of meer functionaris(sen) aan (inclusief een vervanger), waartoe de concessiehouder zich kan wenden voor informatie over de beschikbare wegen, omleidingen, Vetag / Vecom / KAR of gelijkwaardige systemen en overige infrastructurele aangelegenheden. De concessiehouder zal eveneens een of meer functionaris(sen) (inclusief een vervanger) aanwijzen, waartoe de wegbeheerders zich kunnen wenden over het gebruik van infrastructuur door het openbaar vervoer.

2. Wegbeheerders zullen de concessiehouder tijdig informeren, indien zij voornemens zijn wegen waarover openbaar vervoer plaatsvindt voor enige tijd af te sluiten voor openbaar vervoer of voornemens zijn schriftelijk toestemming te verlenen aan derden die activiteiten zullen houden waardoor wegen tijdelijk niet gebruikt kunnen worden door openbaar vervoer. Dit gebeurt via de mail aan volgend adres ms.zeeland@connexxion.nl. Als richtlijn geldt dat bij voorzienbare werkzaamheden waarbij:

a. een of meer haltes niet meer kunnen worden bediend, en waarbij de afsluiting van 0 tot maximaal 10 werkdagen duurt, deze op een termijn van ten minste vier weken worden aangekondigd, maar in ieder geval voor afronding van de besteksfase van de uit te voeren werkzaamheden om de overlast voor reizigers zoveel mogelijk te beperken. Voor werkzaamheden van RWS die vallen onder hindercategorie D of E gelden 12 werkdagen.

b. een of meer haltes die niet meer kunnen worden bediend, of een omleiding die meer dan 10 werkdagen zal duren, deze minimaal 2 maanden van te voren worden aangekondigd, maar in ieder geval voor afronding van de besteksfase om de overlast voor reizigers zoveel mogelijk te beperken.

3. De wegbeheerders spannen zich in om de aansluitingen zoveel mogelijk in stand te houden, teneinde de overlast voor reizigers zoveel mogelijk te beperken.

4. De concessiehouder spant zich (samen met de wegbeheerder) - in het kader van de aankondiging zoals genoemd in lid 2 - in om een geschikte alternatieve route te bepalen die zoveel mogelijk gelijkwaardig is en aansluitingen zoveel mogelijk in stand houdt.

5. De concessiehouder zal op werkzaamheden die vallen onder lid 2 sub a. binnen tien werkdagen een reactie geven. Op werkzaamheden die vallen onder lid 2 sub b. dient binnen twintig werkdagen een reactie te worden gegeven.

6. De concessiehouder draagt in geval van een omleiding op busroutes zorg voor tijdige en adequate informatie van het reizend publiek en verwijderd deze informatie na afloop van een tijdelijke omleiding. Dit kan de vervoerder alleen doen, indien zij zelf tijdig op de hoogte is gebracht. De concessiehouder krijgt echter wel de mogelijkheid de wegbeheerder te verzoeken na afloop van de stremming de zakken van de halte te verwijderen.

Artikel 3 Nieuwe ontwikkelingen

1. Wegbeheerders houden de concessiehouder op de hoogte van nieuwe ontwikkelingen op het gebied van de ruimtelijke ordening. Hieronder wordt begrepen de ontwikkeling van nieuwe woonwijken, bedrijventerreinen en dergelijke, voor zover deze voor het openbaar vervoer van belang zijn.

2. Wegbeheerders zullen de concessiehouder tijdig informeren en overleg plegen, indien zij voornemens zijn wegen waarover openbaar vervoer plaatsvindt te gaan herprofilen of herinrichten.

3. De concessiehouder zal ten minste één keer per jaar een overleg organiseren met de concessieverlener en de wegbeheerders. De concessieverlener voert het secretariaat.

Artikel 4 Haltes

1. Wegbeheerders zorgen ervoor dat, de concessiehouder haltepalen kan plaatsen op de plaatsen, zoals zij die van tevoren hebben aangegeven. Haltes voldoen aan de CROW richtlijnen, mede opdat voor iedereen duidelijk is dat ter plaatse openbaar vervoer halteert.

Artikel 5 Vetag / Vecom / KAR of gelijkwaardige systemen

1. Wegbeheerders dragen zorg voor het beheer en onderhoud van Vetag / Vecom / KAR of gelijkwaardige systemen voor zover aanwezig in verkeerslichten en onderdeel uitmakend van busroutes. In geval nieuwe verkeersregelinstanties van KAR worden voorzien of een wijziging in de prioriteit van buslijnen ten aanzien van het overige verkeer wordt doorgevoerd, zal dit in overleg met de concessiehouder en de concessieverlener plaatsvinden.

3. In voorkomende gevallen zullen partijen een overleg opstarten, waarin problemen ten aanzien van Vetag / Vecom / KAR besproken worden. Tevens kunnen door partijen voorstellen worden gedaan om de doorstroming van openbaar vervoer bij verkeerslichten verder te verbeteren.

Artikel 6 verboden wegdelen

In het PvE bijlage 8 (behorende bij artikel 3.1.1.5 en onderdeel van de concessie openbaar vervoer over de weg Provincie Zeeland 2015-2024), zijn wegdelen genoemd die niet in de lijnvoering mogen worden opgenomen. Conform het bestek is Connexxion na gunning in

contact met de betrokken wegbeheerders getreden en is in nader overleg besloten dat de volgende wegdelen toch in de lijnvoering van het openbaar vervoer opgenomen mogen blijven worden:

- de Tivoliweg in Hulst
- de Kuijerdamseweg in Ellemeet
- de Grachtweg in Zierikzee
- de Schuurbeque Boeijestraat in Zierikzee
- de Calandweg in Zierikzee

Aldus afgesproken,

Gemeente Borsele

A.P. Witkam



Gemeente Goes



Gemeente Hulst

G. Deparw



Gemeente Kapelle


J. Herselman



Gemeente Middelburg



Gemeente Noord-Beveland



Gemeente Reimerswaal



Gemeente Schouwen-Duiveland

J.G. Smit





Gemeente Sluis



Gemeente Terneuzen



Gemeente Tholen



Gemeente veere



Gemeente Vlissingen



Waterschap Scheldestromen



Provincie Zeeland

A.J. van der Maas



N.V. Westerscheldetunnel

H.T.J.W.M. Schoenmakers



Rijkswaterstaat Zee en Delta

W. Dekker



Connexxion



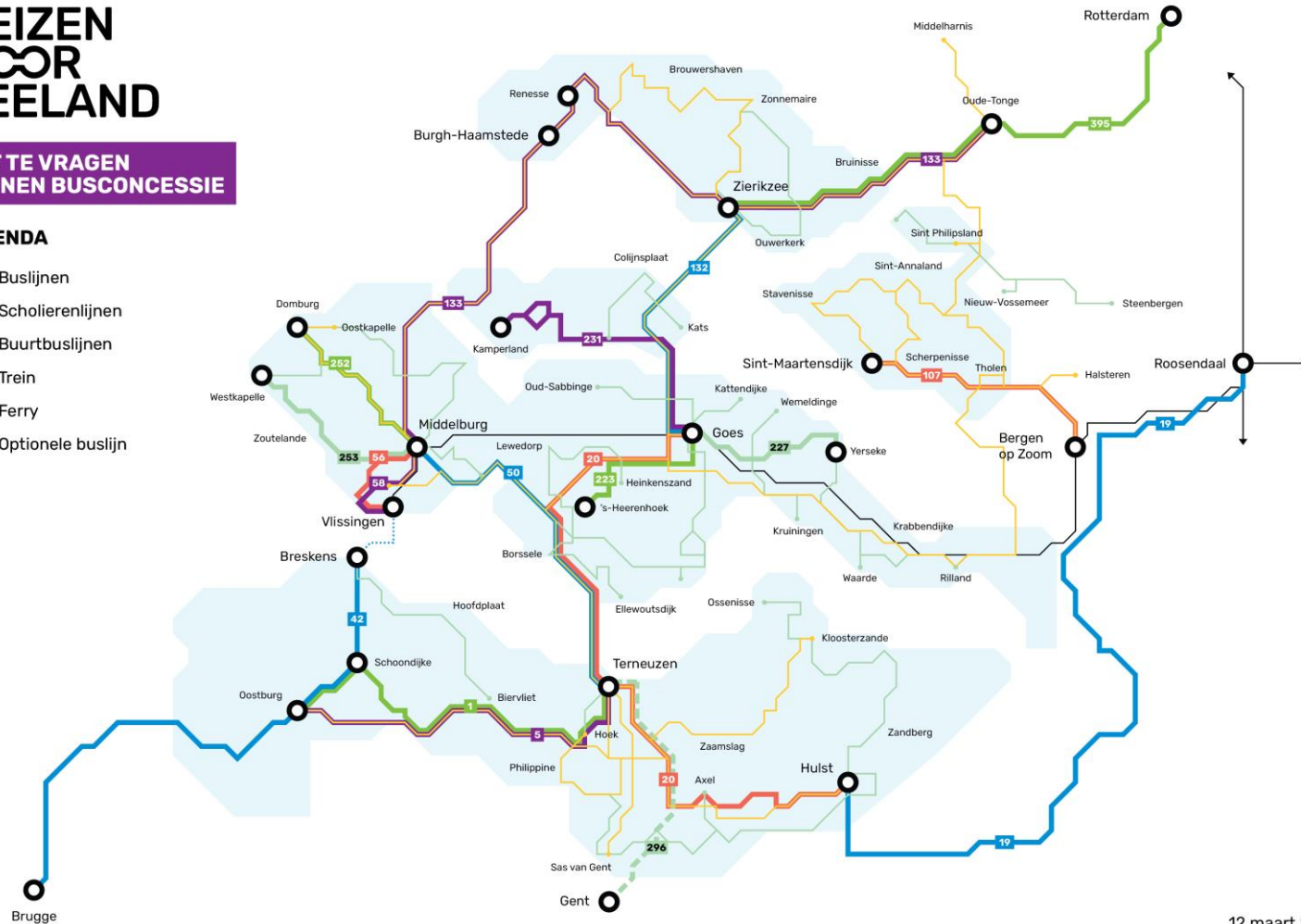
Lijn 2024	Van	Naar	Soort buslijn	Lijn 2027	Opmerkingen
Blijft gelijk					
1	Oostburg Ziekenhuis	Terneuzen, Busstation WST	Buslijn	1	
5	Oostburg Ziekenhuis	Terneuzen, Busstation WST	Buslijn	5	
20	Hulst, Busstation	Goes, Station	Buslijn	20	
42	Brugge, Station NMBS	Breskens, Veerhaven	Buslijn	42	
50	Middelburg, Station	Terneuzen, Busstation WST	Buslijn	50	
56	Middelburg, Station	Vlissingen NS, Veerhaven	Buslijn	56	
65	Middelburg, Station	Middelburg, ROC Tromboneweg	Buslijn	65	
133	Middelburg, Station	Oude-Tonge, Busstation	Buslijn	133	
395	Zierikzee, Busstation	Rotterdam, Zuidplein	Buslijn	395	
601	Oostburg Ziekenhuis	Terneuzen, Aangeenbrugschool	Scholierenlijn	601	
602	St.Maartensdijk, Prov.weg	Sommelsdijk, Campus	Scholierenlijn	602	
603	St.Maartensdijk, Prov.weg	Bergen op Zoom, Station	Scholierenlijn	107 en 607	alleen lijnnummer wijzigt
606	Sas van Gent, Suikerplein	Terneuzen, Ziekenhuis	Scholierenlijn	606	
607	Hoek, Busstation	Axel	Scholierenlijn	604	alleen lijnnummer wijzigt
618	St.Maartensdijk, Prov.weg	Halsteren, Steenspil	Scholierenlijn	618	
622	Poortvliet, Zuidplantsoen	Middelharnis, Gemeentehuis	Scholierenlijn	622	
628	Westerschouwen	Goes, A.Joachimikade	Scholierenlijn	628	
629	Bruinisse, Dorp	Goes, Station	Scholierenlijn	629	
631	Zierikzee, Busstation	Sommelsdijk, Campus	Scholierenlijn	631	
632	Zierikzee, Busstation	Middelharnis, Gemeentehuis	Scholierenlijn	632	
633	Zierikzee, Sas	Vlissingen, HZ	Scholierenlijn	633	
638	Goes, Station	Goes, Zwembadweg	Scholierenlijn	628	ritten voortaan onder lijnnummer 628, extra ritten naar Calvin college
643	St.Annaland, Dorpsweg	Goes, Tiendenschuur	Scholierenlijn	643	
644	Stavenisse, Poststraat	Goes, Station	Scholierenlijn	644	
660	Terneuzen, Ziekenhuis	Vlissingen, HZ	Scholierenlijn	660	
Alle buurtbuslijnen blijven gelijk, tenzij buurtbusverenigingen route of dienstregeling willen aanpassen					
Gewijzigde lijnen					
6	Terneuzen, Busstation WST	Zelzate Klein Rusland	Scholierenlijn	606	omgezet in scholierenlijn
10	Terneuzen, Busstation WST	Hulst Busstation	Scholierenlijn	610	Kloosterzande-Terneuzen omgezet in scholierenlijn, Kloosterzande-Hulst met vaste flextaxi voor scholieren
19	Hulst Busstation	Roosendaal, Station	Buslijn	19	naar Roosendaal ipv. Breda, start wijziging al in zomer 2024
23	s Heerenhoek	Goes, Station	Buslijn	223	Bus 's Heerenhoek-Goes (niet meer tot Borssele)
27	Yerseke, Moerplein	Goes, Station	Buslijn	227	Niet meer over Wemeldinge
31	Kamperland	Goes, Station	Buslijn	231	bus Goes-Kamperland (niet tot Kamperland tunnel)
52	Domburg, Markt	Middelburg, Station	Buslijn	252	wordt Domburg - Middelburg (directe pendel, niet meer via Oostkapelle)
53	Middelburg, Station	Domburg, Schuivlotstraat	Buslijn	253	wordt Westkapelle- Middelburg (directe pendel, niet meer tot Domburg)
58	Middelburg, Station	Vlissingen NS, Veerhaven	Buslijn	58	Tot aan Vlissingen Scheldeplein
102	Bergen op Zoom, Station	Oude-Tonge, Busstation	Scholierenlijn	602	omgezet in scholierenlijn
107	Stavenisse	Bergen op Zoom, Station	Buslijn	107	Ingekort tot Bergen op Zoom-Sint Maartensdijk
108	St.Annaland, Dorpsweg	Bergen op Zoom, Station	Scholierenlijn	609	omgezet in scholierenlijn
132	Goes, Station	Zierikzee, Haringvlietstr.	Buslijn	132	Ingekort tot Zierikzee Sas, m.u.v enkele scholierenritten
134	Zierikzee, Busstation	Zierikzee, Busstation	Scholierenlijn	634	omgezet in scholierenlijn naar Zierikzee Sas
209	Bergen op Zoom, Station	St.Annaland, Dorpsweg	Scholierenlijn	609	omgezet in scholierenlijn
647	Domburg / Westkapelle / Middelburg	Krabbendijke, Westelijke Parallelweg	Scholierenlijn	252 en 253	Bus tot station Middelburg + trein
Te vervallen lijnen / andere invulling					
9	Terneuzen, Busstation WST	Terneuzen Dow			
57	Middelburg, Station	Vlissingen, Scheldeplein(C)			Lijn door Oost-Souburg
184	Goes, Station	Goes, Ziekenhuis			Goes station - Goes Ziekenhuis opgenomen in lijn 23
185	Goes, Station	Goes, Ziekenhuis			Goes station - Goes Ziekenhuis opgenomen in lijn 23
569	Middelburg, Station	Middelburg, Station			
608	Sas van Gent, Suikerplein	Hulst, Reynaertcollege			
612	Eede, Rijksweg/Brieverstraat	Oostburg, Ziekenhuis			Vaste flextaxi voor scholieren
619	St.Maartensdijk, Prov.weg	Halsteren, Steenspil			vervalt, enige rit wordt ingekort en komt in lijn 618
623	Borssele, Wielingenstraat	's-Heerenhoek, Kerk			
639	Krabbendijke, Calvin College	Goes, Calvin College			Voorwaarden dat prijs, sociale veiligheid en reistijd met trein zijn gegarandeerd
641	Middelburg, Station	Kamperland, Molenweg			
645	Goes, Station	Krabbendijke, Calvin College			Voorwaarden dat prijs, sociale veiligheid en reistijd met trein zijn gegarandeerd
646	Middelburg, Station	Goes, Station			Voorwaarden dat prijs, sociale veiligheid en reistijd met trein zijn gegarandeerd

REIZEN DOOR ZEELAND

UIT TE VRAGEN LIJNEN BUSCONCESSIE

LEGENDA

- Buslijnen
- Scholierenlijnen
- Buurtbuslijnen
- Trein
- Ferry
- Optionele buslijn



12 maart 2024

Provinciale Staten van Zeeland
t.a.v. de Statengriffie

Onderwerp
Statenvoorstel Uitvoering Regionale
Mobiliteitsstrategie

Zaaknummer
403830

Behandeld door

Verzonden

Middelburg, 12 maart 2024

Geachte voorzitter,

In Zeeland willen we de bereikbaarheid voor alle mensen op alle dagen van de week van 6.00 uur 's ochtends tot 23.00 uur 's avonds garanderen. Daarvoor werken we toe naar een systeem met vaste dienstregelingen en vaste routes in combinatie met vraaggestuurde flexibele, fijnmazige mobiliteit. De afgelopen periode is er daarom hard gewerkt samen met de gemeenten aan de uitvoering van de Regionale Mobiliteitsstrategie.

Tot oktober 2023 is toegewerkt naar een Zeelandbrede lancering van het nieuwe mobiliteitssysteem per december 2024. Dit was ambitieus, maar noodzakelijk vanwege de geplande startdatum van de nieuwe concessie. Nadat in oktober 2023 bleek dat er geen inschrijvingen waren op de aanbesteding van de busconcessie, kan nu meer stap voor stap de fijnmazige, flexibele mobiliteit via de startprojecten worden gerealiseerd. Bovendien zijn de afgelopen maanden benut om het gesprek aan te gaan met onder andere dorpsraden, buschauffeurs, onderwijsinstellingen en gemeenten over kritiek, tips en suggesties die er ten aanzien van de plannen waren. De komende tijd willen we dat soort gesprekken actief blijven oppakken voor de invulling van de startprojecten in combinatie met de invulling van de busconcessie.

Hierbij bieden wij u het statenvoorstel 'Voortgang RMS en besluitvorming over aanbesteding busconcessie' aan en daarbij ook het Ontwerp Programma van Eisen Busconcessie 2027. In het statenvoorstel leest u een totaal overzicht van de behaalde voortgang en komende stappen.

Met dit statenvoorstel geven wij invulling aan de volgende toezeggingen:

- toezegging 7 (24 november 2023) over het inpassen van Renesse in de lijnvoering: Renesse is opgenomen in lijn 133.
- toezegging 9 (24 november 2023) over het betrekken van verschillende doelgroepen in de transitie naar het publieke vervoerssysteem: Zoals in het statenvoorstel is beschreven zijn we met gemeenten, dorpsraden, onderwijsinstellingen en reizigers in gesprek over de uitrol van startprojecten en de voorbereiding van de aanbesteding busconcessie.
- toezegging 14 (1 maart 2023) over het inzichtelijk maken van de veranderingen in het netwerk van busverbindingen (dienstregeling 2024 versus referentiedienstregeling 2027): Bij het statenvoorstel is een tabel gevoegd met daarin weergegeven welke lijnen gelijk blijven, welke lijnen wijzigen en welke lijnen vervallen, dan wel een andere invulling krijgen. Daarnaast is een kaart toegevoegd met de uit te vragen buslijnen.

Daarnaast kunnen we de volgende motie afdoen:

Motie 98 (10 maart 2023) over het verwerken van kritiek, tips en suggesties van gemeenten en inwoners in het ontwerp programma van eisen, PS meenemen in de financiën die benodigd zijn voor de busconcessie en de voortgang van uitvoering RMS met PS te delen.

In het statenvoorstel wordt toegelicht hoe we via vooroverleg de gemeenten hebben meegenomen in de ideeën over de lijnvoering busconcessie en andere veranderingen in het ontwerp programma van eisen. Daarnaast informeren we via het statenvoorstel PS over het ontwerp programma van eisen van de busconcessie. Met het publiceren van het Ontwerp PvE gaat bovendien de consultatieperiode lopen waarin nog extra kan worden gereageerd, onder andere door gemeenten en inwoners.

Met vriendelijke groet,

Gedeputeerde Staten van Zeeland,

drs. J.M.M. Polman, voorzitter

drs. M.C.J. Franken, secretaris-algemeen directeur

Bijlagen:

1. Statenvoorstel 'Voortgang RMS en aanbesteding busconcessie' incl. bijlagen:
 1. Ontwerp Programma van Eisen busconcessie Zeeland 2027
 2. Kaart referentienetwerk busverbindingen 2027
 3. Tabel met veranderingen netwerk busverbindingen dienstregeling 2024 met referentienetwerk 202

Noem in uw contact met ons steeds het zaaknummer. Dit staat bovenaan deze brief.

Vragen Commissie Economie 5 april 2024

Vragen Carolien Bierens, Dick Meulblok, Antje Dees- de Vries (BBB), over Statenvoorstel Uitvoering Regionale Mobiliteitsstrategie – 419570, agendapunt 5

Vragen Commissie Economie	Antwoorden
<p>1. Wat betekent de verlengde concessieduur naar maximaal 12 jaar tegen het licht van de door de Tweede Kamer aangenomen motie “vervoer in eigen beheer provincies”? Kleven er ook nadelen aan deze verlengde concessieduur? Aan welke “knoppen” kan de provincie in deze 12 jaar wel draaien?</p>	<p>Momenteel speelt een initiatiefvoorstel van GroenLinks-PvdA en NSC voor een wetwijziging om Provincies de mogelijkheid te geven vervoer in eigen beheer uit te voeren. Dit initiatiefvoorstel zit nog in de fase dat dit initiatiefvoorstel voorligt bij de Raad van State voor advies. Het is derhalve nog onzeker wanneer en of dit tot de beoogde wetwijziging leidt. Om te garanderen dat er vanaf eind 2026 in Zeeland busvervoer beschikbaar is dient deze zomer de aanbesteding te starten. Wij kunnen derhalve niet wachten op dit traject.</p> <p>Wij richten ons op een succesvolle aanbesteding. In de evaluatie van de vorige aanbesteding hebben marktpartijen aangegeven dat een concessieduur van 8 jaar als te kort wordt gezien. Landelijk zien wij dat de meeste concessieverleners kiezen voor concessies van 12 of 15 jaar, soms met verlengingsopties. Dit is voor de vervoerder belangrijk om op deze wijze langjarig stabiel rendement te kunnen behalen en materieel en voorbereidingskosten over lange periode te kunnen afschrijven.</p> <p>In het ontwerp programma van eisen hebben wij bepalingen opgenomen over wendbaarheid, waardoor we, via de meer-minderwerkregeling tot 30% kunnen op of afschalen tegen vooraf vastgestelde tarieven. Binnen deze bandbreedtes kunnen we routes verleggen, lijnen toevoegen of weghalen en de frequentie van lijnen aanpassen. Daar bovenop is er de optie om 20% te wijzigen op basis van een te maken business case. Het nadeel is derhalve dat wij 12 jaar verplicht zijn minimaal 50% van de in de aanbesteding opgenomen lijnen of een vergelijkbare hoeveelheid busvervoer af te nemen van de vervoerder die de aanbesteding wint. Zoals in de RMS beschreven gaan wij uit van een combinatie van vaste lijnen en flexibel vervoer, waarbij dat nadeel zich alleen voordoet als we naar een situatie met hoofdzakelijk flexibel vervoer toe zouden willen gaan.</p> <p>Andere onderdelen, zoals in ontwikkelfunctie en opbrengstverantwoordelijkheid, liggen gedurende de concessieperiode</p>

Vragen Commissie Economie	Antwoorden
	<p>vast bij de concessieverlener. Dat betekent dat wij kunnen sturen op tarieven en te rijden lijnen.</p>
<p>2. De briefschrijver uit zijn zorgen over de overstaptijd op station Roosendaal als men daar aankomt met de ZeeuwsVlaanderenbus, de opvolger van de "Bredabus" Is dit zorgpunt besproken in de aanloop naar de nieuwe concessie/ dit statenvoorstel?</p>	<p>Voor alle bussen die halteren op stations geldt dat binnen de dienstregeling voldoende tijd is om over te stappen van de bus op de trein. Ook in Roosendaal wordt gepland op een goede aansluiting op de treinen Brabant in en naar Dordrecht en verder. Doordat er minder rekening hoeft te worden gehouden met vertragingen valt dit beter in te plannen.</p>
<p>3. De lijn Kamperland-Goes-Kamperland rijdt niet meer tot aan halte "Kamperland tunnel" wat is de reden voor het inkorten van dit traject?</p>	<p>Waar we in de aanbesteding busconcessie 2025 op een scholierenlijn hebben ingezet die van Noord-Beveland naar Goes rijdt in de ochtendspits en in de andere richting in de middag spits, kiezen we nu voor een efficiënte aanvullende lijn tussen Kamperland en Goes. Deze lijn kan volgens onze berekeningen met één voertuig binnen één uur van begin naar eindpunt rijden. In de uitwerking (tijdens de implementatieperiode) van de dienstregeling 2027 zullen Provincie en Gemeente met vervoerder bekijken op welke manier halte Kamperland tunnel toch kan worden aangedaan. Hiervoor moeten dan wellicht echter andere haltes worden overgeslagen.</p>
<p>4. Per saldo is het budget voor de nieuwe busaanbesteding verhoogd met 2 miljoen euro. Hoe groot is het extra budget tgv Motie Bikker? Oftewel hoeveel bedragen de totale extra kosten voor deze nieuwe aanbesteding?</p>	<p>Als gevolg van de motie Bikker over het tegen gaan van vershraling van het OV wordt er bijna € 1,8 miljoen jaarlijks toegezegd door het Rijk. Dit budget dient verdeeld te worden over vast (bus en WSF) en flex vervoer. Met het voorstel aan PS gaan wij uit van een plafondbedrag voor de aanbesteding van de busconcessie van € 27,5 miljoen. In de aanbesteding busconcessie 2025 was dit € 20,8 miljoen.</p>

Vragen Commissie Economie 5 april 2024

Vragen Wouter Versluijs (D66), over Statenvoorstel Uitvoering Regionale Mobiliteitsstrategie – 419570, agendapunt 5

Vragen Commissie Economie	Antwoorden
<p>1. Waarom kiezen GS voor een GR bij de vervoerscentrale? Kan dat niet geregeld worden zonder een bestuurlijk waterhoofd?</p>	<p>De Mobiliteitscentrale gaat regie voeren over publiek vervoer in Zeeland. Hiervoor hebben Provincie en Gemeenten met externe ondersteuning een voorkeursmodel voorbereid voor de governancestructuur. Zoals aangegeven zal dit apart worden toegelicht en in besluitvorming worden gebracht.</p>
<p>2. Zijn GS op de hoogte dat kinderen met de elektrische fiets langere afstanden afleggen om van huis naar school te gaan? Is dit meegenomen in de voorgestelde wijzigingen van lijnen?</p>	<p>Ja. Om deze reden wordt er zowel in de ‘aanvullende lijnen’ als in de ‘scholierenlijnen’ kritisch gekeken naar het aantal in- en uitstappers om vervolgens keuzes te maken welke lijnen er wel en niet terug komen in de nieuwe dienstregeling.</p>
<p>3. Is bekend wat de wijziging van de Bredabus naar de Roosendaalbus betekent voor de reistijd naar Antwerpen?</p>	<p>Lijn 19 zal rijden op Roosendaal in plaats van Breda en niet langer stoppen in Antwerpen. Via station Sint-Niklaas is met overstap op de trein de beste verbinding met Antwerpen beschikbaar. Zoals u bekend is oorspronkelijk voorgesteld een busverbinding Hulst-Antwerpen op te nemen, waarbij reizigers daarna via de trein verder reisden. Vanuit gemeente Hulst is de voorkeur gegeven aan een directe busverbinding met Brabant. Gezien het belang dat daaraan wordt gehecht is dit als verplichting opgenomen, waar dit in de eerdere aanbesteding nog een optie was waar na de aanbesteding nog bepaald zou moeten worden om deze op te nemen en de financiële middelen daarvoor rond te krijgen .</p>
<p>4. Is bekend hoeveel reizigers benadeeld worden door het vervallen van deze bus naar Antwerpen?</p>	<p>Het overgrote deel van de reizigers stapt in of uit in Hulst of Breda. Met de keuze voor de Roosendaalbus bieden we geen directe verbinding naar Antwerpen, maar wel een robuuste en snelle verbinding met Roosendaal, Breda en verder Brabant in en naar de Randstad. Samen met de gemeente Hulst en Vlaanderen zullen we bekijken hoe we in de combinatie flex, Vlaamse buslijnen en/ of trein de verbinding met Antwerpen beschikbaar houden.</p>

Vragen Commissie Economie 5 april 2024

Vragen Ralph van Hertum (PvdA-GL), over Statenvoorstel Uitvoering Regionale Mobiliteitsstrategie – 419570, agendapunt 5

Vragen Commissie Economie	Antwoorden
<p>1. Inwoners van Westkapelle, Domburg en Oostkapelle hebben ons benaderd over de nieuwe RMS. Klopt het dat in de nieuwe RMS deze dorpen hun vaste lijnbus behouden met het station van Middelburg? Graag een toelichting.</p>	<p>In het ontwerp Programma van Eisen zijn de lijnen Domburg-Middelburg en Westkapelle-Middelburg opgenomen. Oostkapelle heeft via de scholierenlijn in de spits een verbinding met Middelburg. Gemeente Veere en Provincie Zeeland gaan in overleg met de buurtbusvereniging Veere over de buurtbusverbinding Oostkapelle-Middelburg. Bij implementatie is een alternatief dat met gemeente en vervoerder ook nog worden bekeken of de voorkeur Domburg-Middelburg of Oostkapelle-Middelburg is.</p>
<p>2. We vinden verduurzaming van het openbaar vervoer belangrijk. Hoeveel jaar na de aanschaf van elektrische bussen hebben deze zichzelf terug verdiend door lagere brandstof- en onderhoudskosten? Graag een toelichting.</p>	<p>Terugverdientijd zit niet zozeer in jaren, maar het aantal kilometers dat met een voertuig wordt gereden. De aanschafprijs is hoger, maar bussen die over een langere periode veel kilometers worden ingezet kennen lagere onderhoudskosten en elektrisch rijden is per kilometer goedkoper dan met diesel. Derhalve de keuze om voor alle bussen die veel rijden zero emissie te eisen en voor bussen die zeer weinig rijden (maximaal 50% van de bussen voor scholierenlijnen) deze eis niet te stellen. Aangezien dieselprijzen en elektriciteitsprijzen fluctueren is in terugverdienen niet een precies kilometeraantal uit te drukken. Met onze eis geven we de vervoerder de mogelijkheid aan de vervoerder om hier voor een beperkt deel eigen keuzes in te maken.</p>
<p>3. Kunnen we als provincie de aanschaf van elektrisch ov-materiaal faciliteren met bijv. een renteloze lening? Graag een toelichting.</p> <p>(Zeker voor kleine personenbusjes zou dat binnen een paar jaar moeten worden terugverdiend) (rabobank.nl/bedrijven/groei/duurzaamheid/elektrische-bedrijfsmiddelen/daan-en-jeroen-stapten-over-op-elektrisch).</p>	<p>Met de aanbesteding bieden wij de mogelijkheid aan om tussen concessieverlener, concessiehouder en geselecteerde Financier een Meerpartijenovereenkomst af te sluiten voor de financiering van het Zero-Emissiebussysteem. Dit is een contract tussen die partijen (concessieverlener, concessiehouder en de bank), waarin afspraken worden gemaakt over de beschikbaarheid van materieel bij een eventueel faillissement, garantstelling en de financieringsrente. Voor vervoerders is uit de marktconsultatie gebleken dat een off-balance financiering belangrijk is om in te schrijven.</p>
<p>Mede n.a.v. de beantwoording van artikel 44 vragen – Statenfractie PvdA-GroenLinks - inzake Flexbus - Flex taxi Reimersmaal:</p>	<p>De Buurtbus Flex Reimerswaal betreft de huidige buurtbus Waarde die in de daluren (10:00 – 16:00 uur) flexibel vraaggestuurd vervoer verzorgt in de gemeente Reimerswaal. In de spitsuren rijdt de buurtbus zijn</p>

Vragen Commissie Economie	Antwoorden
<p>4. GS geeft als antwoord op onze vraag 3 aan dat de ritten worden ingepland. Onze vraag is: hoeveel flexbussen zijn tegelijkertijd beschikbaar in de gemeente Reimerswaal?</p>	<p>gebruikelijke route en dienstregeling. Dit betreft 1 buurtbus. De Buurtbus Flex Reimerswaal wordt aangestuurd door de Gemeentelijke Vervoerscentrale Zeeland. Zij sturen aan op combinatieritten en volgtijdelijke ritten, waardoor op dit moment elke reiziger bediend kan worden. Wij wijzen er hierbij op dat dit nog niet de situatie conform RMS is, waarbij dus de flextaxi nog niet wordt ingezet in Reimerswaal.</p>

Vragen Commissie Economie 5 april 2024

Vragen Björn Schutz (VVD), over Statenvoorstel Uitvoering Regionale Mobiliteitsstrategie – 419570, agendapunt 5

Vragen Commissie Economie	Antwoorden
<p>T.a.v. Statenvoorstel:</p> <p>1. P. 2/8: T.a.v. Fijnmazig vervoer: Bij Spelregel #4 (Max 25 km) is niet duidelijk of binnen deze afstand gelegen provinciegrensoverschrijdingen van gekozen routes voor de flex taxi 'in scope' zijn. Kunt u dit verduidelijken? Hoe wordt dit afgewikkeld? Zo nee, waarom niet?</p>	<p>Deze spelregel is gericht op de uitvoering van de Flex taxi. In samenwerking met onze burens; Noord-Brabant, Zuid-Holland en Vlaanderen zal gesproken worden over de grensoverschrijdende verbindingen. Via de startprojecten willen we ervaring gaan opdoen met provinciegrensoverschrijdend de flex taxi aan te bieden.</p>
<p>2. P 2/8: Worden de flex taxi's vanuit de provincie aanbesteed (als kern van fijnmazigheid) of door gemeenten, vanuit doelgroepenvervoer?</p>	<p>De Flex taxi's zijn onderdeel van de doelgroepencontracten die vanuit de Gemeenten of Samenwerkingsorganisaties worden aanbesteed.</p>
<p>3. P 3/8: Beoordelingscriteria OV concessie: Valt binnen het criterium 'uitvoeringskwaliteit' ook de eis dat de concessiehouder rapportages moet overleggen van rituitval- en punctualiteitscijfers en monitoringgegevens/prestaties van bestaande lijnen onder andere concessies? Bij wijze van een soort 'referentencheck'? Immers, de beleving van de reiziger per OV staat en valt met punctualiteit en rituitval.</p>	<p>In de aanbesteding busconcessie 2025 betrof dit een uitvoeringsplan, waarin wordt beschreven hoe aan punctualiteit wordt gewerkt, rituitval wordt voorkomen, communicatie, compensatie en monitoring en verbetering plaatsvinden. Wij zijn momenteel bezig om te bepalen of dit wijziging vraagt. Wij zullen de suggestie om een referentencheck op te nemen bekijken.</p>
<p>4. P 7/8 - Wat mag het kosten?: Ten laste van welk budget komt de extra EUR 2mln?</p>	<p>GS stelt PS voor de begroting te wijzigen, door vanaf 2027 structureel € 2 miljoen vanuit budgettaire ruimte toe te voegen aan doelstelling 050102 'Bereikbaarheid voor de mensen'.</p>
<p>T.a.v. Programma van Eisen:</p> <p>5. p.10: De Ontwikkeltaken van de Concessie en de Flex taxi worden gezamenlijk binnen de GR uitgevoerd. Wie gaat precies waarover? Hoe is de verhouding tussen bevoegdheid en verantwoordelijkheid tussen GR/MCZ en concessiehouder tussen 'ontwikkelen' en 'dagdagelijkse uitvoering? Bij het ontwikkelen: Provincie via GR/MCZ? Bij de dagdagelijkse uitvoering vaste lijnen: Verantwoordelijkheid verkeersleiding Concessiehouder met communicatie naar MCZ? Of staat het een (ontwikkelen) geheel los van het ander (dagdagelijkse uitvoering), behoudens situaties waarin bewezen ontwikkelde fijnmazigheid een vaste lijn gaat overnemen?</p>	<p>De Provincie neemt als concessieverlener de verantwoordelijkheid voor de ontwikkeling en opbrengsten van de concessie (zoals vastgesteld in de RMS onder 6.5 Rechtsvorm en governance). Na besluitvorming over de Mobiliteitscentrale wordt beoogd dit daar neer te leggen, waarbij de Provincie de eindverantwoordelijkheid en eindbesluitvorming houdt. Voor de uitvoering van de vaste lijnen conform aanbesteding en daarna opgedragen vervoerplan is de concessiehouder (vervoerder) verantwoordelijk.</p> <p>Voor de flex taxi wordt door de provincie budget beschikbaar gesteld. Het betreft middelen voor materieel en personeel voor de flex taxi dat via de gemeentelijke doelgroepenvervoercontracten wordt gecontracteerd. Binnen GR Publiek Vervoer Zeeland is het belangrijk dat gemeenten en provincie samen afstemmen over de fijnmazige mobiliteit. Binnen de GR</p>

Vragen Commissie Economie	Antwoorden
	<p>Publiek Vervoer Zeeland is kennis en expertise aanwezig om advies over fijnmazige mobiliteit te geven.</p>
<p>6. p.19/3.6.1. Vervoerplan wordt vastgesteld na overleg met onderwijsinstellingen. Goed dat blijktens p. 5/64 van de bijlage bij het Ontwerp Programma van Eisen ook scholen in België en in andere provincies worden betrokken, zoals bijv. in BoZ 't Rijks. Echter, niet alle scholen zijn in die lijst opgenomen. Bijv. Roncali en Möller-Juvenaat in Bergen op Zoom ('BoZ'). Waarom zijn die niet op de lijst opgenomen? Zijn in andere gebieden ook scholen die Zeeuwse Scholen hebben, out of scope? Voor Brugge zie ik 4 scholen. Voor BoZ maar 1.</p>	<p>In de lijst zijn scholen opgenomen die op dit moment onderdeel zijn van het overleg. Wij zullen bekijken of Roncalli en Moller-Juvenaat ook wensen hierin te worden opgenomen, aangezien de geplande scholierenlijnen ook in de omgeving van deze scholen halteren.</p>
<p>7. p.34: 5.5.1. in combinatie met p35/36 en p.47/ 7.1 Vervoersplicht/Rituitval/reisinformatie: de Concessiehouder heeft een vervoersplicht. Na de meest recente afschaling die is doorgevoerd om meer vervoerszekerheid te bieden is het beeld nog steeds dat er bussen laat uitvallen, soms zelfs als kinderen naar de bushalte lopen of er staan om op de bus te wachten. Zou het denkbaar zijn een voorwaarde op te nemen dat uitval minimaal een half uur van te voren moet worden gecommuniceerd bij gebreke waarvan het geldt als ontijdig gemeld/uitval? Het gaat immers om service/reiszekerheid i.p.v. ruimte voor 'making the numbers' voor de concessiehouder. Bij teveel ontijdige communicatie eveneens de mogelijkheid om een boete op te leggen? Als zelfs 'zitplaatskans' onderdeel is van de PvE lijkt dit niet teveel gevraagd. Het gaat om een primair aspect van vervoer. Ontzorgd zijn en weten dat je mee kan.</p>	<p>Het niet rijden van een bus langs een bepaalde bushalte is niet altijd door de vervoerder te voorzien. Bijvoorbeeld als de Westerscheldetunnel wordt afgesloten. Voor rituitval die wel te voorzien is door de vervoerder zullen we bekijken of we in het PvE een voor de vervoerder uitvoerbare eis ten aanzien van communicatie naar de reiziger op kunnen nemen.</p>
<p>8. Heeft de wendbaarheid zoals genoemd op blz. 5 programma van eisen ook gevolgen voor de reizigersopbrengsten en daarmee voor de opbrengstverantwoordelijkheid van de provincie zelf?</p>	<p>Ja. De ontwikkelrol (bepalen of de frequentie van een lijn verhoogd/verlaagd wordt ofwel een lijn wordt toegevoegd/gesaneerd) verhuist naar de Provincie en daarmee ook de opbrengstverantwoordelijkheid. Als je verantwoordelijk bent voor de ontwikkeling, moet je ook de risico's (op kosten en opbrengsten) nemen.</p>

OPENBAAR VERVOER JUIST VOOR IEDEREEN



Zo kan het ook

De SP-fractie biedt in 2024 opnieuw alternatieve plannen aan voor het Openbaar Vervoer in de provincie Zeeland

Inhoud

Inhoud.....	2
1. Inleiding.....	3
2. Terugblik op het vorige SP rapport.....	4
3. Nieuw onderzoek.....	6
4. Nieuws na het laatste rapport.....	8
5. Wetgeving.....	38
6. Nieuwe aanbevelingen.....	40
7. Bronvermelding.....	42

1. Inleiding

Nadat in 2021 ons vorige rapport “Openbaar Vervoer juist voor iedereen” is uitgekomen zijn er zoveel nieuwe ontwikkelingen geweest, dat dit aanleiding is om een vervolgrapport te schrijven.

Nadat de visie “Regionale Mobiliteitsstrategie” door de meerderheid van de Staten is aangenomen (de SP heeft tegen gestemd) is er veel gebeurd.

Daarna heeft GS de concrete plannen bekendgemaakt. Deze plannen gingen volkomen tegen de wens van de Staten in. Provinciale Staten hadden namelijk met een motie aangegeven dat onder andere de buslijnen 10, 19, 23, 27, 31, 53 en 56 moesten blijven bestaan.

Ondertussen hebben buschauffeurs, dorpsraden en reizigers de Staten duidelijk gemaakt wat de concrete plannen voor hen inhouden. Zij deden dat door in te spreken, petitie aan te bieden en brieven te schrijven.

Intussen is ook duidelijk geworden dat geen enkele busmaatschappij heeft ingeschreven op de concessie.

Ook de Tweede Kamer heeft zich naar aanleiding van het debacle van de concessie gebogen over de problemen met het OV in Zeeland. Al in 2026 wordt het mogelijk om als provincie het Openbaar Vervoer in eigen beheer uit te voeren.

Inmiddels zijn er twee zeer kritische rapporten uitgekomen. Eén rapport gaat over de te verwachten teruggang van het aantal reizigers als je de flextaxi gaat inzetten. Het andere rapport doet verslag over de beleving van de reizigers en bewoners tijdens de proef bij Burgh-Haamstede.

Eindrapport onderzoek businesscase flextaxi Zeeland:

https://www.zeeland.nl/sites/default/files/digitaalarchief/IB24_02819563.pdf

Onderzoek pilot mobiliteitshubs BurghHaamstede:

https://www.zeeland.nl/sites/default/files/digitaalarchief/IB24_389cf731.pdf

De SP is van mening dat als het college van Gedeputeerde Staten beter naar de conclusies en aanbevelingen van het vorige SP OV-rapport had gekeken, veel problemen voorkomen hadden kunnen worden.

https://zeeland.sp.nl/sites/zeeland.sp.nl/files/attachments/openbaar_vervoer_sp_zeeland.pdf

Ook voor dit nieuwe rapport heeft de SP opnieuw een klein onderzoek gedaan onder reizigers, buschauffeurs en de Zeeuwen op straat.

Op het moment dat wij dit rapport schrijven is Gedeputeerde Staten nog steeds van plan om op dezelfde voet (met een paar kleine aanpassingen) door te gaan.

2. Terugblik op het vorige SP rapport



In ons vorige rapport “Openbaar Vervoer juist voor iedereen” (eind 2021) hebben we de groepen reizigers benoemd, forenzen (20%), scholieren en studenten (65%), toeristen en overige reizigers (15%). Uit een SP-enquête in 2013 kreeg het OV een gemiddeld cijfer van 6,81. De belangrijkste punten uit dit onderzoek waren het aantal ritten per uur, de aansluiting op andere lijnen en beschikbaarheid in de weekenden.

Voor wat betreft de buurtbussen ook het aantal ritten per uur, de aansluiting op andere lijnen en beschikbaarheid op weekdagen. Toen al vond men de bereikbaarheid onder de maat, waren er problemen met aansluitingen en reistijden. Reizigers verwachten voor de toekomst dat het OV in Zeeland zou verslechteren. De meeste buschauffeurs gaven aan niet te verwachten dat ze 2 jaar later nog buschauffeur zouden zijn.

De meeste reizigers gaven de voorkeur aan goed opgeleide beroepschauffeurs boven welwillende vrijwilligers, vanwege de verdringing van werk en terugloop van ritten door het niet beschikbaar zijn van voldoende vrijwilligers.

Aanbevelingen uit het vorige rapport en wat is er met die aanbevelingen gedaan:

1. **Bekijk hoe je met voordeelkaarten meer mensen naar het Openbaar Vervoer kan lokken.**

Zeeland heeft het duurste Openbaar Vervoer van Nederland. De SP vreest dat dit er in de nieuwe concessie niet beter op gaat worden. In Zeeland hebben we alleen de Zeeland Voordeelkaart, waarbij je 20% korting krijgt wanneer je voor meer dan 21.50 per maand reist. Dit geldt helaas alleen voor ritten met Connexxion in Zeeland. Je hebt altijd een OV-chipkaart nodig om te kunnen reizen met Zeeland Voordeel. Naast Zeeland Voordeel zijn er nog landelijke abonnementen: Dal Vrij 65+ Zeeland; Net abonnement; Studentenkaart; OV Vrij jaarkaart. Sinds ons rapport zijn er geen nieuwe voordeelkaarten bij gekomen.

De SP pleit voor gratis vervoer voor iedereen, in ieder geval voor 65+ en voor onze jeugd.

2. **Schaf het nieuwe duurzame wagenpark als provincie zelf aan, zodat je ze kan inbrengen bij de volgende aanbesteding.**

Gedeputeerde Staten kiezen ervoor om bij de nieuwe concessie in te leveren op duurzaamheid. Door zelf bussen aan te schaffen en zelf de complete laadinfrastructuur in handen te houden, kunnen we veel eerder klaar zijn met onze Zero-Emissiedoelstelling dan in 2030. Friesland heeft zelf de remises in beheer.

3. **Heb bij de komende aanbesteding oog voor de positie van de beroepschauffeur.**

Dankzij dit plan dreigen een aantal buschauffeurs hun baan te verliezen. Er wordt een groter beroep gedaan op vrijwilligers en op taxichauffeurs, dit gaat altijd ten koste van de beroepschauffeurs. Het aantal taxi's zal enorm toenemen, de vraag is

of er zoveel taxi's en chauffeurs zijn. Voor elektrische personenbusjes is een C-rijbewijs nodig, dit kan ook de nodige problemen op gaan leveren.

4. Een knooppunt moet niet worden ingericht om wachten aangenaam te maken. Een knooppunt is bedoeld om zo snel mogelijk te kunnen doorstromen.

Uit onderzoek is vast komen staan dat tot wel 75% minder passagiers gebruik gaan maken van het Openbaar Vervoer als je flextaxi's in gaat zetten.

5. Wees duidelijk richting gemeenten waarvoor ze straks aan de lat staan.

Gedurende meerdere besprekingen van de ontwikkelingen is vaak gezegd dat Gedeputeerde Staten beter moeten communiceren over dit plan. Wat opvalt is dat het nu pas tot gemeentebesturen, dorps- en wijkraden doordringt wat de concrete plannen voor het Openbaar Vervoer op hun grondgebied betekenen.

6. Wees duidelijk richting gemeenten dat de knoppen die zij straks nog tot hun beschikking hebben ten koste gaan van de kwaliteit.

Wij vragen ons af of alle gemeenteraden inmiddels op de hoogte zijn van de financiële gevolgen.

7. Wij willen dat er in de komende concessie meer aandacht is voor provincie-overschrijdend en grensoverschrijdend Openbaar Vervoer. Wij denken hierbij met name aan de Bredabus.

Met deze aanbeveling is Gedeputeerde Staten na aandringen van Provinciale Staten (SP-motie Bredabus, december 2021) wel aan de slag gegaan. De SP denkt dat de voorgestelde nieuwe route naar Roosendaal een goed alternatief is. Helaas hebben wij nergens kunnen vinden dat deze voor Hulst essentiële lijn ook een halte krijgt in of in de buurt van Antwerpen.

De lijn Terneuzen-Zelzate-Gent als optie noemen, vinden wij een zeer goede ontwikkeling.

8. Alhoewel "Slimme Mobiliteit" een ambitieus plan is, vragen wij de provincie nog ambitieuzer te denken en Openbaar Vervoer aan te bieden dat een alternatief is voor het eigen vervoer.

Met deze essentiële aanbeveling uit ons vorige rapport is niets gedaan. Helaas blijft het autobezit leidend als basis, ook voor de nieuwe aanbesteding.



3. Nieuw onderzoek

De SP heeft een steekproef gedaan onder reizigers op meerdere plekken, verspreid door de hele provincie.

De ondervraagde kreeg de keuze of ze het Openbaar Vervoer in Zeeland een rode of een groene kaart gaven en konden vervolgens op de kaart of op de website van SP Zeeland de open vraag invullen.



Resultaten onderzoek:

Wat vooral opviel is dat 9 van de 10 deelnemers aan deze steekproef aan het huidige Openbaar Vervoer in Zeeland een **rode** kaart uitdeelden.

Een derde van de deelnemers vindt dat het Openbaar Vervoer in de dorpen bijzonder slecht geregeld is. Vaak zijn dorpen afhankelijk van buurtbussen die door vrijwilligers worden gereden. Voor scholieren en werkende mensen vertrekt de eerste bus te laat, de laatste bus juist te vroeg. In de weekenden rijdt de buurtbus helemaal niet. Ook rijden de buurtbussen in wijken en in veel dorpen niet vaak genoeg, is een veelgehoorde klacht.

“Ik woon in Goes, in een heel grote wijk, waar ook veel ouderen wonen. Ikzelf ben 55. Er rijdt hier (nog) een vrijwilligersbusje overdag, maar in de weekenden rijdt er door heel de wijk geen bus. En dan woon ik dus nog niet eens in een dorpje...”

De frequentie waarmee de bussen rijden (vaak slechts één keer per uur) vinden veel deelnemers te weinig. Het maakt ook dat de wachttijden lang zijn, wanneer een bus weer eens uitvalt, moet je een heel uur wachten tot de volgende bus (hopelijk wel) komt. *“Buslijnen via de snelweg van Terneuzen naar Axel laten rijden ipv via Spui en Magrette enkel voor tijdwinst. Aan de snelweg kunnen geen mensen instappen en van Spui en Magrette is er ook geen vervoer meer naar het ziekenhuis in Terneuzen. Bussen die gewoon niet komen vanwege personeelstekort (ziekte) terwijl je wel gewoon op tijd op je werk of school moet zijn.”*

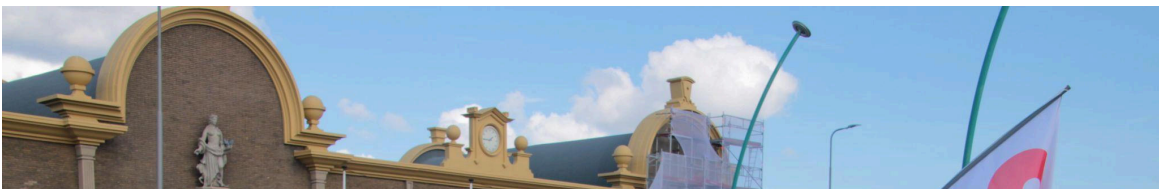
Ongeveer 1 op de 10 deelnemers geeft aan dat het hen regelmatig overkomt dat een bus vroeger vertrekt dan de dienstregeling aangeeft of helemaal niet komt opdagen. *“De bus gaat te vroeg weg of komt niet opdagen. Mijn dochters gaan naar school met de bus maar ik moet ze een paar keer per week wegbrengen of ophalen omdat de bus niet komt!” Je wordt er moedeloos van!”*



Ook over het provincie- en grensoverschrijdend Openbaar Vervoer is een aantal deelnemers niet blij. *“Ik woon in Hulst, maar werk als docent in het Belgische Sint-Niklaas. Begin dit jaar is de busverbinding 'hervormd': geen regelmatige verbinding meer, maar 's ochtends één bus naar België en 's avonds om 16u en om 17u een bus terug. Dat sluit niet aan op mijn werkrooster, want met vergaderingen en andere activiteiten haal ik die laatste bus vaak niet.”*

Diverse passagiers geven aan dat er nu nog een bus stopt in hun dorp, zij vragen zich af of die in het nieuwe plan nog steeds hun dorp aan zal doen.

Er waren ook mensen die een **groene** kaart hebben gegeven aan het OV. Mensen die vinden dat het nu nog goed geregeld is. *“Er rijdt weer elk half uur een bus in Sint-Maartensdijk”*. Mensen die vinden dat het Openbaar Vervoer in hun buurt nu nog goed geregeld is. Een aantal van hen heeft geen idee wat hen met het nieuwe plan “Slimme mobiliteit” te wachten staat. *“Ondanks dat het OV niet "rendabel" is, staat het er (nog) wel. Ik vind het belangrijk dat mensen zonder auto ook overal kunnen komen. Een stukje fietsen naar een halte is oké, een half uurtje wachten op een bus is ook oké, als je maar komt waar je heen wil. Voor wie echt slecht ter been is of snel overprikkeld is, zijn er taxi's.”*



4. Nieuws na het laatste rapport

Sinds het verschijnen van het vorige rapport zijn er heel veel artikelen over het Openbaar Vervoer in Zeeland in de pers verschenen. Je zou kunnen zeggen, de kranten hebben er bol van gestaan. Hieronder een selectie van wat er zoal is verschenen met een korte samenvatting van het artikel.

<https://www.omroepzeeland.nl/nieuws/14148893/vijf-vragen-en-antwoorden-over-het-openbaar-vervoer-vanaf-2025-in-zeeland>



4 november 2021

Vijf vragen en antwoorden over het openbaar vervoer vanaf 2025 in Zeeland

Het definitieve vervoersplan voor 2025-2035 in Zeeland richt zich op duurzaam vervoer en integratie van doelgroepenvervoer. Het plan omvat onder andere vervanging van grote bussen door kleine bussen die geen CO2 meer uitstoten, opstappunten in plaats van bushaltes, en kleinschalig vervoer zoals buurtbussen en flextaxi's. Reizigers regelen hun vervoer via een app of telefoonnummer van de mobiliteitscentrale. De kosten voor reizigers zouden gelijk moeten blijven. Het hele plan kost bijna 32 miljoen euro, waarvan een deel van de Zeeuwse gemeenten en een deel van de provincie komt. Het plan moet nog worden goedgekeurd door Provinciale Staten en alle Zeeuwse gemeenten, waarna uitvoeringsplannen per gemeente worden opgesteld.

<https://www.omroepzeeland.nl/nieuws/14135663/zorgen-over-vervoersplan-dit-is-gemaakt-voor-de-overkant-niet-voor-zeeuws-vlaanderen>

11 november 2021

Zorgen over vervoersplan, dit plan is gemaakt voor de overkant, niet voor Zeeuws-Vlaanderen

Verschillende fracties in Zeeuws-Vlaanderen uiten zorgen over het nieuwe vervoersplan van de provincie. Ze twijfelen aan de haalbaarheid en betaalbaarheid van het plan, dat voornamelijk lijkt te zijn ontwikkeld voor de rest van Zeeland en niet specifiek voor Zeeuws-Vlaanderen. Ook zijn er zorgen over de flexibiliteit en het grensoverschrijdende karakter van het plan. Gedeputeerde Harry van der Maas reageert hierop door te stellen dat de zorgen onnodig zijn en dat het plan juist gericht is op het verbeteren van het vervoer voor de reizigers. In december zullen de gemeenteraden en Provinciale Staten beslissen over het plan, waarna er per gemeente een uitvoeringsplan zal worden opgesteld.

<https://www.omroepzeeland.nl/nieuws/14270321/vervoersplan-provincie-aangenomen>

17 december 2021

Vervoersplan provincie aangenomen

Provinciale Staten hebben het nieuwe vervoersplan voor Zeeland aangenomen. Voor stemden SGP, Lijst Bosch, PVV, VVD, CU, ProZeeland, CDA, PvdA, PvdD, GL en D66. Tegen waren 50PLUS, Partij voor Zeeland, SP en FvD. In 2025 moet het nieuwe openbaar vervoer in Zeeland rijden. Er waren nog veel vragen over de Regionale Mobiliteitsstrategie, met name over het gebruik van apps en een mobiliteitscentrale. Ook werden er moties aangenomen over het niveau van openbaar vervoer in Zeeland en het behoud van de Bredabus. De uitwerking van de mobiliteitsstrategie heeft nog tot 2025 tijd.



<https://www.omroepzeeland.nl/nieuws/14320721/kritiek-op-provinciaal-vervoersplan-niet-alle-s-haalbaar>

17 december 2021

Kritiek op provinciaal vervoersplan: 'Niet alles haalbaar'

De voormalig directeur van de gemeentelijke vervoerscentrale Zeeland vindt dat er minder focus moet liggen op deelauto's en deelfietsen in het Zeeuws vervoersplan. Hij pleit ervoor om medewerkers uit de praktijk in de vervoerscentrale te laten werken en pas te praten over een kortere besteltijd van de haltetaxi als dit haalbaar is. Hij benadrukt dat deelauto's en deelfietsen in de praktijk niet altijd goed werken en dat er veel lege bussen rijden. Hij roept op om nu al te experimenteren met het vervoersplan en niet te wachten tot 2025. Hij benadrukt verder het belang van een efficiënt betaalsysteem en een goede inrichting van de vervoerscentrale met mensen uit de praktijk.

<https://www.omroepzeeland.nl/nieuws/14388896/vervoersplan-2025-zou-in-een-referendum-sneuvelen>

Vervoersplan 2025 zou in een referendum sneuvelen

7 april 2022

Uit een opinieonderzoek blijkt dat als er een referendum zou worden gehouden over het Vervoersplan 2025 van de provincie Zeeland, het plan niet zou doorgaan. Kritiekpunten zijn onder andere dat het plan niet geschikt is voor ouderen en vooral bedoeld lijkt om te bezuinigen in plaats van te verbeteren. Drie op de tien Zeeuwen verwachten dat het plan

meer gebruikers naar het openbaar vervoer zal trekken, terwijl bijna de helft denkt dat het plan niet zal werken. Verschillende bevolkingsgroepen hebben verschillende meningen over het plan, waarbij jongeren tussen de 18 en 35 het meest positief zijn. Voorstanders van het plan vinden vooral de afstemming op de vervoersvraag en het milieuvoordeel belangrijk, terwijl tegenstanders vooral moeite hebben met het werken met een app en zien het plan vooral als een bezuinigingsmaatregel. Het onderzoek is

uitgevoerd door bureau GfK onder 1.468 Zeeuwen van 18 jaar en ouder en de resultaten zijn representatief voor de Zeeuwse volwassen bevolking.

<https://www.omroepzeeland.nl/nieuws/14673752/vervoersdeskundige-over-zeeuws-ov-ik-zie-niet-vaak-dat-er-in-een-gebied-zo-weinig-aanbod-is>

18 mei 2022

Vervoersdeskundige over Zeeuws ov: 'Ik zie niet vaak dat er in een gebied zo weinig aanbod is'

De provincie Zeeland gaat de komende jaren proeven uitvoeren om het openbaar vervoer te verbeteren. Deskundigen vinden dat er dringend iets moet gebeuren, omdat de huidige concessie voor busvervoer tot 2025 loopt en het lastig kan zijn om een vervoerder te vinden voor dunbevolkte gebieden zoals Zeeland. Er zullen onder andere kleinere bussen en deeltaxi's worden ingezet om dorpen bereikbaar te houden. De provincie wil een netwerk ontwikkelen onder de noemer Slimme Mobiliteit, waarbij verschillende vormen van vervoer worden gebundeld om kleine kernen ook 's avonds en in het weekend bereikbaar te maken. Dit is een unieke proef die nog niet eerder in Nederland is gedaan. Men hoopt dat deze nieuwe vorm van vervoer ervoor zal zorgen dat kleine kernen bereikbaar blijven.



<https://www.omroepzeeland.nl/nieuws/14775806/zeeuwse-politici-in-brandbrief-naar-rijk-bezuinigen-op-openbaar-vervoer-is-onacceptabel>

29 juni 2022

Zeeuwse politici in brandbrief naar Rijk: 'Bezuinigen op openbaar vervoer is onacceptabel'

Een groep Zeeuwse politici heeft een landelijke brief ondertekend voor het behoud van het openbaar vervoer, omdat het kabinet vanaf volgend jaar de noodlijdende vervoersbedrijven niet langer wil ondersteunen. In de brief wordt benadrukt dat openbaar vervoer een waardevol basisrecht is voor iedereen, en dat het verdwijnen van overheidsbijdragen zou leiden tot het verlies van 30 procent van het openbaar vervoer in Nederland. Verschillende Zeeuwse politici hebben de brief ondertekend en benadrukken het belang van investeringen in openbaar vervoer, los van winstgevendheid.



<https://www.omroepzeeland.nl/nieuws/14824709/een-bushalte-per-dorp-moet-toekomst-zijn-van-zeeuws-openbaar-vervoer-burgh-haamstede-start-met-proef>

20 juli 2022

Eén bushalte per dorp moet toekomst zijn van Zeeuws openbaar vervoer: Burgh-Haamstede start met proef

De provincie Zeeland start een proef in Burgh-Haamstede waarbij alle bushaltes worden gesloten en vervangen door één mobiliteits hub aan de rand van het dorp. Dit nieuwe vervoersplan heeft als doel het openbaar vervoer rendabel te houden en de leefbaarheid in het dorp te verbeteren. De gemeente investeert in een ov-voorziening waar de bus stopt en waar reizigers gebruik kunnen maken van eigen vervoer of andere vormen van mobiliteit. De proef moet de klanttevredenheid meten en ervaringen opdoen om uiteindelijk het nieuwe vervoerssysteem in heel Zeeland te implementeren.



<https://www.omroepzeeland.nl/nieuws/15050033/staking-buschauffeurs-bedreiging-voor-het-ov-in-zeeland>

18 oktober 2022

Staking buschauffeurs: 'Bedreiging voor het ov in Zeeland'

Veel buschauffeurs in Nederland leggen deze week het werk neer in een landelijke FNV-staking. Ze eisen een loonsverhoging van tien procent. Raadslid Johan Hessing (50PLUS) waarschuwt voor de negatieve gevolgen van de stakingen op het openbaar vervoer in Zeeland, waar de situatie al moeilijk is. Hij vreest dat reizigers alternatieven zullen zoeken en minder gebruik zullen maken van het openbaar vervoer, wat kan leiden tot minder banen voor chauffeurs. FNV-bestuurder Marijn van der Graag benadrukt dat de staking het gevolg is van de weigerachtige houding van de werkgevers om tot een eerlijke cao te komen. Hij roept de chauffeurs op om door te zetten met de staking.

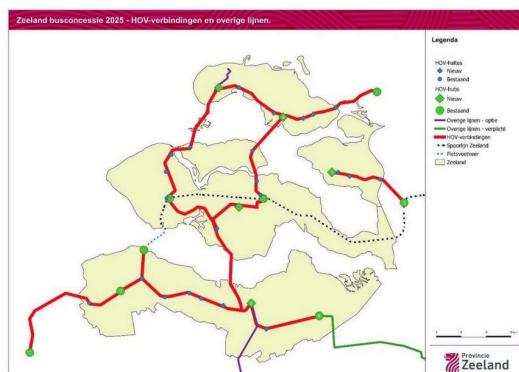


<https://www.omroepzeeland.nl/nieuws/15265730/via-deze-hubs-en-haltes-kan-je-vanaf-2025-met-de-bus-reizen>

11 januari 2023

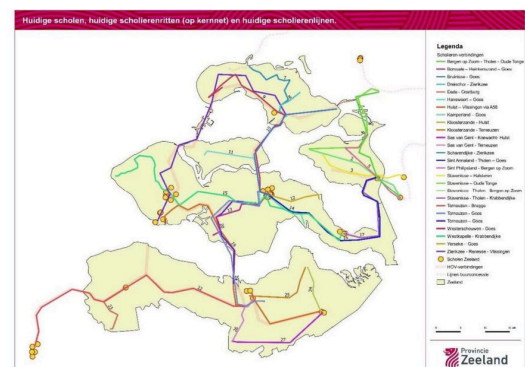
Via deze hubs en haltes kan je vanaf 2025 met de bus reizen

Reguliere buslijnen



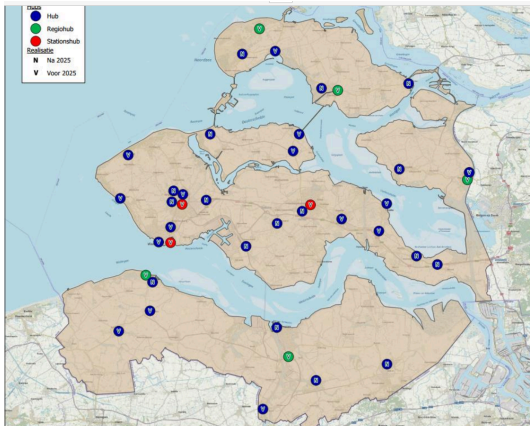
De provincie heeft het concept voor het nieuwe busplan vanaf 2025 klaar. Gemeenten, marktpartijen en vervoersregio's kunnen hierop reageren. Het huidige contract met Connexxion eindigt eind 2024 en er wordt gezocht naar een nieuwe vervoerder met een concessie voor acht jaar. Het busvervoer zal flink veranderen met hubs

waar verschillende vervoermiddelen samenkomen. Het OV wordt flexibeler en beter afgestemd op de vraag. Het nieuwe plan heeft als doel emissievrij vervoer te leveren. Zeeuwse gemeenten zullen met pilots komen om het OV te verbeteren.



<https://www.omroepzeeland.nl/nieuws/15270170/burgh-haamstede-test-nieuwe-busplan-twintig-minuten-lopen-naar-de-hub-maar-ieder-nadeel-heeft-zn-voordeel>

19 januari 2023



Burgh-Haamstede test nieuwe busplan: 'Twintig minuten lopen naar de hub', maar ieder nadeel heeft z'n voordeel

In Zeeland zal er over twee jaar een nieuw OV-plan in werking treden, waarbij bussen niet meer door dorpen en wijken rijden maar eromheen. In Burgh-Haamstede is al een proef gaande waarbij bushaltes worden vervangen door opstappunten met bijvoorbeeld een haltetaxi voor minder mobiele mensen. De wethouders en gedeputeerden zijn positief over deze nieuwe

opzet, omdat het mensen de kans geeft om in alle hoeken en gaten te komen. De proef moet uitwijzen hoe het gebruik is, hoe mensen naar de opstappunten gaan en wat de knelpunten zijn. Het doel is om het openbaar vervoer optimaal in te kunnen regelen. Er zullen ook meer proeven in andere delen van Zeeland plaatsvinden om een nog beter beeld te krijgen van de effecten van het nieuwe OV-plan.

<https://www.omroepzeeland.nl/nieuws/15298409/partijen-boos-om-mogelijk-schrappen-bus-vlissingen-wordt-van-de-ov-kaart-geveegd>

25 januari 2023

Partijen boos om mogelijk schrappen bus: 'Vlissingen wordt van de OV-kaart geveegd'

Een meerderheid van de Vlissingse gemeenteraad is het niet eens met het besluit van de provincie om geen snelbus meer te laten rijden tussen Vlissingen en Middelburg. Zij vinden dat het schrappen van de busverbinding haaks staat op eerder gemaakte plannen en dat Vlissingen recht heeft op een goede busverbinding vanwege de aanwezigheid van belangrijke voorzieningen zoals een ziekenhuis en een hogeschool. De partijen roepen het college van B&W op om hiertegen te protesteren voordat het provinciale vervoersplan definitief wordt vastgesteld.



<https://www.omroepzeeland.nl/nieuws/15335048/stakende-chauffeurs-in-middelburg-ik-moet-er-vertrouwen-in-hebben>

7 februari 2023

Stakende chauffeurs in Middelburg: 'Ik móet er vertrouwen in hebben'

Buschauffeurs in Middelburg zijn in staking vanwege mislukte cao-onderhandelingen. De staking is onderdeel van een landelijke actie van vakbonden CNV en FNV en duurt de hele week. Actieleider [REDACTED] geeft aan dat het doel is om een nieuwe cao te krijgen die aantrekkelijk is voor zowel jonge als oudere chauffeurs. Hij benadrukt het belang van saamhorigheid onder de chauffeurs en het behoud van het openbaar vervoer. [REDACTED] blijft echter hoopvol dat er uiteindelijk een overeenkomst zal worden bereikt tussen de vakbonden en werkgevers.



<https://www.omroepzeeland.nl/nieuws/15335108/goedemorgen-inzamelingsacties-voor-slachtoffers-hubs-en-weggezakte-paarden>

8 februari 2023

Proef met hubs

De provincie Zeeland wil school, stageplekken en praktijklocaties beter bereikbaar maken voor scholieren en studenten. Daarom wordt er een proef gehouden met hubs, die dienen als overstappunten voor het openbaar vervoer. De eerste proef start vandaag in Goes en maakt deel uit van het OV-plan 2025 van de provincie Zeeland. Dit plan houdt in dat vanaf 2025 traditionele bushaltes in dorpen en wijken zullen verdwijnen en vervangen worden door hubs aan de randen van de dorpen. Deze hubs maken het mogelijk om efficiënt over te stappen naar de gewenste bestemming. Eerder werd al een algemene proefhub geopend in Burgh-Haamstede.

<https://www.omroepzeeland.nl/nieuws/15334727/provincie-start-vandaag-proef-met-hubs-voor-jongeren>

8 februari 2023

Provincie start vandaag proef met hubs voor jongeren

De provincie Zeeland start een proef met zogeheten hubs om scholen, stageplekken en praktijklocaties bereikbaarder te maken voor scholieren en studenten. Vanaf 2025 zullen

bushaltes in dorpen en wijken verdwijnen en worden vervangen door hubs aan de randen van dorpen. Hier kunnen scholieren overstappen op bijvoorbeeld deelauto's of deelfietsen om op hun bestemming te komen. De proef start in Goes en zal later ook in Middelburg en Vlissingen plaatsvinden. Na een half jaar wordt de proef geëvalueerd om te kijken of het concept werkt en of het in de praktijk gebruikt zal worden door scholieren en studenten.

<https://www.omroepzeeland.nl/nieuws/15392701/politiek-in-kapelle-en-reimerswaal-in-de-bres-voor-lijn-27>

1 maart 2023

Politiek in Kapelle en Reimerswaal in de bres voor lijn 27

De gemeenteraden van Kapelle en Reimerswaal hebben zich unaniem uitgesproken vóór het behoud van buslijn 27 van Yerseke naar Goes. De gemeenten vinden het belangrijk dat ook de aansluiting met Wemeldinge blijft bestaan en zullen vrijdag met deze boodschap naar de provincie gaan. De huidige plannen voor het nieuwe Zeeuwse streekvervoer dreigen de buslijnen 23 en 27 te laten verdwijnen, maar de gemeenten willen hier tegenin gaan. Zij willen dat de provincie het programma van eisen in overeenstemming brengt met de regionale Mobiliteitsstrategie, waarin ruimte is voor kwetsbare busverbindingen zoals lijn 27. De gemeenten willen wel zekerheid dat er geen gemeentegeld wordt gebruikt voor eventuele alternatieven zoals taxibussen.

<https://www.pzc.nl/vlissingen/protestmars-voor-beter-openbaar-vervoer-als-het-aan-de-sp-lijgt-lopen-alle-vlissingers-mee~ac02b6cf/>

9 maart 2023

Protestmars voor beter openbaar vervoer: Als het aan de SP ligt lopen alle Vlissingers mee



Niet meer met de bus van het station in Vlissingen naar het ziekenhuis en ook niet van het centrum van de stad naar dat van Middelburg? Daar moeten we tegen protesteren. De SP in Zeeland ondersteunt het gemeentelijke protest van Vlissingen tegen de bezuinigingen op het openbaar vervoer en organiseert daarom een protestmars in Vlissingen. De partij wil voor de verkiezingen voor Provinciale Staten laten weten dat de bezuinigingen niet door de beugel kunnen

en pleit voor investeringen in toegankelijk, betaalbaar en duurzaam openbaar vervoer. De mars wordt geleid door SP-coryfeeën Mahir Alkaya (Tweede Kamerlid) en Ger van Unen (Statenlid en lijsttrekker voor de verkiezingen) en iedereen is welkom om mee te lopen.

<https://www.pzc.nl/schouwen-duiveland/waar-stopt-de-bus-straks-nog-zorgen-over-de-bereikbaarheid-van-schouwen-duiveland~a6cf0651/>

11 maart 2023

Waar stopt de bus straks nog? Zorgen over de bereikbaarheid van Schouwen-Duiveland

Stopt de bus naar Rotterdam ook straks nog in Bruinisse? De toekomst van het openbaar vervoer op, van en naar Schouwen-Duiveland baart zorgen. Met de nieuwe busconcessie worden busverbindingen ingekort en wordt het lastiger om op de plaats van bestemming te komen met het openbaar vervoer. Dit kan ervoor zorgen dat mensen eerder voor de auto kiezen, wat niet de bedoeling is in het streven naar meer duurzame mobiliteit. Ook zijn er zorgen over aansluitingen met treinen en de stijgende kosten voor reizigers. De politiek en inwoners maken zich zorgen over de toekomst van het openbaar vervoer op het eiland.



<https://www.omroepzeeland.nl/nieuws/15579391/wie-gaat-vanaf-2025-het-zeeuwse-busvervoer-doer-doer>

12 mei 2023

Wie gaat vanaf 2025 het Zeeuwse busvervoer doen?

De provincie Zeeland is op zoek naar een nieuwe vervoersmaatschappij om het busvervoer te verzorgen nadat het contract met Connexxion eind volgend jaar afloopt. Gedeputeerde Harry van der Maas heeft een nieuw vervoersplan opgesteld waarbij 'grote' bussen sneller op hun bestemming zullen aankomen en reizigers op hubs met ander vervoer naar hun eindbestemming kunnen. De nieuwe concessiehouder moet ook CO2 vrije bussen inzetten. Na inspraak zijn een aantal buslijnen behouden en wordt geëxperimenteerd met fijnmazig vervoer zoals flextaxi's, deelauto's en deelfietsen. De provincie hoopt op financiële hulp van het kabinet en aanpassing van wet- en regelgeving om het vernieuwde openbaar vervoer in Zeeland te ondersteunen tegen 2025.

<https://www.pzc.nl/zeeuws-nieuws/provincie-houdt-na-kritiek-toch-meer-buslijnen-overeind-vanaf-2024~a0e2fe9e/>

12 mei 2023

Provincie houdt na kritiek toch meer buslijnen overeind vanaf 2024

Enkele Zeeuwse buslijnen die na 2024 zouden worden geschrapt, lijken toch overeind te blijven. Verder wordt de Bredabus mogelijk ingeruild voor een Roosendaalbus.



Het openbaar vervoer in Zeeland zal vanaf eind volgend jaar ingrijpend veranderen. De huidige opzet met buslijnen die dorpen aandoen, zal verdwijnen en plaatsmaken voor bussen die snel grote afstanden afleggen tussen centrale op- en overstapplaatsen. Daar kunnen reizigers overstappen op een fijnmazig netwerk met onder meer flextaxi's, buurtbussen en deelauto's en -fietsen. Het definitieve busplan is nu bekend en de aanbesteding is in gang gezet. Ondanks kritiek zijn er toch een aantal lijnen behouden in het plan. Zo blijft lijn 56 (Vlissingen-Middelburg) toch bestaan. Die gaat vanaf eind volgend jaar Koudekerke ook aandoen. Op verzoek van de gemeenten Kapelle en Reimerswaal blijft de lijn

tussen Goes en Yerseke overeind. Verder wordt bekeken of de bus tussen Terneuzen en Kloosterzande (lijn 10) kan blijven rijden. De Bredabus zou in eerste instantie nog maar tot Antwerpen gaan, waarna reizigers (vooral scholieren) per trein verder moeten reizen. Nu wordt ook de optie bekeken om de bus naar Roosendaal te laten rijden, of net zoals nu naar Breda.

De nieuwe vervoerder voor Zeeland wordt in het najaar bekend en zal vanaf medio december 2024 het busvervoer verzorgen. Eén van de eisen is dat de snelle bussen emissieloos moeten rijden. De transitie naar het nieuwe vervoerssysteem wordt als spannend gezien, maar als noodzakelijk vanwege de huidige onvoldoende functionerende systeem en duurzaamheidsgedachte.

<https://www.omroepzeeland.nl/nieuws/15622102/zeeuws-ov-plan-op-losse-schroeven-zonder-wetswijziging-kan-het-niet>

30 mei 2023

Zeeuws ov-plan op losse schroeven: zonder wetswijziging kan het niet

Het provinciebestuur van Zeeland heeft een brief gestuurd aan het kabinet met de vraag om wijzigingen in de wet- en regelgeving, zodat nieuwe vervoersvormen zoals flextaxi's en deelauto's als openbaar vervoer kunnen worden aangemerkt. Dit is nodig voor de

uitvoerbaarheid van het nieuwe openbaar vervoersplan voor Zeeland, dat op 1 januari 2025 van start moet gaan. De provincie wil ook dat studenten gebruik kunnen maken van het nieuwe fijnmazige vervoersnetwerk en roept Den Haag op om de barrières tussen openbaar vervoer en doelgroepenvervoer te slechten. Daarnaast vraagt Zeeland om financiële steun van het Rijk voor een ov-proefproject.

<https://www.omroepzeeland.nl/nieuws/15630907/zorgen-op-tholen-over-het-nieuwe-ov-plan-mensen-gaan-het-openbaar-vervoer-mijden>

15 juni 2023

Zorgen op Tholen over het nieuwe ov-plan: 'Mensen gaan het openbaar vervoer mijden'

Het nieuwe provinciale ov-plan zorgt voor zorgen op Tholen, zowel bij jong als oud. Vanaf 2025 zal er een verandering komen in het busvervoer, waarbij kleinschalig openbaar vervoer zoals flextaxi's en deelauto's gebruikt zal worden om naar een overstappunt te reizen. Dit zorgt voor zorgen bij inwoners die niet bekend zijn met apps en reserveringssystemen. Theo Korevaar van de SP en een inwoner vrezen voor een verslechtering van het openbaar vervoer en een ontmoediging van het gebruik ervan. De provincie ziet het nieuwe plan juist als verbetering, maar er is nog onduidelijkheid over de uitvoerbaarheid vanwege een mogelijke wetswijziging die nodig is.



<https://www.omroepzeeland.nl/nieuws/15675480/snelle-bus-tussen-zierikzee-en-rotterdam-moet-behouden-blijven>

21 juni 2023

'Snelle bus tussen Zierikzee en Rotterdam moet behouden blijven'

De gemeente Schouwen-Duiveland is tegen het plan om de snelle buslijn tussen Zierikzee en Rotterdam te schrappen. De provincie wil de bus vervangen door een andere lijn met een overstap, waardoor de reistijd langer wordt. De gemeente vindt dat dit niet in lijn is met de Regionale Mobiliteitsstrategie en roept de provincie op om de snelle verbinding toch te behouden. Gedeputeerde Harry van der Maas benadrukt dat er wel een goede verbinding met Rotterdam moet blijven, maar dat de manier waarop nog onderzocht moet worden. Er wordt gekeken naar het Rijk en mogelijke nieuwe busverbindingen. De gemeente en de inwoners mogen erop rekenen dat er een snelle busverbinding blijft bestaan.

<https://www.omroepzeeland.nl/nieuws/15721850/vier-volledig-elektrische-boten-moeten-huidige-westerschelde-ferry-vervangen>

13 juli 2023

Vier volledig elektrische boten moeten huidige Westerschelde Ferry vervangen



Geen twee, maar vier veerboten tussen Breskens en Vlissingen. En die moeten volledig elektrisch zijn. Het gaat om drie kleinere schepen en één groot schip. Dat is het advies aan de provincie Zeeland voor de toekomst van de Westerschelde Ferry.

De Westerschelde Ferry heeft twee verouderde boten die na 2027 vervangen moeten worden vanwege hoge brandstofkosten en verliesgevendheid. Er wordt overwogen om drie kleinere en één groot elektrisch schip in te zetten, waardoor er flexibel ingespeeld kan worden op seizoensgebonden vraag. De nieuwe schepen zouden emissievrij moeten zijn en de kosten van het hele project worden geschat op bijna 21 miljoen euro. De plannen worden binnenkort besproken in de Provinciale Staten.

<https://www.omroepzeeland.nl/nieuws/15688376/texel-is-voorbeeld-voor-zeeuws-busplan-maar-de-hopper-lijkt-nog-geen-topper>

20 juli 2023

Texel is voorbeeld voor Zeeuws busplan maar dé hopper lijkt nog geen topper

Het openbaar vervoer in Zeeland gaat in 2025 op de schop, waarbij minder lijnbussen gaan rijden en er meer gebruik wordt gemaakt van kleinschalig openbaar vervoer. Texel diende als inspiratiebron voor dit nieuwe plan, waar al tien jaar de Texelhopper systemen gebruikt worden. Dit systeem heeft voor- en nadelen volgens eilandbewoners, zoals meer



opstapmogelijkheden maar ook langere reistijden en onvoorspelbaarheid. Na tien jaar gaan er stemmen op om weer één of twee lijnbussen terug te krijgen. Eilandbewoners zijn verdeeld over het succes van de Texelhopper, waarbij sommigen liever een vaste lijnbus hebben vanwege voorspelbaarheid en gemak.

<https://www.pzc.nl/kapelle/wemeldinge-wil-dat-de-bus-blijft-komen-sinds-wanneer-is-een-fiets-openbaar-vervoer~af7163c3/>

2 juli 2023

Wemeldinge wil dat de bus blijft komen: ‘Sinds wanneer is een fiets openbaar vervoer?’

Buslijn 27, van Goes naar Yerseke, blijft toch bestaan. Goed nieuws, zou je denken. Maar in Wemeldinge zijn ze niet blij. Dat dorp wordt in de toekomst overgeslagen.

De Stichting Bewoners Belangen Wemeldinge heeft een brief geschreven aan de provincie waarin zij hun zorgen uiten over het busvervoer in het dorp. Buslijn 27, die eerst zou worden geschrapt maar toch blijft bestaan, zal Wemeldinge straks mijden. De stichting verwerpt de alternatieven en vraagt zich af hoe mensen op piekmomenten kunnen reizen. Ook de Kapelse wethouder is bezorgd over het op tijd gereed komen van de hubs en alternatief vervoer. De stichting hoopt dat de resultaten van eventuele tests aantonen dat de bus toch over Wemeldinge moet blijven rijden.

<https://www.pzc.nl/schouwen-duiveland/provincie-wil-snelle-busverbinding-zierikzee-rotterdam-behouden~a01e81ee/>

4 juli 2023

Provincie wil snelle busverbinding Zierikzee-Rotterdam behouden

De provincie wil dat Zierikzee een snelle busverbinding met Rotterdam houdt. Om dat voor elkaar te krijgen heeft de provincie een aantal ijzers in het vuur. In november wordt de knoop doorgehakt.



Het provinciebestuur informeert de gemeente Schouwen-Duiveland over de bezorgdheid over het verdwijnen van de rechtstreekse verbinding tussen Zierikzee en Rotterdam. Er worden drie mogelijkheden besproken: het doortrekken van de buslijn Rotterdam-Oude Tonge naar Zierikzee, het creëren van een intercity busverbinding tussen Rotterdam en Gent met een stop in Zierikzee, en het onderzoeken van een eigen oplossing door de provincie. De financiering van

deze plannen is afhankelijk van de provincie Zuid-Holland of het Rijk. Vervoerders kunnen in 2025 een prijsopgave doen voor het busvervoer op basis van het plan van de provincie, inclusief de optie Zierikzee-Rotterdam. Er wordt verwacht dat er in november een keuze gemaakt kan worden over de kosten en mogelijkheden.

<https://www.omroepzeeland.nl/nieuws/15764570/proef-met-nieuwe-vorm-van-openbaar-vervoer-op-schouwen-duiveland-gestart>

1 augustus 2023

Proef met nieuwe vorm van openbaar vervoer op Schouwen-Duiveland gestart

De Flextaxi is een nieuwe vorm van vervoer in de Kop van Schouwen, waarbij je van speciale haltes naar vervoershubs kunt reizen. De Flextaxi moet twee uur van tevoren worden gereserveerd en is onderdeel van een proef om te kijken of deze vorm van vervoer aanslaat. Dit komt omdat het traditionele busvervoer in Zeeland niet altijd rendabel is. Met het nieuwe OV-plan dat in 2025 ingaat, zullen bushaltes in dorpen en wijken verdwijnen en plaatsmaken voor hubs aan de randen van dorpen. De Flextaxi is bedoeld om kleine kernen toch bereikbaar te houden en om ervaring op te doen met flexibele vervoermiddelen.

<https://www.pzc.nl/zeeuws-nieuws/zeeland-richt-meldpunt-op-om-versoerberde-dienstregeling-busvervoer~a8340a4f/>

25 augustus 2023

Zeeland richt meldpunt op om versoerberde dienstregeling busvervoer

De provincie Zeeland richt een meldpunt op voor klachten over de versoerberde dienstverlening van vervoerder Connexxion. De provincie zegt de situatie continu in de gaten te houden en veel contact te hebben met de vervoerder.

Vanwege een tekort aan chauffeurs laat Connexxion vanaf zondag minder bussen rijden op lijnen in Zeeland, de Hoeksche Waard en op de Zuid-Hollandse eilanden. Sommige maatregelen zijn tijdelijk en worden teruggedraaid bij voldoende personeel, maar volgens Rover worden er ook bussen definitief geschrapt. Reizigers kunnen gebruikmaken van halte taxi's als alternatief. De provincie en Connexxion hebben afgesproken om duidelijk te communiceren over de uitval van bussen en mogelijke alternatieven. Reizigers kunnen eventuele extra kosten declareren bij Connexxion.

<https://www.pzc.nl/zeeuws-nieuws/zeeuwse-politiek-boos-op-connexxion-ze-kleden-ons-openbaar-vervoer-uit~a6734606/>

11 september 2023

Zeeuwse politiek boos op Connexxion: 'Ze kleden ons openbaar vervoer uit'

Connexxion laat de Zeeuwse reiziger in de kou staan, vindt de provinciale politiek. Veel partijen hebben het gehad met de streekvervoerder, nu de dienstregeling verder is uitgekleed.

Connexxion heeft drie weken geleden aangekondigd dat zij de dienstregeling inkort vanwege een tekort aan buschauffeurs en hoog ziekteverzuim. Dit heeft geleid tot minder of geen bussen op 21 Zeeuwse lijnen, waarbij de geschrapte ritten worden opgevangen met de haltetaxi. De provinciale politiek is zeer bezorgd over de toekomst van het openbaar vervoer en twijfelt aan het handelen van Connexxion. Er is een meldpunt geopend voor klachten over de nieuwe dienstregeling en de provincie overweegt boetes voor Connexxion als de rituitval te hoog is. De gedeputeerde benadrukt dat verdere versoering van het busvervoer niet acceptabel is en dat de leefbaarheid in Zeeland onder druk staat.

Connexxion heeft een tienjarig contract om het busvervoer in Zeeland te verzorgen. Dat loopt eind volgend jaar af. Ger van Unen (SP) wil dat gedeputeerde Harry van der Maas uitzoekt of er sprake is van contractbreuk. „Ze kleden ons openbaar vervoer uit. Laat u niet in de luren leggen.”

<https://www.omroepzeeland.nl/nieuws/15905530/scholierenbus-tussen-goes-en-wemeldinge-rijdt-vanaf-2025>

25 september 2023

Scholierenbus tussen Goes en Wemeldinge rijdt vanaf 2025

Er komt vanaf 2025 een nieuwe buslijn voor scholieren tussen Kapelle, Wemeldinge en Goes, die tweemaal per dag zal rijden. Dit is een welkome aanvulling op het nieuwe streekvervoer en zal onder andere de huidige buslijn 27 vervangen. De provincie heeft dit toegezegd naar aanleiding van een brief van wethouder Herselman en Bewonersbelangen Wemeldinge. Daarnaast zullen er verbeteringen worden doorgevoerd in het streekvervoer, zoals een nieuwe halte in Kapelle en diverse opstapplaatsen voor de flextaxi in Wemeldinge. Dit alles moet bijdragen aan een toegankelijk openbaar vervoer. De nieuwe OV-regeling gaat in 2025 in met de nieuwe aanbesteding van het Zeeuwse streekvervoer.

<https://www.omroepzeeland.nl/nieuws/15930238/tegenslag-in-aanloop-naar-nieuw-vervoersplan-geen-enkele-vervoerder-wil-met-bus-in-zeeland-rijden>

4 oktober 2023

Tegenslag in aanloop naar nieuw vervoersplan: geen enkele vervoerder wil met bus in Zeeland rijden

Geen enkele vervoerder heeft zich ingeschreven om vanaf 2025 met de bus in Zeeland te gaan rijden, waardoor het nieuwe vervoersplan van de provincie in gevaar komt. Het plan

omvat onder andere het vervangen van de huidige buslijnen door bussen die van hub naar hub rijden, en het inzetten van andere vormen van openbaar vervoer zoals deeltaxi's, buurtbussen, deelfietsen en deelauto's.



De huidige busmaatschappij Connexxion heeft al aangegeven geen interesse te hebben in een nieuw contract, en nu blijkt dat geen enkele andere vervoerder zich heeft aangemeld. De gedeputeerde denkt dat de hoge personeelskosten en benzineprijzen een rol spelen in deze beslissing. Het is nog onduidelijk wie het busvervoer in Zeeland na 2025 zal

verzorgen, maar de provincie blijft optimistisch en hoopt een vervoerder te vinden die wel wil rijden in de provincie.

<https://www.omroepzeeland.nl/nieuws/15935323/busbedrijven-houden-kaarten-tegen-de-borst-over-vervoer-na-2025>

5 oktober 2023

Busbedrijven houden kaarten tegen de borst over vervoer na 2025

Busbedrijven hebben geen duidelijke redenen gegeven waarom ze zich niet hebben ingeschreven op het busvervoer in Zeeland na 2025. Arriva heeft aangegeven de voorkeur te geven aan een combi-concessie van bus- en treinvervoer, terwijl Connexxion en EBS geen specifieke redenen hebben gegeven voor hun beslissing. Keolis heeft aangegeven dat Zeeland geen prioriteit heeft voor hen als relatief kleine vervoerder. Het contract van huidige busmaatschappij Connexxion loopt eind 2024 af.

<https://www.omroepzeeland.nl/nieuws/15933124/dat-geen-enkele-vervoerder-bussen-in-zeeland-wil-laten-rijden-verrast-verschrikt-en-stelt-de-zeeuwse-politiek-teleur>

5 oktober 2023

Dat geen enkele vervoerder bussen in Zeeland wil laten rijden verrast, verschrikt en stelt de Zeeuwse politiek teleur

Het CDA, BBB en PvdA/GroenLinks hebben allemaal verschillende reacties op het nieuws dat geen enkele vervoersmaatschappij zich heeft aangemeld om bussen te laten rijden in Zeeland vanaf 2025. De ene partij is verrast, de andere geschrokken en weer een andere teleurgesteld. SP-Statelid Ger van Unen ziet nieuwe kansen. Terwijl sommigen pleiten voor nader onderzoek, klinkt bij de SP de roep om het busvervoer in eigen hand te nemen steeds luider. Er wordt gesproken over het gesprek dat de gedeputeerde gaat voeren met de vervoerders en de mogelijkheid om het openbaar vervoer zelf te regelen. Ook wordt er

gekeken naar voorbeelden van andere landen waar het openbaar vervoer gratis is. Het lijkt erop dat er nog veel overleg en actie nodig is om tot een oplossing te komen.

<https://www.pzc.nl/zeeuws-nieuws/reizigers-en-chauffeurs-zitten-in-de-rats-over-het-busvervoer-kan-ik-straks-nog-wel-op-tijd-naar-mijn-lessen~ae22efc1/>

6 oktober 2023

Reizigers en chauffeurs zitten in de rats over het busvervoer: ‘Kan ik straks nog wel op tijd naar mijn lessen?’

Wie zit straks achter het stuur in mijn bus? Blijft mijn vertrouwde lijn wel bestaan? Rijden bussen überhaupt nog wel? Reizigers zitten vol vragen en zorgen, nu geen enkele vervoersmaatschappij vanaf 2025 het streekvervoer in Zeeland wil verzorgen. Chauffeurs vrezen voor hun baan. „Het zijn onzekere tijden.”

Een 17-jarige ICT-student aan de HZ uit Heikant, maakt zich zorgen over het busvervoer in Zeeland. Geen enkel bedrijf wil de bussen rijden en hij vreest voor de impact op zijn studie en het openbaar vervoer. De buschauffeurs uiten ook hun zorgen over hun baan en de onzekerheid die dit met zich meebrengt. Anderen hopen op een oplossing en dat er uiteindelijk toch een bedrijf is dat het vervoer gaat verzorgen. Ze benadrukken het belang van goed en betaalbaar openbaar vervoer in Zeeland.

<https://www.pzc.nl/middelburg/kamer-bezorgd-over-toekomst-busvervoer-in-zeeland-staatssecretaris-zegt-steun-toe~a3997042/>

10 oktober 2023

Kamer bezorgd over toekomst busvervoer in Zeeland, staatssecretaris zegt steun toe

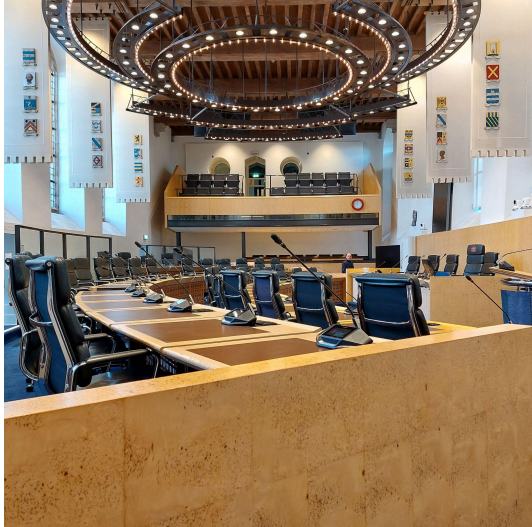
Bezorgde geluiden klonken vandaag in de Tweede Kamer over de toekomst van het openbaar vervoer in Zeeland, nu geen enkele vervoerder zich heeft ingeschreven voor een nieuw achtjarig contract dat eind 2024 ingaat.

Staatssecretaris Heijnen en Kamerleden hebben gesproken over het belang van goed openbaar vervoer in Zeeland en het feit dat er momenteel geen inschrijvingen zijn voor buslijnen. Zeeland wordt geprezen voor het vernieuwen van het openbaar vervoer en Heijnen ondersteunt dit proces. Sommige Kamerleden pleiten voor busbedrijven in handen van de provincies, maar Heijnen wacht op nadere gesprekken tussen Zeeland en de busbedrijven. De situatie in Zeeland is uniek en het is nog onduidelijk of andere plattelandsregio's hetzelfde zullen meemaken.



Dorpsraden vragen om aanpassing OV-plan

13 oktober 2023



Vertegenwoordigers van de dorpen Renesse en Wemeldinge deden vrijdag een dringend beroep op Provinciale Staten om de plannen voor het openbaar vervoer aan te passen.

Twee dorpsvertegenwoordigers uiten hun zorgen over het busvervoer van en naar de dorpen, dat volgens hen met elk nieuw contract verder achteruit gaat. De een hekelt het effect van de marktwerking op het openbaar vervoer op het platteland, terwijl de ander benadrukt hoe belangrijk een goede busverbinding is voor drukbezochte toeristenplaatsen zoals Renesse.

Beide dorpsvertegenwoordigers werden vrijdag als insprekers gehoord bij de Statencommissie economie, waarin zij aangeven dat dorpsraden te laat en te weinig worden geraadpleegd door de provincie bij het opstellen van plannen.

In het nieuwe plan, dat in december 2024 van kracht wordt, wordt het aantal lijnen met grote bussen drastisch verminderd en worden overstappunten gemaakt langs de hoofdlijnen. Busmaatschappijen hebben niet ingeschreven op het nieuwe concessiecontract, wat vragen en bezorgdheid heeft opgewekt in de Tweede Kamer en Provinciale Staten. Provinciebestuurder Harry van der Maas wil eerst weten waarom vervoerders niet hebben ingeschreven voordat er verdere stappen worden genomen.

<https://www.omroepzeeland.nl/nieuws/15913762/corrie-59-kan-nu-gratis-met-het-ov-ik-voel-me-niet-meer-gehandicapt-nu-ik-in-de-gewone-bus-meekan>

15 oktober 2023

Corrie (59) kan nu gratis met het ov: 'Ik voel me niet meer gehandicapt nu ik in de gewone bus meekan'

De gemeente Middelburg start een proef waarbij wmo-reizigers gratis met de bus kunnen reizen in Zeeland en de regio Hoekse Waard/Goeree. Deelnemers zijn verdeeld, met sommigen die genieten van de vrijheid en participatie die de bus biedt, terwijl anderen moeite hebben met het bereiken van de haltes en de beperkte ruimte in de bus voor bijvoorbeeld rollators. De gemeente hoopt drempels weg te nemen en de participatie van de doelgroep te vergroten. De proef loopt tot maart 2024 en heeft als doel mensen met een ziekte of beperking zelfstandig te laten wonen en mee te laten doen in de samenleving.

<https://www.pzc.nl/terneuzen/bezorgde-buschauffeurs-willen-dat-ov-plan-van-tafel-gaat-dit-kost-50-arbeidsplaatsen~a4c64cbc3/>

16 oktober 2023

Bezorgde buschauffeurs willen dat ov-plan van tafel gaat: 'Dit kost 50 arbeidsplaatsen'

Zeeuwse buschauffeurs willen dat het nieuwe vervoersplan voor het openbaar vervoer in Zeeland wordt aangepast. „Mensen die dit plan verzonnen hebben, hebben nog nooit de binnenkant van een bus gezien”, klonk het maandagavond op een actiebijeenkomst in Axel.

Buschauffeurs van Connexxion vrezen verlies van tientallen banen vanwege plannen van de provincie om het openbaar vervoer drastisch te veranderen. De chauffeurs zijn bezorgd en vinden de plannen 'dramatisch slecht'. Er zijn bijeenkomsten georganiseerd waarbij steun is betuigd en er wordt actie ondernomen om het vervoersplan van tafel te krijgen.

Provinciebestuurder Harry van der Maas wil in gesprek gaan met de vervoerders om te begrijpen waarom ze niet hebben ingeschreven voor het nieuwe contract. De buschauffeurs hopen dat de plannen worden teruggedraaid en willen een petitie aanbieden aan Van der Maas. Passagiers en vakbonden worden opgeroepen om zich ook uit te spreken tegen de plannen.

<https://www.omroepzeeland.nl/nieuws/15964477/meningen-over-vervoersplan-verdeeld-maar-als-we-het-hetzelfde-houden-komt-er-alleen-maar-minder-ov>

16 oktober 2023

Meningen over vervoersplan verdeeld, maar: 'Als we het hetzelfde houden, komt er alleen maar minder ov'

Een scholier in Wemeldinge zal vanaf 2025 beter af zijn met het nieuwe openbaar vervoersplan in Zeeland, volgens het Statenlid Harold van de Velde van de SGP. Het plan omvat het gebruik van deeltaxi's die reizigers naar hubs buiten de dorpen brengen, waar verschillende vormen van openbaar vervoer samenkomen. Hoewel er zorgen zijn geuit over het plan, is Van de Velde overtuigd van de voordelen ervan, zoals een betere bereikbaarheid van kleine dorpen en ruimere openingstijden. Niet iedereen is echter overtuigd van het plan en er zijn nog enkele open punten die moeten worden opgelost, zoals de goedkeuring van de minister en het vinden van een vervoerder. Van de Velde en BBB-Statenlid Antje Dees-de Vries zijn optimistisch over het plan en nodigen critici uit om het zelf te ervaren door een ritje te maken met de flextaxi in Burgh-Haamstede.

<https://www.omroepzeeland.nl/nieuws/15965158/buschauffeurs-laten-hun-stem-horen-wie-dit-plan-heeft-verzonnen-heeft-nog-nooit-een-bus-van-binnen-gezien>

16 oktober 2023

Buschauffeurs laten hun stem horen: 'Wie dit plan heeft verzonnen, heeft nog nooit een bus van binnen gezien'

Buschauffeurs in Zeeland maken zich grote zorgen over hun toekomst door het nieuwe vervoersplan van de provincie. Geen enkel busbedrijf heeft zich ingeschreven op het plan, wat de chauffeurs ruimte geeft om hun stem te laten horen. Ze zijn het erover eens dat het 'uitgeklede plan' niet zal werken en gaat leiden tot een afgang voor het openbaar vervoer. Het plan omvat hubs buiten de dorpen waar passagiers moeten opstappen, wat voor ongemak en isolatie zal zorgen. Er zullen vijftig arbeidsplaatsen verdwijnen en veel haltes zullen vervallen. De chauffeurs zijn ook tegen het gebruik van kleinere busjes in plaats van grote bussen. Ze hebben een petitie opgesteld die ze willen aanbieden aan gedeputeerde Harry van der Maas om het plan te herzien of in te trekken.



<https://www.pzc.nl/zeeuws-nieuws/contrast-met-zeeland-is-groot-in-friesland-rijden-straks-zelfs-meer-bussen~aa441f6f/>

20 oktober 2023

Contrast met Zeeland is groot: in Friesland rijden straks zelfs méér bussen

De kritiek op het Zeeuwse plan voor hervorming van het busvervoer zwelt aan. Geen enkele busonderneming zag er brood in. Waardoor is het de Friezen wel gelukt?

Het nieuwe fijnmazige Zeeuwse vervoersplan wordt met veel belangstelling gevolgd in de rest van het land. Het plan wordt zowel geprezen als bekritiseerd, met tegenstanders die het een papieren tijger noemen. In Friesland pakte de provincie het anders aan. Daar kreeg elke stad, wijk en dorp een bepaalde waarde. Die bepaalde hoe vaak er een bus zou moeten stoppen. Het meest in A-steden, het minst in buurtschappen met een D-status. Enkele verplichte lijnen had de provincie zelf ingetekend, maar voor de rest werd het plannen van de routes overgelaten aan de busondernemingen. Dat gaf meer vrijheid aan de ondernemingen om hun eigen plan te trekken, zolang ze de gevraagde service aan de reizigers maar konden bieden. Buschauffeurs in Zeeland verzetten zich tegen het Zeeuwse plan en zijn een petitie gestart. De toekomst van de concessie is nog onzeker, met mogelijke aanpassingen of een terugkeer naar de oude situatie als opties.

<https://www.omroepzeeland.nl/nieuws/16001695/buschauffeurs-overhandigen-petitie-tegen-vervoersplan-je-moet-wel-een-hele-grote-hekel-hebben-aan-het-openbaar-vervoer-om-zon-plan-te-verzinnen>

31 oktober 2023

Buschauffeurs overhandigen petitie tegen vervoersplan: 'Je moet wel een hele grote hekel hebben aan het openbaar vervoer om zo'n plan te verzinnen'



Zeeuwse buschauffeurs hebben bijna 6.000 handtekeningen overhandigd aan gedeputeerde Harry van der Maas uit angst om hun baan te verliezen door de plannen met het openbaar vervoer. Het vervoersplan om bussen van hub naar hub te laten rijden en onder andere flextaxi's en deelfietsen in te zetten, wordt niet positief ontvangen door de chauffeurs. Ze vrezen dat veel lijnen zullen verdwijnen en dat hun banen op het spel staan. De chauffeurs dringen er bij van der Maas op aan om het plan in de huidige vorm in te trekken en de mening van passagiers te laten meewegen. Van der Maas begrijpt de zorgen van de chauffeurs, maar benadrukt dat het een dilemma is tussen het belang van de reiziger en

de vaste buslijnen. Hij gelooft dat het nieuwe vervoersplan de reiziger uiteindelijk ten goede zal komen.

<https://www.pzc.nl/zeeuws-nieuws/provincie-gaat-nieuw-busplan-beter-uitleggen~af09279e/>

24 november 2023

Provincie gaat nieuw busplan beter uitleggen

Verschillende politieke partijen in Provinciale Staten roepen op om het nieuwe plan voor het openbaar vervoer in Zeeland beter uit te leggen aan de burgers, omdat er momenteel veel negatieve gevoelens heersen rond de invoering van het 'fijnmazig publiek vervoer'.

Provinciebestuurder Harry van der Maas benadrukt het belang van communicatie en wil het plan beter uitleggen aan dorpsraden, buschauffeurs en andere groepen. Het doel van het plan is om in heel Zeeland tussen 07.00 en 23.00 uur publiek vervoer beschikbaar te stellen, door streekbussen te vervangen door buurtbussen en vormen van fijnmazig vervoer op afroep. Buschauffeurs en andere insprekers uiten hun zorgen over de uitvoerbaarheid van het plan en vrezen voor banenverlies en ingewikkelde vervoerssystemen. De gedeputeerde verwacht genoeg chauffeurs en materiaal te hebben en wil het plan stapsgewijs invoeren om eventuele problemen te kunnen bijsturen.

<https://www.omroepzeeland.nl/nieuws/16039369/buschauffeurs-niet-blij-met-reactie-provincie-op-nieuwe-investering-in-vervoersplan-voelt-als-een-mes-in-onze-rug>

13 november 2023

Buschauffeurs niet blij met reactie provincie op nieuwe investering in vervoersplan: 'Voelt als een mes in onze rug'

Buschauffeurs zijn niet tevreden met de reactie van de provincie op het nieuws dat het Rijk 6 miljoen euro investeert in het nieuwe vervoersplan. Ze voelen zich verraden en vinden het onbegrijpelijk dat de gedeputeerde trots is op het extra geld. Het plan om meer bussen te laten rijden en tegelijkertijd veel bushaltes te laten verdwijnen, wordt door de buschauffeurs als slecht plan bestempeld. Ze vinden het schofferend naar zowel de reizigers als het personeel. De provincie hoopt dat Connexxion nog twee jaar langer wil doorrijden in Zeeland om het busvervoer te garanderen. De kritiek van de buschauffeurs wordt wel meegenomen door de provincie.

<https://www.omroepzeeland.nl/nieuws/16140319/flexbus-reimerswaal-succesvol-ondanks-dat-er-niet-meer-passagiers-meerijden>

20 december 2023

Flexbus Reimerswaal succesvol, ondanks dat er niet meer passagiers meerijden

De Buurtbus Flex in Reimerswaal heeft niet gezorgd voor een toename in het aantal passagiers, maar toch wordt de pilot een succes genoemd door de initiatiefnemers. De bus, die op oproepbasis rijdt tussen de ochtend- en avondspits, wordt voornamelijk gebruikt door ouderen. Ondanks het schommelende aantal passagiers zijn zowel de reizigers als de vrijwillige chauffeurs tevreden met de flexibiliteit van de dienst. De proef wordt gezien als een succes omdat er geen passagiers verloren zijn gegaan en er meer tevredenheid is. De pilot is onderdeel van het nieuwe vervoersplan van de provincie, waarbij vanaf 2025 reizigers gebruik moeten maken van bijvoorbeeld deeltaxi's in plaats van reguliere bussen.



<https://www.omroepzeeland.nl/nieuws/16118773/de-flextaxi-wordt-een-spooktaxi-voorbeeld-en-uit-de-rest-van-nederland-stemmen-weinig-hoopvol>

21 december 2023

'De flextaxi wordt een spooktaxi', voorbeelden uit de rest van Nederland stemmen weinig hoopvol

PvdA-GroenLinks in Zeeland maakt zich zorgen dat de flextaxi een 'spooktaxi' wordt, waar geen reizigers voor zijn en die niet rijdt. Uit onderzoek van de provincie blijkt dat flexvervoer in andere regio's heeft geleid tot een forse afname van het aantal reizigers. De provincie wil echter een nieuw openbaarvervoersysteem invoeren, waar flexvervoer een belangrijk onderdeel van is. PvdA-GroenLinks pleit voor goed, betrouwbaar, bereikbaar en betaalbaar openbaar vervoer in Zeeland en is kritisch over de plannen. De gedeputeerde in Zeeland is echter positief over het nieuwe systeem en wil voorkomen dat het zoals in Amsterdam en Noord-Brabant misgaat. Het nieuwe plan voor openbaar vervoer in Zeeland moet nog goedgekeurd worden en PvdA-GroenLinks pleit voor gratis openbaar vervoer in de regio.

<https://www.omroepzeeland.nl/nieuws/16237389/pvda-gl-sp-en-pvz-willen-doorpakken-met-gratis-zeeuws-ov-ook-flexbus-heeft-nadelen>

29 januari 2024

PvdA-GL, SP en PVZ willen doorpakken met gratis Zeeuws ov: 'Ook flexbus heeft nadelen'

De Statenfracties van PvdA-GL, SP en PVZ willen dat het openbaar vervoer in Zeeland gratis wordt. Dit zou de provincie tien miljoen euro kosten, maar de partijen zien dit vooral als een maatschappelijke investering. Ze geloven dat kosteloos ov ervoor zal zorgen dat meer mensen gebruik gaan maken van de bus, wat leidt tot een opleving van de lokale economie en het voorkomen van vereenzaming. Met het aflopen van de huidige vervoersconcessie wil de provincie het openbaar vervoer moderniseren en een nieuwe regionale mobiliteitsstrategie opstellen. Een proef met de Buurtbus Flex in Reimerswaal toonde echter enkele nadelen aan, zoals de onzekerheid over de toekomst van de bus en onduidelijkheid over tarieven van de flextaxi. De partijen komen volgende week met een voorstel in de Statenvergadering.

<https://www.omroepzeeland.nl/nieuws/16265589/proef-met-hubs-nog-geen-succes-bus-wordt-minder-vaak-gebruikt>

9 februari 2024

Proef met hubs nog geen succes, bus wordt minder vaak gebruikt

Uit een onderzoek in opdracht van de provincie blijkt dat er sinds de introductie van hubs aan de rand van Burgh-Haamstede veel minder mensen dagelijks de bus pakken. Er is kritiek op de route en de bereikbaarheid van de haltes. De deelfietsen die bedoeld zijn om naar de hubs te komen, worden niet gebruikt. Het aantal mensen dat de bus dagelijks pakt is afgenomen en ook de waardering voor het vervoer is gedaald. Provinciebestuurder Harry van der Maas erkent dat er verbeterpunten zijn, maar benoemt ook positieve aspecten van het nieuwe vervoersplan.

<https://www.omroepzeeland.nl/nieuws/16353750/eigen-zeeuws-busvervoer-kan-oplossing-zijn-voor-moeizame-aanbesteding-we-willen-graag-zelf-aan-het-stuur-zitten>

Eigen Zeeuws busvervoer kan oplossing zijn voor moeizame aanbesteding: 'We willen graag zelf aan het stuur zitten'

13 maart, 10:21



GroenLinks-PvdA en Nieuw Sociaal Contact (NSC) willen provincies de mogelijkheid geven om een eigen provinciaal openbaarvervoerbedrijf op te zetten. Dit initiatief moet een oplossing bieden voor de moeizame aanbesteding van het openbaar vervoer in Zeeland en andere provincies. Gedeputeerde Harry van der Maas ziet voordelen in het voorstel, omdat het provincies meer controle geeft over het openbaar vervoer en sneller kan inspelen op veranderingen. Van der Maas denkt echter dat

het voorstel te laat komt voor de komende aanbesteding in Zeeland. Momenteel wordt het regionale vervoer verplicht uitbesteed aan commerciële partijen, behalve in de vier grote steden. GroenLinks-PvdA en NSC willen deze uitzondering ook toepassen op provincies waar geen vervoerder gevonden kan worden. Het initiatiefvoorstel wordt vandaag gepresenteerd in de Tweede Kamer en de partijen hopen op voldoende steun.

<https://www.pzc.nl/zeeuws-nieuws/storm-aan-klachten-heeft-effect-rigoureuze-plannen-voor-zeeuws-openbaar-vervoer-aangepast~a2e3d80d/>

14 maart 2024

Storm aan klachten heeft effect: rigoureuze plannen voor Zeeuws openbaar vervoer aangepast

De provincie Zeeland gaat weer naar de markt met een aangepast plan voor het openbaar vervoer, nadat er een storm aan klachten van reizigers, scholen en buschauffeurs was binnengekomen. Het nieuwe plan behoudt een aantal buslijnen die zouden worden geschrapt en veranderingen worden geleidelijk doorgevoerd. Het doel blijft om alle Zeeuwen beter bereikbaar te maken met een mix van vaste buslijnen en flexibel vervoer op afroep. Het plan is aangepast naar aanleiding van kritiek en suggesties en vervoerders krijgen meer tijd en minder strenge eisen voor duurzaamheid. Er wordt meer geluisterd naar de reizigers en het proces wordt stap voor stap ingevoerd, beginnend op Schouwen-Duiveland en Noord-Beveland, waarbij participatie van reizigers en dorpsraden centraal staat.



Alternatief voor de Bredabus en andere verbeteringen

- * Een eerder voornemen van de provincie om de Bredabus, waarvan veel studenten uit Oost-Zeeuws-Vlaanderen gebruik maken, via Antwerpen te laten rijden, leidde tot veel commotie. In het nieuwe plan rijdt de bus vanuit Hulst naar Roosendaal, waar studenten de trein kunnen pakken richting Breda of de Randstad.
- * De reistijd van de bus van Hulst naar Goes wordt twintig minuten korter.
- * In Terneuzen doet de bus meer plekken aan.
- * Als optie is toegevoegd een bus van Terneuzen naar Gent.
- * Op Walcheren komt op werkdagen een vaste buslijn vanuit Middelburg naar Domburg en vanuit Middelburg via Zoutelande naar Westkapelle.
- * Buslijn 58 tussen Vlissingen en Middelburg verdwijnt niet, er komt een uurdienst van maandag tot en met zaterdag, met meer haltes in buitenwijken.
- * Vanuit Goes (waarschijnlijk ook langs het ziekenhuis) gaat een bus rijden naar Heinkenszand en 's-Heerenhoek.
- * Noord-Beveland krijgt toch een vaste buslijn, vanuit Goes naar Kamperland.
- * Op Schouwen-Duiveland blijft er op werkdagen een interliner rijden richting Rotterdam.
- * En op lijn 133 Zierikzee richting Burgh-Haamstede en Walcheren, waarvan veel scholieren en studenten gebruik maken, wordt ook Renesse een halte.

<https://gouweijsselnieuws.nl/2024/03/17/sp-nu-stappen-zetten-voor-provinciaal-ov-bedrijf/>

17 maart 2024

Initiatiefwet Tweede Kamer voor OV in overheidshanden

Wat de SP al sinds jaar en dag zegt, wordt waarschijnlijk werkelijkheid. Een meerderheid van de Tweede Kamer schaart zich achter een wetsvoorstel van PvdA/GL en NSC om provincies en gemeenten de mogelijkheid te geven een eigen OV-bedrijf op te richten. SP-Statenlid Iris van de Kolk is zeer blij met dit initiatief en zal in de eerstvolgende Statenvergadering met een motie komen om er vaart achter te zetten.

Van de Kolk: "Wat van belang is voor iedereen mag niet aan de markt worden overgelaten." Het OV is zo'n basisvoorziening, maar die is in de afgelopen decennia steeds verder uitgekleeft, omdat commerciële buitenlandse bedrijven er winst op willen maken. Als SP hebben we consequent gepleit voor een eigen provinciaal OV-bedrijf. "Nu die mogelijkheid in Den Haag werkelijkheid lijkt te worden, moeten we er in Zuid-Holland alvast mee aan de slag."

<https://www.pzc.nl/breda/einde-aan-71-jaar-historie-buslijn-19-rijdt-straks-niet-meer-van-hulst-naar-breda-maar-naar-roosendaal~ad5e807a/>

19 maart 2024

Einde aan 71 jaar historie: buslijn 19 rijdt straks niet meer van Hulst naar Breda, maar naar Roosendaal

De Zeeuwse busverbinding tussen Breda en Hulst, die na 71 jaar wordt stopgezet, zal worden vervangen door een nieuwe route naar Roosendaal via de Liefkenshoektunnel. Deze nieuwe route zal sneller en betrouwbaarder zijn en minder vertragingen met zich meebrengen. De huidige verbinding met Breda via Antwerpen wordt als niet robuust beschouwd, daarom is besloten om de route te wijzigen. De nieuwe route zal vanaf begin juli 2024 in werking treden en zal vijf retourritten op vrijdag, drie op zaterdag en vier van zondag tot en met donderdag hebben. De huidige 'Bredabus' werd als duur en slecht bezet beschouwd, waardoor deze beslissing is genomen. De provincie Zeeland en Connexxion hebben het contract verlengd tot en met 2026 in afwachting van een geslaagde aanbesteding. Er wordt gewerkt aan een robuuster streekbussen-netwerk om de grote afstanden te overbruggen.

<https://www.pzc.nl/hulst/met-verdwijnen-van-de-bredabus-verliest-hulst-ook-verbinding-met-antwerpen-hoor-ik-niemand-over~a094b725/>

22 maart 2024

Met verdwijnen van de Bredabus, verliest Hulst ook verbinding met Antwerpen: ‘Hoor ik niemand over’

Nu de Bredabus verdwijnt, verliest Hulst ook de directe verbinding met de grootste stad in de omgeving: Antwerpen. Een mogelijke alternatieve verbinding naar 't Stad, kan de gemeenteraad niet direct bekoren.

De Bredabus rijdt komende zomer voor het laatst van Hulst via Antwerpen naar Breda, na 71 jaar dienst. De provincie is van plan om de buslijn te schrappen vanwege problemen zoals files, hoge kosten en weinig reizigers. De gemeenteraad van Hulst wil dat de verbinding behouden blijft en stelt voor om een Belgische bus naar Antwerpen te laten rijden. Het college van burgemeester en wethouders ziet echter de nieuwe Roosendaalbus als een goed alternatief, met een snellere en betrouwbaardere verbinding naar Brabant. Er wordt ook gekeken naar andere mogelijkheden, zoals het gebruik van flextaxi's voor reizigers naar Antwerpen.



Een halte naar een P&R in Antwerpen, zodat de verbinding met Antwerpen in stand blijft is belangrijk. (P&R Stabroek bijvoorbeeld, ligt langs de route als de bus via de Liefkenshoektunnel rijdt.)

SP Standpunt openbaar vervoer

<https://www.sp.nl/onderwerp/naar-gratis-openbaar-vervoer-in-nationale-handen>

NAAR GRATIS OPENBAAR VERVOER IN NATIONALE HANDEN

Een groot deel van het openbaar vervoer in Nederland is geprivatiseerd, wat volgens de SP tot chaos en hogere kosten heeft geleid. De SP pleit voor het weer in publieke handen nemen van het openbaar vervoer en het uiteindelijk gratis maken ervan. Om dit te bereiken wil de SP de BTW op ov-tickets afschaffen, investeren in beter en uitgebreider openbaar vervoer en het verbieden van dividenduitkeringen in de ov-sector. Daarnaast wil de SP vaste dienstverbanden en een minimumloon van €16 per uur voor ov-medewerkers, en meer personeel op de stations en in de treinen. Ook wil de SP dat het openbaar vervoer toegankelijk is voor iedereen en dat er geen verschil meer is tussen de eerste en tweede klasse in de trein.

Nationale nieuwsberichten

<https://www.pzc.nl/zeeuws-nieuws/opinie-begin-nu-een-zeeuws-provinciaal-vervoersbedrijf-dan-hebben-alle-zeeuwen-vervoer-br-br-br~a1bec037/>

13 oktober 2023

OPINIE | Begin nu een Zeeuws provinciaal vervoersbedrijf, dan hebben alle Zeeuwen vervoer

Grote delen van het busvervoer in de provincie Zeeland dreigen met ingang van 2025 te verdwijnen. De provincie kan geen vervoerder vinden voor het nieuwe vervoersplan en zoekt nu naar alternatieven. Opnieuw verschraaft een publieke dienst in een regio die toch al slecht is bedeed met voorzieningen. De oplossing voor dit fiasco is eenvoudig: stel het maatschappelijk belang voorop en start met een provinciaal vervoersbedrijf zonder winstoogmerk. Dat zeggen lijsttrekker Lilian Marijnissen van de SP en Ger van Unen, fractievoorzitter van SP Zeeland en kandidaat Tweede-Kamerlid.



Het openbaar vervoer in Nederland is de afgelopen jaren geprivatiseerd, waarbij commerciële bedrijven het openbaar vervoer uitvoeren. Dit heeft geleid tot minder bereikbaarheid, slechtere arbeidsvoorwaarden en winsten die naar buitenlandse bedrijven gaan. In Zeeland is er nu een tekort aan vervoerders, waardoor de provincie met een noodplan komt dat leidt tot kaalslag in het openbaar vervoer. Dit probleem geldt niet alleen voor Zeeland, maar ook voor andere delen van Nederland. De SP pleit voor de oprichting van provinciale vervoersbedrijven om het openbaar vervoer weer publiek te maken en de belangen van de lokale bevolking en werknemers voorop te stellen.

<https://www.pzc.nl/binnenland/arriva-komt-in-amerikaanse-handen-groenlinks-pvda-en-fnv-vrezen-verschraling-ov~a8c79ff2/>

19 oktober 2023

Arriva komt in Amerikaanse handen, GroenLinks-PvdA en FNV vrezen verschralling ov

Bus- en treinvervoerder Arriva wordt door moeder Deutsche Bahn (DB) verkocht voor 1,6 miljard euro. In Nederland reageren GroenLinks-PvdA en FNV Spoor bezorgd. Zij vrezen dat de Amerikaanse eigenaar Arriva opzadelt met forse schulden, met negatieve gevolgen voor ons openbaar vervoer.

Deutsche Bahn heeft besloten om vervoerder Arriva te verkopen aan het Amerikaanse I Squared Capital vanwege focus op de eigen thuismarkt en de hoge kosten voor vergroening van de bussenvloot van Arriva. Arriva heeft een schuld van ongeveer 1 miljard euro en heeft zijn belofte om een Europese speler te worden nooit ingelost. De overname heeft nog onduidelijke consequenties, maar voor reizigers in Nederland zal er naar verluidt niets veranderen. Investeerders zoals I Squared Capital worden echter vaak in verband gebracht met het opzadelen van bedrijven met hoge schulden. Toch lijkt ISC zich te richten op duurzaamheid en te investeren in maatschappelijke projecten. Arriva is gebonden aan concessieafspraken wat betreft dienstregeling en tarieven, waardoor grote veranderingen in het bedrijf moeilijk zullen zijn.

<https://frieschdagblad.nl/regio/Hoe-blijft-het-openbaar-vervoer-in-Fryslân-overeind-en-betaalbaar-28265509.html>

27 februari 2023

Hoe blijft het openbaar vervoer in Fryslân in de toekomst overeind én betaalbaar? Daar denken de provinciale partijen nogal verschillend over



Het Friesch Dagblad heeft de verkiezingsprogramma's van verschillende partijen doorgespit op het gebied van mobiliteit, bereikbaarheid en infrastructuur in Fryslân. Partijen zijn het erover eens dat het openbaar vervoer toegankelijker moet worden, maar verschillen van mening over de aanpak. De verschralling van het openbaar vervoer op het platteland is een belangrijk punt, waarbij partijen pleiten voor maatwerk en extra financiering. Er is ook discussie over opcenten wegenbelasting en maatregelen voor verkeersveiligheid. Verschillende partijen hebben verschillende standpunten over hoe de veiligheid op straat en in het verkeer in Fryslân verbeterd kan worden.

<https://www.ad.nl/zwolle/dit-zegt-ov-expert-over-roep-om-busvervoer-door-de-overheid-een-wonderlijke-reflex-br~a8ddd17f/>

28 februari 2024

Dit zegt ov-expert over roep om busvervoer door de overheid: ‘Een wonderlijke reflex’

Om problemen met het regionale openbaar vervoer op te lossen, stellen enkele Overijsselse partijen voor om het busvervoer weer door de provincie zelf te laten uitvoeren. Dit voorstel krijgt steun van de Tweede Kamer. OV-deskundige Wijnand Veeneman benadrukt dat het terughalen van het openbaar vervoer naar de overheid geen directe oplossing is voor de problemen. Hij pleit voor selectiever omgaan met aanbestedingen en meer mogelijkheden voor provincies om concessies te verlengen als vervoerders goed presteren. Het huidige concessiemodel en de overgang tussen verschillende concessies zorgen voor problemen in het openbaar vervoer die aangepakt moeten worden om de kwaliteit te verbeteren.

„De problemen met het openbaar vervoer in Overijssel zijn groot”, zegt SP’er Herman Kalter hierover. „Het huidige concessiemodel zit het organiseren van goed en betaalbaar ov in de weg. De maatschappelijke opbrengst moet vooropstaan, in plaats van de financiële opbrengst.”

SP en PvdA in Overijssel staan niet alleen. Eerder riep de Tweede Kamer het kabinet op belemmeringen weg te nemen voor provincies om publieke vervoersbedrijven op te zetten, zonder verplichte aanbestedingen. Ook de FNV is hier voorstander van. „Het gaat meer geld kosten, maar uiteindelijk krijgen we een situatie die veel beter is voor werknemers en reizigers en serieus kan helpen het autoverkeer terug te dringen”, zei FNV-bestuurder Marijn van der Gaag eerder in De Stentor.

<https://provincieutrecht.sp.nl/nieuws/2024/03/sp-nu-stappen-zetten-voor-provinciaal-ov-bedrijf>

13 maart 2024

SP: NU STAPPEN ZETTEN VOOR PROVINCIAAL OV-BEDRIJF

Wat de SP al sinds jaar en dag zegt, wordt waarschijnlijk werkelijkheid. Een meerderheid van de Tweede Kamer schaaft zich achter een wetsvoorstel van PvdA/GL en NSC om provincies en gemeenten de mogelijkheid te geven een eigen OV-bedrijf op te richten. De Utrechtse SP-fractievoorzitter Jan Breur is zeer blij met dit initiatief en werkt samen met een aantal andere partijen aan een voorstel om er in Utrecht vaart achter te zetten.

5. Wetgeving

De aanbesteding voor de concessie van het Westerschelde Ferry Vlissingen-Breskens vanaf 1 januari 2015 bleek in april 2014 niet succesvol te zijn. Ondanks de marktverkenning vooraf, werden geen offertes ingediend op de openbare aanbesteding van de provincie Zeeland (hierna: de provincie). Dit vormde een probleem, het Westerschelde Ferry is namelijk een wettelijke verplichting voor de provincie op grond van de Tunnelwet. In 2017 maakten ongeveer 560.000 passagiers gebruik van de verbinding.

Nadat bleek dat de aanbestedingsprocedure niet tot een gunning zou leiden werden mogelijke alternatieven onderzocht en werd door de provincie uiteindelijk besloten tot oprichting van een eigen veerdienst: Westerschelde Ferry bv.

Alle overheidsopdrachten in de EU worden aanbesteed op basis van nationale regels. Voor contracten vanaf een bepaalde waarde zijn nationale regels gebaseerd op de algemene EU-regels voor overheidsopdrachten.

Hier is vaak verwarring over, mensen denken dat dat het niet mag van Europa, maar daar is dus geen sprake van. Het zijn Nederlandse regels.

https://europa.eu/youreurope/business/selling-in-eu/public-contracts/public-tendering-rules/index_nl.htm#inline-nav-9

Wet Personenvervoer 2000

<https://wetten.overheid.nl/BWBR0011470/2024-01-01>

Deze wet is van toepassing op:

- a. openbaar vervoer, besloten busvervoer of taxivervoer over voor het openbaar verkeer openstaande wegen, daaronder begrepen uitsluitend voor openbaar vervoer openstaande wegen;
- b. openbaar vervoer over railwegen;
- c. openbaar vervoer langs geleidesystemen.



Openbaar vervoer: voor een ieder openstaand personenvervoer volgens een dienstregeling met een auto, bus, trein, metro, tram of een via een geleidesysteem voortbewogen voertuig;

Besloten busvervoer: personenvervoer per bus, niet zijnde openbaar vervoer;

Taxivervoer: personenvervoer per auto tegen betaling, niet zijnde openbaar vervoer;

Dienstregeling: voor een ieder kenbaar schema van reismogelijkheden waarin zijn aangeduid de halteplaatsen waartussen en de tijdstippen waarop openbaar vervoer wordt verricht, zo nodig onder de vermelding of de halteplaatsen of de tijdstippen door de reiziger kunnen worden beïnvloed;

Concessie: recht om met uitsluiting van anderen openbaar vervoer te verrichten in een bepaald gebied gedurende een bepaald tijdvak;

Artikel 19

1 Het is verboden openbaar vervoer te verrichten zonder daartoe verleende concessie.

2 In afwijking van het eerste lid kan, indien het openbaar vervoer uitvalt of dreigt uit te vallen, voor die situatie openbaar vervoer worden verricht zonder concessie overeenkomstig artikel 5, vijfde lid, van de Europese wetgeving: verordening (EG) 1370/2007 (Zie hieronder).

Europese wetgeving

<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/NL/TXT/?uri=CELEX:32007R1370>

(18) Onder voorbehoud van de toepasselijke nationale wettelijke bepalingen, kan een lokale overheid of, indien die er niet is, een nationale overheid, ervoor opteren zelf openbare personenvervoersdiensten aan te bieden op haar grondgebied of zonder openbare aanbestedingsprocedure te gunnen aan een interne exploitant.



EUR-Lex

Om concurrentievervalsing te vermijden dient evenwel een strikt kader te worden vastgesteld voor de mogelijkheid tot exploitatie in eigen beheer. De vereiste zeggenschap moet worden uitgeoefend door de bevoegde instantie of groepering van instanties die de geïntegreerde

openbare personenvervoersdiensten aanbieden, collectief of via de leden. Tevens moet het een bevoegde instantie die zelf vervoersdiensten aanbiedt of een interne exploitant verboden zijn deel te nemen aan openbare aanbestedingsprocedures buiten het grondgebied van die instantie. De instantie die zeggenschap over de interne exploitant uitoefent moet deze ook kunnen verbieden deel te nemen aan op haar grondgebied georganiseerde openbare aanbestedingsprocedures. Beperkingen van de activiteit van de interne exploitant doen geen afbreuk aan de mogelijkheid tot onderhandse gunning van openbare dienstcontracten voor vervoer per spoor, met uitzondering van andere vormen van vervoer zoals metro en tram. Onderhandse gunning van openbare dienstcontracten voor heavy-raildiensten belet niet dat de bevoegde instanties openbare dienstcontracten voor ander openbaar personenvervoer per spoor, zoals metro en tram, aan een interne exploitant kunnen gunnen.

6. Nieuwe aanbevelingen

Nadat er geen enkel vervoersbedrijf had ingeschreven op de concessie, is het college van Gedeputeerde Staten in gesprek gegaan met bedrijven en de buschauffeurs en heeft onderzoek laten doen naar wat de reizigers vinden. Dit heeft geresulteerd in nieuwe randvoorwaarden om opnieuw een aanbesteding uit te schrijven. In het kort komt het erop neer dat een aantal buslijnen die dreigden te verdwijnen toch blijven bestaan, er meer geld beschikbaar komt en dat er ingeleverd wordt op duurzaamheid.

De SP is blij dat er minder buslijnen worden geschrapt en dat er meer geld beschikbaar komt. Toch is de SP niet tevreden. Wij denken dat juist het feit dat er niemand op de aanbesteding heeft ingeschreven kansen biedt om het openbaar vervoer in Zeeland in plaats van slechter, juist beter te maken.

- Het initiatiefvoorstel dat een provinciaal vervoersbedrijf mogelijk maakt kan zeer waarschijnlijk op een meerderheid rekenen en treedt dan per 1 januari 2026 in werking. Wij denken dat dit op tijd is als we nu in plaats van een commerciële aanbesteding uitschrijven alle energie steken in het mogelijk maken van een Zeeuws provinciaal vervoersbedrijf. Indien blijkt dat de tijd toch te krap is, kan overwogen worden om de huidige verlenging van de concessie met nog een jaar te verlengen. De SP is een groot voorstander van een eigen provinciaal vervoersbedrijf omdat de volksvertegenwoordiging (Provinciale Staten) dan zelf aan de knoppen zit en zelf direct kan bijsturen als er problemen zijn. Zo ben je minder afhankelijk van de willekeur van commerciële bedrijven.
- In de toekomstvisie over de Westerschelde Ferry heeft het college van Gedeputeerde Staten voorgesteld om in plaats van 2 grote boten, 1 grote en 3 kleine boten aan te schaffen. De SP was en is het met deze visie eens omdat je zo in kan spelen op de vervoersbehoefte voor drukke en rustige tijdstippen. Waarom is deze visie niet gebruikt voor de rest van het openbaar vervoer in Zeeland? Wij denken dat in plaats van alleen maar grote bussen juist ook kleinere (20-persoons) bussen een oplossing kunnen zijn voor het zogenoemde “lege bussen syndroom”.
- Indien het college er toch voor kiest om niet zelf aan de knoppen te zitten (provinciaal vervoersbedrijf) maar het over te laten aan de markt (Staatsbedrijven uit andere landen) vindt de SP dat in ieder geval het wagenpark en de infrastructuur in handen moet zijn van de provincie Zeeland want bussen en infrastructuur gaan langer mee dan 1 concessie.
- Ondanks de kleine verbeteringen houdt Gedeputeerde Staten vast aan de grote lijnen van de eerdere plannen, zoals het verdwijnen van de haltes uit de dorpen. De SP heeft dit altijd een heel slecht idee gevonden. Uit het onderzoek pilot hubs Burgh-Haamstede blijkt dat in tegenstelling tot wat de Gedeputeerde Staten verwachten, dat een meerderheid van de bevolking niet blij is als de haltes uit de dorpen verdwijnen. Dit blijkt ook uitdrukkelijk uit de steekproeven die de SP gehouden heeft.
- Uit een aantal reacties blijkt dat veel mensen vinden dat het openbaar vervoer in Zeeland te duur is. In sommige gevallen zelfs onbetaalbaar. Als voorbeeld als je geen OV-kaart hebt kan je geen enkele reis meer kopen, maar alleen nog een dagkaart. Deze dagkaart kost €17,15. Dat is voor een grote groep mensen echt

onbetaalbaar. Wij denken dat openbaar vervoer in Zeeland eigenlijk gratis of bijna gratis moet zijn. In ieder geval veel goedkoper dan dat het nu is. Bijvoorbeeld door alle inwoners in Zeeland een pas te geven waarmee ze in Zeeland voor een sterk gereduceerd tarief kunnen reizen. Als openbaar vervoer goedkoper is dan de auto gaan er automatisch meer mensen met het openbaar vervoer reizen. Zo werk je ook aan duurzaamheid.

- Aan de bereikbaarheid van de haltes verandert er niets. Toch is de SP van mening dat dit juist één van de pijlers voor een goed openbaar vervoer is. Uit het Eindrapport onderzoek businesscase flextaxi Zeeland blijkt dat mogelijk tot 75% van de huidige reizigers afhaakt als er geen halte meer in de buurt is en ze gebruik moeten maken van een flextaxi. Ook de Texelhopper, die als voorbeeld diende voor het model in Zeeland, blijkt geen onverdeeld succes te zijn. Er gaan daar steeds meer stemmen op om weer vaste buslijnen in te voeren.
- De SP vraagt speciale aandacht voor de lijn 19, de Bredabus. De SP ziet de voordelen ervan in, dat de bus in de toekomst als eindbestemming Roosendaal zal hebben. De reizigers uit Hulst kunnen zo niet alleen sneller naar Breda maar ook richting andere Brabantse steden en naar het westen van het land. Wij vragen wel speciale aandacht voor de verbinding van Hulst met Antwerpen, de grote stad in de buurt van Hulst. Wij denken dat P&R Stabroek, die langs de weg van de Liefkenshoektunnel ligt, een goede tussenstop kan zijn. Vanuit P&R Stabroek vertrekken er lijnen naar Antwerpen centrum. Ook vragen we aandacht voor de haltes van lijn 19 in Clinge en Nieuw Namen. Deze haltes zijn belangrijk voor de leefbaarheid van deze dorpen. Voor alle andere lijnen vragen wij het college vooral te luisteren naar bewoners, reizigers en dorps- en wijkraden, die allemaal aangeven dat ze haltes in de dorpen en wijken heel belangrijk vinden.
- Goed openbaar vervoer kost geld. **Beter** openbaar vervoer kost meer geld. De SP heeft altijd gezegd dat er voor de plannen voor het OV te weinig geld beschikbaar was. Gedeputeerde Staten komen nu tot dezelfde conclusie. Wij denken alleen dat het nog steeds niet voldoende is. Als je andere bronnen aanboort, bijvoorbeeld het geld dat beschikbaar is voor leefbaarheid, duurzaamheid en het beperken van uitstoot van CO2 en stikstof, kan je Zeeland eindelijk het openbaar vervoer geven dat het verdient. Met het streven naar meer reizigers in het openbaar vervoer in plaats van openbaar vervoer als aanvulling op de auto kan je meerdere van bovenstaande opgaven verwezenlijken. Zeeland verdient een **beter** openbaar vervoer dat **betrouwbaar, bereikbaar en betaalbaar** is.

7. Bronvermelding

Diverse nieuwsberichten van Omroep Zeeland, PZC, enkele landelijke kranten en Regionale SP websites

Eindrapport onderzoek businesscase flextaxi Zeeland:

https://www.zeeland.nl/sites/default/files/digitaalarchief/IB24_02819563.pdf

Onderzoek pilot mobiliteitshubs BurghHaamstede:

https://www.zeeland.nl/sites/default/files/digitaalarchief/IB24_389cf731.pdf

Vorige rapport SP Zeeland: Openbaar vervoer juist voor iedereen:

https://zeeland.sp.nl/sites/zeeland.sp.nl/files/attachments/openbaar_vervoer_sp_zeeland.pdf

Steekproef rode en groene kaart:

<https://zeeland.sp.nl/form/geef-je-mening-over-het-ov-in-zeeland>

Regels voor de aanbesteding van overheidsopdrachten:

https://europa.eu/youreurope/business/selling-in-eu/public-contracts/public-tendering-rules/index_nl.htm#inline-nav-9

Wet personenvervoer 2000:

<https://wetten.overheid.nl/BWBR0011470/2024-01-01>

Artikel 18 Europese wetgeving:

<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/NL/TXT/?uri=CELEX:32007R1370>

Regionale Mobiliteitsstrategie provincie Zeeland en nota van uitgangspunten busconcessie Zeeland:

<https://www.zeeland.nl/verkeer-en-openbaar-vervoer/opgave-slimme-mobiliteit>

Vergaderstukken voor de commissie Economie 5 april, agendapunt 5 (Statenvoorstel Uitvoering Regionale Mobiliteitsstrategie - 419570)

<https://www.zeeland.nl/vergaderoverzicht-en-activiteiten/vergadering-commissie-economie-5-april-2024>



Colofon

Speciale dank aan:

Alle reizigers en buschauffeurs die door interviews en via het invullen van kaarten ons van informatie hebben voorzien

Alle inwoners van Zeeland die ons over dit onderwerp gebeld, geschreven of gesproken hebben

Alle Zeeuwse SP-afdelingen



SP Statenfractie Zeeland

Postbus 6001 4330 LA Middelburg

zeeland@sp.nl

www.zeeland.sp.nl

Provinciale Staten van Zeeland
t.a.v. de Statengriffie

Onderwerp	Zaaknummer	Behandeld door	Verzonden
Voortgangsrapportages Grote Projecten en risicoparagraaf over november, december en januari 2023/2024	403262		

Middelburg, 27 februari 2024

Geachte voorzitter,

Hierbij ontvangt u de voortgangsrapportages van de grote projecten Waterdunen, Natuurpakket Westerschelde, N673 Zanddijk en N290 Traverse Kapellebrug. In deze rapportages informeren we u over de voortgang van de grote projecten in de maanden november, december en januari 2023/2024. De rapportages worden als pdf via Ibabs verstrekt en zijn digitaal beschikbaar via <https://pcportal.zeeland.nl>.

Voortgangsrapportages

De informatie voor de voortgangsrapportage van het project Zanddijk is aangeleverd door Zanddijk B.V. Door Zanddijk B.V. wordt gerapporteerd aan de provincie over de reguliere kwartalen. Zodoende kan de voortgangsrapportage vanuit de B.V. worden verwerkt in de voortgangsrapportage aan uw Staten.

Op 29 december 2023 hebben wij u gemeld dat de leden van de Raad van Commissarissen (RvC) van Zanddijk B.V. het lidmaatschap hebben beëindigd en er een interim RvC is aangesteld. Op 30 januari jl. hebben wij u het rapport 'Verantwoord Vooruit' van de interim RvC doen toekomen. De hierin opgenomen aanbevelingen zijn, zoals aangegeven in de brief van 30 januari jongstleden, overgenomen door ons college.

Uw staten hebben op 9 februari 2024 ingestemd met de overgang van de voorbereidingsfase naar de realisatiefase van het project N290 Traverse Kapellebrug. Daarbij is tevens een extra krediet van € 3 miljoen verstrekt. Dit besluit is van groot belang voor het project. Daarom is dit besluit en de gevolgen er van ook verwerkt in de voortgangsrapportage, ondanks dat het net buiten de rapportageperiode valt.

De voortgangsrapportage is een rapportage achteraf. De grote projecten zijn dynamisch. Het kan daarom voorkomen dat in de periode tussen het verzenden van de voortgangsrapportage en de behandeling er van in de commissie er relevante ontwikkelingen zijn die niet worden benoemd in de rapportage. In dergelijke gevallen worden de ontwikkelingen in aanvulling op de rapportage nog mondeling toegelicht in de commissie. Bij majeure ontwikkelingen in de periode tussen de behandeling van voortgangsrapportages in worden Provinciale Staten apart geïnformeerd en/ of besluitvorming daarover voorgelegd.

Risicoparagraaf

In de voortgangsrapportages wordt nader ingegaan op de risico's per project. Daarnaast wordt via de bijgevoegde risicoparagraaf gerapporteerd over de ontwikkeling van het provinciaal risicoprofiel en het weerstandsvermogen. In de risicoparagraaf worden risico's gemeld en toegelicht conform het provinciaal risicomangementbeleid. Het betreft risico's die opgevangen moeten worden vanuit de algemene risicobuffer en niet vanuit projectbudgetten. De ratio weerstandsvermogen en de ratio

algemene reserve zijn beide gedaald ten opzichte van de vorige rapportageperiode. Beide ratio's voldoen aan de door uw Staten vastgestelde norm.

Planning komende voortgangsrapportages

De planning van de voortgangsrapportages grote projecten koppelen we zo goed als mogelijk aan het vergaderschema van Provinciale Staten en de reguliere P&C cyclus. De planning voor de komende voortgangsrapportages in 2024 is als volgt:

<i>Voortgangsrapportage over</i>	<i>Commissie Ruimte</i>	<i>Commissie Bestuur</i>	<i>Commissie Economie</i>
Februari, maart, april	14 juni 2024	21 juni 2024	21 juni 2024
Mei, juni, juli	4 oktober 2024	11 oktober 2024	11 oktober 2024
Augustus, september, oktober	22 november 2024	29 november 2024	29 november 2024

Met vriendelijke groet,

Gedeputeerde Staten van Zeeland,

drs. J.M.M. Polman, voorzitter

drs. M.C.J. Franken, secretaris-algemeen directeur

Bijlagen:

1. Voortgangsrapportages grote projecten en risicoparagraaf (november, december en januari 2023/2024)

Noem in uw contact met ons steeds het zaaknummer. Dit staat bovenaan deze brief.

Zanddijk

Kunt u dit document niet goed lezen of gebruiken? Bekijk dan de toegankelijke versie van dit document op <https://pcportal.zeeland.nl/voortgangsrapportage-grote-projecten-ps-novdecjan-20232024/programma/zanddijk>

Zanddijk

Algemeen

Project:	Zanddijk
Document:	Voortgangsrapportage
Periode:	November, december en januari 2023-2024
Status:	Definitief
Datum:	27-2-2024
Bestuurlijk opdrachtgever:	dhr. A.J. van der Maas

Projectomschrijving

Doel van het project is het realiseren van een duurzaam veilige en onderhoudsarme ontsluiting van de kern Yerseke en de bedrijven in Yerseke (Havendijk, Burenpolder, Korringaweg, Olzendepolder), waarbij zo mogelijk ook andere belangen (waaronder spoorveiligheid, verbetering doorstroming en de ruimtelijk-economische ontwikkeling van Reimerswaal) gediend worden.

Belangrijkste ontwikkelingen

- Op 28 december 2023 is het ontwerp bestemmingsplan ter inzage gelegd.
- In december 2023 hebben de leden van de Raad van Commissarissen (RvC) hun lidmaatschap beëindigd. Er is een interim RvC aangesteld.

Status en voortgang

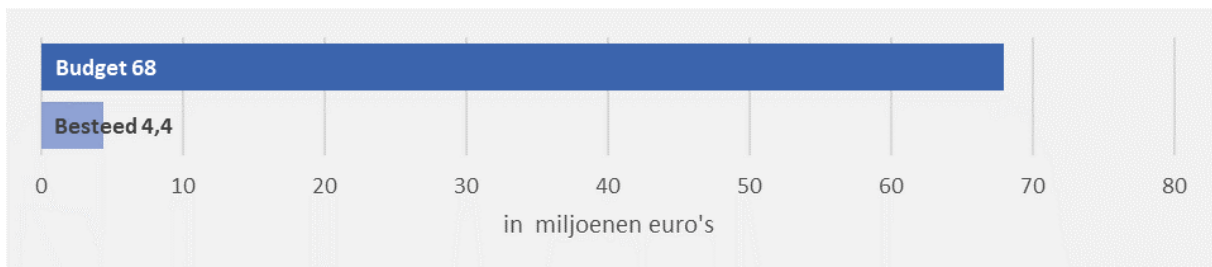
Beheersaspect: *Kwaliteit* *Geld* *Tijd* *Risico* *Omgeving*

Status:     

Voortgang:

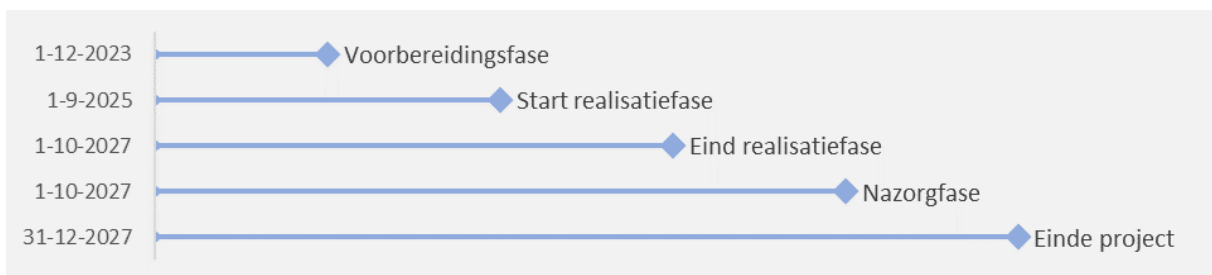


Budget



De besteding is gebaseerd op de verstrekte liquiditeitsvoorschotten aan Zanddijk BV.

Planning



Huidige projectfase: Vorbereidingsfase

Percentage gereed: 10%

Voortgang algemeen

- Op 12 oktober 2023 is het voorontwerp bestemmingsplan ter inzage gelegd.
- Op 5 december 2023 heeft het college van B&W van de gemeente Reimerswaal ingestemd met de stukken voor het ontwerp bestemmingsplan.
- Op 19 december 2023 is het ontwerp bestemmingsplan behandeld in de opinieraad van Reimerswaal. In deze vergadering kwamen geen zaken aan bod die het voortzetten van de procedure beïnvloeden.
- Op 28 december 2023 is het ontwerp bestemmingsplan ter inzage gelegd.

- In december 2023 hebben de leden van de Raad van Commissarissen (RvC) hun lidmaatschap beëindigd. Er is een interim RvC aangesteld. Door de vlotte aanstelling van de interim RvC door het College is de continuïteit van de BV gegarandeerd en hebben de werkzaamheden regulier doorgang gehad.

Kwaliteit

Status:



Voortgang:



Met het gekozen tracé en de uitwerking in het definitief ontwerp zijn de doelstellingen van het project; verkeersveiligheid, bereikbaarheid en onderhoudsreductie, ingevuld. Deze scope is in de Overeenkomst van Opdracht ter verantwoording aan de BV meegegeven voor de voorbereiding en realisatie van het project.

In de afgelopen periode zijn diverse onderzoeken uitgevoerd in het kader van het bestemmingsplan. Uit deze onderzoeken blijkt dat de realisatie van het tracé planologisch (nog steeds) mogelijk/haalbaar is.

Geld

Status:



Voortgang:



Er is een totaal krediet van € 68 miljoen beschikbaar gesteld voor het project.

Voor de Zanddijk BV is daarvan € 60 miljoen beschikbaar. Door de Zanddijk BV is een concept meerjarenraming gemaakt van het budget over verschillende kostencategorieën.

Het waterschap heeft een eerste bijdrage aan het project overgemaakt.

Tijd

Status:



Voortgang:



Momenteel bevindt het project zich in het beginstadium van de voorbereidingsfase. De meest kritische onderdelen in deze fase zijn de planologische procedure en de verwerving van benodigde gronden. De planning om nog dit jaar het ontwerp bestemmingsplan ter inzage te leggen is gehaald.

In deze fase wordt het ontwerp op de realisatiefase voorbereid. Om de realisatie zonder problemen te laten verlopen moet allerlei zaken duidelijk zijn gemaakt voor de uitvoerende partijen. Denk hierbij aan het uitvoeren van diverse onderzoeken, het doorlopen van een bestemmingsplan- c.q. omgevingsplanprocedure, het verleggen van kabels en leidingen en de aanbesteding/gunning van werkzaamheden. Aan het eind van de voorbereidingsfase is duidelijk hoe het resultaat gerealiseerd gaat worden en worden de deelproducten voor de realisatie vastgelegd. Dit wordt verwerkt in een realisatieplan. Onderdeel van dit plan is ook de werkzaamheden die aan en rond het spoor worden uitgevoerd. Deze worden in overleg met ProRail uitgewerkt.

De Realisatiefase start in 2025. Tenzij er vertraging optreedt vanwege onteigenings- en beroepsprocedures in de voornoemde voorbereidingsfase.

Risico

Status:



Voortgang:



Risicobeheersing vindt plaats aan de hand van risicoanalyses die minimaal iedere drie maanden worden uitgevoerd. Met een risicoanalyse worden alle projectrisico's geactualiseerd, inclusief de beheersmaatregelen bij deze risico's.

Naarmate het project vordert kunnen de onzekerheden afnemen, maar er kunnen nog steeds risico's optreden met gevolg voor de planning en fasering.

De risico's zijn ten opzichte van de vorige voortgangsrapportage niet gewijzigd.

Hieronder benoemen we de risico's met bijbehorende beheersmaatregelen die op basis van de periodieke risicoanalyse als groot zijn beoordeeld:

- De bodemgesteldheid is anders dan verwacht.
Beheersmaatregelen: Geohydrologisch onderzoek is uitgevoerd. Aanvullend bodemonderzoek wordt tijdens de voorbereidingsfase uitgevoerd. Op basis van bodemonderzoeken een beheersplan opstellen.
- Bezwaren op bestemmingsplan/omgevingsplan en vergunningen.
Beheersmaatregelen: Omgeving is zoveel mogelijk betrokken bij de totstandkoming van het ontwerp. Onder andere door de dialoog aan te gaan.
- Bij de aanbesteding komen hogere inschrijvingen binnen dan geraamd bij de kredietaanvraag.
Beheersmaatregelen: Plafondbedrag opnemen bij aanbesteding. Raming periodiek updaten o.b.v. actuele prijssituatie. In raming rekening houden met indexeringen van bouwkosten.

- De raming is onjuist of er worden kostenposten buiten beschouwing gelaten.
Beheersmaatregelen: Raming controleren en na elke fase actualiseren. Aannames meenemen in raming.
- Er ontstaat onacceptabele overlast (omrijden, geluid, stof etc.) en schade tijdens de uitvoering van het werk en er worden rechtmatige schadeclaims ingediend.
Beheersmaatregelen: Goed contact met omgeving nastreven en c.q. vertrouwensrelatie opbouwen. Samenwerking met de aannemer stimuleren en borgen in het contract.
- Gronden en opstallen zijn niet tijdig verworven.
Beheersmaatregelen: Met aanbesteden rekening houden dat aannemer pas kan beginnen als de gronden beschikbaar zijn.
- Kabels en leidingen zijn niet tijdig verlegd.
Beheersmaatregelen: Tijdig verzoek tot aanpassing doen en projectovereenstemming vaststellen. Tijdig overleg voeren met leidingbeheerders.
- Conflicten met de aannemer over onder andere de voorwaarden in het contract, meerwerk en kwaliteit van opgeleverde producten.
Beheersmaatregelen: Deskundig contractmanagement. Goed juridisch contract opstellen en kwaliteitseisen goed omschrijven.

Het hierboven genoemde tweede risico heeft effect op paragraaf 'tijd'.

De hierboven genoemde risico's zijn risico's die liggen bij de BV.

Het hoogste risico dat bij de provincie ligt, is het risico dat het project niet gerealiseerd kan worden binnen planning en budget. Dit risico wordt meegenomen in het weerstandsvermogen van de provincie.

Omgeving

Status:



Voortgang:



Er wordt momenteel door de grondverwervers met de omgeving gesproken. Ook heeft er in november een startvergadering met kabels en leidingen eigenaren plaatsgevonden.

Eind oktober 2023 is de website van Zanddijk BV online gegaan. Via de website wordt de belangrijkste projectinformatie gedeeld met de omgeving. Hiermee is de nieuwsbrief komen te vervallen.

De kantoorlocatie op Molendijk 56 is Zanddijk BV volledig ingericht en goed zichtbaar in het projectgebied.

Legenda status en voortgang

 Op orde  Positieve ontwikkeling

 Er dreigen afwijkingen  Gemiddelde ontwikkeling

 Bijstelling is noodzakelijk  Negatieve ontwikkeling

Scopebeschrijving

De scope van het project is als volgt samen te vatten:

- Realisatie van het traject Zanddijk tussen de rotonde Nishoek en de te maken rotonde Zanddijk-Molendijk-Olzendedijk, inclusief de aansluiting van de Grintweg met een fietstunnel onder door de Zanddijk.
- Realisatie van de ontsluitingsweg tussen de rotonde Zanddijk en de rotonde Wulk.
- Inrichten van de Molendijk tussen de Molendijkseweg en de Zanddijk als een 60km/u zone.
- Het gedeelte van de Molendijk tussen de Zanddijk en Molendijkseweg, de nieuw aan te leggen Parallelweg aan de noordzijde van de Zanddijk, de te verleggen Grintweg, de aangepaste Kamperweg, de bestaande Parallelweg aan de zuidkant Zanddijk tussen de Olzendedijk en de Kapelleweg en het bestaande fietspad langs de Molendijk tussen de Olzendedijk en de Molendijkseweg te realiseren.
- Het gedeelte van het gedeelte van de Molendijk tussen de Molendijkseweg en de Welleweg, inclusief de bestaande Parallelweg aan de Zuidzijde te realiseren
- Realisatie van de benodigde aanpassingen ter hoogte van de rotonde Nishoek, waarbij de fietsverbindingen ongelijkvloers worden gemaakt.
- Realisatie van de kruising van het spoor door middel van een spoorviaduct.
- Realisatie van de benodigde aanpassingen van de Weihoek inclusief de nieuwe aansluiting van de Weihoek op de Stationsweg.

De volgende onderdelen worden door de gemeente Reimerswaal gedaan:

- Realisatie van de rotonde Wulk, en de aansluiting van de Krab op de Wulk, inclusief aansluitingen en de noordelijk daarvan gelegen wegen binnen de bebouwde kom (de Olzendepolderweg en de Molendijkseweg).
- Realisatie van een veilige fietsstructuur langs de Stationsweg Zuid (deel Capelleweg-Station).

Relevante besluiten

-
- Principe definitief plan voor uitvoering van een eerste fase volgens tracé 3c is door GS op 27 september 2017 vastgesteld;
 - In 2018 heeft GS besloten fase 1 vooralsnog niet uit te voeren en eerst een verdiepende studie uit te voeren naar de mogelijkheden van een totaaloplossing.
 - De eindrapportage van deze verdiepingsstudie is door GS op 21 mei 2019 vastgesteld.
 - In september 2019 heeft GS besloten om nog geen voorkeur alternatief vast te stellen maar eerst in overleg te gaan met het ministerie van IenW over cofinanciering door het Rijk.
 - Op 3 december 2019 heeft GS besloten dat alternatief Bruin het voorgenomen voorkeursalternatief is en te starten met een informele inspraakprocedure.
- GS
- Op 9 juni 2020 heeft GS besloten om aan PS een Startnotitie voor het tracé Roze-Zwart aan te bieden.
 - Op 9 november 2021 hebben GS aan PS per brief een update gegeven over de voortgang van het project. Hierin is onder andere aangegeven dat er is gekozen om toch voor 1 bestemmingsplanprocedure te gaan en dat partners in gesprek zijn om te zorgen dat de verkeersintensiteit op de Molendijk op een gewenst niveau komt. E.e.a. is tijdens een informatiebijeenkomst voor PS op 19 november 2021 nader toegelicht.
 - Op 14 juni 2022, hebben GS het projectplan vastgesteld en aangeboden aan de Staten.
 - Op 8 november 2022 hebben GS het Definitieve Ontwerp, inclusief Kredietaanvraag aangeboden aan PS.
 - Op 24 januari 2023 hebben GS de wensen- en bedenkingprocedure gestart, middels een brief aan PS.
-
- Beschikbaarstelling voorbereidingskrediet van € 1,1 mln. (PS 10-11-17 € 800.000 en PS 8-6-18 aanvulling met € 300.000)
 - PS hebben op 3 jul 2020 een extra Commissie Economie gehouden, om met belanghebbenden in gesprek te gaan.
- PS
- Het onderwerp is behandeld in de Commissie Economie van 4 september 2020 en 9 oktober 2020.
 - Op 6 november 2020 is de Startnotitie voor het project vastgesteld en zijn vier moties aangenomen.
 - 5 februari 2021 hebben Provinciale Staten een voorbereidingskrediet beschikbaar gesteld voor de aankoop van vastgoed. De werkzaamheden hieromtrent zijn onderdeel van de voorbereidingsfase.
-

- 20 mei 2022 hebben PS besloten € 0,4 miljoen van het krediet bestemd voor vastgoedaankopen “over te hevelen” naar het investeringskrediet bestemd voor voorbereidingskosten.
 - Op 22 juli 2022 hebben PS besloten om over te gaan naar de volgende fase, die in december 2022 moet resulteren in het behandelen van een kredietaanvraag voor het project. Tevens zijn 3 moties aangenomen.
 - Op 16 december 2022 hebben PS ingestemd met de afronding van de definitie- en ontwerpfase van het project N673 Zanddijk-Molendijk en de start van de voorbereidingsfase middels goedkeuring van het eindfasedocument definitie- en ontwerpfase N673 Zanddijk-Molendijk inclusief de daarin opgenomen scope, looptijd en beheersaspecten (inclusief financiën) van het project.
 - Op 28 maart 2023 hebben PS hun Wensen en Bedenkingenbrief aan GS vastgesteld
-

Extra toelichting

Tenzij anders aangegeven, gaat het in dit document over de voortgang zoals door Zanddijk BV aan de provincie is gerapporteerd.

Zanddijk BV rapporteert aan de provincie over de reguliere kwartalen (voor de huidige periode dus oktober-november-december). Daarmee wordt bereikt dat de voortgangsrapportage vanuit de BV kan worden verwerkt in de voortgangsrapportage van de provincie zelf (in dit geval de periode november-december-januari).



Traverse Kapellebrug

Kunt u dit document niet goed lezen of gebruiken? Bekijk dan de toegankelijke versie van dit document op

<https://pcportal.zeeland.nl/voortgangsrapportage-grote-projecten-ps-novdecjan-20232024/programma/traverse-kapellebrug>

Traverse Kapellebrug

Algemeen

Project:	N290 Traverse Kapellebrug
Document:	Voortgangsrapportage
Periode:	November, december en januari 2023-2024
Status:	Definitief
Datum:	27-2-2024
Bestuurlijk opdrachtgever:	dhr. A.J. van der Maas

Projectomschrijving

De Provinciale weg N290 is een gebiedsontsluitingsweg in Oost Zeeuws-Vlaanderen. Een gebiedsontsluitingsweg is een weg die de schakel vormt tussen woongebied en een hoofdweg. De N290 sluit aan op de N61 en N62 ten zuiden van Terneuzen. De weg leidt via Zaamslag en Hulst naar de Nederlands-Belgische grens bij Kapellebrug. Het project is het deel van de N290 door Kapellebrug en heet de Gentsevaart. De Gentsevaart gaat door de bebouwde kom en noemen we daarom ook wel de Traverse Kapellebrug. De weg zit constructief aan het einde van de levensduur en pakken we daarom volledig aan. Er komt een nieuwe weg op de bestaande plek. We maken hierbij meteen gebruik van de mogelijkheid om de weg binnen de bebouwde kom van Kapellebrug opnieuw in te richten. De Gentsevaart is een drukke weg door Kapellebrug met veel woningen en bedrijven langs beide kanten. Door de verkeersdrukke en het vrachtverkeer, ervaren omwonenden regelmatig hinder. Er ontstaan ook onveilige situaties voor fietsers en voetgangers. Met een nieuw ontwerp van de weg verbeteren we de verkeersveiligheid en beperken we de hinder zonder dat dit ten koste gaat van de doorstroming. Bovendien zullen deze verbeteringen een positieve bijdrage leveren aan de leefbaarheid in het dorp.

Belangrijkste ontwikkelingen

Op 9 februari 2024 hebben PS ingestemd met het statenvoorstel "Start realisatiefase". Dit besluit valt net buiten de rapportageperiode. De gevolgen van dit besluit zijn echter wel verwerkt in deze rapportage. Dit omdat het grote invloed heeft op het project en de verschillende onderdelen van de rapportage.

De belangrijkste ontwikkelingen zijn:

- Instemming van PS met de overgang van het project naar de realisatiefase en de bijbehorende kredietverhoging van € 3 miljoen;
- Instemming van PS met de uitvoering van het project conform het definitief ontwerp inclusief kleine verbeteringen;

- Ontwerpbesluiten van de bevoegde gezagen op de aanvraag van de benodigde vergunningen.

Status en voortgang

Beheersaspect: *Kwaliteit* *Geld* *Tijd* *Risico* *Omgeving*

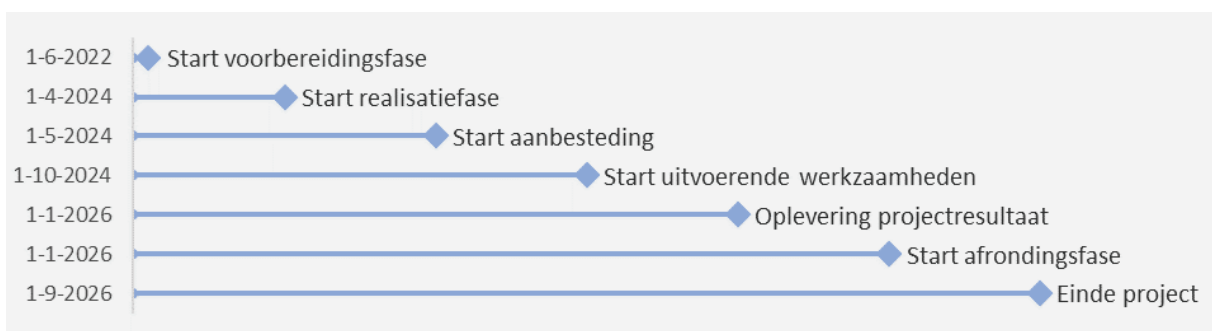
Status:     

Voortgang:     

Budget



Planning



Huidige projectfase: Voorbereidingsfase

Percentage gereed: 90%

Voortgang algemeen

Zoals hierboven al aangegeven bevindt het project bevindt zich in de afronding van de voorbereidingsfase en is, om te starten met de realisatiefase, een statenvoorstel opgesteld.

Op grond van dit statenvoorstel hebben PS op 9 februari jl. ingestemd met:

- De overgang van het project naar de realisatiefase;
- De uitvoering van het project conform het definitief ontwerp inclusief kleine verbeteringen;
- De hiervoor benodigde kredietverhoging van € 3 miljoen ten laste van de investeringsagenda.

Ook is in deze rapportageperiode verder gewerkt aan het verkrijgen van de benodigde vergunningen. De aanvraag van de vergunningen is gedaan en de ontwerpbesluiten zijn ter inzage gelegd door de bevoegde gezagen. Er van uitgaande dat er geen langdurige bezwaar- en beroepsprocedures komen, zijn de vergunningen onherroepelijk voor de start van de uitvoerende werkzaamheden.

Tevens is de benodigde grond verworven of er zijn afspraken gemaakt over de toekomstige verwerving of het gebruik van de grond. Met de netbeheerders hebben we in de voorbereidingsfase ook afspraken gemaakt over het verleggen en vernieuwen van de kabels en leidingen. De werkzaamheden zijn aanbesteed door de netbeheerders en de start van de werkzaamheden is gepland na de behandeling van bovengenoemd statenvoorstel door PS.

De gemeente Hulst heeft een deel van de werkzaamheden aan het riool reeds uitgevoerd, daarnaast is een contract opgesteld voor de overige werkzaamheden aan het riool. Dit wordt gezamenlijk met de werkzaamheden van de provincie aanbesteed.

Kwaliteit

Status:



Voortgang:



Het op 9 februari 2024 door PS vastgestelde ontwerp bepaalt de kwaliteitseisen van het op te leveren projectresultaat. Bij de uitwerking van dit ontwerp naar een uitvoeringscontract worden de kwaliteitseisen gespecificeerd zodat er aanbesteed kan worden. Daarbij worden ook de resultaten betrokken van diverse onderzoeken naar onder andere milieu, bodem, natuur, archeologie, geluid, en trillingen. Ook de uitkomsten van de analyse voor Maatschappelijk Verantwoord Inkopen (MVI) worden betrokken bij het bepalen van de kwaliteitseisen. Bij het uitvoeren van de werkzaamheden zal worden toegezien op de gestelde kwaliteitseisen.

Geld

Status:



Voortgang:



Het door PS toegekende investeringskrediet voor het project is in totaal € 5,6 miljoen. Aan PS is via het eerder genoemde statenvoorstel "Start realisatiefase" voorgelegd het benodigde krediet te verhogen met € 3 miljoen ten laste van de investeringsagenda. Het investeringskrediet komt daarmee uit op een totaal van € 8,6 miljoen.

Tot en met medio januari 2024 zijn er voor € 1.443.000 kosten gemaakt en verplichtingen aangegaan. De gemeente Hulst draagt € 230.000 (exclusief BTW) bij aan de reconstructie. Daarnaast zijn de kosten voor de vernieuwing van het riool voor de gemeente Hulst. De kosten van toekomstig beheer en onderhoud (na de reconstructie) komen niet ten laste van het investeringskrediet. De status is gewijzigd van rood naar groen door de verhoging van het investeringskrediet naar € 8,6 miljoen.

Tijd

Status:



Voortgang:



De planning van het project is aangepast en via het statenvoorstel "Start realisatiefase" aan PS voorgelegd en kent de volgende mijlpalen:

- April 2024: start realisatiefase
- Mei 2024: start aanbesteding
- Oktober 2024: start uitvoerende werkzaamheden
- Januari 2026: oplevering projectresultaat
- Januari 2026: start afrondingsfase
- September 2026: einde project

Onze recente ervaringen met aanbestedingen is dat er grote kans is op beperkte inschrijvingen in verband met personeelstekorten bij de aannemers. We houden in de planning rekening met een periode van 15 maanden voor de uitvoering van de werkzaamheden. Dit is langer dan gebruikelijk zodat de aannemer ruimte heeft om de werkzaamheden flexibeler in te plannen. Dit draagt naar verwachting bij aan een succesvolle aanbesteding.

Bovenstaande projectplanning is opgesteld en wordt met de verschillende uit te voeren acties in meer detail bijgehouden via een planningstool. Maandelijks wordt deze detailplanning van de huidige fase met het projectteam doorgenomen en waar nodig bijgesteld. Met de nieuwe planning van het project is de status gewijzigd van oranje naar groen.

Risico

Status:



Voortgang:



Risicobeheersing vindt plaats aan de hand van regelmatig uitgevoerde risicoanalyses. De risico's worden minimaal iedere drie maanden geactualiseerd. Hierbij behoren ook de beheersmaatregelen. We bekijken de risico's tijdens een bijeenkomst met het projectteam, indien nodig met aanvullende expertise. Per beheersmaatregel wordt een actiehouder aangewezen. De voortgang/effecten van de beheersmaatregelen worden via de actielijst van het projectteam bewaakt. De inspanning zal zich vooral richten op het beheersen van de risico's met de grootste gevolgen. Een project is dynamisch en naarmate het project vordert, kunnen de onzekerheden afnemen. Daarnaast kunnen er nog steeds risico's optreden met gevolg voor het projectbudget, de planning en fasering.

Op basis van de meest recente actualisatie zijn de grootste risico's:

- Een langere doorlooptijd voor het verlenen van de definitieve omgevingsvergunning en natuurvergunning. Dit kan worden veroorzaakt door ingediende zienswijzen of door bezwaar- en beroepsprocedures. De gevolgen zijn mogelijke uitloop van het project en extra (proces)kosten.
- Het moeten treffen van extra maatregelen voor het realiseren van de omleidingsroutes.

Omgeving

Status:



Voortgang:



Het draagvlak in de omgeving is groot. Uit informatiebijeenkomsten is gebleken dat, ondanks dat er eerder extra wensen waren ten aanzien van het project, de tevredenheid groot is over het ontwerp en de plannen voor het verbeteren van de leefbaarheid en verkeersveiligheid. De grootste zorg van de omgeving is de bereikbaarheid van het lokale bedrijfsleven en het risico op sluiptverkeer tijdens de werkzaamheden.





Bij de uitvoering zullen we gaan werken met een halve wegafzetting. Hiermee blijven bedrijven en woningen tijdens de werkzaamheden bereikbaar voor bestemmingsverkeer. Het doorgaand vrachtverkeer leiden we om via de N290 naar de Tractaatweg en Expressweg en omgekeerd. Voor doorgaand personenverkeer zijn er meerdere opties.

Met regelmaat worden nieuwsbrieven verspreid onder de bewoners en bedrijven rondom de Gentsevaart. Deze nieuwsbrieven en andere relevante informatie over het project voor bewoners, bedrijven en andere belangstellenden is terug te vinden op de website www.zeeland.nl/kapellebrug.

Het is ook mogelijk om contact op te nemen met vragen of opmerkingen over het project via het mailadres kappellebrug@zeeland.nl

Naar aanleiding van de wens uit Provinciale Staten is in overleg met de dorpsraden van Kapellebrug en Clinge een kunstenaar en een ontwerp gekozen voor een kunstobject op de nieuwe rotonde op de kruising van de Gentsevaart en de Molenstraat. De voorbereidingen voor het realiseren van het object zijn gestart.

Legenda status en voortgang

	Op orde		Positieve ontwikkeling
	Er dreigen afwijkingen		Gemiddelde ontwikkeling
	Bijstelling is noodzakelijk		Negatieve ontwikkeling

Scopebeschrijving

De volgende onderdelen vormen de scope van het project:

- Reconstructie van de Gentsevaart inclusief verkeer remmende maatregelen en fietsoversteken met opstelplaatsen en aan weerszijden van de rijbaan een voet- en fietspad.
- Aanleg van een rotonde met aansluitingen op de Gentsevaart, Molenstraat, parallelweg Gentsevaart en Roskamstraat.
- Dempen van de watergang en aanbrengen van de aansluiting Roskamstraat op de nieuw te leggen rotonde.
- Aanpassen van de openbare verlichting, bewegwijzering, bebording en beplanting en het realiseren van aansluitingen op bestaande wegen.
- Aanpassingen kadastrale grenzen en benodigde grondaankopen.
- De bijdrage aan een vijftal Duurzame Ontwikkelingsdoelen zoals opgenomen in de MVI-ambitie van dit project.

Onderdelen die niet voor rekening van het projectbudget komen, maar door de gemeente Hulst worden gefinancierd en wel worden opgenomen in het uitvoeringscontract dat wordt gesloten met de aannemer voor de reconstructie:

- Aanleg van een nieuw riool voor afvoer van hemelwater met een uitstroomvoorziening op de watergang bij de Roskamstraat inclusief voetpad.
- Vervangen en/of verplaatsen van de gemeentelijke verlichting.

- Vervangen van een deel van het bestaande riool.

Relevante besluiten

- 18 mei 2021: Vaststellen startnotitie 'Reconstructie Traverse Kapellebrug N290' en verzenden aan PS.
 - 15 februari 2022: Informeren van PS over de uitkomsten van het onderzoek naar de mogelijkheden voor de aanleg van een fietstunnel in Kapellebrug.
- GS
- 29 maart 2022: Goedkeuren definitief ontwerp, projectplan en eindfasedocument definitie- en ontwerpfase en aanbieden aan PS.
 - 19 december 2023: Overgang naar de realisatiefase, uitvoering conform het definitief ontwerp (inclusief kleine verbeteringen) en verhoging investeringskrediet met € 3 mln. Deze punten worden via een statenvoorstel voorgelegd aan PS ter besluitvorming.
-
- 29 mei 2020: Vaststellen voorjaarsnota 2020 en daarmee project N290 Traverse Kapellebrug benoemen als groot project. Een krediet ter hoogte van € 5,6 miljoen beschikbaar stellen.
 - 23 juli 2021: Instemmen met de startnotitie 'Reconstructie Traverse Kapellebrug N290' en het gelijktijdig doorlopen van zowel de definitiefase als de ontwerpfase.
 - 11 maart 2022 (commissie Economie): GS heeft PS geïnformeerd dat een fietstunnel niet wordt opgenomen in het definitief ontwerp. Dit naar aanleiding van onderzoek naar de mogelijkheden voor de aanleg van een fietstunnel.
- PS
- 20 mei 2022: Goedkeuren definitief ontwerp N290 Traverse Kapellebrug en instemmen met de afronding van de definitie- en ontwerpfase van het project. Daarnaast de start van de voorbereidingsfase door goedkeuring van het eindfasedocument "definitie- en ontwerpfase N290 Traverse Kapellebrug". In dat document zijn opgenomen: scope, looptijd en beheeraspecten uit het Projectplan N290 Traverse Kapellebrug.
 - 11 november 2022: Instemmen met voorstel in Najaarsnota 2022 om € 1,45 miljoen te reserveren in de investeringsagenda voor de verhoging van het projectkrediet.
-

Extra toelichting

N.v.t.



Natuurpakket Westerschelde (NPW)

Kunt u dit document niet goed lezen of gebruiken? Bekijk dan de toegankelijke versie van dit document op <https://pcportal.zeeland.nl/voortgangsrapportage-grote-projecten-ps-novdecjan-20232024/programma/natuurpakket-westerschelde-npw>

Natuurpakket Westerschelde (NPW)

Algemeen

Project:	Programma Natuurpakket Westerschelde
Document:	Voortgangsrapportage
Periode:	November, december en januari 2023-2024
Status:	Definitief
Datum:	27-2-2024
Bestuurlijk opdrachtgever:	dhr. A.R.M. Vael

Projectomschrijving

Het programma tot het realiseren van minimaal 600 ha estuariene natuur volgens het Convenant Rijk-Provincie (2005) over de uitvoering van de ontwikkelingsschets 2010.

Het Programma Natuurpakket Westerschelde omvat de volgende projecten:

- Hertogin Hedwigepolder (350 ha, gereed)
- Uitbreiding Zwin (22 ha, gereed)
- Middengebied Waterdunen (121 ha, gereed) en Perkpolder (35 ha, gereed)
- Buitendijks (5 deelprojecten 130 ha, deels gereed)
- Landbouw-flankerend beleid (subsidie € 8,4 miljoen en grondruilbank € 4,6 miljoen)
- Overige afspraken (Grenspark Groot Saeftinghe, impuls Hulst, Landschapspark Zwinstreek, impuls Sluis, Sloe-/Tractaatweg, monitoring).

Belangrijkste ontwikkelingen

- Panoramaheuvel:** Na constatering medio 2023 dat de Panoramaheuvel niet de gewenste hoogte had bereikt, is in de afgelopen maanden gekeken naar de oorzaak en de mogelijke oplossingen hiervoor. Inmiddels is er duidelijkheid over de oorzaak en mogelijke oplossingen. De heuvel wordt op hoogte gebracht met grond uit het gronddepot in de naastliggende Prosperpolder. In de afgelopen periode zijn de voorbereidingen getroffen voor grondonderzoek, aanvraag van benodigde toestemmingen en vergunningen en een overeenkomst met de eigenaar van het gronddepot (Afdeling Maritieme Toegang).
- Voorlopige oplevering Hedwigeproject.** De aannemer heeft de voorlopige oplevering bij de Vlaamse Waterweg (opdrachtgever) aangevraagd. De voorlopige oplevering heeft plaatsgevonden op 1 februari 2024 waarna nog een garantietermijn van 2 jaar van toepassing is. Hiermee kan de realisatie van de natuur als gereed beschouwd worden met dien verstande dat doorgewerkt wordt aan de ophoging van panoramaheuvel en de bouw van de gecombineerde uitkijk- en radartoren met bijbehorende toegangsroutes.
- Buitendijks natuurherstel:** Voor het buitendijks project Zimmerman is opnieuw gesproken met de eigenaar. Op basis van dit overleg wordt een nieuw voorstel/aanbod voorbereid. Ten

aanzien van een door Rijkswaterstaat aangedragen meekoppelkans vindt onderzoek en overleg plaats met zowel Rijkswaterstaat als de stakeholder en worden voorbereidende stappen gezet, vooruitlopend op besluitvorming in het voorjaar van 2024.

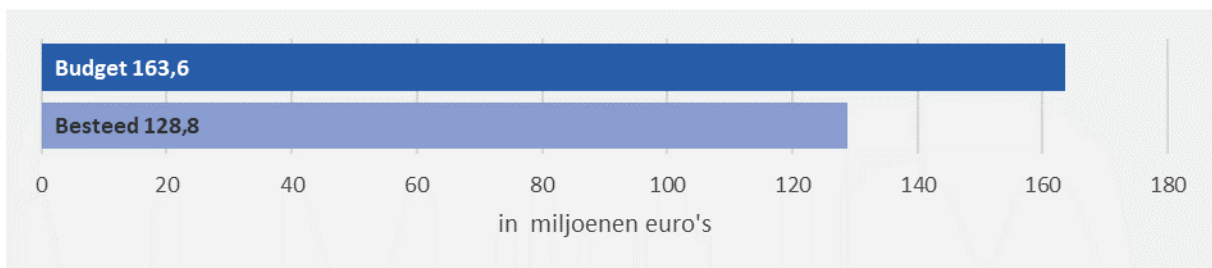
Status en voortgang

Beheersaspect: *Kwaliteit* *Geld* *Tijd* *Risico* *Omgeving*

Status:     

Voortgang:     

Budget



Planning



Huidige projectfase: Realisatiefase

Percentage gereed: 97% (641 van de 658 hectare waar naar toegewerkt wordt, zie voor nadere toelichting blokje 'projectomschrijving' hierboven).

Voortgang algemeen

De verschillende onderdelen van NPW bevinden zich in verschillende fasen:

- De panoramaheuvel bevindt zich nog in de uitvoeringsfase. De uitvoering van de uitkijktoren wordt voorbereid (samenwerkingsovereenkomst met Rijkswaterstaat en aanbestedingsprocedure).
- Voor de overdracht van de Hedwigepolder is door een driemanschap van onafhankelijke taxateurs de waarde bepaald. De gesprekken met de kopende partij zijn momenteel gaande. De interne besluitvorming bij de kopende partij vraagt wat meer tijd dan eerder voorzien en zal nu in het voorjaar afgerond worden. Ook met het waterschap loopt het gesprek over de eigendomsoverdracht van de dijk en met Rijkswaterstaat over de eigendomsoverdracht van de panoramaheuvel. De overdracht hiervan zal naar verwachting in het voorjaar 2024 plaatsvinden.
- Het opleveringsmoment van het Hedwige- en Prosperproject heeft plaatsgevonden op 1 februari 2024. De voorbereidingen hiervoor aan Nederlandse kant hebben we samen met het Waterschap, Stichting het Zeeuwse Landschap, de Zeeuwse Energie Houdstermaatschappij en Rijkswaterstaat gedaan.
- Naar aanleiding van de uitspraak van de Raad van State over de gedoogplicht in het Zimmermanproject heeft met de eigenaar van de buitendijkse gronden in dit project een gesprek plaatsgevonden met de verantwoordelijke gedeputeerde. Er wordt een hernieuwd voorstel voorbereid.
- Voor deelname aan een mogelijke meekoppelkans van Rijkswaterstaat bij Ossensisse hebben de eerste onderzoeken plaatsgevonden. Aanvullende onderzoeken zijn in uitvoering en er vinden gesprekken plaats met de stakeholders en Rijkswaterstaat. Streven is om in Q1 een besluit te nemen.
- Na erkenning als landschapspark Zwinstreek door de Vlaamse regering in oktober 2023 vindt er momenteel afstemming plaats met de provincies West- en Oost-Vlaanderen om te komen tot een samenwerkingsverband. Het streven is om dit in de loop van 2024 te hebben vormgegeven.

Bij Extra Toelichting wordt op hoofdlijnen ingegaan op de afzonderlijke projecten.

Kwaliteit

Status:



Voortgang:



Het beoogde effect van het programma NPW is het ontstaan van minimaal 600 hectare estuariene natuur. Na de inrichting van de geplande hectares in de NPW-projecten zal de natuur zich gedurende een langere periode ontwikkelen tot de gewenste kwaliteit. De verschillende vormen van inrichting zoals nieuwe buitendijkse en binnendijkse natuur en kwaliteitsverbetering van bestaande natuur leveren een andere natuurkwaliteit op. Zo levert één hectare nieuwe buitendijkse natuur een andere natuurwaarde op dan één hectare binnendijkse natuur. Daarom zijn hectares waarmee de kwaliteit van de bestaande natuur verbeterd wordt op basis van onderzoek maar voor een bepaald deel

meegerekend in de te bereiken oppervlakte. Met de realisatie van het actuele programma NPW worden 658 hectare herijkte of gewogen estuariene natuur ingericht. Op dit moment is 641 hectare estuariene natuur gerealiseerd en is 17 hectare in uitvoering. Hiermee wordt een garantiebuffer gecreëerd om bij een tegenvallende natuurontwikkeling toch het afgesproken doel van minimaal 600 hectare te realiseren.

Naast de realisatie van estuariene natuur worden binnen NPW ook streekprojecten opgepakt die gelegen zijn in de nabijheid van NPW-projecten. Voorbeelden hiervan zijn de gebiedsaanpakken Grenspark Groot Saefinghe en Landschapspark Zwinstreek. Met de grensregio's en partners wordt met een geïntegreerde aanpak grensoverschrijdend gewerkt aan onder andere maatschappelijke, economische, recreatieve, agrarische en ecologische opgaven.

Op 13 oktober jl. heeft de Vlaamse Regering een besluit genomen en de Zwinstreek erkend als Landschapspark.

Daarnaast wordt in de vorm van Landbouw flankerend beleid samen met de ZLTO een bijdrage geleverd aan brede ontwikkeling van landbouw in Zeeland.

Geld

Status:



Voortgang:



Van het totale beschikbare NPW-budget van € 163,6 mln. was begin 2024 nog € 34,8 mln. beschikbaar voor de uitvoering in de periode 2024 t/m 2025. Inmiddels zijn we gestart met de actualisatie van de Meerjarenkostenraming voor 2024-2025

Vanuit het ministerie is aangegeven dat de verkoopopbrengsten van de gronden van de Hedwigepolder aan het budget van het Natuurpakket Westerschelde moeten worden toegevoegd.

Het budget, inclusief de hierin opgenomen risicoreserves, biedt de ruimte om naast het afgesproken natuurherstel via landbouwflankerend beleid, regionale impulsen en Grenspark Groot Saefinghe diverse projecten te realiseren met een extra meerwaarde voor het gebied. Onze inzet blijft erop gericht zoveel mogelijk bij te dragen aan deze meerwaarde, zodat het gehele NPW-budget ook landt in de regio.

Tijd

Status:



Voortgang:



De Provincie Zeeland heeft in 2006 de uitvoeringstaak voor het Natuurpakket Westerschelde (NPW) in opdracht van het ministerie van LNV op zich genomen. De looptijd van het programma is

vastgesteld tot en met 2022 met een afspraak over de resterende programmaperiode (2023-2025). Binnen die periode zullen de projecten worden uitgevoerd. In beeld wordt gebracht welke activiteiten, zoals bijvoorbeeld de monitoring en het onderhoud en beheer, na 2025 nog dienen plaats te vinden zodat hierover afstemming met het ministerie van LNV kan plaatsvinden. Er is gestart met het voorbereiden van de Meerjarenkostenraming 2024-2025 en het jaarverslag over 2023.

De primaire doelstellingen van NPW kunnen voor eind 2025 worden behaald.

Risico

Status:



Voortgang:



Overeenkomstig de afspraken rond grote projecten worden ieder kwartaal de risicodossiers geactualiseerd op project- en programmaniveau. De twee grootste risico's zijn:

Zimmermanproject

De Raad van State heeft op 23 augustus 2023 uitspraak gedaan. Uitgesproken is dat de rechtbank (die het beroep tegen de mededeling omtrent de gedoogplicht heeft behandeld) zich onbevoegd had moeten verklaren omdat er in dit uitzonderlijke geval geen sprake is van een besluit, en daarmee de bestuursrechter niet bevoegd is. Dit betekent dat er geen definitieve uitspraak is, en voor de eigenaar van de buitendijkse gronden de weg naar de burgerlijke rechter open staat. In de afgelopen maanden is gekeken naar een oplossing. Dit heeft ertoe geleid dat tussen de eigenaar van de gronden binnen het project en de verantwoordelijke gedeputeerde een gesprek heeft plaatsgevonden. Momenteel wordt er een nieuw voorstel voorbereid.

Hoogte Panoramaheuvel


Over de aanleg van de Panoramaheuvel zijn afspraken gemaakt tussen de Vlaamse Waterweg (VWW) en Provincie Zeeland. Het ontwerp van de heuvel is in samenspraak met de VWW, Provincie Zeeland en diverse adviseurs/architecten bepaald. De hoogte van de heuvel is toen indicatief gesteld op ca. 30 m + NAP. Aan de hand van deze hoogte is ook het ontwerp opgesteld van de uitkijk- / radartoren die op de heuvel staat gepland. De bereikte hoogte van de panoramaheuvel bleek medio 2023 lager te zijn dan de gewenste hoogte. Om de gewenste hoogte alsnog te bereiken, is zoveel mogelijk grond uit het gebied benut, zoals de grond uit de tijdelijke zuidelijke bouwroute. Dit zal aangevuld worden met grond uit de nabijgelegen Prosperpolder. Het op de gewenste hoogte brengen van de heuvel brengt vertraging en extra kosten mee. De extra kosten kunnen worden opgevangen binnen de opgenomen risicoreservering.

Binnen de MJKR is voldoende financiële ruimte gereserveerd voor het opvangen van de in de risicodossiers genoemde risico's.

Omgeving

Status:



Voortgang: 

Met de omgeving van de verschillende deelprojecten wordt regelmatig overlegd. Periodiek worden er met de streekhouders binnen het Grenspark Groot Saefthinghe bijeenkomsten georganiseerd waarbij de voortgang van de diverse projecten wordt gepresenteerd en ideeën en initiatieven worden uitgewisseld. Met de verschillende stakeholders rond de eventuele meekoppelkans bij Ossenissee vindt momenteel overleg plaats.

Legenda status en voortgang

 Op orde	 Positieve ontwikkeling
 Er dreigen afwijkingen	 Gemiddelde ontwikkeling
 Bijstelling is noodzakelijk	 Negatieve ontwikkeling

Scopebeschrijving

De getijdennatuur en de vele geulen die de Westerschelde uniek maken, dreigen te verdwijnen. Als gevolg van natuurlijke processen, inpolderingen en verdiepingen ontstaat er één geul. De schorren en slikken worden kleiner met als gevolg het verdwijnen van unieke vogels en planten.

Bedoeling is om deze ontwikkelingen te stoppen en de Westerschelde weer ruimte te geven zodat nieuwe schorren en slikken kunnen ontstaan. Naast het realiseren van gebieden waar eb en vloed weer vrij spel krijgen worden ook maatregelen getroffen om buitendijks de natuur te laten herstellen en versterken. Op deze manier wordt getracht de bijzondere getijdennatuur te behouden voor de toekomst. Tevens vormt dit een bescherming tegen overstromingen

Daarnaast wordt gezorgd voor meerwaarde voor de regio door de natuur toegankelijk te maken.

Dit alles doen we doormiddel van een aantal projecten langs de Westerschelde:

- Hertogin Hedwigepolder (350 ha)
- Uitbreiding Zwin (22 ha)
- Middengebied Waterdunen (121 ha) en Perkpolder (35 ha)
- Buitendijks (5 deelprojecten 130 ha en onderzoek naar een eventuele meekoppelkans)

Daarnaast is er nog een aantal aanvullende opgaven:

- Landbouwflankerend beleid (subsidie en grondruilbank)

- Overige afspraken:
 - Grenspark Groot Saeftinghe,
 - Regionale impuls Hulst
 - Landschapspark Zwinstreek
 - Regionale impuls Sluis
 - Sloe-/Tractaatweg, monitoring.

Relevante besluiten

- GS
- 7 oktober 2005 Voorstel GS invulling Schelde Estuarium.
 - Ingekomen brieven van ministerie EZ/LNV van 26 januari 2013 en 14 november 2016 inzake wijziging convenant.
 - Ingekomen brief van ministerie LNV van 11 januari 2018 inzake goedkeuring van het voorstel tot herijking.
-

- PS
- Besluit 7 oktober 2005 Voorstel PS invulling Schelde Estuarium
 - Besluit 30 januari 2006 Convenant Rijk en Provincie Natuurpakket Westerschelde
-

Extra toelichting

Momenteel is 641 hectare nieuwe estuariene natuur opgeleverd. 17 hectares zijn in uitvoering. Hieronder wordt op hoofdlijnen ingegaan op de afzonderlijke projecten.

1. Hedwigeproject

De voorlopige oplevering heeft plaatsgevonden, de definitieve oplevering vindt plaats na afloop van de garantietermijn van twee jaar van de aannemer. Bij de voorlopige opname zijn Rijkswaterstaat, het Waterschap Scheldestromen, Stichting Het Zeeuwse Landschap (HZL) en de Zeeuwse Energie Houdstermaatschappij (eigenaar van de Leidingendam) betrokken geweest. Provincie Zeeland heeft, na de voorlopige eindopname, het proces-verbaal ingezien en voor akkoord te ondertekend. Leidend daarbij is de vaststelling dat het werk heeft geleid tot realisatie van het bestek. De ingebrachte restpunten zijn verwerkt in het proces-verbaal en worden nog verder afgehandeld of gemonitord. De vrijkomende grond is verwerkt in de panoramaheuvel, maar deze heeft hiermee niet de gewenste hoogte bereikt. In een aparte brief zijn uw Staten hierover geïnformeerd.

Met het waterschap Scheldestromen is de overdracht van de primaire waterkering in vergevorderd stadium. De planning is dat het eigendom en beheer dit voorjaar wordt overgedragen. Met HZL zijn de afspraken over het beheer en eigendom van de Hedwigepolder ver vormgegeven. De overeenkomst is aan HZL voorgelegd. Verwacht wordt dat de eigendomsoverdracht dit voorjaar wordt afgerond.

Met Rijkswaterstaat wordt gewerkt aan het tot stand brengen van een samenwerkingsovereenkomst voor de bouw van de geïntegreerde radar- en uitkijktoren, en aan de eigendomsoverdracht van de panoramaheuvel. Het bereiken van de gewenste hoogte van de heuvel (29,7 m + NAP) is hierin een belangrijke factor.

De effecten van het terugbrengen van eb en vloed in de Hedwigepolder op de nabijgelegen landbouwpercelen worden gemonitord. Gedurende de afgelopen 5 jaar zijn gegevens verzameld van het nabijgelegen gebied, welke dienen als nulmeting. Met de eigenaren en pachters van de percelen wordt geregeld overlegd hierover. Er wordt hierbij nauw samengewerkt met het Waterschap en specialist Deltares, die de monitoring mede begeleiden. De bijbehorende nulmeting is recent gedeeld met uw Staten, inclusief een korte toelichting.

2. Uitbreiding Zwin

Met het Waterschap zijn afspraken ten aanzien van het beheer van de dijk vastgelegd en zal de monitoring worden opgevolgd.

Er is onderzoek gedaan naar de erosie van de dijk. Hieruit blijkt dat extra maatregelen nodig zijn zoals steenbestorting. Hierover is, na bestuurlijk overleg, overeenstemming met het Waterschap bereikt. Het Waterschap neemt de uitvoeringskosten voor haar rekening. De uitvoering vindt in 2024 plaats. Bij de monitoring van de grondwaterpeilen en het zoutgehalte is gebleken dat er een opwaartse verschuiving van de overgang van zoet naar zout grondwater plaats vindt. Dit kan verzilting in de hand werken en daarom is een analyse gemaakt van de huidige situatie en zijn beheersmaatregelen uitgewerkt. Gesprekken met direct betrokken omwonenden worden gevoerd. Mede aan de hand daarvan wordt de aanpak nu verder uitgewerkt, waarbij onderzocht wordt wat de beste oplossing is. Hiervoor is budget beschikbaar binnen de huidige MJKR.

3. Middengebied.

In het project Waterdunen worden in het eerste kwartaal van 2024 de laatste herstel- en aanpassingswerkzaamheden door de Provincie Zeeland in en rond het gebied uitgevoerd. Waterschap Scheldestromen is met haar aannemers de bediening van de getijdenduiker aan het optimaliseren. Deze werkzaamheden en het testen en monitoren van de resultaten hiervan, zullen naar verwachting in september 2024 worden afgerond. De werken worden zodanig georganiseerd dat het natuurgebied en haar bezoekers hier zo min mogelijk nadelige gevolgen van ondervinden.

In het Zimmermanproject is de eerste fase van de eerste strekdam gereed. Provincie Zeeland heeft onder voorbehoud van het verloop van de gedoogprocedure opdracht verleend voor de laatste twee strekdammen. Daarnaast is opdracht gegeven voor fase 2 en 3 van de reeds gedeeltelijk in 2021 aangelegde dam op eigendom van de staat bij Zimmerman. Gelet op de uitspraak van de Raad van State in augustus 2023 heeft tussen de eigenaar van de gronden binnen het project en de verantwoordelijk gedeputeerde een gesprek plaatsgevonden. Momenteel wordt er een nieuw voorstel uitgewerkt.

Voor het beheer en onderhoud voor 5 jaar van alle in het kader van NPW aangelegde strekdammen en de palenrij bij Ossenis is opdracht gegeven aan de aannemer.

Rijkswaterstaat heeft op dit moment een project in voorbereiding om de huidige geulwand bij Ossenis te versterken en schade te herstellen. Daarbij heeft Rijkswaterstaat gevraagd of in de vorm een meekoppelkans in het kader van de uitvoering van dit project, extra laagdynamisch gebied gerealiseerd kan worden. Om dit te bepalen, is onderzoek nodig. In de afgelopen maanden hebben onderzoeken en gesprekken plaatsgevonden maar zijn deze nog niet afgerond. Op basis van deze onderzoeken en nog komende onderzoeken is het streven om Q1 tot een definitief besluit te komen worden over deze meekoppelkans. Binnen het NPW-budget is er voldoende ruimte om deze meekoppelkans in te vullen.

4. Nevenopgaven

Het NPW heeft enkele belangrijke maatschappelijke effecten in de vorm van regionale impuls voor de gemeenten Hulst en Sluis, de ontwikkeling van het Grenspark Groot Saeftinghe, het

grensoverschrijdende Landschapspark Zwinstreek en de inzet van Landbouw Flankerend Beleid waarbij de inzet gericht is op volhoudbare landbouw.

4.1. Grenspark Groot Saeftinghe

In het Grenspark worden stappen gezet aan de hand van de ontwikkellijnen uit het ontwikkelingsprogramma van het Samenwerkingsverband Grenspark Groot Saeftinghe. Dit vormt tevens een onderdeel van het Zeeuws Gebiedsprogramma 2023.

Robuuste Scheldepolders

Er is doorgewerkt aan het voorbereiden van een grensoverschrijdende transitiefonds dat met name gericht is op de zoetwaterbeheersing en klimaat in het grenspark. Ondernemers/boeren worden via het fonds uitgedaagd en gestimuleerd om mee te bewegen met de specifieke issues die in het grenspark spelen. In 2024 vindt besluitvorming plaats over het definitief gaan opzetten van dit fonds. Het fonds wordt in samenwerking met de EGTS en Port of Antwerp/Bruges uitgevoerd.

(Be)leven en leefbaarheid

Na intensieve participatie met de bewoners langs de Scheldekust zijn de ideeën en wensen voor recreatieve voorzieningen langs de Schelde uitgewerkt in definitieve plannen voor de plaatsen Walsoorden, Zeedorp en Emmadorp. De laatste maanden is de uitvoeringsfase 1 in een afrondingsfase gekomen. Fase 2, de plannen voor Baalhoek en Kreverhille worden nu voorbereid en uitwerkt voor realisatie in 2024. Het plan voor Paal wordt momenteel verder uitgewerkt met het doel om in 2025 uitgevoerd te worden.

De plannen en projecten die een onderdeel zijn van het Interreg-project zijn in volle voorbereiding. Voor het project Erfgoed Deal: Groeve Nieuw-Namen is in 2021 een schetsontwerp opgeleverd. Aan de hand van dit ontwerp is samen met de stakeholders de juridische en praktische zaken doorgenomen. De groeve vormt een onderdeel van de Interreg-aanvraag (Be)leefbare Schelde, waarvan de uitvoering gedaan wordt onder begeleiding van het Geopark. De opdracht voor de sloop van de steiger in de groeve is inmiddels verleend.

4.2. Regionale Impuls gemeente Hulst en gemeente Sluis

De regionale impuls gemeente Sluis is begin 2023 afgerond. Eind 2023 is voor het laatste project van de regionale impuls gemeente Hulst de subsidieverantwoording ontvangen. Daarmee is de regionale impuls gemeente Hulst eveneens afgerond.

4.3. Samenwerking in de Zwinstreek

Op 31 mei 2023 heeft de Provincie West-Vlaanderen namens diverse gemeenten en provincies, waaronder Provincie Zeeland, het dossier voor erkenning van Landschapspark Zwinstreek ingediend bij de Vlaamse overheid. De afgelopen maanden heeft de beoordeling door Vlaamse overheden plaatsgevonden. De Vlaamse Regering heeft op 13 oktober jl. de Zwinstreek officieel erkend als landschapspark.

4.4. Landbouwflankerend beleid

Een van de nevenopgaven binnen NPW is het Landbouwflankerend Beleid. Hiervoor is een bedrag geraamd van € 13 miljoen. Hiervan is € 8,4 miljoen gereserveerd voor subsidiebijdragen en € 4,6 miljoen voor de Grondbank Zeeland in combinatie met kavelruil.

Via de Grondbank Zeeland wordt ruilgrond ingezet in combinatie met het instrument kavelruil om een bijdrage te leveren in het verbeteren van de agrarische structuur. Dit vindt plaats in heel Zeeland, maar de focus ligt vooral in Oost Zeeuws-Vlaanderen. Er is op 31 december 2023 één kavelruil gepasseerd met in totaal 58 hectare structuurverbetering en acht deelnemende partijen. Er wordt, naast diverse kleinere ruilen gewerkt aan een grote kavelruil in de Kruispolder. Deze liggen bij de notaris ter afhandeling. Totaal liggen er nog vier kavelruilen bij de notaris met een totale oppervlakte van 161 hectare. De beschikbare voorraad ruilgrond (279 hectare per 31 december 2023) is afgenomen met 24 hectare en ligt grotendeels in Oost Zeeuws-Vlaanderen.

5. Monitoring

De feitelijke monitoringsactiviteiten vinden volgens schema plaats. Er zijn in de laatste drie maanden geen rapporten opgeleverd.

De eindrapportage van de eerste monitoringsfase Knuitershoek en Baalhoek is in november 2023 opgeleverd. Momenteel wordt gewerkt aan een plan van aanpak voor de tweede monitoringsfase (2024-2029). Voor de buitendijkse projecten Bath, Zimmerman en Ossensisse is eind december jl. het eerste concept van de voortgangsrapportage over de monitoringsperiode 2022-2027 opgeleverd.

Waterdunen

Kunt u dit document niet goed lezen of gebruiken? Bekijk dan de toegankelijke versie van dit document op

<https://pcportal.zeeland.nl/voortgangsrapportage-grote-projecten-ps-novdecjan-20232024/programma/waterdunen>

Waterdunen

Algemeen

Project:	Waterdunen
Document:	Voortgangsrapportage
Periode:	November, december en januari 2023-2024
Status:	Definitief
Datum:	27-2-2024
Bestuurlijk opdrachtgever:	dhr. A.R.M. Vael

Projectomschrijving

Het doel van Waterdunen is drieledig:

- Een oplossing voor kustveiligheid. De duinen en dijken ter hoogte van Breskens vormden één van de Nederlandse zwakke schakels. Met de gekozen wijze van kustversterking is de veiligheid voor de komende 200 jaar gegarandeerd. (Inzichten over klimaatontwikkeling zoals zeespiegelstijging wijzigen echter voortdurend.)
- Met de aanleg en ontwikkeling van de getijdennatuur, een groot slikken- en schorregebied, draagt Waterdunen bij aan het met België afgesproken natuurherstel van de Westerschelde.
- Door de combinatie van kustversterking, (recreatieve) natuurontwikkeling en verblijfsrecreatie is er zowel voor de echte natuurkenners en vogelaars als ook voor bewoners en verblijfsrecreanten een uiterst aantrekkelijk gebied ontstaan. Voorzien is dat dit zal leiden tot een sociaal- economische impuls voor deze regio.

Belangrijkste ontwikkelingen

- Uitvoering optimalisatie getijdenduiker onder regie van Waterschap Scheldestromen
- Voetgangsoversteekplaats aan Puijendijk gerealiseerd
- Start uitvoering herstel stormschade en rand Waterdunen als laatste werkzaamheden in Waterdunen door Provincie Zeeland

Status en voortgang

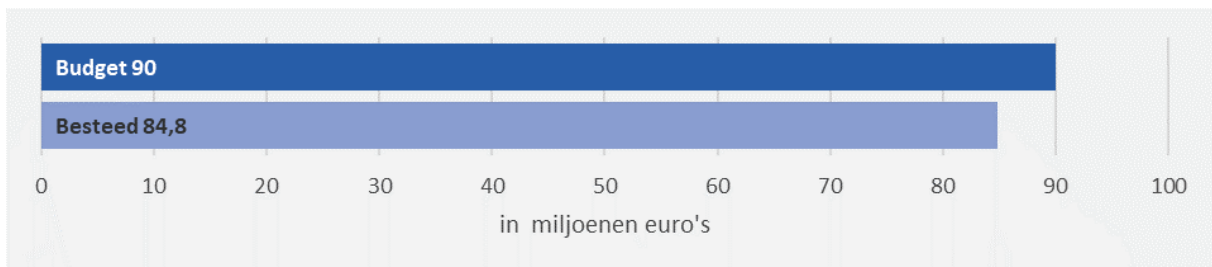
Beheersaspect: Kwaliteit Geld Tijd Risico Omgeving

Status:     

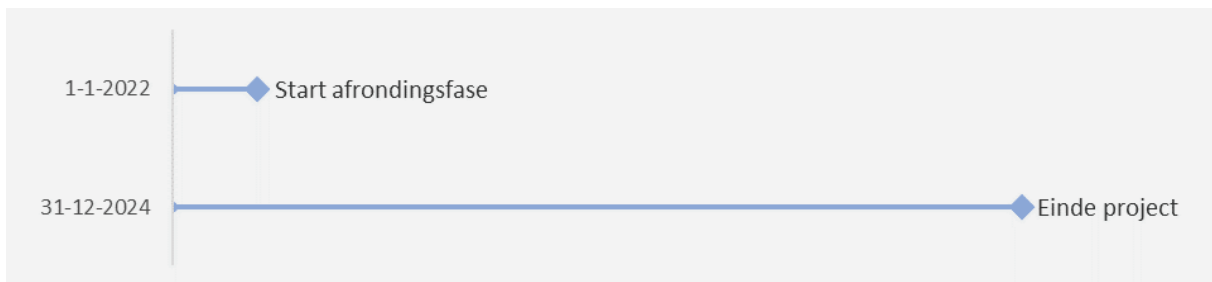
Voortgang:



Budget



Planning



Huidige projectfase: Afrondingsfase

Percentage gereed: 50%


Voortgang algemeen


Waterschap Scheldestromen geeft met haar aannemers uitvoering aan de optimalisatie van de getijdenduiker. Deze werkzaamheden worden, inclusief de test- en monitoringsfase, naar verwachting in september 2024 afgerond. De provincie wordt frequent door het waterschap op de hoogte gehouden van de voortgang. De aanpassingen aan de getijdenduiker worden zo georganiseerd dat het gebied en haar bezoekers hier zo min mogelijk hinder van ondervinden.

Momenteel vinden in en rond Waterdunen de laatste werkzaamheden door Provincie Zeeland plaats. De voetgangersoversteek Puijendijk is eind 2023 opgeleverd. Er dienen nog wat restpunten te worden uitgevoerd. In januari 2024 is gestart met de laatste (herstel- en aanpassings)werkzaamheden in Waterdunen die naar verwachting in de eerste helft van 2024 zullen worden afgerond. Deze werkzaamheden betreffen herstel van stormschade en werkzaamheden aan de Rand van Waterdunen. Doordat de kadastrale grens uiteindelijk iets afwijkt van de eerder bepaalde 'rand' van Waterdunen, dient dit aangepast te worden en wordt de 'rand' op een aantal plaatsen enkele decimeters opgehoogd.

Geen onderdeel van de provinciale uitvoering, maar vanuit de samenwerking met de partners bij het project: Recreatiebedrijf Molecaten is gestart met de voorbereidingen voor de bouw van de 2e fase van het recreatiepark.

Kwaliteit


Status: 

Voortgang: 

Met de uitvoering van de laatste (herstel- en aanpassings)werkzaamheden in Waterdunen in het kader van de nazorg, wordt het goed functioneren van Waterdunen geborgd. Met de uitvoering van de optimalisatie van de getijdenduiker in 2023/2024 wordt het gedempt getij verder ingeregeld. Naar verwachting zal dat de verdere ontwikkeling van de estuariene natuur, die met de huidige getijdenwerking al een goede eerste ontwikkeling laat zien, verder ten goede komen. Om het ecologisch functioneren van de getijdennatuur ook tijdens de uitvoering van de werkzaamheden te waarborgen, is door RH DHV, in samenspraak met waterschap, provincie en Stichting Het Zeeuwse Landschap (HZL), een ecologisch werkprotocol opgesteld waarin eisen zijn opgenomen over de in- en uitstroom van het water in Waterdunen.

Geld

Status: 


Voortgang: 


In de PS-vergadering van 17 december 2021 is het meerjarig projectbudget vastgesteld voor de afronding van de realisatiefase en de nazorgfase.

GS heeft op 12 september 2022 PS middels een brief geïnformeerd over de hoogte van de bijdrage van Provincie Zeeland voor de optimalisatie van de Getijdenduiker. De werkzaamheden aan de Puijendijk zijn eind 2023 binnen het daarvoor beschikbare budget afgerond. De opdracht voor de laatste (herstel- en aanpassings)werkzaamheden in Waterdunen valt binnen het daarvoor geraamde budget.

Uit de reguliere updates van Waterschap Scheldestromen over het verloop van de optimalisatie van de getijdenduiker blijkt tot op heden dat dit onderdeel binnen het vastgestelde meerjarig projectbudget blijft.


Tijd


Status: 

Voortgang: 

Met het PS besluit van 17 december 2021 is de start van de nazorgfase op 1 januari 2022 vastgesteld. Waterschap Scheldestromen heeft aangegeven dat de technische werkzaamheden met betrekking tot de optimalisatie van de getijdenduiker in juni 2024 zullen worden afgerond en het gehele werk (inclusief testen en monitoren) in september 2024 zal worden opgeleverd. De totale planning is de nazorgfase op 31 december 2024 af te ronden, waarbij de eindevaluatie van het project in 2024 zal plaatsvinden.

Risico


Status: 


Voortgang: 

Voor Waterdunen worden de risico's elk kwartaal opnieuw geëvalueerd en indien nodig geactualiseerd. De risico's worden verwerkt in NARIS, het provinciaal risicomanagementsysteem. Vanuit NARIS wordt vervolgens input geleverd voor het benodigde bedrag voor de post onvoorzien in het meerjarig projectbudget. Met het vaststellen van het meerjarig projectbudget maken de risico's voor de nazorgfase onderdeel uit van het projectbudget. Daarom maken deze risico's geen onderdeel uit van het provinciale weerstandsvermogen en wordt hierover niet separaat gerapporteerd in de provinciale risicoparagraaf.

De risico's zijn in januari 2024 weer geactualiseerd. In de afgelopen 3 maanden zijn de risico's niet gewijzigd. De 'post onvoorzien' is (ruim) toereikend om de resterende risico's op te vangen. Het grootste resterende risico heeft betrekking op mogelijk onvoorziene (meer)kosten voor de uitvoering van de optimalisatie van de getijdenduiker onder regie van het waterschap.

Omgeving

Status: 

Voortgang: 


Met overdracht van beheer en eigendom is afgesproken dat Stichting Het Zeeuwse Landschap (HZL) aanspreekpunt is voor de omgeving en bezoekers van het natuurgebied Waterdunen. Via het beheerplatform houden de partners elkaar op de hoogte over de actualiteiten, ontwikkelingen en werkzaamheden.

Met het waterschap vindt periodiek ambtelijk overleg plaats over de werkzaamheden aan de getijdenduiker en de voortgang daarvan. Het waterschap heeft ook contact met HZL die, als beheerder van het gebied, de ecologie in Waterdunen monitort.

Het Kenniscentrum voor Kusttoerisme voert in het kader van de sociaal economische monitoring een afrondend onderzoek naar de toeristische-recreatieve beleving van Waterdunen. Hiervoor zijn in 2012

en 2014 bij de start van het project nulmetingen uitgevoerd. De enquêtes bij bezoekers en interview met plaatselijke ondernemers en omwonenden zijn uitgevoerd en de resultaten en bevindingen worden momenteel tot een conceptrapport verwerkt. Het eindrapport wordt naar verwachting begin tweede kwartaal van 2024 opgeleverd en zal kort daarna ter informatie met PS worden gedeeld.

Legenda status en voortgang

 Op orde	 Positieve ontwikkeling
 Er dreigen afwijkingen	 Gemiddelde ontwikkeling
 Bijstelling is noodzakelijk	 Negatieve ontwikkeling

Scopebeschrijving

De provincie had de opgave het recreatieterrein, de (recreatie)natuur en de bijbehorende infrastructuurle voorzieningen te realiseren en over te dragen aan de partijen in het gebied. Met de afronding van de uitvoeringsfase december 2022 zijn deze werkzaamheden afgerond. In de nazorgfase zijn nog een tweetal kleine werkzaamheden opgenomen die worden uitgevoerd door de provincie. De aanleg van een voetgangersoversteek aan de Puijendijk van de parkeerplaats naar het wandelpad van Waterdunen is zo goed als gereed. In januari 2024 is gestart met de uitvoering van de laatste (herstel- en aanpassings)werkzaamheden in Waterdunen.

In de nazorgfase wordt ook de sociaal economische monitoring van Waterdunen en de evaluatie van het project Waterdunen uitgevoerd.

Relevante besluiten

- | | |
|----|---|
| GS | <ul style="list-style-type: none">Op 12 september 2022 (zaaknummer 185430) heeft GS Provinciale Staten schriftelijk op de hoogte gesteld van de stand van zaken met betrekking tot de optimalisatie van de getijdenduiker en de afgesproken verdeling van de kosten daarvan tussen Waterschap Scheldestromen en de provincie. |
| PS | <ul style="list-style-type: none">In de PS vergadering van 17 december 2021 is het meerjarig projectbudget voor de resterende periode 2022 t/m 2024 vastgesteld. De start van de nazorgfase is vastgesteld op 1 januari 2022 met afronding van de nazorgfase op 31 december 2024. |
-

Extra toelichting

N.v.t.

Risicoparagraaf

November, december en januari


Inleiding

In het risicomanagementbeleid 'riskeer, beheers en realiseer meer' is vastgelegd dat projectrisico's worden verantwoord in de voortgangsrapportages grote projecten die aan zowel Gedeputeerde Staten als Provinciale Staten worden verstrekt. In het handboek projecten en programma's is ook aandacht voor risicobeheersing en het rapportagesysteem voor de grote projecten is hierop ingericht.

Tegelijkertijd met de voortgangsrapportages wordt ook informatie verstrekt over de ontwikkeling van het provinciaal risicoprofiel en daarmee ook over andere provinciale risico's.

Risico's

In het risicoprofiel van Zeeland zijn alle risico's waaraan onze Provincie wordt blootgesteld opgenomen. Een aantal van deze risico's heeft tevens een relatie met (voormalige) grote projecten. Het gaat om risico's met betrekking tot onderstaande onderwerpen.

	<i>Overzicht risico's november, december en januari</i>	<i>Overzicht risico's augustus, september en oktober</i>
	<ul style="list-style-type: none">○ Wettelijke Milieutaken○ Project Zanddijk○ Garantstelling Hulst i.v.m. Perkpolder○ Controle POP-3 en overige Europese proj.○ Cybercrime○ Garantstelling ZB○ Tekort in Faunafonds○ Openbaar vervoer (Connexion)○ Wijziging licentiestructuur	<ul style="list-style-type: none">○ Wettelijke Milieutaken○ Project Zanddijk○ Garantstelling Hulst i.v.m. Perkpolder○ Controle POP-3 en overige Europese proj.○ Openbaar vervoer (Connexion)○ Cybercrime○ Garantstelling ZB○ Tekort in Faunafonds○ Wijziging licentiestructuur

In bovenstaand overzicht staan de risico's in volgorde van invloed en is de stand van de risico's uit de vorige rapportage opgenomen. De risico's met betrekking tot Wettelijke milieutaken, project Zanddijk en Garantstelling Hulst i.v.m. Perkpolder bepalen het grootste deel van het risicoprofiel van de provincie.

Ten opzichte van de vorige voortgangsrapportage is binnen het risico Controle POP-3 en overige Europese projecten één deelrisico komen te vervallen en één deelnieuw risico opgenomen. Per saldo is dit risico ongeveer gelijk gebleven. Het risico Openbaar vervoer is afgenomen door het begroten van een extra reservering (omdat het aantal reizigers nog niet op het niveau is van voor de Coronapandemie). Daarmee is het risico voor 2024 grotendeels afgedekt. Binnen het risico Wettelijke milieutaken is één deelrisico (Robuuste RUD) sterk toegenomen nu de contouren van de benodigde middelen voor een meer Robuuste RUD duidelijker worden.

Dit gestegen risico veroorzaakt met name de stijging van de benodigde risicobuffer ten opzichte van de vorige voortgangsrapportage (zie ontwikkeling weerstandsvermogen).

Wettelijke milieutaken

Dit bestaat uit de volgende onderdelen:

In 2021 is een eerste toekomstverkenning uitgevoerd voor de milieutaken waar we als provincie verantwoordelijk voor zijn. Een vervolgonderzoek is in 2022 uitgevoerd en gerapporteerd. Op basis

van de rapportage is begin 2023 door de uitvoeringsorganisatie een inschatting van de benodigde middelen voor realisatie van het meerjarenprogramma. Dit wordt verder uitgewerkt in het plan van aanpak voor een robuuste RUD Zeeland samen met de deelnemers in de RUD Zeeland. In het volgende kwartaal zal er naar verwachting een concreet voorstel voor zienswijze aan Provinciale Staten (en overige gemeentelijke deelnemers) worden voorgelegd.

Met de komst van de Omgevingswet (OW) krijgen provincies de mogelijkheid om financiële zekerheid te vragen bij majeure risicobedrijven en bij afvalbedrijven. De financiële zekerheid wordt opgelegd ter nakoming van, op grond van de omgevingsvergunningen, geldende verplichtingen (zoals ontmanteling van een installatie) of ter dekking van aansprakelijkheid voor milieuschade die door de vergunde activiteit is ontstaan. Er is een aanvullende wetswijziging in voorbereiding dat dit een verplichting wordt. Het verwerken hiervan in de omgevingsvergunning vraagt extra tijd van omgevingsdiensten.

Naar aanleiding van de PFAS discussie is politiek de wens uitgesproken dat er voldoende tijd door de RUD Zeeland besteed moet worden aan de werkzaamheden die voortvloeien uit de Verdragen Helsinki en Espoo inzake dossiers met mogelijke grensoverschrijdende milieugevolgen. In afwachting van een onderbouwd advies van de RUD met een kostenopgave is een risicokaart opgesteld.

Door onder andere de bestuurlijke wens van meer toezicht en handhaving in het buitengebied (groene handhaving). Er is een inschatting gemaakt van de hiermee gepaard gaande kosten. Op dit moment worden er verschillende scenario's uitgewerkt en afgestemd met de RUD Zeeland. Vervolgens zal een bestuurlijk voorstel worden voorbereid.

Beheersmaatregelen:

Via periodiek accounthoudersoverleg met de RUD en DCMR worden de actuele ontwikkelingen doorgesproken.

Project Zanddijk

Op 16 december 2022 hebben Provinciale Staten een krediet voor project Zanddijk verstrekt van € 68 miljoen. Dit bedrag is gebaseerd op de kostennotitie van RHDHV van 28 oktober 2022 en de aanpassingen hierop, zoals opgenomen in het statenvoorstel kredietaanvraag en definitief ontwerp.

In het projectkrediet is op basis van een risicodossier een risicoreserve opgenomen. De raming waarop het krediet is bepaald, heeft echter een bandbreedte van 15%. Deze bandbreedte hangt samen met de detaillering van berekeningen, zoals de hoeveelheid aan materiaal dat nodig is om de bouw te realiseren. Het kan voorkomen dat de werkelijk benodigde hoeveelheden en prijzen hoger zijn dan hetgeen is opgenomen in de raming voor het projectkrediet. Er is daardoor een risico op het ontoereikend zijn van het projectkrediet. Daarnaast is er bij een infrastructuurproject, naast het optreden van risico's die leiden tot budgetoverschrijding ook het risico op een langere doorlooptijd van de planning aanwezig.

Beheersmaatregelen:

Door de verdere uitwerking en aanbesteding van het project wordt de bandbreedte op de raming kleiner en zal het risico afnemen.

Garantstelling gemeente Hulst in verband met Perkpolder

Dit risico is niet gewijzigd ten opzichte van de vorige rapportage. In 2017 hebben Provinciale Staten besloten het project Perkpolder volledig over te dragen aan de gemeente Hulst en haar aandelen in Perkpolder Beheer BV te verkopen aan de gemeente Hulst. De gemeenteraad van de gemeente Hulst heeft deze aandelen overgenomen en het project zelfstandig verder te zetten. De provincie is per 2018 geen aandeelhouder meer maar staat na uittreding nog wel garant voor een maximum bedrag

van € 3,3 miljoen ter beperking van de financiële risico's van de gemeente Hulst. Deze garantie vervalt op 31 december 2026, tenzij partijen schriftelijk anders overeenkomen.

Beheersmaatregelen:

De gemeente verstrekt gedurende de looptijd van de garantie jaarlijks aan de Provincie een controleverklaring van een externe accountant over de vastgestelde jaarrekening van Perkpolder Beheer. Hierover en over de actuele ontwikkelingen vindt jaarlijks minimaal één keer bestuurlijk overleg plaats tussen de Provincie en de gemeente Hulst. Gedurende het jaar vindt tevens ambtelijk overleg plaats over de actuele ontwikkelingen binnen het project Perkpolder. Na het vaststellen van een nieuwe GREX door de gemeente Hulst ontvangen wij een exemplaar van deze GREX.

Benodigde risicobuffer

Op basis van de risicogegevens wordt door middel van een risicosimulatie de benodigde risicobuffer berekend. Dit is de buffer die nodig is om de financiële gevolgen van risico's op te kunnen vangen. Deze simulatie wordt toegepast, omdat het reserveren van het maximale bedrag in de "worst case" ongewenst en onnodig is. De risico's zullen immers niet allemaal tegelijk en in hun maximale omvang optreden. Bij de berekening van de risicosimulatie gaan we uit van het door Provinciale Staten vastgestelde zekerheidspercentage van 90%. Uit de risicosimulatie volgt dat met 90% zekerheid kan worden gesteld dat alle risico's zijn afgedekt met een bedrag van € 15,2 miljoen.

Beschikbare risicobuffer

De beschikbare risicobuffer bestaat uit het geheel aan middelen dat beschikbaar is om de risico's in financiële zin af te dekken.

(bedragen x € 1 miljoen)

Beschikbare risicobuffer

Algemene reserve	28,5
Bestemmingsreserve	0,0
Vrije belastingcapaciteit motorrijtuigenbelasting	28,0
Ruimte meerjarenbegroting	30,2
Totaal	86,7

In bovenstaande opstelling is uitgegaan van de standen na verwerking van alle begrotingswijzigingen in 2023 (tot en met de 3^e begrotingswijziging 2024).

Ratio weerstandsvermogen

Op basis van de ratio weerstandsvermogen wordt bepaald of het weerstandsvermogen van de provincie toereikend is bij het huidige risicoprofiel. Via het risicomangementbeleid hebben Provinciale Staten een ondergrens voor het ratio van het weerstandsvermogen vastgesteld van 1,5. Dit valt in de klasse ruim voldoende.

$$\text{Ratio weerstandsvermogen} = \frac{\text{Beschikbare risicobuffer}}{\text{Benodigde risicobuffer}} = \frac{86,7}{15,2} = 5,7$$

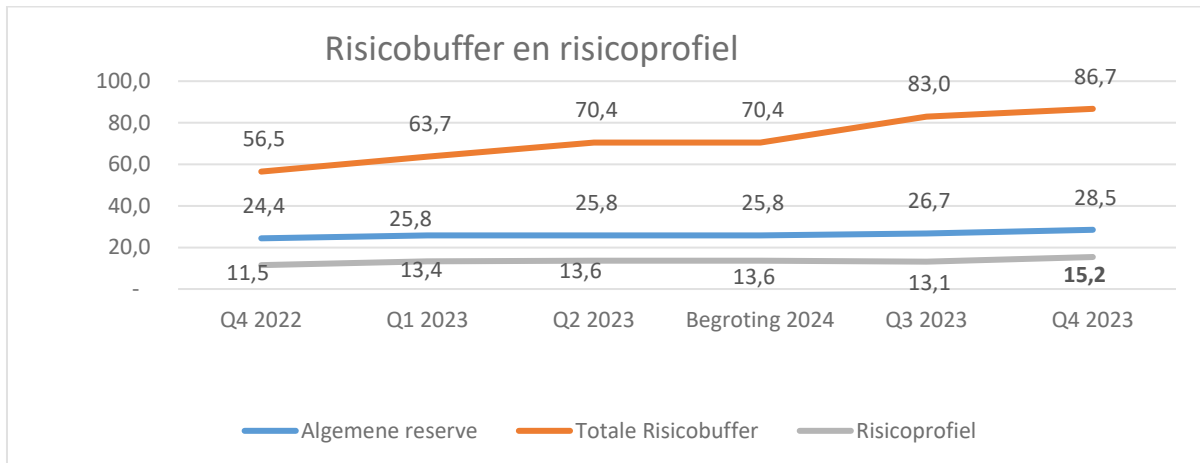
Ratio Algemene reserve

De Algemene reserve bevat het vrije vermogen van de Provincie en fungeert daardoor als primaire risicobuffer. Provinciale Staten hebben besloten dat de Algemene reserve minimaal gelijk (ratio 1,0) moet zijn aan de benodigde risicobuffer. Bij de berekening van de ratio Algemene reserve wordt uitgegaan van de laagste stand van de algemene reserve in de toekomstige jaren van de laatst vastgestelde meerjarenbegroting (2023-2027). De laagste stand van de Algemene reserve doet zich voor in 2026.

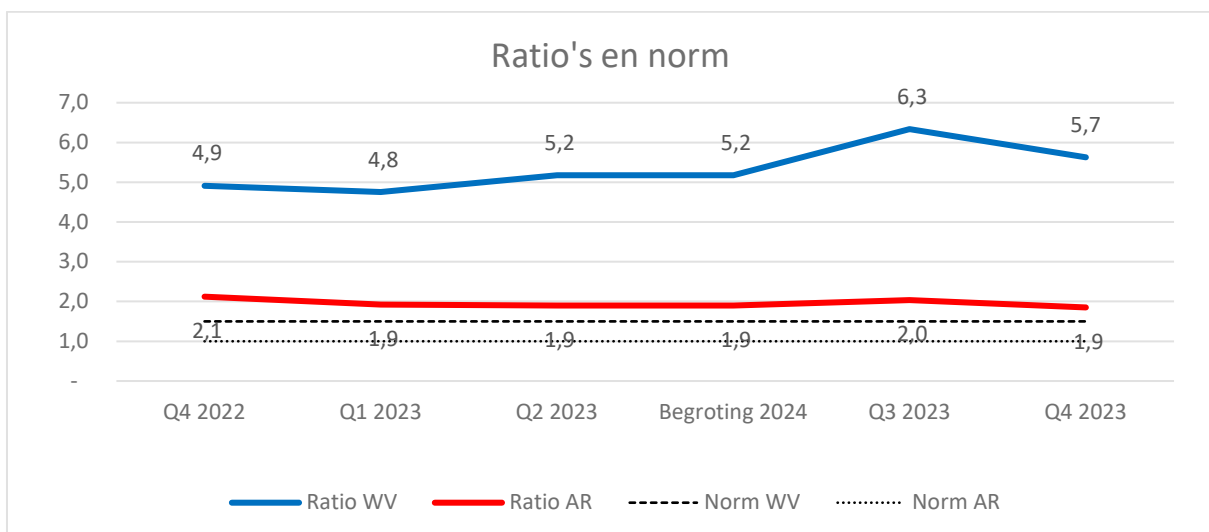
$$\text{Ratio Algemene reserve} = \frac{\text{Algemene reserve}}{\text{Benodigde risicobuffer}} = \frac{28,5}{15,2} = 1,9$$

Ontwikkeling weerstandsvermogen

Het weerstandsvermogen van de provincie is afhankelijk van meerdere factoren en wijzigt daardoor voortdurend. De ontwikkeling van het provinciaal weerstandsvermogen ziet er als volgt uit.



De beschikbare risicobuffer is gestegen ten opzichte van de vorige rapportage en wordt veroorzaakt door een toename van de budgettaire ruimte en Algemene reserve. Het risicoprofiel stijgt als gevolg van een stijging van het risico Wettelijke milieutaken. Als het risicoprofiel relatief harder stijgt dan de beschikbare risicobuffer, betekent dit dat de ratio weerstandsvermogen daalt. De laagste stand van de Algemene reserve is gestegen ten opzichte van de vorige rapportage, de ratio is licht gedaald t.o.v. vorige rapportage omdat het risicoprofiel relatief sterker is gestegen dan de Algemene reserve. In onderstaande grafiek is het verloop van beide ratio's weergegeven



Vragen Commissie Economie 5 april 2024

Vragen Carolien Bierens, Dick Meulblok, Antje Dees- de Vries (BBB), over Brief GS van 27 februari 2024 over Voortgangsrapportages Grote Projecten over nov-dec-jan 2023-2024 - 412078, agendapunt 6

Vragen Commissie Economie	Antwoorden
1. Kapellebrug: N.a.v. een motie is afgesproken dat op de rotonde een kunstwerk geplaatst wordt. Is al bekend welke (Zeeuwse) kunstenaar dit kunstwerk gaat maken? Hoe is de keuze hiervoor bepaald?	Ja dit is bekend. Dit is Ronny Ivens uit Hulst. De keuze is in samenspraak met de dorpsraden Clinge en Sint Jansteen bepaald. De dorpsraden hebben hiervoor hun achterban geraadpleegd.

Provinciale Staten van de Provincie Zeeland
t.a.v de voorzitter
Postbus 6001
4330 LA Middelburg

Onderwerp
Subsidieprogramma OP Zuid 2021-2027,
openstellingen en cofinancieringsbudget
2024

Zaaknummer
6206/379273

Behandeld door

Verzonden

Middelburg, 6 februari 2024

Geachte voorzitter,

Met de vaststelling van de najaarsnota 2020 hebben Provinciale Staten (PS) ingestemd met het beschikbaar stellen van cofinanciering voor EFRO-fondsen (subsidieprogramma's die onder het Europees Fonds voor Regionale Ontwikkeling vallen). De bedoeling hiervan was om projecten binnen OP Zuid 2021-2027 (het Operationeel Programma Zuid, hierna OP Zuid) van provinciale cofinanciering te voorzien. Toen is tevens besloten dat de benodigde begrotingswijzigingen zoveel als mogelijk voorafgaand aan iedere openstelling ter vaststelling aan PS aangeboden worden, om zo de aansluiting bij de provinciale begrotingsprogramma's en doelstellingen te kunnen garanderen.

Een indruk van de resultaten

Na een vertraagde start, veroorzaakt doordat besluitvorming in Brussel over het Operationeel Programma (OP) Zuid-Nederland meer tijd nodig had dan verwacht was, zijn we vanaf najaar 2022 volop van start gegaan. Inmiddels zijn er drie openstellingen geweest.

Resultaten openstelling 2022-1

Binnen deze openstelling zijn er in Zuid-Nederlandverband in totaal 48 aanvragen ingediend, verdeeld over de vijf transities uit de Regionale Innovatiestrategie Zuid-Nederland 2021-2027 (hierna de RIS). Doordat het programma nieuw was, een lager aantal dan gehoopt. Ondanks dat de Deskundigencommissie (hierna de DC) ook rekening heeft gehouden met het nieuwe programma, is minder dan de helft van het aantal aanvragen positief beoordeeld.

Het financiële resultaat van deze eerste openstelling is:

<i>Zuid-Nederland</i>	Beschikbaar	Aangevraagd	Beschikt	Restant
EFRO	€30mln.	€33,8mln.	€16,7mln.	€13,3mln.
Prov. cofinanciering	€12,8mln.	Ruim €12mln.	Ca. €5,4mln.	Ca. €7,4mln. ¹

Het onbenutte deel van het EFRO-budget is aan het geplande budget voor de openstellingen in 2023 toegevoegd.

¹ dit is een "theoretische" benadering omdat Limburg geen budget heeft gereserveerd maar per project over cofinanciering besluit.

Voor Zeeland waren de resultaten van deze eerste openstelling:

- Ingediend 5 aanvragen voor de transitie klimaat en landbouw & voeding

<i>Zeeland</i>	Beschikbaar ²	Aangevraagd	Beschikt
EFRO	€5mln.	€4,5mln.	€2,3mln.
Prov. cofinanciering	Ca. €2,1mln.	Ruim €1mln.	Ruim €620.000,--

- Gesubsidieerd zijn de projecten
 - “Klimaatadaptatie Zeeland” van gemeenten Middelburg en Vlissingen, waarin in twee wijken klimaatadaptatieve maatregelen worden genomen ter verbetering van de leefbaarheid van die wijken.
 - “Zeeuwse Snaqs; lokaal verwaarden van reststromen” van Floor Foods (Kapelle), een project waarin bij lokale/regionale leveranciers restgroenten worden ingekocht om daarmee in Kapelle groentesnacks te maken en deze weer in de regio te verkopen.

Overeenkomstig het besluit van Provinciale Staten over de reservering van het cofinancieringsbudget (Najaarsnota 2020), is het niet-benutte deel van de provinciale cofinanciering beschikbaar gehouden voor toekomstige openstellingen OP Zuid.

Resultaten openstelling 2023-2

De voorjaarsopenstelling in 2023 heeft in totaal 29 aanvragen (Zuid-Nederland) opgeleverd. De DC heeft de ingediende aanvragen beoordeeld, waarna de 16 positief beoordeelde projecten financieel technisch getoetst worden. Pas daarna kunnen de definitieve subsidiebeschikkingen verstuurd worden (door Stimulus); een aantal bedragen in de tabel zijn dus nog schattingen.

<i>Zuid-Nederland</i>	Beschikbaar	Aangevraagd	Positief beoordeeld	Restant
EFRO	Ruim €22mln.	Ruim €19,7mln.	ruim €10,6mln.	€11,4mln.
Prov. cofinanciering	€9,4mln.	Ruim €7,4mln.	Ca. €5,4mln.	Ca. €4,0mln.

Vanuit Zeeland:

- Zijn vijf aanvragen ingediend voor de transitie energie (1), landbouw & voeding (3) en gezondheid (1).

<i>Zeeland</i>	Beschikbaar	Aangevraagd	Positief beoordeeld
EFRO	Ruim €3,6mln.	ruim €3,3mln.	€2,3mln.
Prov. cofinanciering	Ca. €1,5mln.	Ruim €1mln.	Ca. €571.000,--

- De DC heeft vier van de ingediende aanvragen positief beoordeeld, waarmee ca. €2,1mln EFRO-subsidie en ca. €571.000,-- provinciale cofinanciering is gemoeid. Verder heeft de DC twee van de vier beoordeelde projecten voorgedragen als “strategische projecten”.
- Het cofinancieringsplafond voor de transitie landbouw & voeding is op 26 september 2023 met ruim €170.000,-- opgehoogd (dekking vanuit de gereserveerde OPZuid-cofinanciering budgetten).
- Omdat de beoordeling nog niet is afgerond, kan in deze openbare nota niet ingegaan worden op de concrete projecten.

Resultaten 2023-3

De najaarsopenstelling 2023 heeft van 2 oktober t/m 17 november 2023 open gestaan. De resultaten zijn nog niet exact uitgekristalliseerd. Daarom een voorlopig beeld.

Gedurende de openstellingsperiode zijn er voor Zuid-Nederland 50 aanvragen ingediend:

<i>Zuid-Nederland</i>	Beschikbaar	Aangevraagd
EFRO	Ruim €29,6mln.	Ruim €35mln.
Prov. cofinanciering	Ca. €12,6mln.	Ruim €15mln.

Duidelijk is dat er voor alle transitie aanvragen zijn ingediend.

² In de samenwerkingsovereenkomst voor OP Zuid 2021-2027 is een financiële verdeelsleutel afgesproken. Zeeland heeft als streefwaarde 1/6^e deel van de EFRO-middelen binnen haar provinciegrenzen in te zetten. Het uiteindelijke resultaat is afhankelijk van de kwaliteit van de aanvragen en de beoordeling door de DC.

De DC is ingepland voor januari 2024. Omdat er nog geen beschikkingen (met samenvatting van de beoordeling door de Deskundigencommissie) beschikbaar zijn, kunnen mededelingen worden gedaan over de projecten die voor subsidie in aanmerking komen.

Binnen het geheel van de Zuid-Nederlandse aanvragen, zijn dit de (voorlopige) Zeeuwse resultaten:

- In totaal zijn zes aanvragen ingediend vanuit drie transities (2 klimaat, 2 landbouw & voeding en 2 energie).

<i>Zeeland</i>	Beschikbaar	Aangevraagd
EFRO	Ruim €4,9mln.	ruim €5,7mln.
Prov. cofinanciering	Ca. €2,1mln.	Ruim €2mln.

- Omdat de projecten nog beoordeeld moeten worden, kan in deze openbare nota niet ingegaan worden op de concrete aanvragen.

De openstellingen in 2024

In de loop van 2023 werd duidelijk dat OP Zuid minder in trek was bij aanvragers dan verwacht was. Om er achter te komen, wat hiervan mogelijke oorzaken zijn, zijn gesprekken gevoerd met vertegenwoordigers uit het veld. Gebleken is dat aanvragers een grote keuze aan subsidieprogramma's hebben, waarbij OP Zuid niet altijd de voorkeur geniet. Een argument is dat de thema's te specifiek zijn, waardoor er weinig ruimte geboden wordt voor crossovers tussen transities. Een ander argument is het relatief lage totale subsidiebedrag van € 1 mln. (EFRO), dat bij de eerste openstellingen in 2022 en 2023 is gehanteerd. Tenslotte wordt ook het subsidiepercentage voor EFRO genoemd (35% exclusief provinciale cofinanciering. Inclusief provinciale cofinanciering wordt maximaal 50% subsidie toegekend maar de drie provincies gaan hier niet eenduidig mee om³).

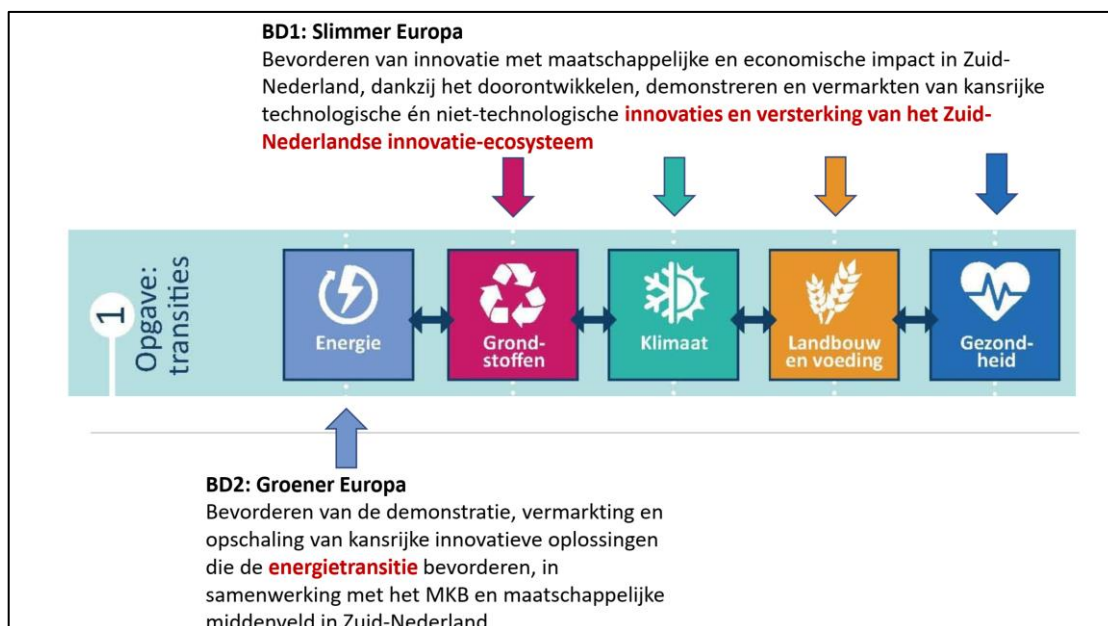
Een ander gevolg van de resultaten is dat niet het volledige EFRO-budget is benut. Hierdoor komen de werkelijke uitgaven niet meer overeen met het uitgavenritme zoals dat is aangevraagd bij de Europese Commissie in het oorspronkelijke OP Zuid-programma (dat is goedgekeurd door de EC en op basis waarvan Zuid-Nederland het toegekende budget kan uitgeven). Hierdoor ontstaat het risico dat het Zuid-Nederlands budget voor de huidige programmaperiode wordt gekort. Een ander ongewenst gevolg kan zijn dat het budget voor de volgende programmaperiode ook gekort wordt (decommitting). Daarmee zouden innovaties en de regionale economie in Zuid-Nederland tweemaal getroffen worden.

Er waren dus redenen om de systematiek van de openstellingen met elkaar tegen het licht te houden. Dat is niet alleen in nauwe samenwerking tussen de drie provincies en Stimulus gedaan, waarbij vanuit de provincies ook de inhoudelijk-deskundige collega's betrokken waren. Over de richting van de noodzakelijke koerswijziging is ook intern (ambtelijk) en met de bestuurlijk bij OP Zuid betrokkenen (gedeputeerden, Zeeuwse leden van Stuurgroep en Comité van Toezicht en de directeur van Impuls Zeeland) gesproken. Verder zijn vanuit Stimulus ook gesprekken gevoerd met vertegenwoordigers van belanghebbende partijen uit het Zuid-Nederlandse veld.

De koerswijziging die uiteindelijk op 8 november 2023 door het Comité van Toezicht OP Zuid 2021-2027 is vastgesteld, behelst twee punten:

1. Een ruimere openstelling vanuit twee (Europese) beleidsdoelstellingen:
 - a. Slimmer Europa:
 - i. Deze doelstelling gaat om het bevorderen van innovatie met maatschappelijke en economische impact in Zuid-Nederland, dankzij het doorontwikkelen, demonstreren en vermarkten van kansrijke technologische én niet-technologische innovaties en versterking van het Zuid-Nederlandse innovatie-ecosysteem;
 - ii. Hieronder vallen de transities klimaat, landbouw & voeding, grondstoffen en gezondheid.
 - b. Groener Europa:
 - i. In deze doelstelling draait het vooral om het bevorderen van de demonstratie, vermarkting en opschaling van kansrijke innovatieve oplossingen die de energietransitie bevorderen, in samenwerking met het mkb en maatschappelijke middenveld in Zuid-Nederland;
 - ii. Hieronder valt de energietransitie.

³ Noord-Brabant en Zeeland hebben cofinancieringsbudget gereserveerd op programmaniveau en de toekenning gekoppeld aan het toekennen van de EFRO-subsidie. Limburg daarentegen heeft geen cofinancieringsbudget gereserveerd en weegt per project de toekenning af.



2. Verhoging van het maximale EFRO-subsidieplafond per project tot €2mln. (was €1mln.).

Deze aanpassingen passen zowel binnen het OP Zuid-programma voor Zuid-Nederland (waarvoor de EC goedkeuring en budget heeft verleend) als binnen het beschikbare Europese OP Zuid-budget. De verwachting is dat hiermee, dus zonder wijziging van het door de EC goedgekeurde OPZuid-programma, tot een versnelling van de EFRO-uitgaven kan worden gekomen.

Omdat het provinciale cofinancieringsbudget voor de gehele programmaperiode is gereserveerd en is berekend vanuit het totale bedrag voor het OP Zuid-programma en de voor Zeeland overeengekomen bedragen (streefwaarden), heeft de aanpassing in de openstellingssystematiek geen consequenties voor het beschikbare cofinancieringsbudget.

Voor 2024 zijn twee openstellingen voorzien, waarmee het geplande budget wordt opengesteld, aangevuld met het resterende budget uit de voorgaande openstellingen:

Voorjaar	19 februari 2024 tot en met 12 april 2024	<ul style="list-style-type: none"> • Slimmer Europa € 12,5 mln. (EFRO) + provinciale cofinanciering = totaal 50% • Groener Europa €12,5 mln. (EFRO) + provinciale cofinanciering = totaal 50%
Najaar	16 september 2024 tot en met 1 november 2024	<ul style="list-style-type: none"> • Slimmer Europa € 12,5 mln. (EFRO) + provinciale cofinanciering = totaal 50% • Groener Europa € 12,5 mln. (EFRO) + provinciale cofinanciering =totaal 50%

Wat betekenen de veranderingen voor Zeeland?

Met deze verruiming zijn de kansen voor Zeeuwse innovatiepartijen nog verder toegenomen. Er hoeft immers aan de voorkant geen keuze meer gemaakt te worden voor een specifieke transitie. De verdubbeling van de maximale EFRO-bijdrage per project betekent dat er bij OP Zuid ook kansen ontstaan voor projectaanvragen met een grotere omvang (was ca. €2,8mln., wordt ca. €5,7mln.) Hierdoor wordt nog meer gestimuleerd dat Zeeuwse innovatiepartijen met hun project de maatschappelijke transitie versnellen of ondersteunen. Daarmee dragen zij bij aan de benodigde maatschappelijke impact.

Consequenties voor de provinciale cofinanciering

Voor de Zeeuwse cofinanciering van de OP Zuid-subsidies zijn in de verschillende programmabegrotingen bijdragen gereserveerd waardoor er voor de gehele (EU-)programmaperiode 2021-2027 budget beschikbaar is. PS hebben met deze reservering ingestemd, mits tijdig de benodigde begrotingswijzigingen aangekondigd worden om de koppeling met doelstellingen zo goed als mogelijk te kunnen behouden. In de eerstvolgende reguliere begrotingswijziging zal het voorstel t.b.v. de voorjaarsopenstelling OP Zuid 2024 meegenomen worden. Hierbij kan al gemeld worden dat dit wijzigingsvoorstel budgettair neutraal is.

Voor een aantal 'provinciale begrotingsdoelstellingen is de relatie met de OP Zuid-transities in één oogopslag duidelijk. Voor andere begrotingsdoelstellingen biedt OP Zuid ook kansen, ondanks dat er geen directe relatie lijkt te zijn met een transitie. Onderstaand is schematisch de relatie vanuit de verschillende begrotingsdoelstellingen met de transities weergegeven:

Oude situatie (openstellingen 2022-2023)

	Oud (gericht)	Energietransitie 080103	Circulaire economie 040107	Uitvoering klimaatadaptatie en voldoende zoet water 080101	Volhoudbare landbouw 030106	Leefbaarheid, brede welvaart, versterking zorginfrastructuur 060401
					Concurrentiepositie food 040102	
	Oud (algemeen)	Kwaliteitskust: recreatie en vrije tijd 020102				
		innovatie-infrastructuur en -fondsen 040105				
	Goede bereikbaarheid voor bedrijven, bezoeker en bewoners 050104					

In hoofdstuk 20 van het Algemeen subsidiebesluit Zeeland 2023, het hoofdstuk waarin de provinciale cofinanciering voor OP Zuid is geregeld, is uitgegaan van de openstellingsystematiek per transitie.

Door de verandering in openstellingsystematiek OP Zuid van vijf transities naar twee beleidsdoelstellingen, is de relatie met de provinciale begrotingsdoelstellingen op het eerste oog minder duidelijk. De transities grondstoffen, klimaat, landbouw & voeding en gezondheid zullen immers onder één beleidsdoelstelling met bijbehorend openstellingsbudget gaan vallen. Ofwel, de schotten daartussen vervallen:

Nieuwe situatie (openstellingen 2024)

	Nieuw (gericht)	Energietransitie 080103	Circulaire economie 040107 Uitvoering klimaatadaptatie en voldoende zoet water 080101 Volhoudbare landbouw 030106 Concurrentiepositie food 040102 Leefbaarheid, brede welvaart, versterking zorginfrastructuur 060401			
	Nieuw (algemeen)	Kwaliteitskust: recreatie en vrije tijd 020102				
		innovatie-infrastructuur en -fondsen 040105				
		Goede bereikbaarheid voor bedrijven, bezoeker en bewoners 050104				

Het uitgangspunt is en blijft dat OP Zuid kansen biedt voor realisatie van doelen op alle beleidsvelden, en dus ook voor alle uitvoeringsprogramma's en doelstellingen in de provinciale begroting. Het streven blijft deze beleidsvelden over de gehele programmaperiode OP Zuid evenredig te bedienen.

Bij openstellingen moet het cofinancieringsbudget net als het EFRO-budget vastgesteld worden. Bij de openstellingen in 2022 en 2023 werd dat per transitie gedaan, waarbij de omvang van ieder budget gebaseerd was op de aannames op programmaniveau (de streefwaarde voor Zeeland 1/6^e deel van het Zuid-Nederlands budget).

Nu voor de openstellingen v.w.b. het EFRO-budget in 2024 is gekozen voor een andere systematiek, hebben wij ons zelf de vraag gesteld hoe we het cofinancieringsbudget beschikbaar willen stellen. In principe is er vrije keuze over de wijze van vaststelling en openstelling van het cofinancieringsbudget. Twee opties liggen daarentegen voor de hand:

- Cofinancieringsbudget per transitie
Hiermee blijft de relatie met de begrotingsdoelstellingen zeer duidelijk aanwezig. Het sluit uitdrukkelijk niet aan op de, voor de EFRO-gelden gekozen openstellingssystematiek. Dat betekent dat de beperking, zoals die door aanvragers is ervaren, voor wat betreft het cofinancieringsbudget blijft bestaan, hetgeen naar verwachting zal resulteren in beperking van het aantal aanvragen vanuit Zeeland.
- Cofinancieringsbudget per beleidsdoelstelling
Door de openstellingssystematiek van het EFRO-budget te volgen, wordt de financiële relatie met de transities minder zichtbaar, met name voor de transities onder de beleidsdoelstelling Slimmer Europa. De financiële schotten tussen de vier budgetten (klimaat, grondstoffen, landbouw & voeding en gezondheid) komen immers te vervallen. De verwachting is dat de nieuwe systematiek meer kansrijke aanvragen oplevert, door de geboden flexibiliteit. Door nauwe betrokkenheid van de inhoudelijk deskundige collega's, is er bij de voorbereiding van de projecten/aanvragen sprake van sturingsmogelijkheden op de provinciale beleidsdoelstellingen.

Teneinde tot een voor belanghebbenden duidelijke en transparante openstelling te komen, hebben wij besloten het provinciale cofinancieringsbudget per beleidsdoelstelling open te stellen. Daarmee sluiten wij dus aan bij de openstellingssystematiek van het OP Zuid-budget. Naar onze mening past dit ook in de (proces-)afspraken met PS rondom dit budget en kan een overzichtelijk geheel gevormd worden zodat het benutten van de cofinancieringsmiddelen op de juiste wijze verantwoord kan worden.

Openstelling van het cofinancieringsbudget voor de voorjaarsopenstelling 2024

Openstelling per beleidsdoelstelling is dus de meest logische variant en sluit aan bij de lijn zoals die door de EC is aangegeven.

Het provinciale cofinancieringsbudget zal als volgt opengesteld worden:

Openstelling	Beleidsdoelstelling	Bedrag
Voorjaar 2024	BD 1 Slimmer Europa	€ 1.071.428,57
	BD 2 Groener Europa	€ 1.071.428,57
Najaar 2024 ⁴	BD 1 Slimmer Europa	€ 1.071.428,57
	BD 2 Groener Europa	€ 1.071.428,57

Wij hebben hierbij verschillende aspecten in onze overweging meegenomen.

Ten eerste is gekeken naar de onderlinge verdeling (o.b.v. overeengekomen streefwaarden) van de subsidieopbrengsten tussen de drie provincies. Volgens die vaste verdeelsleutel mogen wij uitgaan van 1/6^e deel van het totale EFRO-bedrag en dat omrekenen naar een verwachte cofinancieringsinspanning voor Provincie Zeeland (percentage 15% van de totale subsidiabele kosten, TSK). Op basis hiervan zouden we voor de voorjaarsopenstelling in beide beleidsdoelstellingen rekening moeten houden met een verwachte cofinancieringsinspanning van afgerond 2 x € 893.000,-.

Er tekent zich ten tweede een trend af dat ook de individuele Zeeuwse projecten meer richting de maximale TSK bewegen, dus financieel groter worden. Een andere trend lijkt te zijn dat de kwaliteit van aanvragen verbetert en dus de kans op succes groter wordt. Die twee bij elkaar opgeteld leidt tot een grotere cofinancieringsvraag (de ophoging van het cofinancieringsbudget na de voorjaarsopenstelling in 2023 is daarvan het voorbeeld).

Daarom stellen wij PS voor om voor het cofinancieringsbudget van de voorjaarsopenstelling 2024 niet uit te gaan van de vaste verdeelsleutel maar van 1/5^e deel van het EFRO-budget, zijnde 2 x € 1.071.428,57. Mede gezien de onderuitputting bij de eerdere openstellingsrondes OP Zuid en het daardoor ontstane risico op decommittering, achten we dit verantwoord.

⁴ De besluitvorming over het vaststellen van subsidieplafonds cofinanciering najaarsopenstelling 2024 volgt later dit jaar. Net als in voorgaand jaar, is de verwachting dat de projecten van de najaarsopenstelling pas in 2025 of later dekking vragen.

Vanwege de voorgestelde verandering van openstellingssystematiek voor de provinciale cofinanciering is wijziging van hoofdstuk 20 van het Algemeen subsidiebesluit Zeeland 2023 (Asb 2023) nodig zodat ook dat budget vanuit de twee Europese beleidsdoelstellingen opengesteld kan worden. Daarmee kunnen aanvragers rechtmatig een beroep doen op dat cofinancieringsbudget en kan het rechtmatig toegekend worden als aanvulling op de EFRO- subsidie.

PS hebben in 2020 uitdrukkelijk uitgesproken dat zij aan de voorkant betrokken willen blijven bij de openstellingen en het beschikbaar stellen van de cofinancieringsmiddelen. Daarom zijn PS voorafgaand aan iedere openstelling per brief geïnformeerd en zijn de benodigde begrotingswijzigingen daarna aangeboden. Het voorstel voor de begrotingswijziging zal, zoals gebruikelijk, in het eerstvolgende voorstel voor een reguliere begrotingswijziging meegenomen worden.

Met vriendelijke groet,

Gedeputeerde Staten van Zeeland,

drs. J.M.M. Polman
Voorzitter

drs. M.C.J. Franken
Secretaris-algemeen directeur

Noem in uw contact met ons steeds het zaaknummer. Dit staat bovenaan deze brief.

Vragen Commissie Economie 5 april 2024

Vragen Hans Rottier (SGP), over Brief GS van 6 februari 2024 over Subsidieprogramma OP Zuid 2021-2027 openstellingen en cofinancieringsbudget 2024 – 403568, agendapunt 7

Vragen Commissie Economie	Antwoorden
<p>1. 6 aanvragen najaarsopenstelling 2023, 1 goedgekeurd. Graag nader duiding waarom 5 niet zijn goedgekeurd c.q. niet aan de beoordelingscriteria wordt voldaan.</p>	<p>Voor de beoordeling van aanvragen is, door de gezamenlijke Beheerautoriteiten in Nederland, een beoordelingskader (stimulus.nl/opzuid-2021-2027/wp-content/uploads/sites/12/2022/04/Beoordelingskader-EFRO-2021-2027.pdf) vastgesteld. Alle ontvankelijke aanvragen worden op vijf punten beoordeeld, waarvoor in totaal tenminste 70 punten (van 100) gescoord moeten worden en minimaal 10 punten per criterium.</p> <p>Hierna een kort schets van de reacties van de Deskundigencommissie (DC) bij de vijf afgewezen projecten:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Bijdrage aan de doelstellingen van OP Zuid (innovaties die de energie-, klimaat-, grondstoffen-, landbouw & voedings- en gezondheidstransitie) ondersteunen en/of versnellen) Omdat de doelstellingen van OP Zuid bekend zijn, levert dit criterium voor de meeste projecten geen problemen op en worden er meer dan 10 punten gescoord. 2. Bijdrage aan duurzame ontwikkeling en maatschappelijke impact De onderbouwing van dit criterium schiet vaak tekort omdat “oorzaak en gevolg” te weinig geconcretiseerd worden. 3. Financieel en economisch toekomstperspectief De keuzes bij een businesscase zijn breed en ingewikkeld. Vervolgens moeten deze met harde, concrete feiten onderbouwd worden. Veelal wordt gekozen voor een te optimistisch en te ambitieus toekomstperspectief. 4. Innovativiteit De concrete uitwerking en onderbouwing van “het probleem en de beoogde oplossing” schiet nogal eens te kort. 5. Algehele kwaliteit van het projectplan Tijdens een algemene informatiebijeenkomst voorafgaand aan een openstelling heeft de voorzitter van de DC uitgelegd hoe de DC plannen beoordeelt. Uiteraard vanuit de vijf vastgestelde beoordelingscriteria. In essentie komt hun werkwijze, naast inhoudelijke kwaliteit, neer op 3C's (Compleet, Compact en

Vragen Commissie Economie	Antwoorden
	<p>Concreet). Dat uitgangspunt is heel herkenbaar in de beoordelingen. Anders gezegd: wollig taalgebruik, niet complete/onvoldoende concrete/onnavolgbare onderbouwingen en de aanvraag baseren op aannames zijn taboe.</p> <p>De lessen uit alle beoordelingen (positief en negatief) worden op verschillende manieren opgepakt, waarmee ze voor algemeen gebruik beschikbaar komen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Stimulus verwerkt de praktische tips in het format voor het projectplan dat verplicht gebruikt moet worden. Tijdens algemene informatiebijeenkomsten wordt naar dit format en de praktische tips verwezen. • Tijdens verdiepingsgesprekken met potentiële aanvragers en/of subsidieadviseurs wordt (door medewerkers van Stimulus, Impuls Zeeland en provincie) zeer kritisch gekeken naar het conceptplan en worden, vanuit de ervaringen, adviezen gegeven over aandachtspunten, opbouw van redeneringen, concreetheid van onderbouwingen, het gebruik van kwantitatief materiaal enz. • Aanvragers kunnen tijdens de voorbereiding van hun projectplan/-aanvraag altijd vragen om mee te denken/lezen. In adviezen die daaruit volgen wordt op dezelfde aspecten ingegaan als in de verdiepingsgesprekken. <p>Om de kwaliteit van de aanvragen vanuit Zeeland nog verder te verbeteren zijn nog een aantal andere initiatieven genomen. Zo is in najaar 2023 een workshop “aanvraag schrijven” gehouden, waarvoor een deskundig extern adviseur is ingehuurd. Ook heeft het college aan Impuls een budget beschikbaar gesteld om aanvragers via een voucherregeling een tegemoetkoming in de voorbereidingskosten voor een subsidieadviseur toe te kunnen.</p>
<p>2. Wat is de reden dat op onderdeel ‘grondstoffen’ en ‘gezondheid’ geen Zeeuwse aanvragen zijn ingediend?</p>	<p>Wij hechten er aan te constateren dat in die twee transities ook in Zeeland projecten worden uitgevoerd. Uit gesprekken met betrokkenen in het verleden blijkt dat er veel redenen te noemen zijn voor het ontbreken van Zeeuwse aanvragen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Onbekendheid met subsidiemogelijkheden in het algemeen. Hierop reageren wij vaak met een informatief gesprek waarin de diversiteit in financieringsmogelijkheden geduid worden; • Onbekendheid met de mogelijkheden van OP Zuid. Dit proberen we zoveel mogelijk te beperken door op verschillende manieren daarover

Vragen Commissie Economie	Antwoorden
	<p>te communiceren naar een zo breed mogelijk netwerk en door zoveel mogelijk partijen te informeren over subsidiemogelijkheden voor innovatieve projecten;</p> <ul style="list-style-type: none">• Keuze voor een ander subsidieprogramma dan OP Zuid. Ieder subsidieprogramma heeft zijn eigen karakter. Daardoor is er voor potentiële aanvragers ruimte voor keuzes.• Een keuze om geen Europese subsidie aan te vragen vanuit het vooroordeel dat deze programma's slecht toegankelijk zijn en veel administratieve lasten met zich brengen. Overigens kan dit niet geheel ontkend worden. Wat velen echter niet weten is dat de beheerskosten van een project (de uitvoeringskosten van die administratieve last) tot de subsidiabele kosten behoren en dus meegefinancierd worden;• Een bewuste keuze om innovaties vanuit eigen middelen te financieren. <p>Van belang hierbij is dat de ontwikkelingen – en dus het aantal projecten en subsidieaanvragen - in de transitie energie, klimaat en landbouw&voeding verder zijn dan bij de andere twee transitie's.</p> <p>Door ondernemers, ondernemersverenigingen, belangenbehartigers en ook ondersteuningsgroepen zoals (subsidie-)adviseurs, accountants enz. te informeren en te spreken hopen wij de bekendheid van het subsidie-instrument en vooral het subsidiebewustzijn te vergroten. Maar subsidie aanvragen c.q. het geld is niet het doel! Uiteindelijk gaat het om de steun voor de Zeeuwse initiatieven, ontwikkelingen en projecten. Die leveren immers de economische en sociale impact.</p>

Vragen Commissie Economie 5 april 2024

Vragen Marianne Reinders-Stijnman (VVD), over Brief GS van 6 februari 2024 over Subsidieprogramma OP Zuid 2021-2027 openstellingen en cofinancieringsbudget 2024 – 403568, agendapunt 7

Vragen Commissie Economie	Antwoorden
<p>1. Wat is de rol van de Deskundigen Commissie?</p> <p>a) Welke taken, verantwoordelijkheden en bevoegdheden heeft de DC?</p> <p>b) Wanneer kan de DC ingezet worden?</p> <p>c) Wie neemt initiatief tot inzet van de DC?</p>	<p>De opdracht aan de Deskundigencommissie (DC) is om alle (ontvankelijke) te beoordelen. Dat doen zij voor o.a. de programma's MIT Zuid en OP Zuid. De beoordeling van de OP Zuid-aanvragen gebeurt vanuit een (door de gezamenlijke landsdelige Beheerautoriteiten) vastgesteld beoordelingskader (stimulus.nl/opzuid-2021-2027/wp-content/uploads/sites/12/2022/04/Beoordelingskader-EFRO-2021-2027.pdf).</p> <p>De leden van de DC zijn benoemd door Stimulus Programmamangement, in opdracht van de Beheerautoriteit van het landsdeel Zuid-Nederland (BA; lees: het college van gedeputeerde staten van Noord-Brabant, dat als zodanig is aangewezen door zowel de minister van EZK als de EC in Brussel). De leden van de DC zijn, zoals de naam van de commissie al doet vermoeden, deskundig op hun vakgebied. Daarom zijn zij geselecteerd en benoemd. Overigens is bij de samenstelling van de DC niet alleen op inhoudelijke vakkennis geselecteerd. Ook regionale spreiding en inclusiviteit zijn onderdeel van het selectie-instrument. De leden van de DC doen niets anders dan in gezamenlijkheid een oordeel uitspreken over de ingediende en ontvankelijke subsidieaanvragen en hebben geen andere taken, verantwoordelijkheden en/of bevoegdheden.</p> <p>De DC wordt ingezet door Stimulus Programmamangement na iedere openstelling van één van de subsidieprogramma's die zij uitvoert. Provincie Zeeland heeft daar geen keuze of zeggenschap in. Die beoordeling door de DC is een vaststaand onderdeel van de beoordelingsprocedure en wordt door de BA, de rijksoverheid en door de Europese overheid nauwgezet gecontroleerd.</p> <p>Ter toelichting heeft de DC tijdens een werkbezoek aan een aantal Zeeuwse projecten onlangs nog uitgesproken dat zij het aantal en de kwaliteit van de Zeeuwse aanvragen zien toenemen. De wijze waarop wij inspelen op o.a. het betrekken van nieuwe initiatiefnemers en de kwaliteit van aanvragen noemen zij waardevol.</p>

Vragen Commissie Economie	Antwoorden
<p>2. Kan overzicht gegeven worden van de huidige verdeling van de budget over de vijf transities?</p>	<p>Uw vraag kan op verschillende manieren geïnterpreteerd worden:</p> <ul style="list-style-type: none"> <p>Kunt u inzicht geven in de bestedingen van het gereserveerde cofinancieringsbudget?</p> <p>Daarom treft u in BIJLAGE 1 de stand van financiële zaken aan. Ter toelichting: inmiddels zijn er drie openstellingen geweest, waarin in totaal 17 Zeeuwse aanvragen zijn ingediend. Daarvan zijn er zeven aanvragen gesubsidieerd en zijn er tien afgewezen. Bij de tweede en de derde openstellingen hebben we achteraf het cofinancieringsplafond kunnen verhogen zodat er aan meer Zeeuwse projecten de gevraagde cofinanciering toegekend kon worden. Die verhoging is passend binnen het kader van PS en dat van de Zuid-Nederlandse samenwerking toegepast.</p> <p>Projecten gaan zelden over één transitie, maar hebben vaak raakvlakken met andere transities. Ook speelt de ontwikkeling van de Zeeuwse innovatie-infrastructuur een rol bij deze projecten. Daarom is voor de provinciale OPZuid-cofinanciering budget gereserveerd (en dus deels besteed) binnen diverse begrotingsdoelstellingen van de programma's in de provinciale begroting. In het overzicht van BIJLAGE 1 is uitgegaan van de OP Zuid-transities waaraan de projecten een bijdrage leveren. Dat geeft dus een iets ander beeld dan in de financiële administratie, waar op begrotingsactiviteiten/-doelstellingen wordt geboekt. De totaalbedragen komen uiteraard wel overeen.</p> <p>Hoe wordt het cofinancieringsbudget van de twee beleidsdoelstellingen verdeeld over de vijf OP Zuid-transities?</p> <p>Per beleidsdoelstelling (Slimmer Europa en Groener Europa) is per openstelling een cofinancieringsbudget beschikbaar van € 1.071.428,57 (in totaal ca. €4,3 mln. in 2024). De beleidsdoelstelling Groener Europa gaat alleen over de energietransitie. Daarvoor is derhalve in dit jaar ca. €2,1 mln. cofinancieringsbudget beschikbaar. De beleidsdoelstelling Slimmer Europa gaat over de transities klimaat, grondstoffen, landbouw&voeding en gezondheid. Hiervoor is ook een cofinancieringsbudget van ca. €2,1 mln. in 2024 beschikbaar. Dit bedrag is per transitie samengesteld uit de vrijval van voorgaande openstellingen en het gereserveerde budget voor 2024.</p>

Vragen Commissie Economie	Antwoorden
<p>3. Hoe heeft de communicatie over de openstellingen tot heden plaatsgevonden (gericht, random of anderszins)?</p>	<p>Er wordt met een mix van activiteiten over openstellingen gecommuniceerd:</p> <ul style="list-style-type: none"> • De digitale nieuwsbrief van het EU-loket van de provincie (zeeland.nl/onderwerpen/europese-subsidies-zeeland/europa-actueel) bevat uiteraard informatie over o.a. de Europese programma's, voorbeeldprojecten, openstellingen en andere interessante wetenswaardigheden; • De website van het provinciale EU-loket (zeeland.nl/onderwerpen/europese-subsidies-zeeland) bevat dezelfde informatie; • Voor OP Zuid worden belangstellenden en belanghebbenden geïnformeerd over een openstelling tijdens een algemene informatiebijeenkomst. In individuele (advies-)gesprekken worden initiatiefnemers op een nieuwe openstelling geattendeerd en worden de mogelijkheden van hun projectidee/-plan besproken. Dit zijn de verdiepingsgesprekken die door de provincie in samenwerking met Stimulus Programmamanagement en Impuls Zeeland aangeboden worden; • De websites van Stimulus Programmamanagement (stimulus.nl/opzuid-2021-2027/) en Impuls Zeeland (impulszeeland.nl/opzuid) bieden informatie aan; • De socials van provincie Zeeland, Stimulus Programmamanagement en Impuls Zeeland bieden de informatie over nieuwe openstellingen ook aan; • De besluiten over het beschikbaar stellen van de cofinanciering t.b.v. OP Zuid wordt in het Provinciaal Blad gepubliceerd. Deze publicaties worden door veel subsidie-adviseurs gevolgd en gebruikt in hun nieuwsbrieven e.d. Dit is een niet-beoogd maar wel welkom effect in onze communicatiestrategie. <p>De mix bestaat dus uit gerichte en algemene informatie, in verschillende vormen aangeboden.</p>

BIJLAGE 1 Stand van zaken OP Zuid (na 3 openstellingen)

TOTAAL	toegekend				afgewezen			
	cofinanciering	EFRO	totale projectkosten	aantal projecten	cofinanciering	EFRO	totale projectkosten	aantal projecten
transitie								
energie	€ 536.417,11	€ 1.539.390,56	€ 4.398.256,14	2	€ 641.944,90	€ 1.531.234,21	€ 4.346.383,20	3
klimaat	€ 278.571,15	€ 1.243.877,72	€ 5.600.643,36	1	€ 134.168,40	€ 2.273.284,83	€ 6.495.099,36	3
grondstoffen	€ -	€ -	€ -	0	€ -	€ -	€ -	0
landbouw&voeding	€ 656.867,13	€ 2.050.746,63	€ 4.566.812,50	4	€ 665.610,55	€ 2.216.951,62	€ 5.813.420,34	3
gezondheid	€ -	€ -	€ -	0	€ 313.579,39	€ 737.101,61	€ 2.106.004,60	1
totaal	€ 1.471.855,39	€ 4.834.014,91	€ 14.565.712,00	7	€ 1.755.303,24	€ 6.758.572,27	€ 18.760.907,50	10

Provinciale Staten van Zeeland
t.a.v de voorzitter
Postbus 6001
4330 LA Middelburg

Onderwerp	Zaaknummer	Behandeld door	Verzonden
Subsidieprogramma OP Zuid 2021-2027, verhoging cofinancieringsplafond energietransitie in najaarsopenstelling 2023	6206/401651		

Middelburg, 5 maart 2024

Geachte voorzitter,

OP Zuid is een door Europa gefinancierd subsidieprogramma dat zich richt op innovatie ter ondersteuning/versnelling van transities (energie, klimaat, grondstoffen, landbouw & voeding en gezondheid). Deze vijf transities stonden ook centraal in de najaarsopenstelling 2023.

Zwaarwegend onderdeel van de beoordeling van aanvragen is de toetsing door een onafhankelijke commissie van deskundigen (hierna de Adviescommissie). De stand van zaken van de Zeeuwse aanvragen is:

Transitie	Aantal Zeeuws aanvragen	Voorlopig resultaat ¹
Energie	2	<ul style="list-style-type: none">1 komt niet voor subsidie in aanmerking want onvoldoende Zuid-Nederlandse partners in consortium en voldoet niet aan de beoordelingscriteria.1 komt in aanmerking voor subsidie (EFRO + cofinanciering). Vraagt meer cofinanciering dan open is gesteld.
Klimaat	2	Komen niet voor subsidie in aanmerking want voldoen niet aan de beoordelingscriteria.
Grondstoffen	Geen	
Landbouw & voeding	2	Komen niet voor subsidie in aanmerking want voldoen niet aan de beoordelingscriteria.
Gezondheid	Geen	

Het vervolg

De enige Zeeuwse aanvraag die voor subsidie in aanmerking komt, ondergaat eerst een financieel-technische toets. Het doel van die toets is vooral om na te gaan of de begroting en de subsidieaanvraag voldoen aan de (complexe) Europese regelgeving. Die toets kan nog leiden tot (financiële) bijstelling van het plan. In de praktijk heeft dit zelden ingrijpende bijstelling van het plan tot gevolg.

¹ O.b.v. mondelinge terugkoppeling door Stimulus. Afwijzingsbeschikkingen met korte samenvatting van de beoordeling door de Deskundigencommissie zijn nog niet beschikbaar.

Met enkele van de Zeeuwse aanvragers, waarvan de plannen niet voor subsidie in aanmerking komen, wordt een gesprek gevoerd of zij een nieuwe poging willen ondernemen. Herindiening komt immers vaker voor en kan over het algemeen meer kansen op subsidie bieden, omdat de verbeterpunten van de projectaanvraag bekend zijn uit de rapportage van de Deskundigencommissie.

Extra aandacht vraagt één van de ingediende Zeeuwse aanvragen in de energietransitie. Dit project betreft de afstemming van energie-opwek en -verbruik, in combinatie met -opslag bij twee campings. Bij het project is ook een Zeeuws ontwikkelaar van industriële energie-opslagsystemen betrokken.

Uit de puntenscore van de Adviescommissie volgt dat dit project voor EFRO-subsidie in aanmerking komt. Omdat het opengestelde EFRO-budget niet wordt overvraagd, kunnen alle positief beoordeelde energietransitie-projecten in aanmerking komen voor de gevraagde subsidie, dus ook het Zeeuwse project.

Op 29 september 2023 is het door ons vastgestelde Zeeuwse cofinancieringsplafond voor de najaarsopenstelling gepubliceerd, waaronder € 360.192,81 voor de energietransitie. Voor het project wordt € 428.511,11 provinciale cofinanciering gevraagd. Daarmee wordt het opengestelde provinciale cofinancieringsbudget dus met € 68.318,30 overvraagd.

Duidelijk is dat een besluit tot ophoging van het cofinancieringsplafond geen belangen van andere projecten (zowel Zeeuws als Zuid-Nederlands) schaadt: alle positief beoordeelde projecten in de energietransitie komen voor subsidie in aanmerking.

Het consortium is daarbij gebaat bij het toekennen van de volledige subsidie, inclusief de provinciale cofinanciering omdat daarmee de onrendabele top wordt afgedekt.

Ook voor de branche is dit een belangrijk voorbeeldproject. Tenslotte draagt ook dit project bij aan het Zeeuwse innovatie-ecosysteem.

Bijkomend voordeel van een ophogingsbesluit is dat het voor Zuid-Nederland beschikbare EFRO-budget voor de energietransitie volledig benut kan worden. Daarmee wordt een risico van een door de EC opgelegde budgetkorting kleiner (hetgeen mogelijk gebeurt als het EFRO-budget onvoldoende benut wordt).

Indien het cofinancieringsplafond niet opgehoogd wordt, kan géén enkel Zeeuws project de gevraagde subsidie ontvangen. In vijf gevallen omdat ze niet voor subsidie in aanmerking komen na toetsing door de Deskundigencommissie. Het zesde project (tevens het enige Zeeuwse project met een positief oordeel van de Deskundigencommissie) zal bijgesteld moeten worden als een aanmerkelijk deel van de gevraagde provinciale cofinanciering niet beschikbaar gesteld zou worden.

De Zeeuwse en Zuid-Nederlandse belangen zijn dus gebaat bij een besluit tot ophoging van het cofinancieringsplafond met een bedrag van € 68.318,30 voor de energietransitie in de najaarsopenstelling 2023. Daarmee komt het enige positief beoordeelde Zeeuwse project in deze openstelling voor de volledige cofinanciering in aanmerking. Dekking voor genoemde ophoging is beschikbaar binnen de bestaande OP Zuid-cofinancieringsbudgetten in de provinciale begroting.

Met vriendelijke groet,

Gedeputeerde Staten van Zeeland,

drs. J.M.M. Polman
Voorzitter

drs. M.C.J. Franken
Secretaris-algemeen directeur

Noem in uw contact met ons steeds het zaaknummer. Dit staat bovenaan deze brief.

Provinciale Staten van Zeeland
t.a.v de voorzitter
Postbus 6001
4330 LA Middelburg

Onderwerp	Zaaknummer	Behandeld door	Verzonden
Zesde voortgangsbericht Regio Deal Zeeuws-Vlaanderen	95209		

Middelburg, 30 januari 2024

Geachte voorzitter,

De gemeente Terneuzen informeert ons periodiek over de stand van zaken van de uitvoering van de Regio Deal Zeeuws Vlaanderen 'Zeeuwen zelf aan zet'. Regio Deal Zeeuws Vlaanderen wil de inwoners van Zeeuws-Vlaanderen beter in staat stellen eigen initiatieven te ontplooiën, de leefomgeving samen met de inwoners aantrekkelijker te maken, essentiële voorzieningen dichterbij te brengen en arbeidsmarkt- en scholingsinitiatieven te ontwikkelen. Dit alles om de brede welvaart in Zeeuws Vlaanderen te bevorderen.

In bijgevoegde brief wordt verslag gedaan van de stand van zaken per oktober 2023.

Het overall beeld is, dat alle projecten in uitvoering zijn en het oogsten van de resultaten in beeld komt. Dit jaar komt het erop aan om de resultaten te borgen.

Met vriendelijke groet,

Gedeputeerde Staten van Zeeland,

drs. J.M.M. Polman
Voorzitter

drs. M.C.J. Franken
Secretaris-algemeen directeur

Bijlagen:

1. Zesde voortgangsrapportage Regio Deal Zeeuws-Vlaanderen

Noem in uw contact met ons steeds het zaaknummer. Dit staat bovenaan deze brief.



Provincie Zeeland
College van Gedeputeerde Staten
Postbus 6001
4330 LA Middelburg

uw brief van :
uw kenmerk :
zaaknummer : 131062
contactpersoon : ██████████
telefoon : 14 0115
e-mail : ██████████@terneuzen.nl
verzonden : 20 DEC 2023

Terneuzen, 19 december 2023

Onderwerp: 6e voortgangsrapportage Regio Deal Zeeuws-Vlaanderen 'Zeeuwen zelf aan zet'

Geacht college,

Graag brengen we u op de hoogte van de voortgang van de uitvoering van onze Regio Deal "Zeeuwen zelf aan zet" in de periode mei tot oktober 2023.

Het overall beeld is, dat alle projecten in uitvoering zijn en het oogsten van de resultaten in beeld komt. Alle projecten hebben voldoende capaciteit. Mogelijke vertragingen in uitvoering zijn op dit moment beperkt.

Het doel van onze Regio Deal is het verbeteren van de Brede Welvaart in Zeeuws-Vlaanderen. In een recent gehouden gezamenlijke studiedag hebben de projectleiders nagedacht over de impact van hun projecten op de Brede Welvaart. We zien dat daar ideeën voor onderlinge kennisdeling en vliegwieleffecten ontstaan.

Centraal in ons programma staat hoe wij inwoners kunnen laten meedenken en ook zelf aan de slag kunnen laten gaan met verbeteringen in hun directe leefomgeving. Professionals bespreken met elkaar hoe effectieve participatie kan worden bereikt en experimenteren met apps, platforms en digitale tools. Hiermee bereiken we niet alleen de mensen die de tijd hebben om te participeren, maar ook de vaak drukke jonge gezinnen en jongeren.

Zichtbare fysieke resultaten zijn de multifunctionele accommodatie in Aagtekerke, de aanpassing aan de beleving van de Scheldedijk in onder andere Walsoorden en de vergroende pleinen en straten in Terneuzen. Ook kunnen inwoners van de binnenstad van Terneuzen weer gebruik maken van hun buurthuis en treffen er laagdrempelige zorg aan.

Maar er is meer: inwoners met multi-problematiek zijn door het Doorbraakteam geholpen, eenzamen zijn bereikt en het recht is in meer dan 445 cases door Stichting Samen Recht Vinden naar de inwoners gebracht. In het project Arbeidsmarkt voor iedereen zijn 430 mensen 'werkfit' geraakt en via het Expat Centre Zeeland zijn 371 internationals geholpen. In dit stadium lijkt het ons wel goed te melden, dat de master Vitaliteit en Vitaal West Zeeuws-Vlaanderen complexe projecten zijn die tijdrovende procedures vergen en daarmee risico lopen op ongewenste, maar te verantwoorden vertraging.

De projectleiders hebben geëvalueerd en denken na over de borging van hun projecten na de Regio Deal periode. Enkele projecten hebben een financiële zorg en enkele projecten hebben zorg over de complexiteit van de borging. Een aantal zorgen kan niet worden weggenomen dan met medewerking en steun van de landelijke overheid. In het bijzonder gaat het dan om het project Kraamkamer, dat als doel heeft het voorzieningenniveau voor kinderopvang en onderwijs in Zeeuws-Vlaanderen overeind te houden.

Met vriendelijke groet,

Burgemeester en wethouders van Terneuzen

gemeentesecretaris,



S.I.L. (Steven) de Waal

burgemeester,



H.J.A. (Erik) van Merrienboer



Vragen Commissie Economie 5 april 2024

Vragen Wouter Versluijs (D66), over Brief van GS van 30 januari 2024 over zesde voortgangsbericht Regio Deal Zeeuws-Vlaanderen - 401632, agendapunt 8

Vragen Commissie Economie	Antwoorden
1. Wat is momenteel de rol en insteek van GS bij het project 'kraamkamer Zeeuws-Vlaanderen'?	<p>Het project 'Kraamkamer Zeeuws-Vlaanderen' moet leiden tot een doorlopende leerlijn 0–23 jaar binnen het onderwijsaanbod en Euregionale samenwerking voor opvang en onderwijs aan beide zijden van de grens. Het project wordt gefinancierd vanuit de middelen van de rijksoverheid en van de drie Zeeuws-Vlaamse gemeenten.</p> <p>De provincie heeft geen specifieke rol bij dit project.</p> <p>Het programmabureau is in overleg met BZK, OCW en SZW om het project na afloop van de Regio Deal Zeeuws-Vlaanderen een goed vervolg te geven.</p>

Vragen Commissie Economie 5 april 2024

Vragen Ralph van Hertum (PvdA-GL), over Brief van GS van 30 januari 2024 over zesde voortgangsbericht Regio Deal Zeeuws-Vlaanderen – 401632, agendapunt 8

Vragen Commissie Economie	Antwoorden
1. Hoe wil GS deze projecten financieel ondersteunen?	Op dit moment ligt geen financiële vraag voor aan GS. Het programmabureau is in overleg met BZK, OCW en SZW om het project na afloop van de Regio Deal Zeeuws-Vlaanderen een goed vervolg te geven.

Voorzitter Provinciale Staten
T.a.v. de statengriffier

Onderwerp	Zaaknummer	Behandeld door	Verzonden
Jaarplan 2024, begroting 2024 NV EIZ en begroting 2024 IFZ BV	327797		

Middelburg, 24 januari 2024

Geachte voorzitter,

Hierbij zenden wij u ter kennisname het jaarplan, begroting van de NV Economische Impuls Zeeland (Impuls) voor 2024 en de begroting van het Investeringsfonds Zeeland (IFZ) 2024. De stukken van Impuls zijn behandeld en vastgesteld in de Algemene Vergadering van Aandeelhouders (AVA) van Impuls op 22 november 2023. De begroting 2024 van het IFZ is behandeld tijdens de Algemene vergadering van Aandeelhouders van Investeringsfonds Zeeland op 22 november 2023.

Wij stellen u voor deze stukken ter kennisname voor te leggen aan de leden van Provinciale Staten.

Jaarplan 2024 Impuls

Impuls speelt als regionale ontwikkelingsmaatschappij in op kansen die zich voordoen voor de Zeeuwse economie. Maar zeker komend jaar zoekt Impuls ook naar oplossingen voor grote uitdagingen, zoals het gebrek aan capaciteit op het hoogspanningsnet. Dit heeft een groot effect op de mogelijkheden van vestiging voor nieuwe bedrijven in Zeeland. Bestaande bedrijven worden daarnaast ook beperkt in hun groei en verduurzaming. En dat terwijl juist deze vestigingen en transitie hard nodig zijn voor een gezonde toekomst van onze provincie.

Als aanjager ontwikkelt Impuls nieuwe initiatieven en projecten in regionale en (inter)nationale samenwerkingsverbanden. Dit doet Impuls vanuit drie kerntaken:

- A. Investeren: Impuls financiert en begeleidt innovatieve start-ups, scale-ups en mkb-bedrijven in Zeeland. Daarnaast zet zij in toenemende mate in op waardecreatie bij bedrijven in portfolio. 2024 staat in het teken van de uitvoering van bestaande fondsen en projecten en de opstart van nieuwe. Impuls heeft een netwerkfunctie in het investeringsveld.
- B. Internationaliseren: Impuls zet Zeeland op de kaart en sluit aan bij de Invest in Holland strategie. Het zwaartepunt ligt bij projecten die waarde toevoegen. Zij ondersteunt bedrijven die in Zeeland zaken willen doen. Impuls geeft advies en begeleiding bij het vinden van een vestigingslocatie, financiering, afzetmarkten, samenwerkingspartners en netwerken. Impuls stimuleert internationaal zaken doen.
- C. Innoveren: Impuls helpt ondernemers bij het omzetten van ideeën naar toekomstbestendige innovaties die bijdragen aan de voedsel-, energie- en grondstoffentransitie (circulaire economie) en digitalisering in een aantal Zeeuwse

topsectoren (logistiek, vrijetijdseconomie, agrifood). Impuls richt zich hierbij niet alleen op de ontwikkeling van innovatieve technieken, maar vooral op de toepassing ervan.

Het Jaarplan van Impuls sluit aan op het Economisch Uitvoeringsprogramma 2022-2027 van de Provincie Zeeland.

Begroting 2024 Impuls

De begroting van Impuls sluit op een tekort van € 46.464. Dit bedrag heeft volledig betrekking op het resultaat deelnemingen van Impuls. Voor de reguliere activiteiten heeft Impuls een sluitende begroting.

Impuls is aandeelhouder van IFZ. Het negatieve resultaat van IFZ komt daardoor – ter grootte van het aandelenbelang dat Impuls heeft – tot uitdrukking in de begroting van Impuls als negatief resultaat deelnemingen. Dit negatieve resultaat deelnemingen heeft derhalve volledig betrekking op de geprognoseerde verliezen van IFZ.

Begroting 2024 Investeringsfonds Zeeland (IFZ)

IFZ verstrekt hoog risicodragend kapitaal en richt zich voornamelijk op innovatieve bedrijven in hun startfase, (doorgroeifase) of volwassen fase die een economische spin-off voor Zeeland kunnen genereren. Aspecten als duurzaamheid, werkgelegenheid, het creëren van nieuwe economische activiteiten, innovatie en een gezond ondernemersklimaat zijn belangrijke punten waar het fonds zich op richt. Doel voor 2024 is om nog meer bedrijven te financieren en het investeringsvolume verder uit te breiden.

Een aantal van de investeringen in de afgelopen jaren leveren op dit moment rendement op doordat sommige deelnemingen zijn of worden verkocht en doordat van een aantal investeringen rente op leningen wordt ontvangen. Dit is momenteel nog niet voldoende om de kosten structureel te dekken. Doordat er eveneens sprake is van financiering van innovatieve (risicovolle) projecten bestaat de mogelijkheid dat het IFZ verliezen maakt.

De begroting 2024 van IFZ sluit met een negatief resultaat van € 196.883.

In deze begroting is geen rekening gehouden met opbrengsten uit exits, aangezien deze niet te schatten zijn.

Het streven is in 2026 een begroting van IFZ te presenteren die met een positief resultaat sluit. Het adagium 'de kosten gaan voor de baten' geldt in dit geval. In de periode tot 2026 is een groot deel van de middelen geïnvesteerd, waardoor het de verwachting is dat vanaf 2026, vanuit het rendement van de totale fondsmiddelen, de exploitatiekosten van IFZ gedekt kunnen worden.

De resultaatbegrotingen per onderdeel/fondsen ziet er als volgt uit:

	Begroting 2024	Begroting 2023	Verskil (positief)
IFZ algemeen	-€ 71.824	-€ 84.750	€ 12.926
InnoGo!	-€ 152.046	-€ 159.675	€ 7.629
Zeeuws Participatiefonds 1	-€ 38.754	-€ 24.298	-€ 14.456
Zeeuws Participatiefonds 2	-€ 8.358	-€ 52.398	€ 44.040
Zeeuws Participatiefonds 3	€ 31.828	-€ 156.125	€ 187.953
Fonds Verblijfsrecreatie Zeeland	€ 42.271	€ 39.363	€ 2.908
Totaal	-€ 196.883	-€ 437.883	€ 241.000

Het begrote negatieve resultaat van € 196.883 komt in 2024 ten laste van de overige reserves van het IFZ. De overige reserves zijn naar verwachting in 2024 voldoende van omvang om dit negatieve resultaat op te vangen.

Gevolgen waardering deelneming IFZ op provinciale balans:

Het verlies van IFZ komt ten laste van het eigen vermogen van het IFZ en heeft voor 2024 geen gevolgen voor de waardering van het IFZ op de provinciale balans. Het BBV schrijft voor dat deelnemingen op de provinciale balans worden gewaardeerd tegen de oorspronkelijke verkrijgingsprijs, tenzij de marktwaarde lager is. Doordat de marktwaarde van het provinciaal aandeel, ook na dit begrote verlies, hoger is dan de verkrijgingsprijs heeft dit geen gevolgen voor de waardering op de provinciale balans.

Herstructurering Aandelen Impuls Zeeland

Het Rijk is sinds 2018 aandeelhouder van het Investeringsfonds Zeeland BV (dochter van Impuls Zeeland). Aanleiding hiertoe was het rapport 'Zeeland in Stroomversnelling' (2016). Op basis van één van de aanbevelingen in het rapport heeft het Ministerie van Economische Zaken en Klimaat (EZK) toen € 6,5 miljoen geïnvesteerd in de Zeeuwse innovatiefondsen. In het kader van het compensatiepakket Wind in de Zeilen heeft het Rijk additioneel € 20 miljoen voor deze fondsen beschikbaar gesteld.

We hebben in onze eerdere brief van 16 januari 2023 aangegeven dat minister Adriaansens van EZK, naar aanleiding van de Kamerbrief van juli 2022 waarin zij het belang van regionale ontwikkelingsmaatschappijen schetste, in afstemming met de regio de ROM's sterker wil inzetten en positioneren in de uitvoering van beleid. Voor een gelijk speelveld is het daarom van belang dat het Rijk toetreedt als aandeelhouder in Impuls Zeeland (de moedermaatschappij van het Investeringsfonds Zeeland BV). Wij hebben aangegeven dit beleidsmatig evenzeer van belang te vinden, aangezien:

- Impuls Zeeland integraal onderdeel gaat uitmaken van een lands dekkend netwerk;
- de samenwerking tussen de ROM's steeds intensiever wordt en wordt gestimuleerd door EZK (bijvoorbeeld rol bij Groeifondsaanvragen, deelname aan pilots);
- de gezamenlijke slagkracht van de ROM's een stimulans krijgt waar we ook als regio van gaan profiteren;
- we met het Rijk als aandeelhouder in Impuls Zeeland de economische structuurversterking van Zeeland mogelijk een extra boost kan krijgen;
- de vertrouwensbasis in de samenwerking Rijk-Regio wordt versterkt;
- deze ontwikkeling in lijn is met de adviezen geformuleerd door externen in bijvoorbeeld de rapporten Wind in de Zeilen en van de Commissie Structuurversterking Zeeland.

In onze brief van 26 juni 2023 zijn we ingegaan op het feit dat de toetreding van het Rijk als aandeelhouder van Impuls vertraging heeft opgelopen door de voorgenomen aanpassing van de aandeelhoudersinstructie voor de ROM's door het Rijk.

Conform ons deelnemingenbeleid worden uw Staten betrokken bij de eventuele besluitvorming over de herstructurering van de aandelen Impuls Zeeland. Ondanks de opgelopen vertraging streven we er naar dit besluit in de 1^e helft van 2024 aan u voor te leggen.

Met vriendelijke groet,

Gedeputeerde Staten van Zeeland,
Namens deze,

Afdelingsmanager Financiën / Heffings- en invorderingsambtenaar Provincie Zeeland .

Noem in uw contact met ons steeds het zaaknummer. Dit staat bovenaan deze brief.

Bijlagen:

Bijlage 1: DEF Jaarplan-2024.3.0 met bijlage;

Bijlage 2: Definitieve begroting 2024 inclusief toelichting Impuls Zeeland;

Bijlage 3: Toelichting + begroting IFZ 2024 definitief



JAARPLAN 2024

Impuls Zeeland



Impuls
Zeeland

INHOUD

1. VOORWOORD	3
2. ONZE AMBITIE	4
3. ONZE KERNCOMPETENTIES	5
4. ONZE WERKWIJZE IN ECOSYSTEMEN	6
5. IMPACT REPORTING	7
6. LEESWIJZER	10
7. INNOVEREN	11
7.1 LOGISTIEK	13
7.2 VRIJETIJDSECONOMIE	14
7.3 AGRIFOOD	15
7.4 CIRCULAIRE ECONOMIE EN ENERGIETRANSITIE	16
7.5 DIGITALISERING	17
8. INVESTEREN	18
9. INTERNATIONALISEREN	20
10. GOVERNANCE	22
11. RISICOMANAGEMENT	25

BIJLAGE: PROJECTENOVERZICHT

1. VOORWOORD

2024: Wat kan wel?

'Het hoogspanningsnet in Zeeland zit vol'. Dit nieuws bracht in juli 2023 een grote schokgolf teweeg bij bedrijven, overheden en ook bij ons. Ten tijde van het schrijven van dit jaarplan dringt de ware omvang van dit probleem steeds verder door. Eén ding is zeker: de impact voor de ontwikkelingen in Zeeland is groot, heel groot. Dat betekent ook veel voor onze doelen en ambities in 2024.

Wegens een gebrek aan capaciteit, hebben Stedin en TenneT maatregelen aangekondigd voor nieuwe grote aansluitingen. Dit heeft een groot effect op de mogelijkheden van vestiging voor nieuwe bedrijven in Zeeland. Bestaande bedrijven worden daarnaast ook beperkt in hun groei en verduurzaming. En dat terwijl juist deze vestigingen en transitie hard nodig zijn voor een gezonde toekomst van onze provincie.

Het is een bijzonder grote uitdaging, waar we in 2024 voor staan. Maar Impuls zou Impuls niet zijn als we niet meteen naar oplossingen zoeken. Juist voor dit soort complexe situaties, waarbij de oplossing niet eenvoudig is, is onze organisatie in het leven geroepen. Onze rol wordt in 2024 alleen maar belangrijker én ook uitdagender, want de gouden oplossing is niet voorhanden. We moeten vooral op zoek naar 'wat kan wel?'. Samen met ondernemers, kennisinstellingen, netwerkbedrijven en overheden gaan we de creatieve zoektocht naar deeloplossingen aan.

Een belangrijk aandachtspunt is dat ondernemers actief blijven in de voedsel-, grondstoffen- en energietransities. Naast onze reguliere activiteiten op deze transitie, willen we in 2024 de voorbereidingen treffen een Transitiefonds op te zetten om duurzame ontwikkelingen in het mkb technisch en financieel haalbaar te maken. Zo willen we in de agrifoodsector de samenwerking met FoodDelta intensiveren om samen nog meer impact te kunnen maken.



Dick ten Voorde
Algemeen directeur

We gaan door met wat we al deden, alleen dan met een grote extra uitdaging erbij. Een uitdaging die we met een positieve insteek tegemoet moeten treden, kijkend naar innovatieve oplossingen. Samen met ondernemers gaan we de mogelijkheden verkennen. Dat is waar we voor zijn.



2. ONZE AMBITIE

Ieder idee, iedere beweging, heeft een eerste impuls nodig. Als Impuls Zeeland zorgen wij voor deze impuls rond innoveren, investeren en internationaliseren in Zeeland. Met onze kennis, diensten en netwerk geven we een stimulans aan ontwikkelingen die bijdragen aan een duurzaam en toekomstbestendig Zeeland.

Het gaat met name om ontwikkelingen die niet vanzelf gaan, die echt een zetje nodig hebben om van de grond te komen. Wij investeren tijd, kennis en financiële middelen in deze ontwikkelingen. We zien kansen, inspireren en stimuleren. We ondersteunen anderen deze kansen te grijpen.

Transitie

Waar de nadruk in onze beginjaren met name lag op het bevorderen van het verdienvermogen van onze regio, is die focus de laatste jaren verschoven naar een duurzaam verdienvermogen. Ook in 2024 draait het bij ons met name om het geven van een impuls aan initiatieven die bijdragen aan de voedsel-, energie- en grondstoffentransitie (circulaire economie) en digitalisering. Dat doen we als betrokken en bevrogen verbinder en sparringpartner voor ambitieuze ondernemers.

Volwassen

Onze jarenlange ervaring werpt zijn vruchten af. We groeien als ontwikkelingsmaatschappij in leeftijd en kennis en zijn inmiddels een volwassen organisatie met senioriteit. Dit stelt ons in staat een steeds zwaardere rol in projecten te spelen, steeds waardevollere netwerken te creëren en meer toegevoegde waarde aan initiatieven te geven. Ondernemers weten ons te vinden als onder andere sparringpartner en adviseur.

Partnerschap EZK

Het is de wens dat Het Ministerie van Economische Zaken en Klimaat aandeelhouder wordt van onze organisatie. Op deze manier zijn naast het bedrijfsleven, kennisinstellingen en andere partners in Zeeland ook alle overheidsniveaus (gemeente, provincie en het Rijk) vertegenwoordigd. Hierdoor kunnen we nog sneller en effectiever bijdragen aan ontwikkelingen in Zeeland. In 2024 willen we dit partnership formaliseren.

Blik naar buiten

Het komende jaar besteden we extra aandacht aan landelijke ontwikkelingen die ook relevant zijn voor Zeeland. Steeds meer richten we onze blik ook buiten onze regio, onder meer door samen te werken met collega Regionale Ontwikkelingsmaatschappijen (ROM's) in het land. Deze samenwerking krijgt in 2024 steeds meer vorm en effect. Daardoor kunnen we grotere impact maken op een duurzame ontwikkeling van Zeeuwse bedrijven en de regionale economie.

Ecosystemen

Niet alleen de verbinding tussen ROM's onderling is van belang om grote(re) stappen te kunnen zetten, ook de verbinding tussen alle betrokken bedrijven, overheden en kennisinstellingen speelt een cruciale rol. Daarom ontwikkelen en versterken we ecosystemen waarin we de juiste partijen bij elkaar brengen. Hiervoor gebruiken we een denk- en doe-model voor de ontwikkeling van ecosystemen (model Stam, zie hoofdstuk 4). Op deze manier kunnen we sneller en systematischer volwaardige ecosystemen helpen ontwikkelen.

Onze kernwaarden

In alles wat we doen, zijn we ondernemend, verbindend, resultaatgericht, betekenisvol en toegankelijk. Door zichtbaar, bereikbaar en inspirerend te zijn voor ambitieuze ondernemers en heldere doelen na te streven, willen we het ondernemerschap in Zeeland versterken. We helpen met normaal onbereikbare deuren te openen en zo echt toegevoegde waarde te leveren aan een duurzaam en toekomstbestendig Zeeland.

We passen onze kernwaarden ook op onszelf toe. Zo willen we resultaatgericht aan uitdagende kwantitatieve doelen werken, maar altijd met de kwaliteit van verbindend en betekenisvol zijn voorop. Ons ultieme doel is immers niet om cijfers te behalen, maar om ondernemers te helpen met innovatie en toekomstbestendig zijn.



3. ONZE KERNCOMPETENTIES

Elke transitie, iedere sector, elk programma en iedere ondernemer heeft een unieke aanpak en ondersteuning nodig om doelen te bereiken. Maar wat allen bindt, is innoveren, investeren en internationaliseren. Daarmee worden stappen gemaakt en dat is waar wij van toegevoegde waarde zijn. We helpen ondernemers door onze multidisciplinaire samenwerking bij innovatie-, investerings- en internationaliseringsvraagstukken. Onze drie kerncompetenties komen terug in alles wat we doen: in programma's, projecten, transities en sectoren (figuur 1: Drie I's).



INNOVEREN

We helpen ondernemers bij het omzetten van ideeën naar toekomstbestendige innovaties op het gebied van verduurzaming, digitalisering en circulariteit in diverse Zeeuwse topsectoren. Dit doen we door middel van het ontwikkelen van programma's en projecten en het vinden van de bijbehorende financiering.



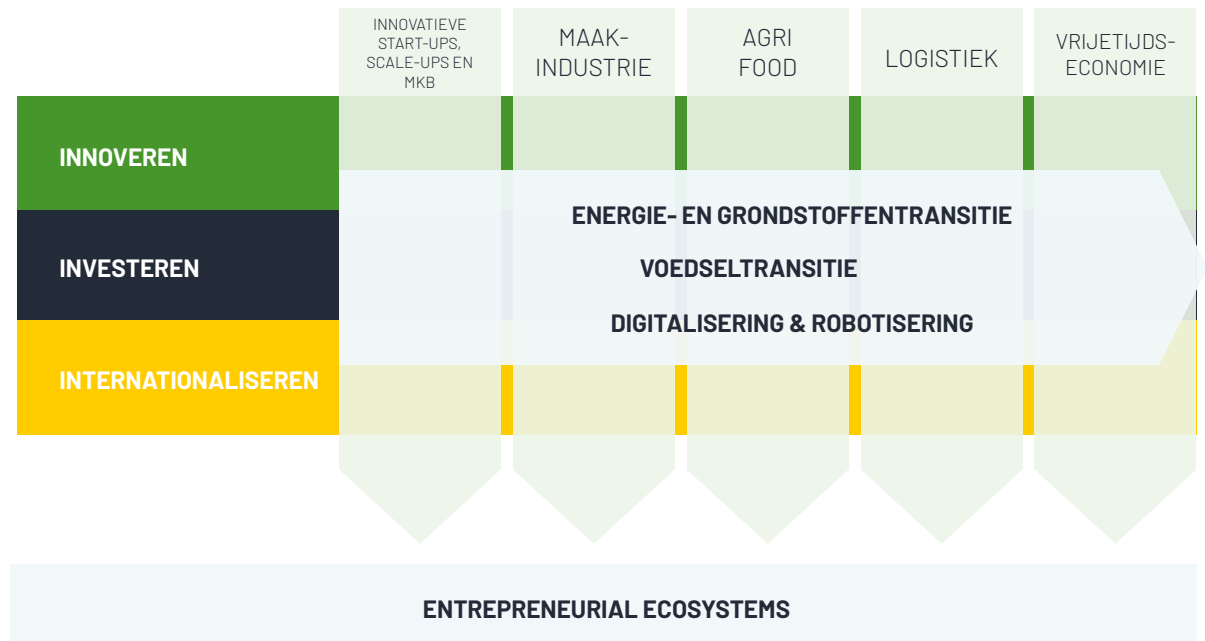
INVESTEREN

We ondersteunen ambitieuze ondernemers die binnen Zeeland willen investeren in duurzame en innovatieve ideeën. We bieden (de weg naar) financiering, begeleiden, adviseren en brengen ondernemers in contact met de juiste connecties binnen investeerders en andere financiers.



INTERNATIONALISEREN

We ondersteunen Zeeuwse bedrijven met internationale ambities en begeleiden (inter)nationale ondernemers bij het vestigen en uitbreiden in Zeeland. We helpen nieuwe afzetmarkten te vinden en verbinden ondernemers met elkaar én met potentiële opdrachtgevers of samenwerkingspartners. Door grenzeloos ondernemen, creëren we samen een duurzame en sterkere Zeeuwse economie.



Figuur 1: Drie I's

4. ONZE WERKWIJZE IN ECOSYSTEMEN

Door ons netwerk in kaart te brengen in ecosystemen, zijn alle spelers rondom specifieke thema's op dit moment in beeld. Het framework ecosystemen (zie figuur 1: 'Ecosystemen', model Stam), laat zien welke netwerken, koplopers, investeerders, kennisinstellingen, faciliterende partijen en intermediairs er zijn. Daarnaast is concreet te zien hoe een sector in elkaar zit en wie welke rol kan vervullen.

Systematischer, sneller, effectiever

Dankzij dit inzicht kunnen we per thema of project systematischer, sneller en effectiever de juiste ketens vormen. Bovendien kunnen we beter analyseren hoe ontwikkelingen verlopen en daarnaast leren of gebruikmaken van ontwikkelingen buiten de regio. Je kan en moet immers niet altijd alles zelf ontwikkelen. Juist een gezonde interesse in wat buiten onze regionale grenzen gebeurt, biedt kansen. Daarom werken we binnen de ecosystemen ook actief samen met partners buiten onze regio, zoals andere ROM's en universiteiten binnen Nederland en Europa.

Mede-ontwikkelaar

De ecosystemen helpen ons in onze (belangrijkste) rol van verbinder, maar kunnen ook op andere manieren bijdragen. Afhankelijk van de opgaven binnen een ecosysteem bepalen we welke rol wij spelen en hoe we daarmee in het ecosysteem van meerwaarde kunnen zijn. In sommige projecten zijn we zelf mede-ontwikkelaar, bij andere adviseur, verbinder of uitvoerder.

Vergelijken en leren

We zijn niet de enige ROM die volgens het model van de ecosystemen werkt. Steeds meer ontwikkelingsmaatschappijen in Nederland werken hiermee en ook internationaal is dit model bekend. Het bevordert de onderlinge samenwerking en stelt ons in staat resultaten te vergelijken en van elkaar te leren.

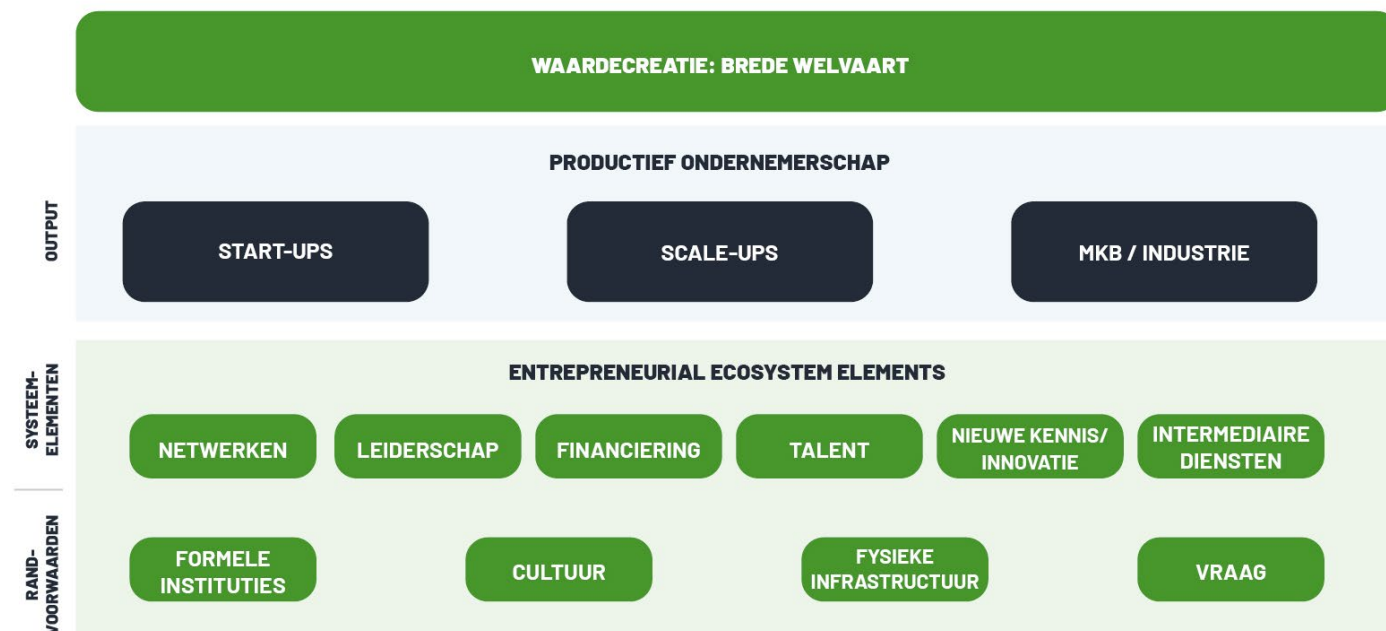
Met de andere ROM's hebben we afgesproken dat we onze activiteiten op drie thema's aan elkaar gaan rapporteren:

1. Economische impact.
2. Bijdrage aan de transities en maatschappelijke impact (SDG's).
3. Belangrijkste interventies in ecosystemen.

De nadruk ligt op het delen van ervaringen zodat we van elkaar kunnen leren qua aanpak en op basis daarvan gerichte interventies kunnen doen die impact genereren.

Ontwikkelingen in 2024

De komende periode gaan we inzetten op de doorontwikkeling van bestaande en nieuwe structuren en ecosystemen. Zo zijn we betrokken bij de ontwikkelingen van (onder andere) de infrastructuur van de Kenniswerf en krijgt de Regio Deal, en de mogelijkheden die dit biedt, meer vorm. We werken nauw samen met partijen als Provincie Zeeland, Dockwize, Campus Zeeland, North Sea Port, HZ University of Applied Sciences, UCR, Scalda, DCC en verschillende Kennis- en Innovatienetwerken zoals FoodDelta Zeeland, KicMPi en Zephyros.



Figuur 2: Ecosystemen (afgeleid van model Stam)

5. IMPACT REPORTING

De wereld om ons heen verandert continue. Het is nodig én wenselijk om in te spelen op de verschillende transities en om te werken aan een overzicht daarvan. In 2021 zijn we, in samenwerking met andere ROM's, gestart om onze maatschappelijke impact in kaart te brengen. In de voorgaande jaren hebben we ons waardecreatiemodel continue vernieuwd om onze impact visueel te maken.

Rapportage

Ook is verder geïnventariseerd waar we als ROM's inzicht in willen creëren. Er wordt een nulmeting gemaakt van de CO2-uitstoot van onze organisatie. Door een nulmeting te maken, kunnen we de focus leggen op onze verbetermogelijkheden. We zijn niet verplicht om te voldoen aan de nieuwe duurzaamheidsrapportages zoals Corporate Sustainability Reporting Directive (CSRD) of Sustainable Finance Disclosure Regulation (SFDR) maar vinden het van belang deze stap te maken om onze impact te laten zien. Een van de middelen die we hierin gebruiken is het Environmental Social Governance (ESG) model.

CO2-uitstoot

In 2024 zijn we van plan om ESG uit te rollen in de organisatie en de gewenste stappen te maken in onze CO2-uitstoot. In 2023 is een werkgroep gevormd om intern onze impact in kaart te brengen. We willen onze CO2-uitstoot verminderen en onderzoeken of dit aantoonbaar gemaakt kan worden. In het kader daarvan is in 2023 een reisbeleid geïntroduceerd om reizen, zowel dienstreizen als woon-werkverkeer, zo duurzaam mogelijk te maken. In 2024 gaan we de resultaten hiervan meten en vergelijken.

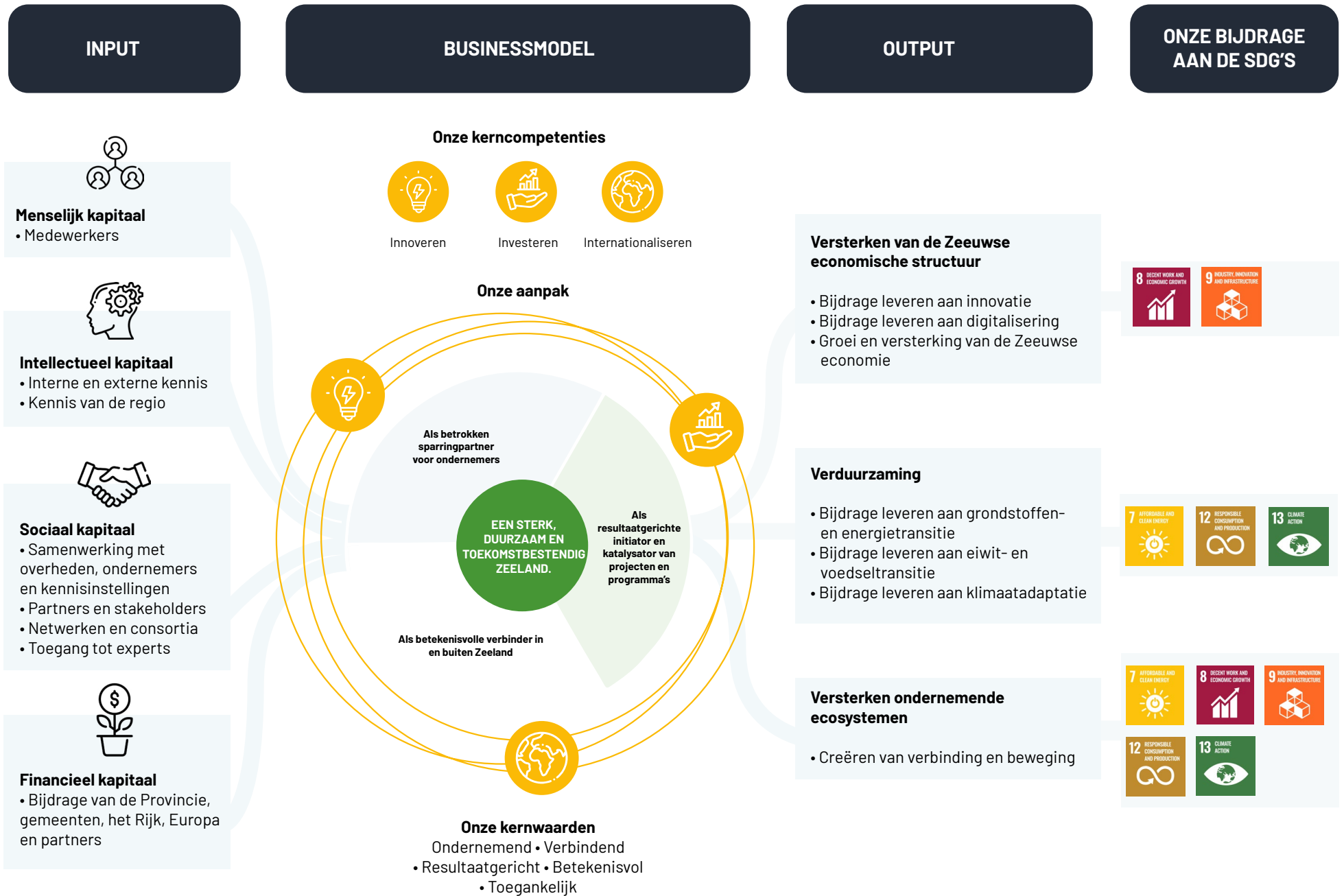
Waardecreatiemodel

We zetten onze middelen en mensen zo efficiënt mogelijk in om tot een zo groot mogelijke maatschappelijke bijdrage te komen. Die beoogde bijdrage is vormgegeven in ons waardecreatiemodel. Dit model maakt duidelijk welke kapitalen we benutten, hoe we daarmee omgaan, hoe we er waarde aan toevoegen en wat dit de maatschappij kan opleveren.

Het waardecreatiemodel (figuur 3: Waardecreatiemodel, pagina 8) wordt continue vernieuwd en verbeterd.



Waardecreatiemodel



Figuur 3: Waardecreatiemodel

Impact door te investeren, innoveren en internationaliseren

We zijn een impactgedreven organisatie waarbij we ondermeer werken met de vijf onderstaande Sustainable Development Goals (SDG's). Over deze SDG's rapporteren en communiceren we in 2024, samen met de KPI's, via onze interne en externe kanalen met als doel om anderen te inspireren en te motiveren. Dit doen we door kwalitatief in kaart te brengen welke impact we hebben met onze projecten, investeringen en financieringen.

Onze SDG's



SDG 7: Betaalbare en duurzame energie

De ontwikkeling en het gebruik van technologieën voor energiebesparing en hernieuwbare energiebronnen zijn een wezenlijk middel om energieverbruik en de afhankelijkheid van fossiele brandstoffen te verminderen. Dit heeft een positief effect op onze welvaart.



SDG 8: Waardig werk en economische groei

Economische groei is pas duurzaam als kapitaal, arbeid en grondstoffen verantwoordelijk worden ingezet en als winsten en inkomens eerlijk verdeeld worden tussen burgers en bedrijven.



SDG 9: Industrie, innovatie en infrastructuur

SDG 9 streeft ernaar de mobiliteit en infrastructuur te verbeteren, en de nadelen ervan – zoals tijdverlies als gevolg van files, onveiligheid in het verkeer en druk op het milieu – te verminderen. Ook moet het bedrijfsleven innoveren en verduurzamen.



SDG 12: Verantwoorde consumptie en productie

Duurzame productie en consumptie, met een efficiënter gebruik van grondstoffen, verlaagt de druk op het milieu en vermindert de afhankelijkheid van die grondstoffen.



SDG 13: Klimaatactie

SDG 13 is gericht op de aanpak van de door mensen veroorzaakte klimaatcrisis. In 2015 is het Parijs-akkoord tot stand gekomen dat beoogt klimaatverandering en de nadelige effecten daarvan te verminderen. De effecten van klimaatverandering vormen een bedreiging voor mens en natuur.

6. LEESWIJZER

Het strategisch meerjarenplan 'Impuls voor een krachtige Delta' vormt de basis voor ons Jaarplan 2024. Onze doorlopende missies in verduurzaming van het mkb en grootbedrijf en het streven naar een sterkere, toekomstbestendige Zeeuwse economie, lopen als een rode draad door dit jaarplan.

In het jaarplan lichten we toe wat onze activiteiten en doelen zijn rondom onze kerncompetenties innoveren, investeren en internationaliseren. Daarna gaan we uitgebreid in op de toepassing hiervan in verschillende sectoren en overkoepelende thema's. We lichten onze speerpunten, ambities en projecten toe met daarbij de rol die we hierin spelen.

Tot slot komen onze organisatie en de interne ontwikkelingen in 2024 aan de orde.





7. INNOVEREN

7. INNOVEREN

We helpen ondernemers bij het omzetten van ideeën naar toekomstbestendige innovaties op het gebied van verduurzaming, digitalisering en circulariteit in diverse Zeeuwse topsectoren. Dit doen we door middel van het ontwikkelen van programma's en projecten en het vinden van de bijbehorende financiering.

Transities

Zeeland is volop in transitie. Er is veel aandacht voor verduurzaming via de energie- en grondstoffent transitie. Door onder meer de personeelskrachte groeien ook de initiatieven rondom digitalisering en robotisering en er ligt een belangrijke focus op de eiwittransitie. We spelen bij al deze transities een inspirerende, verbindende en ondersteunende rol. Na diverse verkennende projecten in 2023 starten we in 2024 nieuwe projecten op, nu met de nadruk op uitvoering. Dit doen we in verschillende sectoren zoals logistiek, vrijetijdseconomie en agrifood.

Samenwerking

In alle projecten stimuleren we samenwerking, het liefst in triple-helixverband. Zo doen we dat met Campus Zeeland met Kennis- en Innovatienetwerken als FoodDelta Zeeland, Zeeland Connect en Circulair Bouwen in Zeeland. In 2024 willen we de samenwerking met de netwerken nog verder verstevigen om het organiserend vermogen te optimaliseren.

Met onze focus, ambities en activiteiten sluiten we nauw aan bij die van anderen, zoals bij het provinciale coalitieakkoord 'Met Zeeland, voor Zeeland' en bij het missiegedreven Topsectorenbeleid van het Rijk. Daarnaast zijn we actief in diverse Interreg projecten en zetten we de samenwerking voort met andere ROM's in Nederland. Met hen zoeken we kansen voor verbinding en gezamenlijke projectontwikkeling.

Hoe kunnen we in 2024 bijvoorbeeld gezamenlijk optrekken in de ontwikkeling van energiehubs, mede gezien de actualiteit rondom netcongestie.

Gezamenlijk leveren de ROM's via diverse werkgroepen input voor de kennis- en innovatieagenda en het kennis- en innovatieconvenant. Via de ROM 3.0-pilot leveren we input voor de Nationale Technologiestrategie met de nadruk op sleuteltechnologieën.

Daarnaast zijn we partner in de New Waves aanvraag, voortgekomen uit Groeifondsaanvraag Katapult. New Waves bevordert de publiek-private samenwerking in agrifood, energie en water.

Innovatiehubs

In 2024 hebben we veel aandacht voor de ontwikkeling van innovatiehubs. Samen met de Kennis- en Innovatienetwerken, Dockwize en de kennisinstellingen, willen we hubs zoals De Kaap en de Kenniswerf versterken door talent aan te trekken en innovaties aan te brengen. We richten ons op beide zijden van de Westerschelde, onder meer ook op de CO3 Campus en de Innovatie Combinatie voor Techniek en Veiligheid (ITV Terneuzen). Met middelen uit de Regio Deal gaan we in 2024 met de uitvoering van laatstgenoemde hub aan de slag. Het aantrekken van talent speelt ook hierbij een belangrijke rol.



7.1 LOGISTIEK

Zeeland biedt voor logistieke bedrijven een ideaal klimaat met de gunstige strategische ligging, de havengerelateerde activiteiten, de aanwezigheid van grote industriële bedrijven en de bloeiende landbouw- en visserijsector. Daarnaast kennen we in Zeeland korte lijnen met de overheid waardoor innovaties sneller gerealiseerd kunnen worden.

Aandachtspunten

We zien vier algemene uitdagingen voor de logistiek in Zeeland. De eerste is om de positie van onze regio als logistieke hub te versterken. De tweede is om de transitie naar duurzame logistiek te maken, met minder CO₂-uitstoot. De belangrijkste oplossingen hierin liggen in elektrisch transport en intermodaal vervoer. Als derde zijn innovatie en digitalisering belangrijke uitdagingen voor de sector. Voor logistieke processen liggen kansen richting autonoom transport, onder meer om het personeelstekort deels te ondervangen. Als vierde is samenwerking en netwerkvorming een belangrijk aandachtspunt. Alleen daarmee kunnen we kansen benutten en de logistiek in Zeeland een echte boost geven.

Samen versterken

De samenwerking zoeken we ook in 2024 weer actief op, mede via onze nauwe betrokkenheid bij Zeeland Connect. Het meerjarenplan van dit netwerk is in 2023 hernieuwd. Hierin zit een interessante link met het EDIH (European Digital Innovation Hubs) netwerk. Daarnaast volgen we de ontwikkelingen van de corridors naar het Ruhrgebied en het project Seine-Schelde nauwgezet, net als Goederenvervoer corridor Zuid. Deze kunnen kansen bieden voor intermodaal transport.

Zero emission

Om te komen tot zero emission transport, zijn meerdere uitdagingen te overwinnen. Te beginnen bij de elektrische transporttechnologie en -diensten. Zeeland dient hierbij als ideale proeftuin voor innovaties, juist vanwege het krachtige netwerk. Zo krijgt Dek Opleidingen de kans een elektrische lesvrachtwagen te realiseren en verkennen we het vervolg van de opleidingen van de Zero Emission Truck Academy. De landelijke exposure die we hiermee in 2023 gehaald hebben, willen we in 2024 een vervolg geven.

In 2024 ligt de focus bovendien op het vergroten van de bewustwording op sociale innovatie en kennis bij bedrijven over de mogelijkheden van elektrisch transport. We helpen bij de opstart van pilots, zorgen voor uitwisseling van kennis en kunde en ondersteunen stimuleringsmaatregelen voor elektrisch vervoer.

Een belangrijke randvoorwaarde voor elektrisch transport is bovendien een goede laadinfrastructuur. We merken dat bedrijven vaak zoekende zijn om te komen tot een optimale oplossing op dit gebied. Samenwerking hierin is daarom cruciaal. In 2024 onderzoeken we daarom onder meer de mogelijkheid van laadhubs op bedrijventerreinen.

Autonoom transport

De technologie in zelfrijdende voertuigen wordt steeds beter. De afgelopen jaren is hiermee in het Living Lab Autonoom Transport Zeeland volop getest. Het is echter nog bij tests op terminals van logistieke spelers gebleven. Weliswaar in mixed traffic, maar de ambitie is om deze tests ook op de openbare weg uit te voeren. De wetgeving houdt dat nog tegen. In 2024 willen we, in samenwerking met (tech-)bedrijven, overheden, wegbeheerders, het havenbedrijf en kennisinstellingen, onderzoeken wat er in dit opzicht wel mogelijk gemaakt kan worden.



Daarnaast houden we onze ogen open voor vergelijkbare ontwikkelingen in andere branches. Hoe gaan zij met het transport van hun producten om? Welke autonome technieken gebruiken ze en welke innovatieve opties worden onderzocht? Deze kunnen wellicht ook toegepast worden in autonoom transport. Wellicht dat het bundelen van krachten met deze sectoren tot gezamenlijke ontwikkelingen kan leiden. We spelen hierin een inspirerende, adviserende, ondersteunende en verbindende rol.



7.2 VRIJETIJDSECONOMIE

Wij helpen bedrijven in de vrijetijdsector met de doorontwikkeling van hun bedrijf. Dat doen we door ze te inspireren op diverse thema's, te ondersteunen met verschillende middelen en te helpen met financiering bij het realiseren van hun plannen. Daarnaast hebben we een verbindende rol in het netwerk van overheden en ondernemers om zo gezamenlijk te werken aan een sterk en toekomstbestendig toeristisch Zeeland. Hoewel bepaalde deelsectoren zoals de horeca nog steeds onder druk staan, heeft de vrijetijdsector zich na de coronaperiode grotendeels hersteld. Toch kent de volledige sector de nodige uitdagingen op het gebied van verduurzaming, klimaatbestendigheid en het creëren van draagvlak bij inwoners.

Ontwikkelperspectief

In toekomstperspectief 'Zeeland Bestemming 2030' is aangegeven dat groei van toeristische bedrijven niet meer vanzelfsprekend is. Ondernemers willen graag een ontwikkelperspectief. Daarover worden gesprekken gevoerd met Provincie Zeeland en de Zeeuwse gemeenten. Gezamenlijk wordt in 2023/2024 gewerkt aan een Provinciaal ontwikkelkader voor Zeeuwse ondernemers in de vrijetijdsector. Hierdoor hebben zij ontwikkelperspectief en kunnen wij hen gericht en concreet stimuleren en ondersteunen. Daarbij richten we ons onder meer op kwaliteitsverbetering en het ontwikkelen van nieuwe, toekomstbestendige bedrijfsmodellen.

Verduurzaming

Een ander belangrijk thema in de vrijetijdsector is en blijft verduurzaming. De toegenomen impact van het toerisme op de leefomgeving vraagt in 2024 om een versnelling van deze beweging. In samenwerking met overheden en andere betrokken partijen, ondersteunen we bedrijven stappen te zetten. We richten ons daarbij op allerlei vormen van verduurzaming, zoals vermindering en verwerking van afval, het verbruik en hergebruik van water, de energietransitie en natuurinclusiviteit.

Klimaatbestendigheid

Ook zien we een toegenomen noodzaak om bedrijven klimaatbestendiger te maken. Er is steeds meer sprake van wateroverlast, extreme hitte en vermindering van de biodiversiteit. We willen ondernemers in 2024 inspireren met ideeën over hoe zij aan maatschappelijke vraagstukken kunnen bijdragen en tegelijkertijd hun bedrijf toekomstbestendiger kunnen maken.

Draagvlak inwoners

Peilingen laten zien dat het draagvlak voor toerisme bij inwoners van sommige toeristische gebieden onder druk staat. Dit is dan ook een van de aandachtspunten in het toekomstbeeld voor Zeeland 'Bestemming Zeeland 2030'. Hoe kunnen toeristische bedrijven zich toekomstbestendig ontwikkelen zonder (negatieve) impact op de omgeving? We nemen hierin een actieve rol als gesprekspartner voor overheden en vertegenwoordigers van de sector. Daarnaast stimuleren en ondersteunen we ondernemers om niet alleen te richten op (kwantitatieve) groei, maar op toekomstbestendige doorontwikkeling op manieren en plekken die passend zijn bij Zeeland.

Inspiratie, ondersteuning en financiering

In 2024 continueren we onze aanpak van inspiratie, ondersteuning en financiering. Het financieren van bedrijven doen we onder meer via het Fonds Verblifsrecreatie. Na een geslaagde pilot in 2023, voor het financieren van een bredere doelgroep met onder andere horecabedrijven en dagattracties, implementeren we deze aanpak in 2024.

In 2024 start tevens een nieuw project, 3ST; een Europees samenwerkingsverband voor versnelling op verduurzaming. De voorbereidingen hiervoor zijn in 2023 getroffen. Het project richt zich met name op nieuwe verdienkansen rondom afvalwater, energie en klimaatbestendigheid. Waar de ondersteuning



van bedrijven tot nu toe vaak individueel gericht was, willen we nu samen met gemeenten en betrokken partijen op zoek gaan naar gezamenlijke oplossingen voor verduurzamingsuitdagingen die het individuele bedrijfsniveau overstijgen.

Kennis- en Innovatienetwerk Toerisme en Recreatie

Ook de nauwe samenwerking met HZ Kenniscentrum Kusttoerisme (KCKT) en Toeristisch Ondernemend Zeeland (TOZ) loopt in 2024 door. Gezamenlijk vormen we het Kennis- en Innovatienetwerk Toerisme en Recreatie. Dit jaar richten we ons onder andere op het aanjagen van ondernemers in de Zeeuwse steden en de waterrecreatiesector. We werken nauw samen met het koepelplatform Toeristisch Ondernemend Zeeland, waarin alle brancheorganisaties vanuit toerisme vertegenwoordigd zijn. De coördinator van TOZ werkt nauw samen met de projectmanagers van het cluster Vrijetijdseconomie. Gezamenlijk wordt gewerkt aan de Actieagenda Bestemming Zeeland 2030, waarbij voor TOZ duurzaamheid en arbeidsmarkt de prioritaire thema's zijn, aansluitend op de eigen strategische agenda.

Toeristisch ecosysteem

De samenwerking met de 13 Zeeuwse gemeenten en de Provincie willen we in 2024 verder uitbouwen om zo tot een betere uitwisseling van ideeën en opzet van gezamenlijke plannen te komen.

Regionale Ontwikkelingsmaatschappijen (ROM's)

Met andere ROM's onderzoeken we of we samen inspiratiesessies of projecten kunnen organiseren en wat we hierin van elkaar kunnen leren in de ondersteuningsaanpak voor ondernemers.

7.3 AGRIFOOD

Zeeland kent een bijzonder brede agrifoodsector. De hele keten van veredeling, productontwikkeling, teelt, verwerking, verpakking, opslag en transport is hier sterk vertegenwoordigd. Op deze manier is in de afgelopen jaren een krachtig en volwaardig foodcluster ontstaan. Hierdoor is Zeeland een interessante hub voor grote marktleiders en innovatieve koplopers in de voedseltransitie.

Wereldwijd voedselvraagstuk

Van oudsher is Zeeland een van de grootste agrarische provincies van Nederland. We staan bekend om onze voedselproductie op land en in zee. Van akkerbouw, melkveehouderij en fruitteelt tot visserij en aquacultuur, allen zijn in Zeeland te vinden. Zeeland speelt dan ook een voorname rol in het wereldwijde voedselvraagstuk: hoe kunnen we het snelgroeiende aantal monden blijven voeden?

Focus

Zeeland is bij uitstek een regio waar antwoorden vandaan kunnen komen, want innovatie en verduurzaming is hier algemeen goed, met name de toepassing ervan. In combinatie met de aanwezigheid van de volledige agrifoodketen biedt dat veel kansen. We richten ons in 2024 dan ook op verbinding en samenwerking in de volledige keten. We werken actief samen met betrokken ondernemers en partijen, onder meer via waardevolle netwerken zoals FoodDelta Zeeland waarvan we strategisch partner zijn.

De inhoudelijke focus ligt op de eiwittransitie (van dier naar plant én van land naar zee inclusief de teelt van schelpdieren), nieuwe verdienmodellen in de voedseltransitie en technologische innovaties in de landbouw en voedselverwerking. Deze focus sluit naadloos aan op de Europese Green Deal, het Blue Economy Programma, het nationale topsectorbeleid van Agrifood, het Economisch Uitvoeringsprogramma 2022-2027 en het Uitvoeringsprogramma Landelijk gebied, landbouw en natuur.

Onze bijdrage

We spelen in alle ontwikkelingen een verbindende, ondersteunende en faciliterende rol. We zijn partner in relevante (keten)organisaties en mede-initiator van pilots en projecten. Hierin bieden we onze kennis, ervaring, netwerk en middelen aan rondom innoveren, investeren en internationaliseren. Zo helpen we innovatieve Zeeuwse start-ups en bedrijven stappen te zetten in de voedseltransitie en kansen te verzilveren met Smart Farming en Food Processing.

Doelen 2024

In 2024 willen we onder meer gaan oogsten wat we in 2023 gezaaid hebben. Zo hebben we in 2023, in samenwerking met FoodDelta Zeeland, HZ University of Applied Sciences en Provincie Zeeland, de ontwikkelbehoefte rondom de voedseltransitie bij bedrijven geïnventariseerd. Met innovatieprogramma Protein Delta Zeeland hopen we in 2024 het eerste project in Zeeland te kunnen opstarten. Hetzelfde geldt voor het Interreg project Smart Farming & Food Processing. De opgehaalde vraagstukken uit de sector leiden in 2024 tot concrete toepassingen in combinatie met de European Digital Innovation Hub (EDIH). Verder gaat de schelpdiersector, na voorbereidingen in 2022-2023, de technologische, ecologische en economische haalbaarheid van mosselkwekerij in de Voordelta en windpark Borsele in pilots testen. We blijven daarbij de Taskforce Schelpdiersector faciliteren. Ook zetten we succesvolle programma's zoals het Business Innovation Food Programma (BIFP) voort en helpen daarmee ondernemers bij het opzetten van een nieuw verdienmodel dat een bijdrage levert aan een duurzaam voedselsysteem.



Binnen en buiten Zeeland

De voedseltransitie is een brede uitdaging die ver over onze provinciegrenzen gaat. Daarom is ons vizier ook gericht op samenwerking met partijen buiten de regio. Vanzelfsprekend zijn daarbij de overige ROM's in Nederland, maar we zoeken ook partijen buiten onze landsgrenzen op. In 2024 hopen we bijvoorbeeld belangrijke samenwerkingen aan te gaan met fieldlabs in Zuid-Nederland en België. We willen van elkaar leren en bovenal de fieldlabs toegankelijk maken voor Zeeuwse ondernemers. Op deze manier kunnen zij de faciliteiten en het netwerk gebruiken voor innovaties in food-productontwikkeling. De ontwikkeling van een Food Innovation Center in Zeeland gaat daaraan een belangrijke bijdrage leveren.



7.4 CIRCULAIRE ECONOMIE EN ENERGIETRANSITIE

Circulaire economie en energietransitie zijn nauw met elkaar verweven. Bij beiden ligt de focus op verduurzaming en is naast techniek de betaalbaarheid van oplossingen een uitdaging. Deze uitdagingen spelen een rol in diverse sectoren.

Circulaire Economie

Bij Circulaire Economie richten we ons met name op het opzetten van circulaire ketens. Alles begint bij bewustwording. Hoewel circulaire economie een steeds bekender begrip is, blijft voor ons een belangrijke taak weggelegd om bewustwording te creëren bij ondernemers, met name op de noodzaak en de toepassing ervan. De economie van de toekomst is circulair. Maar op welke manier kunnen ondernemers circulair gaan werken in hun bedrijf? We merken dat veel ondernemers nog zoekende zijn. Circulair werken kan door vermindering van grondstoffen, gebruik van elkaars reststromen, vervanging door hernieuwbare grondstoffen, levensduurverlenging van producten en hoogwaardig hergebruik. Over deze onderwerpen gaan we in 2024 diverse kennissessies organiseren. In deze kennissessies en de diverse projecten rondom circulaire economie, trekken we samen op met partners zoals Dockwize en gebruiken we instrumenten als Symbiosis for Growth (S4G) en het Kennis- en Innovatienetwerk Circulair Bouwen. In de projecten richten we ons op ontwikkelvraagstukken van individuele bedrijven en op collectieve uitdagingen.

We zijn betrokken bij diverse netwerken, zoals het landelijk netwerk Groene Chemie Nieuwe Economie. Dat netwerk is betrokken bij drie Groeifonds aanvragen en een acceleratorprogramma voor start-ups. In 2024 streven we ernaar Zeeuwse partijen hier onderdeel van te maken en kennis op te doen van de ontwikkelingen. Tevens gaan we, in samenwerking met partners als VNO-NCW, aan de slag met het verduurzamen van bedrijventerreinen. Op verzoek van meerdere gemeenten voeren we voor verschillende

bedrijventerreinen een verkenning uit. De verwachting is dat dit in 2024 verder uitgebreid gaat worden. Deze ontwikkeling heeft een sterke link met de energietransitie en we pakken de verduurzaming van bedrijventerreinen integraal aan, waarbij zowel aandacht is voor energie als voor circulariteit, klimaatadaptatie en biodiversiteit.

Energietransitie

Binnen de energietransitie zijn Smart Energy Hubs (SEH's), energielevering- en opslag en versnelling van energiebesparende maatregelen momenteel de belangrijkste speerpunten. Zo willen we in 2024 een SEH realiseren bij Woonboulevard Poortvliet, waarbij decentrale energieopwekking, batterij-opslag en een laadplein gecombineerd worden. Ook bij bedrijventerrein Arnestein willen we de haalbaarheid van een SEH onderzoeken.

In 2024 gaat netcongestie een grote impact hebben op alle ontwikkelingen. Waar we hier eerder al op voorsorteerden, krijgt dit onderwerp door de aansluitstop van TenneT nadrukkelijk een extra lading.

We spelen bij deze en de overige uitdagingen in de energietransitie een belangrijke rol. Die rol kunnen we met name goed invullen dankzij onze betrokkenheid bij de vele aanverwante netwerken, waaronder Smart Delta Resources (SDR), Regionale Energie Strategie (RES) en EnergyPort Zeeland. In 2024 hopen we Zeeuwse partijen hier onderdeel van te maken en in ieder geval kennis op te doen van de ontwikkelingen.

Aanspreekpunt verduurzaming

Inmiddels zijn we hét aanspreekpunt geworden voor veel vragen over de energietransitie. Onze ambitie is om dat ook op het gebied van circulaire economie te zijn. In samenwerking met partners gaan we deze functie als aanspreekpunt verder ontwikkelen.



Ontwikkeling en financiering

Behalve via onze coördinerende en verbindende rol, ondersteunen we ondernemers met ontwikkelfaciliteiten en financieringsoplossingen. We bevorderen de samenwerking en cluster- en planvorming rondom de mogelijke komst van twee nieuwe kerncentrales. Dit biedt kansen voor Zeeland als unieke locatie voor nucleaire innovatie, ondernemerschap, onderwijs en systeemintegratie. We verwachten in 2024 nog meer ondernemers vooruit te kunnen helpen met een financiering vanuit het te ontwikkelen Transitiefonds.



7.5 DIGITALISERING

We ondersteunen organisaties en bedrijven bij het ontwikkelen en doorvoeren van digitalisering. Hierbij richten we ons vaak op innovatieve technieken. Diverse Zeeuwse Kennis- en Innovatienetwerken en Campus Zeeland bevorderen deze innovaties. Ook wij spelen hierin een actieve rol. In 2024 leggen we de nadruk op cross-sectorale kruisbestuiving, inspiratie, eventorganisatie en het helpen van ondernemers door hen te koppelen aan de juiste experts.

Voordelen digitalisering

Veel Zeeuwse mkb'ers vragen zich af wat digitalisering hen oplevert. In 2024 willen we daarom meer aandacht besteden aan de redenen om te digitaliseren. Die zijn er volop, bijvoorbeeld efficiënter en veiliger werken, kosten besparen, minder personeel nodig hebben, minder energie verbruiken, minder afval creëren en op deze manier toekomstbestendiger worden en wellicht zelfs voorlopen op de concurrentie.

Digitalisering versnellen in 2024

Op basis van verkenningen in de afgelopen jaren, hebben we een steeds beter beeld van waar we als Zeeland staan op het gebied van digitalisering. We hebben inzichtelijk hoe het ecosysteem eruitziet, welke netwerken en ondernemers actief zijn, welke projecten lopen en wat kansrijke subsidies zijn. Dit combineren we met recente ontwikkelingen op het gebied van AI, robotisering en connectiviteit. Deze inzichten kunnen we in 2024 verder benutten om partijen te verbinden en te ondersteunen. Zo helpen we digitalisering te versnellen.

Succesverhalen delen

Met Digitaal Doen Zeeland hebben we gemerkt dat het delen van succesverhalen van koplopers in digitalisering informerend, inspirerend en enthousiasmerend werkt voor andere ondernemers. Deze succesverhalen blijven we dan ook in 2024

inzetten. De koplopers zelf ondersteunen we onder meer met test- en demolocaties en financiering. Daarnaast willen we demo events organiseren en pilots initiëren om ondernemers kennis te laten maken met digitale technologieën. Ook gaan we onderzoeken of de mogelijkheid bestaat een Fieldlab Connectiviteit op te richten, een platform om de ontwikkeling van digitale connectiviteit aan te jagen.

EDIH project

Fieldlabs, onderdeel van Smart Industry, zijn een belangrijk speerpunt in het project 'European Digital Innovation Hub' (EDIH). Dankzij dit project hebben we goede aansluiting gevonden bij de digitale community in Zuid-Nederland. In 2024 willen we verder onderzoeken hoe we van elkaars kennis en netwerk gebruik kunnen maken.

We hebben het doel om de kennis en ervaring die beschikbaar zijn bij de diverse Fieldlabs in Nederland te ontsluiten voor Zeeuwse ondernemers. We willen hen hiermee kennis laten maken door de fysieke locatie te bezoeken of experts van die Fieldlabs uit te nodigen. Onze belangrijkste doelen zijn het delen van kennis, het bij elkaar brengen van vraag en expertise en het financieren van kansrijke initiatieven.





8. INVESTEREN

8. INVESTEREN

We ondersteunen ambitieuze ondernemers die binnen Zeeland willen investeren in duurzame en innovatieve ideeën. We bieden financiering en brengen hen in contact met investeerders en andere financiers.

Investeringsformule

We financieren innovatieve Zeeuwse ondernemers vanuit drie fondsen: InnoGo!, het Zeeuws Participatiefonds en het Fonds Verblijfsrecreatie Zeeland. Ons doel voor 2024 is om nog meer bedrijven te financieren en het investeringsvolume verder uit te breiden.

Alle fasen van een bedrijf

De investeringen die we vanuit onze fondsen doen, doen we voornamelijk in innovatieve bedrijven in hun startfase, (doorgroeif)fase of volwassen fase. Echter, om die fasen te bereiken, doorloopt een ondernemer eerst ontwikkelfasen waarin het idee wordt onderzocht, de werking ervan moet worden bewezen en een businesscase ontwikkeld moet worden. Ook in die fasen staan we ondernemers bij.

Zo zetten we in 2024 de Zeeland Financial Matching vouchers voort waarmee ondernemers hulp kunnen inschakelen bij het opstellen van een goed businessplan of een kansrijke subsidieaanvraag. Daarnaast zijn we ook aanjager van Europese- en (Rijks)subsidies zoals Zeeland in Stroomversnelling, OPZuid, MIT en CrossRoads.

Vanuit Investeringsfonds Zeeland vindt ook de uitvoering van de Corona Overbruggingslening (COL) plaats. De tijdens de coronaperiode uitgezette leningen worden geïnd en deze gelden worden doorgestort naar het Rijk.

Innovatie én verduurzaming

Waar innovatie de basis vormt van onze investeringen, zien we dat er een gat in de financieringsmarkt van verduurzamingsinvesteringen valt. Voor het reguliere mkb wordt het daardoor steeds lastiger om in de energie- en grondstoffentransitie mee te bewegen. Daarom onderzoeken we de mogelijkheid van een Transitiefonds. De ambitie voor 2024 is om dit fonds op te richten.

Met het Fonds Verblijfsrecreatie ondersteunen we bovendien bedrijven in de toeristische sector. Na een succesvolle pilot verruimen we de kaders van dit fonds van grote campings naar ook kleinere campings, horeca, bedrijven in watersport en dagattracties.

Economische veiligheid

Bij investeringen/desinvesteringen en het aangaan van samenwerkingsverbanden zijn we altijd alert op de economische veiligheid in de regio. Nederland is een hoogontwikkeld en innovatief land met een open economie. Dat biedt zakelijk gezien kansen, maar maakt ons ook vatbaar voor spionage, sabotage en ongewenste buitenlandse inmenging. Het is van belang de economische veiligheid te waarborgen door activiteiten die de Nederlandse belangen bedreigen tijdig te onderkennen en tegen te gaan. Vanaf 1 juni 2023 zijn hiervoor wettelijke kaders geschapen binnen de wet Vifo. Indien relevant volgen wij deze kaders.

Altijd samen

Financieren doen we altijd samen met andere partijen, nooit alleen. Dankzij ons brede netwerk weten we steeds de juiste partijen bij elkaar te brengen. We blijven actief om dit netwerk van financiers verder uit te breiden. De Financieringstafel draagt daar positief aan bij en het is onze intentie deze in 2024 een vervolg te geven.

Onze fondsmiddelen worden ter beschikking gesteld door het Rijk, Provincie Zeeland, ZLM Verzekeringen, De Zeeuwse Verzekeringen en de Zeeuwse Energie Houdstermaatschappij (ZEH).





9. INTERNATIONALISEREN

9. INTERNATIONALISEREN

We ondersteunen bedrijven met internationale ambities en begeleiden (inter)nationale ondernemers bij het vestigen en uitbreiden in Zeeland. We helpen nieuwe afzetmarkten te vinden en verbinden ondernemers met elkaar én met potentiële opdrachtgevers of samenwerkingspartners. Door grenzeloos ondernemen, creëren we samen een duurzame en sterkere Zeeuwse economie.

Netcongestie

De afgekondigde netcongestie in 2023 maakt het speelveld op het gebied van internationaliseren complexer. Voor bedrijven met een grote energievraag moet creatiever gedacht worden qua vestigingsmogelijkheden.

De kansrijkheid van internationale leads lijkt hierdoor af te nemen. In de selectie van de voor Zeeland relevante leads moeten we nog scherper zijn. Hierbij geldt dat we de focus houden op de best mogelijke kansen in o.a. de voedsel- en energietransitie. Het economische vestigingsklimaat is met de val van het kabinet in 2023 onzeker geworden.

Politieke onzekerheid kan leiden tot een (buitenlandse) investeringsafname. Deze ontwikkelingen gaan wij ook in 2024 monitoren en adresseren bij de juiste gremia via ons Investor Relations programma.

Voedsel- en energietransitie

Wat wel zeker is, is dat de voedsel- en energietransitie in volle vaart doorgaan. In 2024 willen we Zeeland laten floreren als sterk groeiend cluster in de voedseltransitie met eiwitproductie/vleesvervangers als een van de voornaamste thema's. We zoeken internationaal naar sterke partijen die hierop kunnen aansluiten. Wat de energietransitie betreft, focussen we ons op Zeeuwse en internationale producenten, afnemers en dienstverlenende partijen die deze transitie kunnen versterken en spelen we een verbindende en ondersteunende rol.

Ontwikkeling bedrijventerreinen

Een belangrijke voorwaarde voor Zeeuwse bedrijven om te kunnen groeien en internationale partijen om zich in Zeeland te kunnen vestigen, is ruimte. Het aanbod van geschikte bedrijventerreinen droogt echter op. We willen samen met onze eigen clusters, ondersteunend aan de Provincie Zeeland en de gemeenten, toewerken naar een concreet actieplan op het gebied van ruimte voor bedrijvigheid met de daarbij behorende duurzame energievoorziening. Daarnaast gaan we in gesprek met bedrijven in Zeeland die een deel van hun bedrijventerrein niet gebruiken. Wellicht zijn hier (kleine) kansen in te verzilveren.

Inspireren en verbinden

Een belangrijk onderdeel van onze activiteiten, is dat we Zeeuwse bedrijven proactief willen inspireren en ondersteunen om de kansen van internationalisering te zien en te verzilveren, bijvoorbeeld via het Trade Relations Programma (TRP). We brengen hen in contact met interessante internationale organisaties en partijen en helpen hen stap voor stap de internationale markt te betreden of bestaande internationale markten verder uit te breiden.

Samenwerking

Om kansen te zien, verbindingen te leggen en waardevolle ondersteuning te kunnen bieden, is een sterk internationaal netwerk onmisbaar. We gaan hierin proactief te werk. We werken via het Trade & Innovate netwerk (TINL) intensief samen met de andere ROM's en onderhouden nauwe contacten met onder meer gemeenten, Provincie, North Sea Port en de Netherlands Foreign Investment Agency (NFIA).

Ook maken we onderdeel uit van het Enterprise Europe Network (EEN). EEN helpt ondernemers, onderzoeksinstituten, universiteiten en technologiecentra kosteloos met het vinden van partners wereldwijd. Het netwerk bestaat uit circa 450 organisaties verdeeld over 50 landen.



10. GOVERNANCE

10. GOVERNANCE

We zijn een naamloze vennootschap met als aandeelhouders Provincie Zeeland, de dertien Zeeuwse gemeenten en SER-Zeeland. Twee keer per jaar vindt een aandeelhoudersvergadering plaats waarbij in mei het jaarverslag en de jaarrekening worden behandeld en in december het jaarplan.

Aandeelhouderschap EZK

Onze directie en RvC zijn in 2021 verkennende gesprekken gestart met het Rijk over een mogelijk toekomstig aandeelhouderschap van het ministerie van Economische Zaken en Klimaat (EZK) in Impuls Zeeland. De toetreding van EZK gaat gepaard met een herstructurering en vereenvoudiging van het aandelenkapitaal. Onze directie staat hier positief tegenover en heeft het voornemen de toetreding van het Rijk in 2024 formeel aan de aandeelhouders voor te leggen en tot besluitvorming te komen. De RvC heeft dit voornemen goedgekeurd.

De toetreding van EZK als aandeelhouder geeft letterlijk een positieve impuls aan onze organisatie en daarmee de ontwikkeling van Zeeland. Het aandeelhouderschap zorgt voor een nauwere band met Den Haag en een nog betere aansluiting bij de ontwikkeling en uitvoering van landelijk beleid.

Investeringsfonds Zeeland

Investeringsfonds Zeeland wordt tegelijkertijd 100% dochter van Impuls Zeeland. Vanuit dit fund-to-fund fonds bepalen investeringscommissies de toewijzing van middelen aan de volgende fondsen: Fonds Verblijfsrecreatie, Zeeuws Participatiefonds, InnoGo! BV en het Zeeuws Investeringsfonds.

Van daaruit worden investeringen gedaan in projecten en bedrijven die bijdragen aan een duurzaam en toekomstbestendig Zeeland.

Raad van Commissarissen

De Raad van Commissarissen (RvC) houdt toezicht op het bestuur. De RvC vergadert vijf keer per jaar over onder andere: personeel, begroting, jaarplan, jaarverslag, aandeelhoudersbeleid, jaarrekening, de meerjarenstrategie en actuele interne en externe ontwikkelingen. Eén keer per jaar vindt een zelfevaluatie van de RvC plaats.

Nieuwe Commissarissen

Per 1 januari 2024 bestaat onze RvC uit drie Commissarissen: voorzitter Siebe Riedstra, Rien de Bruine en Hester Bijl. Deze drie Commissarissen vertegenwoordigen de triple helix.

Per 1 januari 2023 is drs. M.A. (Rien) de Bruine MSRE benoemd tot lid van de Raad van Commissarissen. Hij heeft diverse functies binnen het bankwezen bekleed en is op dit moment directielid bij Meijer Beheer B.V. Hij heeft een nevenfunctie als voorzitter Advisory Committee bij Bolster Investment Partners. Mede door deze functies heeft hij ruime kennis en ervaring met het (Zeeuwse) bedrijfsleven, financiën en investeringsfondsen.



Siebe Riedstra
Voorzitter per 1 januari 2024



Rien de Bruine
Commissaris



Hester Bijl
Commissaris

Daarnaast is met ingang van 1 juli 2023 Siebe Riedstra benoemd tot lid van de Raad van Commissarissen. Hij volgt per 1 januari 2024 Jan Willem Weck op als voorzitter. Siebe Riedstra studeerde politicologie aan de VU. Na verschillende functies te hebben vervuld in de publieke sector was hij onder meer secretaris-generaal van (achtereenvolgens) de ministeries Infrastructuur en Milieu, Justitie en Veiligheid en (ad interim) Volksgezondheid, Welzijn en Sport. Verder is de heer Riedstra onder meer actief als Uitvoeringsregisseur van het compensatiepakket Wind in de Zeilen. Mede door deze rol is hij goed bekend met veel Zeeuwse stakeholders.

Hester Bijl is lid van onze RvC sinds 1 januari 2021 en heeft een lange staat van dienst in leidinggevende functies in het onderwijs en wetenschap, waaronder bij TU Delft, Leiden University en TNO. Hester is Rector Magnificus van Universiteit Leiden, lid van de Raad van Toezicht van TNO, lid van het Bestuur van Stichting Leiden Bioscience Park, lid van het bestuur van de LLO Katalysator en lid van het bestuur van Universiteiten van Nederland.

Aftreding Commissarissen

Per 31 december 2023 zijn voorzitter Jan Willem Weck en vicevoorzitter Edie Engels afgetreden. Hun jarenlange inzet voor onze organisatie heeft veel betekend en bijgedragen.

Bestuur

Ons bestuur wordt gevormd door algemeen directeur Dick ten Voorde. Dick heeft een brede internationale ervaring in business development. Ook was hij managing director van een internationale groep van bedrijven. Dick is daarnaast o.a. voorzitter van Dockwize en lid van de Economic Board Zeeland. Het Management team (MT) ondersteunt de bestuurder en vergadert wekelijks.

Human Resources

We voeren een actief HR-beleid met een heldere gedragscode voor alle medewerkers, directie en RvC.

In 2024 richten we ons met name op het ontwikkelen en behouden van onze talenten. De functies en bijbehorende competenties worden verder uitgewerkt, net als onze kernwaarden en cultuur.

Het ziekteverzuim is in 2023 gedaald tot het normale niveau en in 2024 gaan we het in 2023 ingevoerde Huis van Werkvermogen evalueren. Het Huis van Werkvermogen is een vorm van gespreksvoering (en waar gewenst vastlegging) die we gebruiken om gesprekken aan te gaan met medewerkers om hun inzetbaarheid te bespreken. Op deze manier willen we werken aan een goede werk- en privé balans.

We voldoen aan de Wet normering topinkomens (WNT) voor directie en RvC en volgen voor de beloning van medewerkers de salarisschalen van het Rijk.

Directie



Dick ten Voorde
Algemeen directeur

Management Team



Peter Bijkerk
Manager Innoveren



Wies Buysrogge
Manager Innoveren



Edwin van Houte
Manager Investeren



Albert Meiresonne
Manager
Internationaliseren



Maïke Lemain
Corporate Controller

11. RISICOMANAGEMENT

Doel

Het is van belang om ons risicomanagement verder vorm te geven en vast te leggen. De groei van de organisatie vraagt om meer inzicht en handvatten. Als ontwikkelingsmaatschappij opereren we bovendien in een risicovolle omgeving. Zowel qua financiering van start-ups en scale-ups als bij het uitvoeren van innovatieprojecten begeven we ons op het gebied van vernieuwingen. Dit brengt meer onzekerheden met zich mee en hierdoor is het werken met risico's een belangrijk aandachtspunt en een dagelijkse taak.

Proces

Eind 2020 hebben we ons risicomanagement geformaliseerd met als doel zowel de directie als de RvC tijdig te informeren als meer inzicht en handvatten te geven (zie figuur 5: Risicomodel).

Het doel is om de risico's die effect kunnen hebben op de doelstellingen te herkennen, beoordelen en beheersen. Twee maal per jaar wordt door de medewerkers een inventarisatie uitgevoerd. De risico's worden verwerkt in ons risicoregister, beoordeeld door het management en samengevat in een lijst met onze meest zwaarwegende risico's.

De medewerkers identificeren en beschrijven de risico's en voorzien deze van een score en een beheersmaatregel. De score wordt bepaald door de kans en het effect te waarderen volgens de Staffeel Risicomanagement (figuur 4). Dankzij de scores kunnen de risico's worden gerangschikt en beter worden gevolgd.

Mede door het formaliseren van het risicomanagement zijn medewerkers zich meer bewust geworden van eventuele risico's in projecten en voor de organisatie. Door het proces tweemaal per jaar te doorlopen, blijven het management en de directie op de hoogte van die invloeden. Het resultaat van dit proces wordt tweemaal per jaar gerapporteerd aan de RvC. Hiermee hebben zij een goed overzicht en beeld om hun taken te kunnen uitvoeren.

De risico's

Op het gebied van continuïteit verwachten we in 2024, naast de effecten van de inflatie en krapte op de arbeidsmarkt, ook invloed van de netcongestie op het Zeeuwse stroomnetwerk. De inventarisatie in 2023 zorgt ervoor dat het effect ingeschat kan worden. Daarnaast wordt verwacht dat 2024 een ontwikkeljaar is qua projecten, waardoor we een daling zien van projectopbrengsten t.o.v. 2023.

Kans	De kans dat dit zich in een jaar of in een project voordoet.	Effect	Het effect op het project of de organisatie als het zich voordoet.
1	Bijna nooit	1	Bijna geen effect
2	Af en toe	2	Matig effect
3	Regelmatig	3	Ernstig
4	Vaak	4	Groot
5	Zeer vaak	5	Zeer groot (desastreus) effect

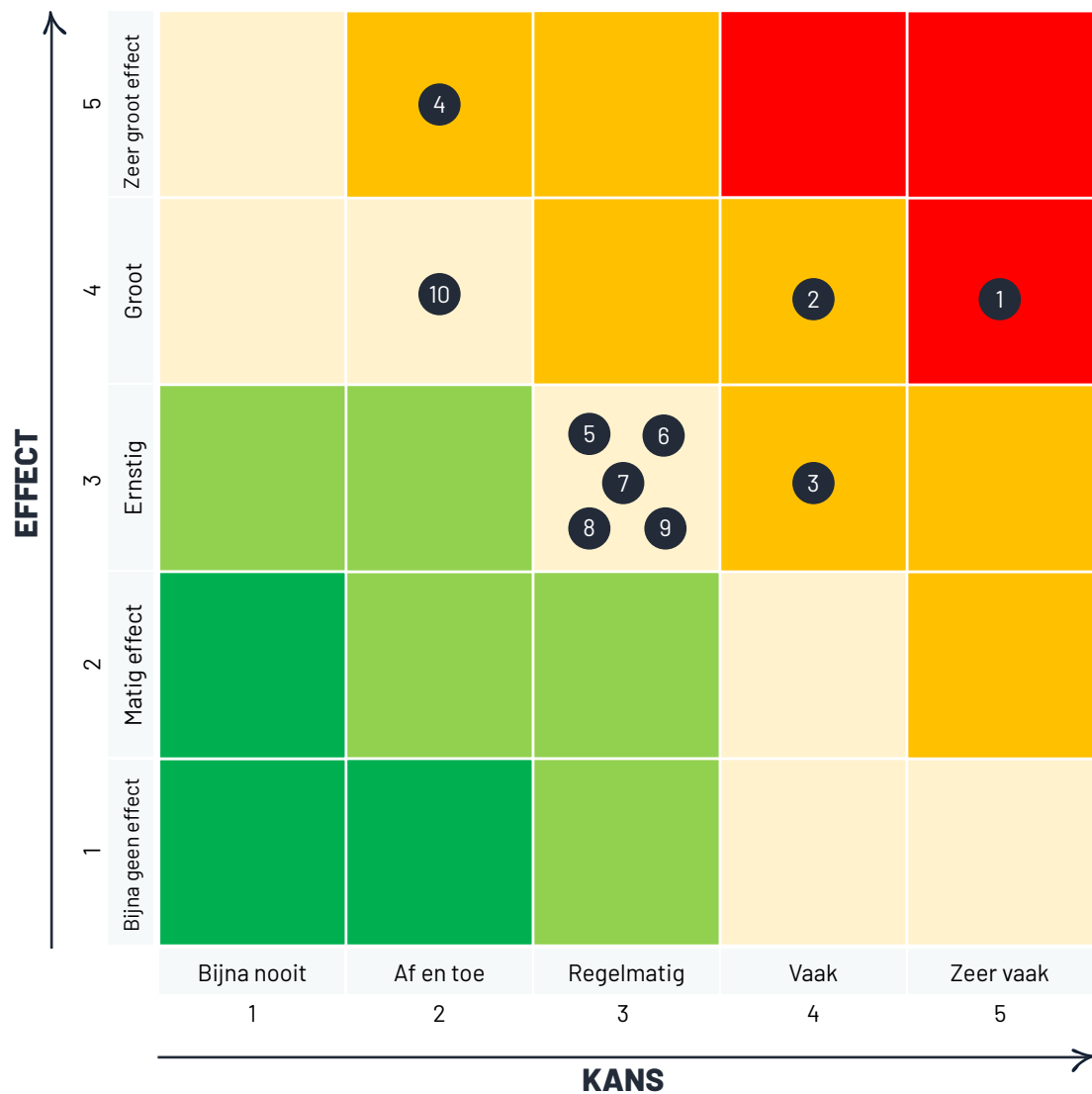
Figuur 4: Staffeel Risicomanagement

Aandachtspunten

- Wegens netcongestie zoeken naar innovatieve oplossingen
- De toenemende druk op de begroting, vanuit het oogpunt van inflatie, afstemmen met aandeelhouders en subsidieverstrekkers.
- Ter ondersteuning van onze medewerkers verder voortbouwen op de implementatie van het Huis van Werkvermogen en het strategisch HR beleid.
- Voor projectontwikkeling en business development de opgezette acties omzetten in concrete projecten.

Risicomodel

Gebaseerd op de situatie medio 2023.



Figuur 5: Risicomodel

LEGENDA

- 1 Netcongestie Zeeland
- 2 Impact inflatie
- 3 Groeiende krapte op de arbeidsmarkt in Zeeland
- 4 Geen/te weinig nieuwe projecten
- 5 Niet voldoende bedrijventerreinen
- 6 Grotere internationale concurrentie op leadgeneratie
- 7 Dynamische politieke omgeving
- 8 Penvoerderschap consortia
- 9 Stikstofproblematiek
- 10 Compliance aan wet- en regelgeving

Kans	De kans dat dit zich in een jaar of in een project voordoet.	Effect	Het effect op het project of de organisatie als het zich voordoet.
1	Bijna nooit	1	Bijna geen effect
2	Af en toe	2	Matig effect
3	Regelmatig	3	Ernstig
4	Vaak	4	Groot
5	Zeer vaak	5	Zeer groot (desastreus) effect

BIJLAGE

PROJECTENOVERZICHT

Per september 2023

Nr.	Cluster	Projectnaam	Doelstelling	Rol Impuls	Partners	SDG's primair	Overige SDG	Totale projectomvang	Startdatum	Einddatum
1	Agrifood	Taskforce schelpdiersector	Positioneren van mariene eiwitten als duurzaam en gezond alternatief naast plantaardige (en dierlijke) eiwitten. Enerzijds door het vergroten van de marktvraag van mariene eiwitten en anderzijds in het realiseren van nieuwe productie nearshore.	Verkennen/Ontwik kelen	Vereniging Schelpdierhandel, PO Mossel, mosselbedrijven, LNV, Provincie Zeeland, ZMF, RVO	SDG 12: Verantwoorde consumptie en productie	SDG 9: Industrie, innovatie en infrastructuur	€ -	01-01-2022	31-12-2023
2	Agrifood	Samenwerking ROM incl. business innovation programma food	Impuls Zeeland draagt deelnemers aan die kunnen deelnemen aan het programma. Impuls Zeeland faciliteert en coacht de deelnemer gedurende het programma. Het programma draagt bij aan economische groei en innovatie in de agrofoodsector in Zeeland.	Verkennen/Ontwik kelen	BOM Horizon B.V. Oost NL Innovation Quarter Liof Business Center Avantis B.V. NOM Investerings en ontwikkelingsmij Nrd-Ned ROM InWest B.V. ROM Regio Utrecht B.V.	SDG 9: Industrie, innovatie en infrastructuur	Verantwoorde consumptie en productie	€ 10.000	01-01-2022	31-12-2024
3	Agrifood	Smart farming & foodprocessing	Een belangrijke bijdrage leveren aan de noodzakelijke transitie in de landbouw en voedselverwerkingsindustrie door een geselecteerd aantal uitdagingen op te pakken en middels het ontwikkelen van technisch en commercieel kansrijke innovatieve oplossingen de transitie aan te pakken en te versnellen. Binnen Smart Agro: de inzet van automatisering en autonome robots voor onkruidbestrijding, precisiebemesting, herkenning en beheersing van gewasziekten voor de landbouw in Zeeland. Op het gebied van Smart Food processing: projecten op smart automatisering van foodhandling processen in de productie van voedingsmiddelen en de aquacultuur sector.	Partner	Breda Robotics, Bemas, ILVO, Flanders Make, Vives, Fontys, Boerenbond, Avans, Holland High Tech, Inagro	SDG 9: Industrie, innovatie en infrastructuur		€ 5.624.987	01-05-2023	30-04-2026
4	Circulaire economie	Regionale energiestrategie Zeeland (RES)	Voldoen aan het Klimaatakkoord van Parijs voor de Gebouwde omgeving.	Partner	Provincie Zeeland Vereniging van Zeeuwse Gemeenten Stedin Waterschap Scheldestromen	SDG 13: Klimaatactie		€ 170.000	01-07-2018	31-12-2024
5	Circulaire economie	Symbiose for Growth MKG 2020 t/m 2024	Hoogwaardige benutting van reststromen. Organisatie van regelmatige regionale bijeenkomsten voor bedrijven, die als marktplaats fungeren om overcapaciteit of reststromen uit te wisselen. Vraag en aanbod worden opgeslagen in een database, zodat er ook later koppelingen tussen bedrijven zijn te leggen.	Partner	Yvette Estourgie	SDG 13: Klimaatactie	SDG 9: Industrie, innovatie en infrastructuur	€ 144.800	01-03-2020	31-12-2024
6	Circulaire economie	Biobased en Energietransitie Vouchers	Vouchers voor Zeeuwse mkbondernemers die innovatieve plannen hebben op het gebied van circulaire economie of energietransitie. Deze voucherregeling is mogelijk gemaakt door de Provincie Zeeland.	Penvoerder	N.v.t.	SDG 13: Klimaatactie	SDG 9: Industrie, innovatie en infrastructuur	€ 255.000	01-01-2020	31-12-2024
7	Circulaire economie	Smart Grid Arnstein	Haalbaarheidsonderzoek naar de mogelijkheden voor een smart grid.	Partner	Gemeente Middelburg	SDG 7: Betaalbare en duurzame energie		€ -	01-05-2023	31-12-2023
8	Foreign Direct Investment	IR Investor Relations 2024	1. Verankering van bestaande activiteiten van de buitenlandse bedrijven in Nederland en inbedding in het regionale ecosysteem. 2. Het helpen realiseren van uitbreidingsmogelijkheden. 3. Het blijvend kunnen monitoren van het nationale vestigingsklimaat. 4. Het inzetten van deze bedrijven bij de werving van nieuwe buitenlandse investeerders (door middel van bijv. testimonials).	Penvoerder	NFIA	SDG 8: Eerlijk werk en economische groei	SDG 9: Industrie, innovatie en infrastructuur	€ -	01-01-2024	31-12-2024

Nr.	Cluster	Projectnaam	Doelstelling	Rol Impuls	Partners	SDG's primair	Overige SDG	Totale projectomvang	Startdatum	Einddatum
9	Innoveren	Aanjagen ZIS, Kent en OpZuid	Rol Impuls is toegang naar de regeling, begeleiden bij de aanvraag en aanscherpen van de businesscase. Rol bij K&I netwerken: versterken van bestaande netwerken; verkennen kansen voor cross-overs tussen netwerken; toeleiding kansrijke projecten richting regelingen/financiering.	Partner	Provincie Zeeland	SDG 9: Industrie, innovatie en infrastructuur	SDG 8: Eerlijk werk en economische groei	€ -	01-01-2020	31-12-2024
10	Innoveren	ESMEE	Onderzoek naar hoe ondernemende ecosystemen bijdragen aan maatschappelijke uitdagingen. Voor Impuls hoe kunnen wij leren van andere regio's welke interventies hiervoor nodig zijn in het regionale ecosysteem.	Partner	Brabantse Ontwikkelings Maatschappij NV (BOM) Oost NL NOM Investerings en ontwikkelingsmij Nrd-Ned ROM InWest B.V. Horizon B.V. ROM Regio Utrecht B.V.	SDG 9: Industrie, innovatie en infrastructuur	SDG 8: Eerlijk werk en economische groei	€ -	01-01-2023	31-12-2027
11	Investeren	Zeeuws Investeringsfonds ZIF	Door te investeren in technostartervennootschappen hebben de aandeelhouders van het Zeeuws Investeringsfonds het vertrouwen dat zij een rendement van tenminste 12% per jaar (IRR) realiseren en dat zij een bijdrage leveren aan een innovatieve en competitieve economie in Nederland.	Partner	Stichting ZIGZAG NV Economische Impuls Zeeland Rijksdienst voor Ondernemend Nederland	SDG 8: Eerlijk werk en economische groei		€ -	01-09-2011	31-08-2024
12	Investeren	1e lijnsopvang Investeren	Ondernemers helpen bij vraagstukken over financiering van innovatie en het doorverwijzen naar financieringsregelingen (zoals ZIS, OP-Zuid, MIT-Zuid, Zeeland FM, Innogo, FVZ, Financieringstafel West/Brabant Zeeland en banken/subsidieadviseurs).	Penvoerder	N.v.t.	SDG 9: Industrie, innovatie en infrastructuur		€ -	31-03-2014	31-12-2024
13	Investeren	Zeeuws Participatiefonds (ZPF)	Investeren in innovatieve startups, scale-ups en innovatief mkb in Zeeland.	Penvoerder	Ministerie van EZK, Provincie Zeeland, ZLM Verzekeringen, De Zeeuwse Verzekeringen, ABN Amro, IFZ.	SDG 8: Eerlijk werk en economische groei		€ -	01-01-2021	31-12-2024
14	Investeren	InnoGo!	Investeren en begeleiden van Zeeuwse ondernemers in de vroege fase van hun innovatie.	Penvoerder	Provincie Zeeland, Ministerie van EZK	SDG 9: Industrie, innovatie en infrastructuur		€ -	01-01-2021	31-12-2024
15	Investeren	Vroege Fase Financiering (VFF)	Het betreft een apart fonds, maar sluit aan bij de doelstelling van InnoGo!.	Penvoerder	Provincie Zeeland, RVO	SDG 9: Industrie, innovatie en infrastructuur		€ -	01-01-2023	31-12-2036
16	Investeren	Fonds Verblijfsrecreatie Zeeland	Fonds voor bedrijven in de verblijfsrecreatie gericht op investeringen in kwaliteitsverbetering, verduurzaming en innovatie van hun bedrijf, passend binnen de richtlijnen van de Zeeuwse Kustvisie.	Penvoerder	Provincie Zeeland, EZK, HISWA, RECRON, Rabobank, ABN AMRO, PZEM	SDG 7: Betaalbare en duurzame energie	SDG 12: Verantwoorde consumptie en productie	€ 6.000.000	01-01-2021	31-12-2024
17	Investeren	Onderzoek bedrijfsopvolging familiebedrijven	Bedrijfsopvolgingstrajecten soepeler laten verlopen binnen familiebedrijven én ervoor zorgen dat minder bedrijven door niet-Zeeuwse bedrijven worden overgenomen.	Verkennen/Ontwik kelen	Crossminds B.V. Stichting Dockwise Schipper Accountants B.V.	SDG 8: Eerlijk werk en economische groei		€ 5.225	01-09-2021	31-12-2023

-> verlenging?

Nr.	Cluster	Projectnaam	Doelstelling	Rol Impuls	Partners	SDG's primair	Overige SDG	Totale projectomvang	Startdatum	Einddatum
18	Investeren	Zeeland Financial Matching 2024	Vergroten van de slagingskans van financieringsaanvragen bij mkb-bedrijven & innovatiekracht van het Zeeuwse bedrijfsleven bevorderen.	Penvoerder	Provincie Zeeland	SDG 9: Industrie, innovatie en infrastructuur	SDG 8: Eerlijk werk en economische groei	€ -	01-01-2024	31-12-2024
19	Investeren	Regionale financieringstafels Zeeland 2024	Koppelen van de financieringsvraag van startups, scale-ups en mkb-ondernemers met groeipotentie, aan het aanbod van financiers en investeerders.	Penvoerder	REWIn, Ministerie van EZK, Provincie Zeeland, RVO, banken en non bancaire financiers, BOM, De Breed & Partners	SDG 8: Eerlijk werk en economische groei	SDG 9: Industrie, innovatie en infrastructuur	€ -	01-01-2024	31-12-2024
20	Investeren	Crossroads 2023 - 2029	Doel is om expertise te delen met de buurlanden om de impact van de innovaties te maximaliseren.	Partner	BOM, Rewin, LIOF, Vlaio, Stimulus, FLUX50, Ministerie van EZK, Interreg, Provincie Zeeland, Brabant, Limburg & Vlaanderen	SDG 7: Betaalbare en duurzame energie	SDG 9: Industrie, innovatie en infrastructuur	€ 195.771	01-01-2023	31-12-2029
21	Investeren	Transitiefonds	Versnellen van de energie- en grondstoffentransitie in Zeeland.	Fondsbeheerder	Ministerie van EZK, Provincie Zeeland	SDG 7: Betaalbare en duurzame energie		€ -	01-01-2023	31-12-2023
22	Logistiek & Maintenance	Synchromodaal 2021-2024	Het netwerk van samenwerkende verladere in Zeeland verder versterken en uitbreiden. Daarnaast opbouwen van een database met de belangrijkste in- en uitgaande ladingstromen van verschillende bedrijven.	Penvoerder	HZ University of Applied Sciences Provincie Zeeland Stichting Connekt North Sea Port Netherlands N.V. Lineage Logistics Verbrugge Terminals B.V. Access World Terminals B.V. Katoen Natie Logipark BV Vlaeynatie	SDG 13: Klimaatactie	SDG 9: Industrie, innovatie en infrastructuur	€ 40.000	01-01-2021	31-12-2024
23	Logistiek & Maintenance	Energy Port Zeeland (vanaf 2023)	Het platform brengt wensen, behoeften en kennis samen. Energy Port helpt om startups uit de sector naar Zeeland te halen. We zorgen dat studenten zich binden aan de learning communities. We willen dat Zeeuwse bedrijven gaan samenwerken in de KAAP. We zorgen voor het Zeeuwse 'Energy' netwerken, zowel uitbreiden als bestaande netwerk borgen. En we communiceren rondom de positionering van Zeeland in Offshore Renewable Energy.	Penvoerder	Orsted Wind Power Netherlands B.V. North Sea Port Netherlands N.V. HZ University of Applied Sciences Scaldia	SDG 13: Klimaatactie		€ 20.000	01-01-2024	31-12-2024
24	Logistiek & Maintenance	EDIH-SNL	Door deel te nemen als partner aan het EDIH project krijgt Impuls de middelen, kennis en netwerk om Zeeuwse MKB ondernemers in de maakindustrie (waaronder agrifood, procesindustrie en logistiek) te helpen met hun productie-gerelateerde digitaliseringsvraagstukken. Deze vraagstukken ontstaan vanuit een behoefte aan meer efficiëntie, maar duurzaamheid, minder energie- en materiaalverbruik, maar ook door bijvoorbeeld personeelstekorten.	Partner	Brabantse Ontwikkelings Maatschappij NV (BOM) REWIN West-Brabant NV LIOF TNO TU Eindhoven	SDG 9: Industrie, innovatie en infrastructuur	SDG 8: Eerlijk werk en economische groei	€ 2.132.998	01-01-2023	31-12-2025
25	Smart Delta Resources	Smart Delta Resources (SDR) 2024	Een competitieve en klimaatneutrale industrie in de regio in 2050.	Penvoerder	Provincie Zeeland, Air Liquide Industrie B.V., ArcelorMittal Gent, Cargill B.V., COSUN, Dow Benelux B.V., Engie, Fluxys Belgium, N.V. Nederlandse Gasunie, LWM Operations & Service KNG, North Sea Ports Netherlands N.V., PZEM, Trinseo, Vopak, Yara, Zeeland Refinery	SDG 13: Klimaatactie	SDG 9: Industrie, innovatie en infrastructuur	€ 1.175.000	01-01-2024	31-12-2024
26	Trade & Innovate	Trade and Innovate	Het bevorderen van handel vanuit het Zeeuwse mkb in opdracht van de Provincie Zeeland en aangesloten bij het netwerk van Trade and Innovate NL.	Penvoerder	Provincie Zeeland, TINL	SDG 8: Eerlijk werk en economische groei	SDG 9: Industrie, innovatie en infrastructuur	€ 15.000	01-01-2020	31-12-2024
27	Trade & Innovate	Enterprise Europe Network (EEN)	Het Enterprise Europe Network helpt bedrijven te innoveren en op internationale schaal te groeien.	Partner	Rijksdienst voor Ondernemend Nederland	SDG 8: Eerlijk werk en economische groei	SDG 9: Industrie, innovatie en infrastructuur	€ 1.575.683	01-01-2022	30-06-2025
28	Trade & Innovate	Trade Relations Program 4e jaar	Het uitvoeren van bedrijfsbezoeken waarbij dienstverlening aan bedrijven gecombineerd wordt met onderzoek. Met dit Trade Relations Programma (TRP) levert het TINL netwerk maatwerk aan ondernemers én ontwikkelt kennis om hen te ondersteunen op internationaliseringsthema's.	Verkennen/Ontwik kelen	TINL	SDG 8: Eerlijk werk en economische groei		€ 43.750	01-01-2024	31-12-2024

-> verlenging?

-> verlenging?

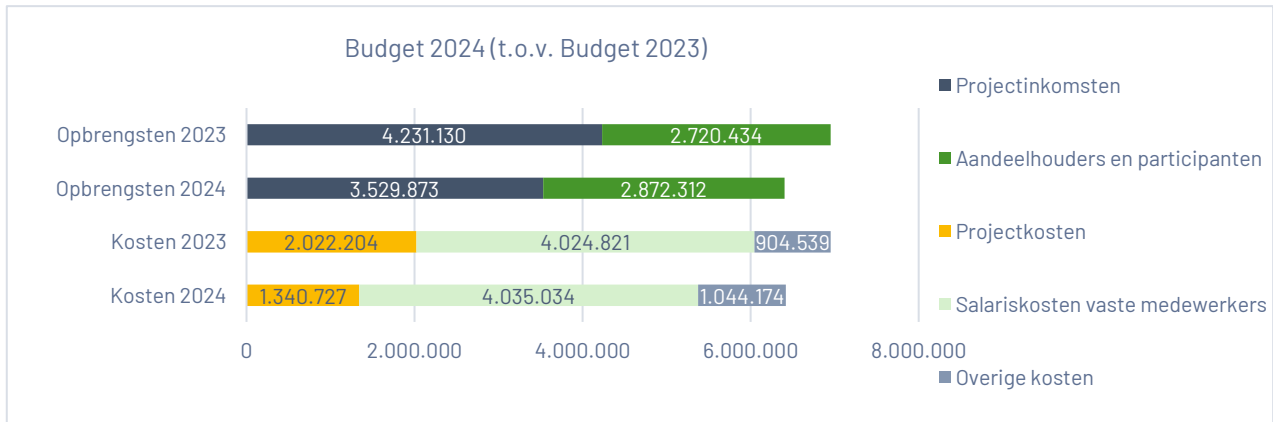
Omschrijving	Begroting 2024	Begroting 2023	Jaarrekening 2022	Verschil begroting 2024 en begroting 2023	Verschil begroting 2024 en jaarrekening 2022
⊖ Bedrijfsopbrengsten	6.402.185	6.951.564	6.019.516	-549.379	382.670
⊖ Projectopbrengsten	3.529.873	4.231.130	3.426.607	-701.257	103.267
⊕ Projectopbrengsten	2.668.828	3.482.397	2.765.915	-813.569	-97.087
⊕ Detachering	861.045	748.733	660.691	112.312	200.354
⊖ Aandeelhouders en participanten	2.872.312	2.720.434	2.592.909	151.878	279.403
⊕ Resultaatsubsidie Pr.Zld	1.708.061	1.628.236	1.572.749	79.825	135.312
⊕ Bijdragen gemeenten	460.157	420.977	409.909	39.180	50.247
⊕ Bijdrage partners		12.500	12.500	-12.500	-12.500
⊕ Resultaatsubsidie Min. EZ	672.594	627.221	566.251	45.373	106.344
⊕ Bijdrage kennisinstellingen	31.500	31.500	31.500	0	0
⊖ Kosten	-6.419.935	-6.950.565	-5.973.373	530.629	-446.562
⊖ Personeelskosten	-4.319.281	-4.265.942	-3.538.894	-53.339	-780.386
⊕ Personeelskosten Impuls	0	0	0	0	0
⊕ Bruto salarissen	-2.918.279	-2.852.463	-2.403.431	-65.816	-514.848
⊕ Vakantiegeld	-215.510	-252.450	-175.291	36.940	-40.219
⊕ Sociale lasten	-450.021	-413.769	-385.536	-36.252	-64.485
⊕ Pensioenlasten	-451.225	-510.139	-421.144	58.914	-30.081
⊕ Reservering vakantiedagen			-27.473		27.473
⊕ Uitkering ziekengeld		4.000	164.563	-4.000	-164.563
⊕ Overige personeelskosten	-29.036	-28.000	-37.356	-1.036	8.320
⊕ Reiskosten	-115.000	-85.000	-103.906	-30.000	-11.094
⊕ Inhuur externen voor overige taken	-20.000	-20.000	-66.455	0	46.455
⊕ Ziekteverzuimverzekering	-57.000	-47.000	-36.364	-10.000	-20.636
⊕ Kosten werving en selectie	-9.333	-9.000	-5.811	-333	-3.522
⊕ Opleidingskosten	-53.878	-52.121	-40.690	-1.757	-13.188
⊖ Projectkosten	-1.340.727	-2.022.205	-1.598.995	681.478	258.268
⊕ Projectkosten	-1.340.727	-2.118.384	-1.698.513	777.657	357.786
⊕ Dotatie voorziening projecten		96.179	99.518	-96.179	-99.518
⊖ Out-of-pocketkosten Impuls	-290.000	-220.000	-226.569	-70.000	-63.431
⊕ Foreign Direct Investment	-100.000	-80.000	-97.929	-20.000	-2.071
⊕ Programma's en projecten	-80.000	-60.000	-68.465	-20.000	-11.535
⊕ Landelijke ROM kosten	-40.000	-40.000	-13.575	0	-26.425
⊕ Trade and Innovate	-70.000	-40.000	-46.600	-30.000	-23.400
⊖ Huisvesting, ICT en telefonie	-216.576	-202.000	-216.375	-14.576	-201
⊕ Huur	-101.500	-97.000	-94.576	-4.500	-6.924
⊕ Overige huisvestingskosten	-29.036	-23.000	-34.592	-6.036	5.556
⊕ Software, systeembeheer en advies	-68.411	-66.000	-69.657	-2.411	1.246
⊕ Telefonie	-17.629	-16.000	-17.551	-1.629	-78

Omschrijving	Begroting 2024	Begroting 2023	Jaarrekening 2022	Vershil begroting 2024 en begroting 2023	Vershil begroting 2024 en jaarrekening 2022
⊖ Communicatie Impuls	-44.763	-34.918	-87.446	-9.845	42.683
⊖ Communicatie	-44.763	-34.918	-87.446	-9.845	42.683
⊖ Organisatiekosten	-73.405	-71.000	-192.757	-2.405	119.352
⊖ Kantoorkosten	-23.851	-23.000	-20.494	-851	-3.357
⊖ Advieskosten	-36.295	-35.000	-147.883	-1.295	111.588
⊖ Congressen en seminars	-2.074	-2.000	-1.005	-74	-1.069
⊖ Vergaderkosten	-5.185	-5.000	-11.823	-185	6.638
⊖ Assuranties	-4.000	-4.000	-3.883	0	-117
⊖ Overige	-2.000	-2.000	-7.671	0	5.671
⊖ Dotatie voorziening dubieuze debiteuren	0	0	0	0	0
⊖ Bestuurskosten en accountant	-71.185	-70.500	-75.909	-684	4.724
⊖ Bestuurskosten	-52.000	-52.000	-60.000	0	8.000
⊖ Accountant	-19.185	-18.500	-15.909	-684	-3.276
⊖ Afschrijvingen	-64.000	-64.000	-36.428	0	-27.572
⊖ Afschrijving verbouwing	-17.000	-24.000	-8.843	7.000	-8.157
⊖ Afschrijving inventaris	-32.000	-26.000	-12.774	-6.000	-19.226
⊖ Afschrijving goodwill	0	0	0	0	0
⊖ Afschrijving hardware	-15.000	-14.000	-13.724	-1.000	-1.276
⊖ Boekresultaat MVA			-1.087		1.087
⊖ Overige waardeveranderingen van vaste activa			0		0
⊖ Waardeveranderingen participaties			0		0
⊖ Financiële baten en lasten	17.750	-1.000	-8.470	18.750	26.220
⊖ Rentebaten en soortgelijke opbrengsten	18.750		637	18.750	18.113
⊖ Ontvangen bankrente	18.750		637	18.750	18.113
⊖ Rentelasten en soortgelijke kosten	-1.000	-1.000	-9.107	0	8.107
⊖ Betaalde bankrente	-1.000	-1.000	-9.107	0	8.107
⊖ Belastingen			-1.628		1.628
⊖ Vennootschapsbelasting			-1.628		1.628
⊖ Vennootschapsbelasting			-1.628		1.628
Totaal	0	0	36.045	0	-36.045

Resultaat deelnemingen	-46.464	-103.341	-42.138	56.877	-4.326
Resultaat deelnemingen	-46.464	-103.341	-42.138	56.877	-4.326
Resultaat deelnemingen	-46.464	-103.341	-42.138	56.877	-4.326
Totaal	-46.464	-103.341	-6.093	56.877	-40.371

Toelichting begroting 2024 Impuls Zeeland

Voor u ligt de begroting 2024 van Impuls Zeeland. De begroting sluit op 0.



In de AvA van 17 november 2022 hebben wij u geïnformeerd dat de begroting 2023 moeilijk sluitend te maken was. Deze begroting is uiteindelijk sluitend gemaakt door eenmalige acties zoals het verlagen van out of pocketbudgetten en het opnemen van een te realiseren projectopbrengst. In de AvA van 24 mei 2023 is besloten een werkgroep te vormen om transparant in gesprek te gaan over het structureel sluitend maken van de begroting 2024. De werkgroep is twee keer bijeen gekomen en er is gesproken over het volgende:

Het moeilijk sluitend krijgen van de begroting vindt zijn oorsprong in 2022 en 2023. Dit omdat de CAO en kostenstijgingen als gevolg van inflatie in deze jaren hoger zijn dan de stijging van de opbrengsten.

Om tot een sluitende begroting te komen in 2024 is het volgende verwerkt:

- In deze begroting wordt uitgegaan van een IKS Tarief van € 118. Dit tarief laat een flinke stijging zien ten opzichte van 2023 en 2022. Verwacht wordt dat het werkelijke tarief in 2023 op ca. € 111 zal uitkomen. Oorzaken van de tariefstijging zijn voornamelijk de stijging van de lonen conform de CAO en de hogere kostenstijgingen als gevolg van inflatie. Het tarief ligt in lijn met de tarieven van de andere regionale ontwikkelmaatschappijen. Dit tarief leidt tot een hogere doorbelasting aan IFZ en onderliggende entiteiten. Deze zal naar verwachting € 861k zijn. (2023 begroot € 749k). Ook offertes zullen we in 2024 tegen dit hogere tarief uitzetten.
- In deze begroting zijn geen vacatures opgenomen. Bij natuurlijk verloop zullen we extra kritisch kijken naar de invulling van de vacature.
- Er is geen indexatie toegepast op de out-of-pocket budgetten van Impuls.

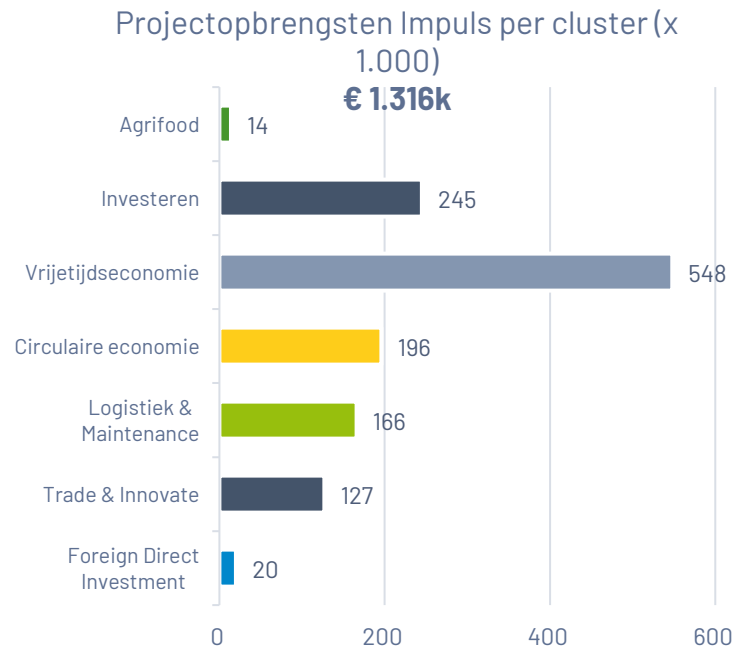
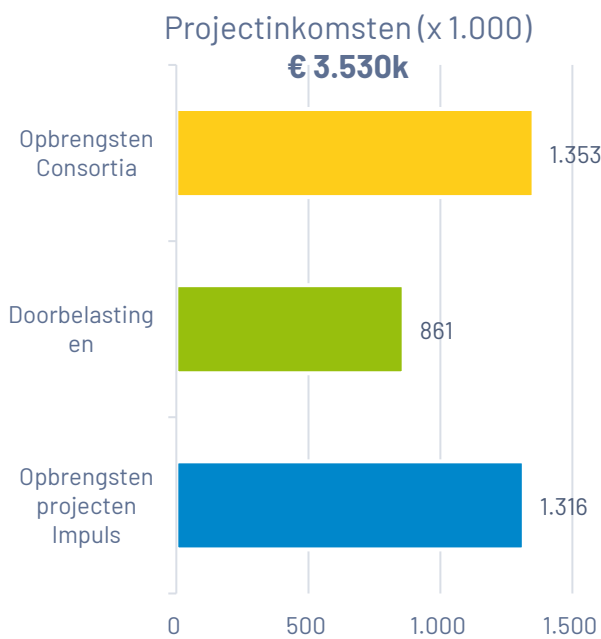
OPBRENGSTEN

Projectinkomsten

In deze post zitten de subsidies en bijdragen die Impuls ontvangt voor specifieke projecten als (gedeeltelijke) bijdrage in de projectkosten. De gelden kunnen ontvangen worden van de overheid (bijv. een Europees subsidieprogramma, de Provincie, gemeenten, Rijkswaterstaat), projectpartners of het bedrijfsleven.

Een project heeft vaak een looptijd die langer is dan een jaar. De projectinkomsten worden op basis van lopende projecten en subsidieaanvragen ingeschat voor 2024. Als basis voor deze begroting hebben alle clusterhoofden urenstaten aangeleverd. Daarnaast wordt een inschatting gemaakt van de out of pocket kosten voor lopende en nieuwe projecten.

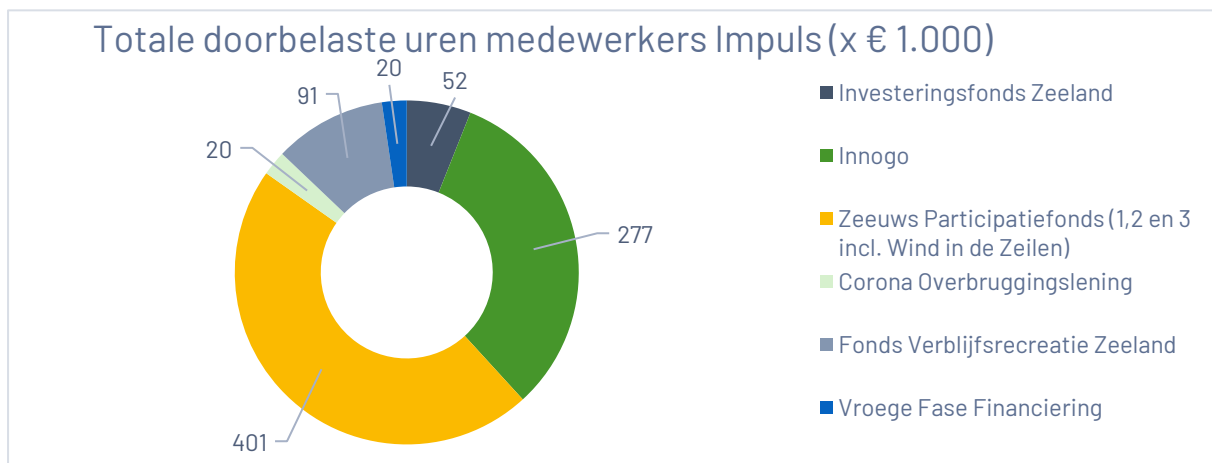
De projectinkomsten bedragen in totaal € 3.530k en zijn als volgt verdeeld:



Doorbelastingen

De opbrengsten Business Development betreffen de uitvoering van Programma's en Projecten. Voor een inhoudelijke toelichting wordt verwezen naar het jaarplan.

In de projectinkomsten is een bedrag opgenomen van totaal € 861k aan doorbelastingen. Dit omdat medewerkers in dienst van Impuls ook werkzaamheden voor andere entiteiten verrichten. De verdeling van de betreffende uren is in de volgende afbeelding gespecificeerd.



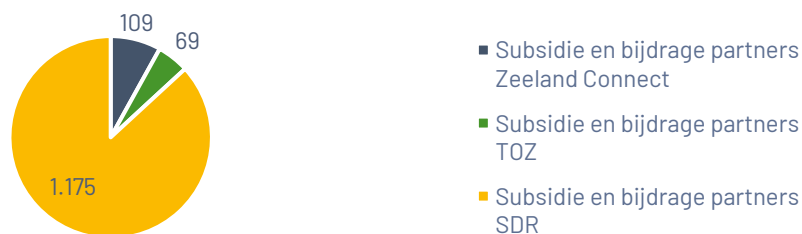
De doorbelastingen zijn bepaald op basis van de aangeleverde urenstaten. Uitgangspunt voor bovenstaande doorbelastingen is een IKT tarief van € 118,55.

Voor de COL worden conform de urenstaten in 2024 392,5 uur a € 118,55 gemaakt. De beheervergoeding op basis van 1,5% van de geschatte hoofdsom ultimo 2023 is € 19k.

Opbrengsten Consortia

Impuls voert de administratie voor diverse consortia met een opbrengst van € 1.353k en is als volgt verdeeld:

Projectopbrengsten Consortia (x 1.000) € 1.353k

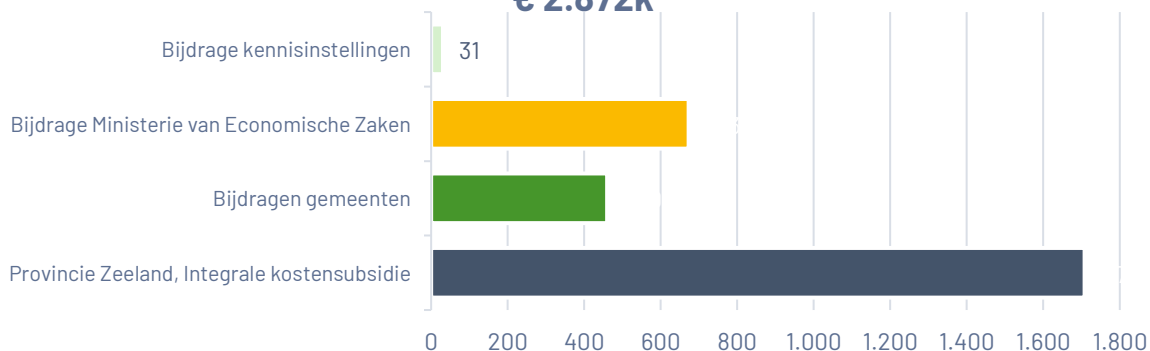


Voor een inhoudelijke toelichting op de consortia wordt verwezen naar het jaarplan.

Aandeelhouders en participanten

De opbrengsten van aandeelhouders en participanten bedragen in totaal €2.872k en zijn als volgt verdeeld:

Bijdragen aandeelhouders en participanten (x 1.000) € 2.872k



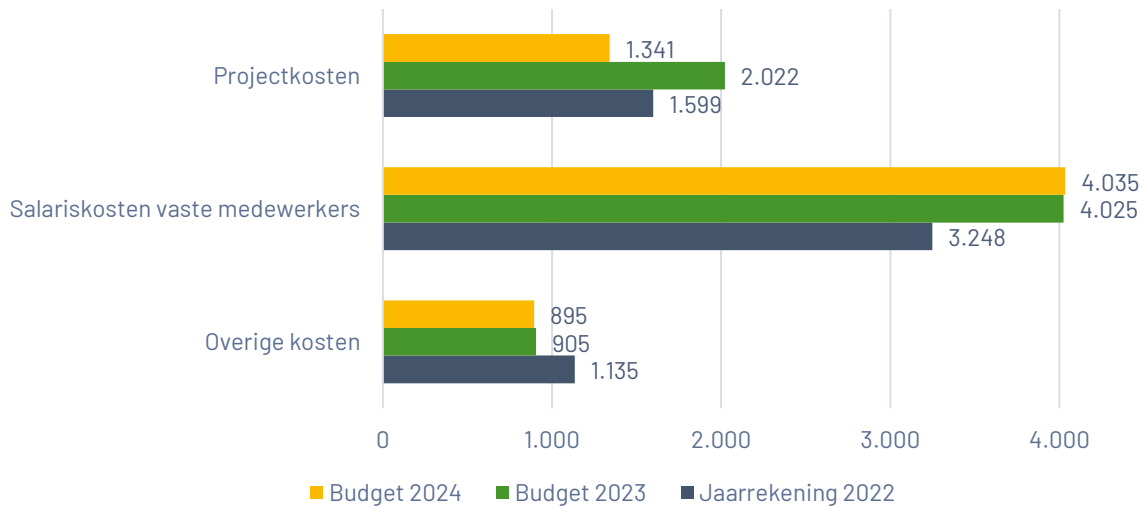
Deze post bestaat uit vier typen bijdragen:

- Het grootste deel is de integrale kostensubsidie die de Provincie verstrekt. Deze wordt jaarlijks geïndexeerd voor prijsinflatie. De indexatie voor 2024 is 5,4% (definitief besluit PS 10 november). In het weergegeven bedrag is daarnaast € 150k opgenomen voor Trade and Innovate.
- De Zeeuwse gemeenten betalen als aandeelhouder € 1,- per inwoner. De raming is gebaseerd op het werkelijk aantal inwoners 2023. Per 2021 worden de bedragen per inwoner jaarlijks geïndexeerd conform de VZG indexatie richtlijn. Voor 2024 is dit een indexatie van 3,4% (begroting 2023: 2,7%, gecorrigeerd VZG-norm 2023: 7,2%).
- Het Ministerie van Economische Zaken levert vanaf 2017 een structurele bijdrage die jaarlijks geïndexeerd wordt voor salaris- en prijsstijging. Voor 2024 is rekening gehouden met een bijdrage conform prognose 2023, inclusief structurele verhoging voor Trade en KIA/KIC plus inflatie gesteld op 5%. Het Rijk stelt de inflatie pas in september vast dus dit percentage is onzeker.

- d. Tot slot heeft Impuls diverse participanten die een vaste bijdrage betalen, waaronder kennisinstellingen.

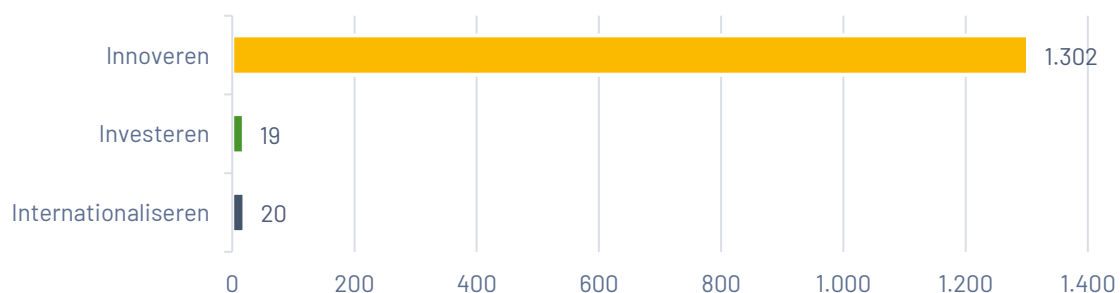
KOSTEN

Kosten gebudgetteerd (t.o.v. 2023 en 2022)



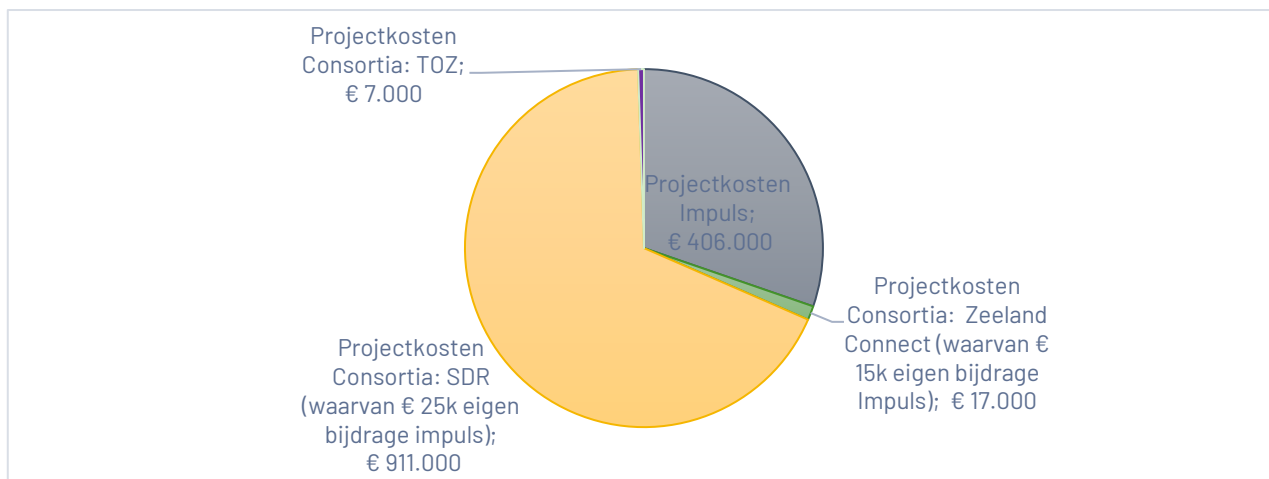
Projectkosten

Directe projectkosten per cluster (x 1.000))



Directe projectkosten: In deze post zitten de kosten die volledig en direct toerekenbaar zijn aan het project. Hierbij zijn ook de kosten van externe projectleiders begrepen (kosten van interne medewerkers zijn opgenomen in de salariskosten). Net als bij de projectinkomsten zijn de projectkosten voor 2024 toegerekend op basis van een inschatting van de werkzaamheden in 2024.

De projectkosten zijn lager dan de begroting 2023. Dit komt omdat er in 2024 meer tijd besteed gaat worden aan het ontwikkelen van nieuwe projecten.



De projectkosten bedragen in totaal **€ 1.341k** en bestaan voor **€ 1.341k** uit directe projectkosten en er is geen dotatie/vrijval van de voorzieningen in 2024. Dit omdat verwacht wordt dat de voorziening in 2024 nagenoeg hetzelfde blijft.

Salariskosten vaste medewerkers

De salariskosten voor vaste medewerkers bedragen in totaal **€ 4.035k**.

Salariskosten vaste medewerkers(x 1.000))



Op de payroll van Impuls staan ook werknemers voor Consortia, deze zijn voor een bedrag van €444k in dit bedrag meegenomen. De volgende medewerkers voor Consortia staan bij Impuls op de payroll:

- Marketing- en Communicatiemedewerker SDR 1 fte;
- Projectmanagers SDR 1,6 fte;
- Programmamanager TOZ 0,8 fte;
- Programmamanager Zeeland Connect 0,9 fte.

Totaal personeel 2024 komt neer op 44 medewerkers (36,85 fte), waarvan 5 medewerkers (4,3 fte) voor Consortia. In de begroting 2023 waren er 44 medewerkers opgenomen (37,9 fte), waarvan 4 medewerkers (4 fte) voor Consortia.

De begrote salariskosten vaste medewerkers voor 2024 zijn met € 10k gestegen ten opzichte van de begroting 2023. De stijging betreft:

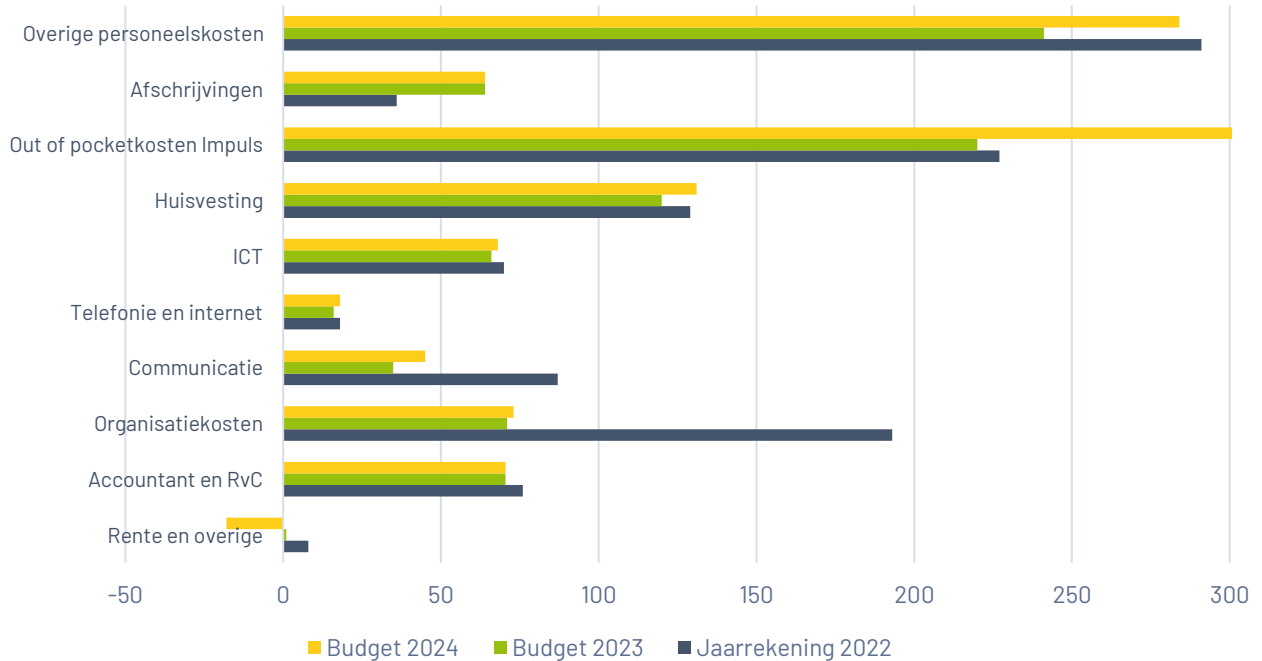
- Een lichte daling van het aantal fte.
- CAO-verhoging per 1 januari 2024 van 1,5%. Vanaf 1 juli 2024 komt er een nieuwe CAO. Deze is nog onbekend, echter ingeschat op een stijging van 3%.
- Periodieke verhogingen. Deze zijn berekend op basis van de meest recente BBRA schalen.
- In deze begroting zijn geen vacatures opgenomen.
- Mutaties 2023:
 - Wijziging programmamanager TOZ (1 fte naar 0,8 fte);
 - Wijzigingen SDR (2 uit dienst, 2 in dienst; van 3 fte naar 2,6 fte);

Projectleider Logistiek uit dienst;
 Projectleider Logistiek in dienst (0,9 fte);
 Projectleider Circulaire Economie in dienst (0,8 fte).

Overige kosten

De verdeling van de overige kosten zijn te zien in onderstaande figuur en bijzonderheden worden daarna per post toegelicht.

Overige kosten gebudgetteerd (t.o.v. 2023 en 2022)



Overige personeelskosten

De overige personeelskosten laten een stijging zien ten opzichte van de begroting 2023 van € 43k. Reden hiervoor is met name een stijging van de reiskosten. De kilometervergoeding is verhoogd en er wordt meer gereisd. Dit is voornamelijk in 2023 al gebleken (realiteit). De begroting 2023 was nog geraamd op gedeeltelijk reizen. De opleidingskosten zijn geraamd op 2% van het bruto loon. Verder is de premie van de ziekteverzuimverzekering gestegen met 10k. De overige bedragen zijn gestegen met een standaard inflatie van 3,7% (zoals opgenomen in een artikel van het DNB voor de inschatting van de inflatie van 2024).

Out of pocketkosten Impuls

Onder deze post zijn de volgende budgetten opgenomen:

- € 100k directe kosten Foreign Direct Investment
- € 80k directe kosten Business Development
- € 40k directe kosten ROM's
- € 70k directe kosten Trade and Innovate

In 2023 waren deze budgetten tijdelijk verlaagd om de begroting sluitend te krijgen. In 2024 zijn deze budgetten weer op niveau 2022 gebracht. Er is geen indexatie toegepast op deze budgetten. Het out of pocket budget Trade & Innovate is met €10k verhoogd vanwege een extra structurele bijdrage van EZK.

Afschrijvingskosten, Huisvesting en ICT

De afschrijvingskosten zijn gelijk gebleven aan 2023. De ICT kosten zijn gestegen met 2,4k door inflatie. De huisvestingskosten zijn gestegen door inflatie en de verwachte huur.

Communicatiekosten

Een gedetailleerde inschatting van de kosten 2024 komt uit op € 45k en is hiermee gestegen met 10k t.o.v. 2023.

Organisatiekosten

De organisatiekosten laten een stijging zien van € 2,4k. Deze stijging wordt voornamelijk veroorzaakt door inflatie. Dit budget is in lijn gebracht met de uitgaven van afgelopen jaren.

Accountant en RvC

De bestuurskosten liggen in lijn met de begroting 2023.

Rentekosten

In deze begroting is een bedrag van € 1.000 opgenomen voor bankkosten en een bedrag van € 18.750 aan te ontvangen rente. Dit is gedaan op basis van 1,25% rente over het gemiddeld saldo van € 1,5 miljoen.

Aandeel in resultaat deelnemingen

De inschatting van de begroting 2024 van IFZ (geconsolideerd) bedraagt -/- € 46.464 (23,6% deelneming).

Bijlage I: Meerjarenbegroting 2023 – 2026



Meerjarenbegroting	Begroting 2023	Begroting 2024	Begroting 2025	Begroting 2026
⊖ Bedrijfsopbrengsten	6.951.564	6.402.185	6.559.998	6.723.998
⊖ Projectopbrengsten	4.231.130	3.529.873	3.615.878	3.706.275
⊖ Aandeelhouders en participanten	2.720.434	2.872.312	2.944.120	3.017.723
⊖ Rente opbrengsten	0	0	0	0
⊖ Kosten	-6.950.565	-6.419.935	-6.580.434	-6.744.945
⊖ Personeelskosten	-4.265.942	-4.319.281	-4.427.263	-4.537.944
⊖ Projectkosten	-2.022.205	-1.340.727	-1.374.245	-1.408.601
⊖ Out-of-pocketkosten Impuls	-220.000	-290.000	-297.250	-304.681
⊖ Huisvesting, ICT en telefonie	-202.000	-216.576	-221.990	-227.540
⊖ Communicatie Impuls	-34.918	-44.763	-45.882	-47.029
⊖ Organisatiekosten	-71.000	-73.405	-75.240	-77.121
⊖ Bestuurskosten en accountant	-70.500	-71.185	-72.964	-74.788
⊖ Afschrijvingen	-64.000	-64.000	-65.600	-67.240
⊖ Financiële baten en lasten	-1.000	17.750	18.194	18.649
⊖ Rentebaten en soortgelijke opbrengsten		18.750	19.219	19.699
⊖ Rentelasten en soortgelijke kosten	-1.000	-1.000	-1.025	-1.051
Totaal	0	0	-2.242	-2.298

Begroting en toelichting 2024

INVESTERINGSFONDS ZEELAND BV

Inclusief deelnemingen

Vlissingen, 30 oktober 2023

1. Inleiding

In dit document wordt de begroting 2024 van Investeringsfonds Zeeland B.V. (hierna: IFZ) toegelicht. Het resultaat van deze begroting is gelijk aan -/- € 196.884 (resultaat begroting 2023: € -/- 437.884). Exclusief de dotatie voorziening oninbare leningen InnoGo! en exclusief verwachte opbrengsten uit exits ZPF komt het resultaat van de begroting 2024 IFZ uit op € 28.116 positief.

IFZ omvat de diverse fondsen die door Impuls Zeeland vanuit het cluster Innovatiefinanciering worden uitgevoerd. Impuls is voor 23,6% aandeelhouder van IFZ, de andere aandeelhouders van IFZ zijn de Staat der Nederlanden (het Rijk) voor 47,3% en de provincie Zeeland voor 29,1%. Momenteel zijn de provincie, het Rijk en Impuls/IFZ in gesprek om middels een herstructurering de aandelenpakketten van provincie en Rijk te 'swappen' voor een aandelenpakket in Impuls. IFZ zal na afronding van dit traject een 100% deelneming worden van Impuls. Naar verwachting vindt besluitvorming hieromtrent begin 2024 plaats (met als transactiedatum 1-1-2024).

IFZ en haar dochtermaatschappijen hebben geen personeel in dienst. De personeelsleden die werkzaamheden voor IFZ uitvoeren zijn in dienst bij Impuls. Deze personeelskosten worden in beginsel doorbelast vanuit Impuls op basis van werkelijke urenrealisatie, waarbij gebruik wordt gemaakt van het IKT-tarief van Impuls à € 118,55 per uur (gehanteerd IKS Tarief in begroting 2024, waarin ook doorbelasting overheadkosten is opgenomen). De overige bedrijfskosten worden direct vanuit IFZ of vanuit de diverse fondsen onder IFZ betaald.

Deze toelichting bevat naast de algemene begroting van IFZ de Corona Overbruggingslening (COL), welke vanuit Investeringsfonds Zeeland B.V. worden uitgevoerd. IFZ vervult een uitvoerings- en kassiersfunctie m.b.t. de COL, waardoor de leningen niet op de balans van IFZ worden opgevoerd. De COL middelen zijn geen onderdeel van het fondsvermogen van IFZ, echter IFZ is wel verantwoordelijk voor de uitvoering en het beheer van deze middelen en ontvangt hiervoor een beheervergoeding. De exploitatie van de COL is in deze begroting opgenomen. Waarschijnlijk is er per ultimo van het jaar wel een klein liquiditeitssaldo aanwezig in verband met de beheervergoeding. Dit zal dan zichtbaar zijn in de jaarrekening van IFZ.

Daarnaast bevat deze begroting de begroting van de deelnemingen Zeeuws Participatiefonds 1, 2, 3, InnoGo B.V. en Fonds Verblijfsrecreatie Zeeland B.V. (FVZ). Het voornemen is om Zeeuws Participatiefonds 1,2 en 3 te fuseren in 2024.

IFZ is ook 12,5% aandeelhouder van deelneming Zeeuws Investeringsfonds B.V., echter heeft Impuls/IFZ geen rol in de uitvoering hiervan. Dit fonds is derhalve niet meegenomen in deze begroting.

De begroting Wind in de Zeilen is niet meer separaat weergegeven, omdat alle Wind in de Zeilen middelen per ultimo 2023 zijn ontvangen en ook al deels zijn geïnvesteerd.

Tevens zijn er plannen om een nieuw fonds op te richten: het Transitiefonds. Dit fonds zal zich in eerste instantie gaan richten op de energie- en grondstoffentransitie. Aangezien de contouren van dit fonds nog niet geheel duidelijk zijn, is er in de begroting 2024 nog geen rekening mee gehouden.

Tenslotte is er een meerjarenbegroting 2024-2025 opgesteld. Deze komt in paragraaf 4 aan bod.

2. Historie en ontwikkelingen IFZ

IFZ is de afgelopen jaren gegroeid van een entiteit met een fondsomvang van ongeveer € 4 miljoen in 2016 tot een structuur met diverse fondsen en een groei van de investeringsmiddelen naar ongeveer

€ 50 miljoen (exclusief COL en nog op te richten Transitiefonds). In 2016 is een start gemaakt met de gesprekken met EZK en provincie om aandeelhouder te worden in IFZ, dit naar aanleiding van het rapport “Zeeland in Stroomversnelling” van de commissie Balkenende. Vanaf 2017 zijn de investeringsfondsen InnoGo! en Zeeuws Participatiefonds stapsgewijs gegroeid. In 2020 is het Fonds Verblijfsrecreatie Zeeland opgericht, met als doel Zeeuwse campings te ondersteunen bij de financiering van verduurzamingsplannen.

Daarnaast is de Corona Overbruggings Lening (COL) faciliteit geopend. De COL is overigens een tijdelijk overbruggingsinstrument, gelieerd aan corona, met nadruk op begin coronacrisis in 2020 en nog een uitloop naar 2021. In 2021 zijn de investeringen vanuit InnoGo!, Fonds Verblijfsrecreatie en Zeeuws Participatiefonds verder gegroeid. Hiernaast is het team uitgebreid van 3 personen in 2017 naar 7 personen in 2022, deze personen staan op de loonlijst van Impuls en de kosten worden doorgerekend aan IFZ.

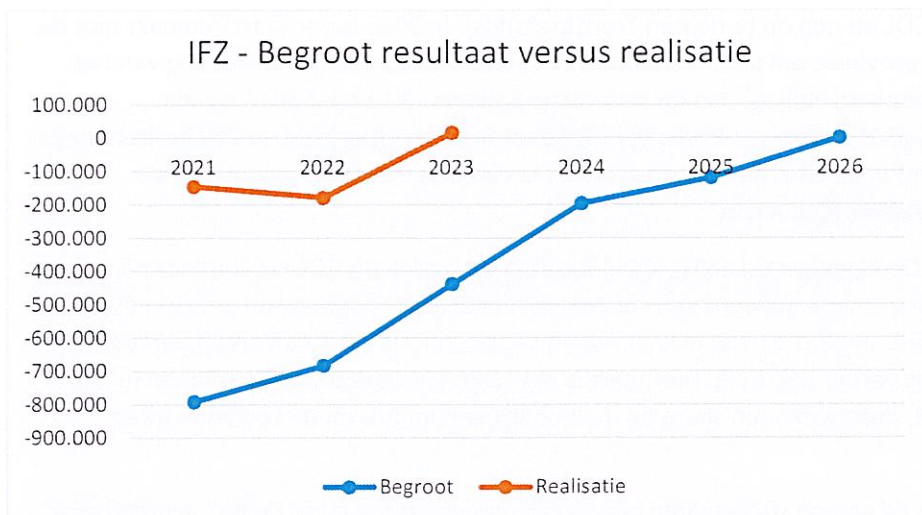
Door de toekenning van de compensatiegelden vanuit het project “Wind in de Zeilen”, wordt/is het fondsvermogen van IFZ versterkt met totaal € 20 miljoen in de periode 2021-2023, bestaande uit € 3,5 miljoen additionele middelen voor InnoGo! en € 16,5 miljoen voor het ZPF. Daarnaast zijn er gesprekken gevoerd over verdere fondsversterking van IFZ door EZK en de provincie, waarbij een extra versterking van het fondsvermogen van IFZ wordt gerealiseerd van € 5,4 miljoen in de periode 2021-2023. Deze middelen zijn ten gunste gekomen van het Zeeuws Participatiefonds (€ 0,5 miljoen ZPF 2, € 4,9 miljoen ZPF 3). Ook is de Vroege Fase Financiering (VFF) ter hoogte van € 2 miljoen extra fondsmiddelen inmiddels toegekend. Deze middelen worden verstrekt aan InnoGo B.V.

Het *streven* is binnen een aantal jaar (2026) een exploitatie van minimaal € 0 te realiseren voor IFZ, exclusief dotatie voorziening InnoGo! en inclusief verkoopopbrengsten door exits. InnoGo! is een vroege fase / pre seed fonds, de aard van dit soort fondsen is dat ze niet volledig revolverend zijn. Er zal dus jaarlijks een dotatie aan de reserve worden gedaan, wat leidt tot een begrote last van € 225.000 in de exploitatie voor 2024.

Bij het Zeeuws Participatiefonds zullen naar verwachting de komende jaren de eerste exits gaan plaatsvinden, welke zouden kunnen leiden tot een positief resultaatteffect. Opbrengsten van exits worden indien bekend in de begroting opgenomen, mits de afspraken schriftelijk zijn overeengekomen.

Exclusief de dotatie voorziening oninbare leningen InnoGo! en exclusief verwachte opbrengsten uit exits ZPF komt het resultaat van de begroting 2024 IFZ uit op € 28.116 positief.

Het verloop van de begroting en realisatie is als volgt weer te geven:



Hierna wordt nader ingegaan op de begroting 2024 van IFZ.

3. Geconsolideerde begroting 2024 Investeringsfonds Zeeland

3.1 Uitgangspunten

De belangrijkste in deze begroting gehanteerde uitgangspunten zijn de volgende:

- De opbrengsten zijn conservatief begroot. Dit geldt ook voor de bijdragen aan InnoGo! en Fonds Verblijfsrecreatie Zeeland. Deze zijn niet geïndexeerd. Wel vinden met provincie gesprekken plaats om deze alsnog te indexeren, gezien de zeer hoge inflatie van de laatste jaren.
- De kosten zijn realistisch begroot, zodat voldoende budget aanwezig is om de activiteiten van de fondsen uit te kunnen voeren.
- Er is een IKT-tarief van € 118,55 per uur gehanteerd, conform de begroting van Impuls.
- De kosten en opbrengsten worden begroot in de entiteit waar ze naar verwachting worden gerealiseerd.
- Opbrengsten van evt. exits (positief resultaat deelnemingen) worden begroot als deze schriftelijk zijn overeengekomen.
- Gedeeltelijke of gehele afwaarderingen (negatief resultaat deelnemingen) worden begroot zodra hier een duidelijke aanwijzing voor is.
- De Wind in de Zeilen begroting 2024 is geïntegreerd in de totale begroting (bij InnoGo! en ZPF 3).
- Er is rekening gehouden met volledige BTW aftrek. Op dit vlak zijn er ontwikkelingen door een recente uitspraak van de Belastingdienst (augustus 2023). Momenteel zijn de financiële effecten nog lastig in te schatten voor 2024.

Met betrekking tot de doorbelasting van personeelskosten van Impuls naar IFZ en dochtermaatschappijen zijn de uitgangspunten gehanteerd cf. de notitie doorbelastingen november 2020. Deze uitgangspunten zijn tevens gehanteerd in de begrotingen van de afgelopen jaren. Belangrijkste uitgangspunt is doorbelasting van deze kosten op basis van transparantie, objectiviteit en werkelijke kosten.

De geconsolideerde begroting 2024 ziet er als volgt uit¹:

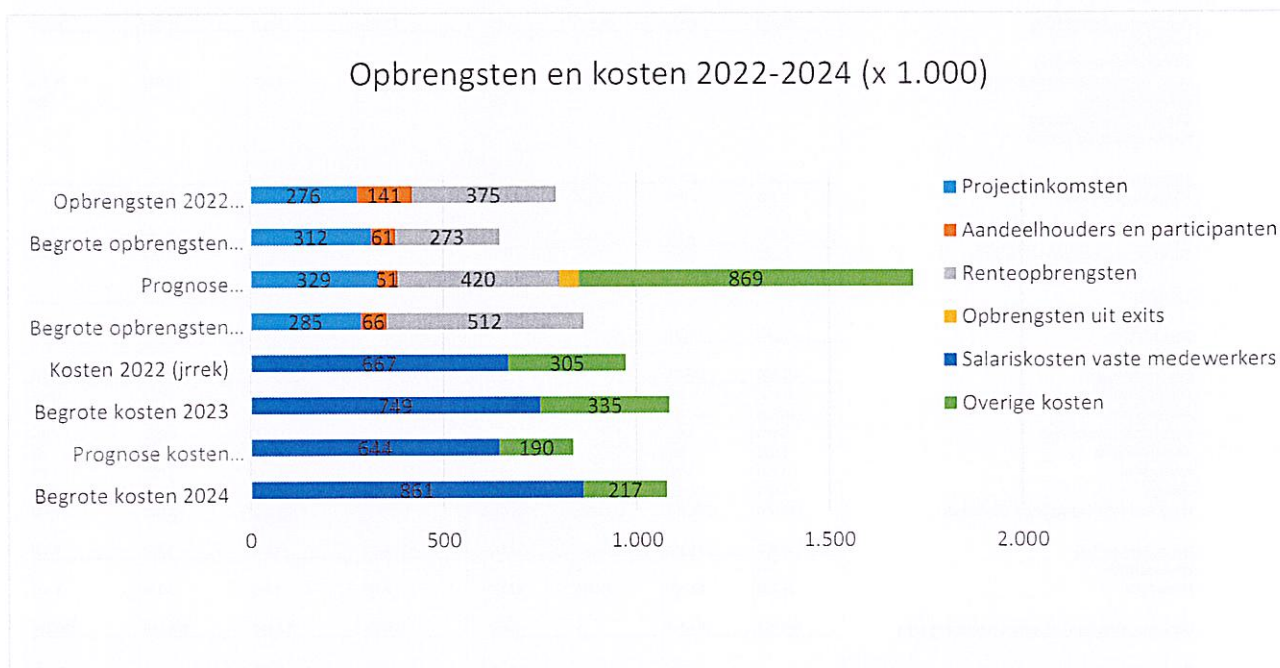
	BEGROTING 2024	LATEST ESTIMATE 2023	BEGROTING 2023	JAAR- REKENING 2022	Vershil Begroting 2024 en LE 2023	Vershil LE 2023 en begroting 2023	Vershil Begroting 2024 en begroting 2023	Vershil Begroting 2024 en Jaarrekening 2022
Opbrengsten	881.066	800.438	646.249	790.846	80.627	154.189	234.846	90.248
<u>Projectinkomsten</u>	<u>284.933</u>	<u>329.542</u>	<u>311.758</u>	<u>275.248</u>	<u>-44.609</u>	<u>17.784</u>	<u>-26.825</u>	<u>9.685</u>
Projectopbrengsten	284.933	329.542	311.758	275.248	-44.609	17.784	-26.825	9.685
Detachering	-	-	-	-	-	-	-	-
<u>Aandeelhouders en participanten</u>	<u>65.608</u>	<u>51.322</u>	<u>61.322</u>	<u>140.626</u>	<u>14.286</u>	<u>-10.000</u>	<u>4.286</u>	<u>-75.018</u>
Resultaatsubsidie Pr.Zid	-	-	-	-	-	-	-	-
Bijdragen gemeenten	-	-	-	-	-	-	-	-
Resultaatsubsidie Min. EZ	65.608	51.322	61.322	103.126	14.286	-10.000	4.286	-37.518
Bijdrage kennisinstellingen	-	-	-	-	-	-	-	-
Bijdrage partners	-	-	-	37.500	-	-	-	-37.500
<u>Renteopbrengsten</u>	<u>530.554</u>	<u>419.574</u>	<u>273.169</u>	<u>374.972</u>	<u>110.980</u>	<u>146.405</u>	<u>257.395</u>	<u>155.582</u>
Rente opbrengsten leningen	530.554	419.574	273.169	374.972	110.980	146.405	257.395	155.582
Kosten	1.077.978	833.941	1.084.133	971.848	244.037	-250.192	-6.155	106.132
<u>Salaariskosten vaste medewerkers</u>	<u>861.045</u>	<u>844.344</u>	<u>746.733</u>	<u>667.288</u>	<u>216.701</u>	<u>-104.389</u>	<u>112.312</u>	<u>193.757</u>
Personeelskosten Impuls	861.045	844.344	746.733	667.288	216.701	-104.389	112.312	193.757
<u>Overige personeelskosten</u>	<u>80.000</u>	<u>6.500</u>	<u>15.000</u>	<u>1.736</u>	<u>73.500</u>	<u>-8.500</u>	<u>65.000</u>	<u>78.264</u>
Reiskosten	-	-	-	-	-	-	-	-
Ziekteverzuimverzekering	-	-	-	-	-	-	-	-
Inhuur externen voor overige taken	80.000	6.500	15.000	1.100	73.500	-8.500	65.000	78.900
Opleidingskosten	-	-	-	636	-	-	-	-636
Overige personeelskosten	-	-	-	-	-	-	-	-
Kosten werving en selectie	-	-	-	-	-	-	-	-
<u>Afschrijvingen</u>	<u>2.200</u>	<u>2.200</u>	<u>2.200</u>	<u>2.200</u>	<u>-</u>	<u>-</u>	<u>-</u>	<u>-</u>
Afschrijving goodwill	2.200	2.200	2.200	2.200	-	-	-	-
<u>ICT</u>	<u>11.000</u>	<u>9.210</u>	<u>7.500</u>	<u>4.806</u>	<u>1.790</u>	<u>1.710</u>	<u>3.500</u>	<u>6.194</u>
Software, systeembeheer en advies	11.000	9.210	7.500	4.806	1.790	1.710	3.500	6.194
<u>Telefonie</u>	<u>-</u>	<u>-</u>	<u>-</u>	<u>-</u>	<u>-</u>	<u>-</u>	<u>-</u>	<u>-</u>
<u>Communicatie</u>	<u>15.001</u>	<u>10.049</u>	<u>10.000</u>	<u>9.187</u>	<u>4.952</u>	<u>49</u>	<u>5.001</u>	<u>5.814</u>
<u>Organisatiekosten</u>	<u>312.200</u>	<u>287.710</u>	<u>267.400</u>	<u>14.851</u>	<u>44.480</u>	<u>310</u>	<u>44.800</u>	<u>297.548</u>
Kantoorkosten	14.000	13.397	12.400	3.881	603	997	1.600	10.319
Advieskosten	60.000	46.444	60.000	45.086	13.556	-13.556	-	14.914
Congressen en seminars	2.000	3.017	6.000	66	-1.017	-2.983	-4.000	1.934
Vergaderkosten	2.000	990	2.000	1.845	1.010	-1.010	-	155
Assuranties	1.200	1.387	1.000	1.095	-197	387	200	105
Overige	8.000	-22.625	6.000	14.351	30.525	-28.525	2.000	-6.351
Dotatie voorziening dubieuze debiteuren	225.000	225.000	180.000	-51.473	-	45.000	45.000	276.473
<u>Accountant en RvC</u>	<u>36.630</u>	<u>34.460</u>	<u>33.300</u>	<u>27.197</u>	<u>2.170</u>	<u>1.160</u>	<u>3.330</u>	<u>9.433</u>
Bestuurskosten	36.630	34.460	33.300	27.197	2.170	1.160	3.330	9.433
Accountant	36.630	34.460	33.300	27.197	2.170	1.160	3.330	9.433
<u>Opbrengsten/kosten van rente op banktegoeden</u>	<u>240.098</u>	<u>154.843</u>	<u>-</u>	<u>3.537</u>	<u>85.255</u>	<u>154.843</u>	<u>240.098</u>	<u>236.560</u>
<u>Kosten van schulden, andere remelasten en soortgelijke k</u>	<u>-</u>	<u>14.311</u>	<u>-</u>	<u>59.431</u>	<u>-14.311</u>	<u>14.311</u>	<u>-</u>	<u>-59.431</u>
<u>Waardeverandering van vaste activa</u>	<u>-</u>	<u>-</u>	<u>-</u>	<u>188.889</u>	<u>-</u>	<u>-</u>	<u>-</u>	<u>-188.889</u>
<u>Operationeel resultaat voor belastingen</u>	<u>-196.884</u>	<u>-33.503</u>	<u>-437.884</u>	<u>-181.000</u>	<u>-163.381</u>	<u>404.381</u>	<u>241.000</u>	<u>-15.884</u>
Vennootschapsbelasting	-	-	-	10.054	-	-	-	-10.054
<u>Operationeel resultaat na belastingen</u>	<u>-196.884</u>	<u>-33.503</u>	<u>-437.884</u>	<u>-191.054</u>	<u>-163.381</u>	<u>404.381</u>	<u>241.000</u>	<u>-5.830</u>
Resultaat deelnemingen	-	50.000	-	-	-50.000	50.000	-	-
RESULTAAT NA BELASTINGEN	-196.884	16.497	-437.884	-191.054	-213.381	454.381	241.000	-5.830

Aangezien de post 'financiële baten en lasten' volgens richtlijnen van de jaarverslaggeving na de kosten dient te worden opgenomen, is de begroting op deze wijze weergegeven. Hierna is voor de leesbaarheid een figuur toegevoegd waarbij de opbrengsten van rente van banktegoeden bij de andere opbrengst categorieën is toegevoegd. Dit ziet er als volgt uit:

¹ Het verschil in het resultaat met de jaarrekening 2022 wordt veroorzaakt door de post Aandelen van derden in het resultaat van € 12.503. Dit kan worden verklaard omdat de begroting van ZPF 1 en ZPF 2 voor 100% is opgenomen in deze cijfers, terwijl in de jaarrekening het aandeel van derden in het resultaat nog separaat wordt verrekend.

	BEGROTING 2024	LATEST ESTIMATE 2023	BEGROTING 2023	JAAR-REKENING 2022	Vershil Begroting 2024 en LE 2023	Vershil LE 2023 en begroting 2023	Vershil Begroting 2024 en begroting 2023	Vershil Begroting 2024 en Jaarrekening 2022
Opbrengsten incl. financiële baten (rente banktegoed)	1.121.192	940.970	646.249	794.384	165.911	309.032	474.943	326.809
Projectinkomsten	284.933	329.542	311.758	275.248	-44.809	17.784	-26.825	9.685
Aandeelhouders en participanten	65.608	51.322	61.322	140.826	14.286	-10.000	4.286	-75.018
Renteopbrengsten	530.554	419.574	273.169	374.972	110.980	146.405	257.385	155.582
Opbrengsten/kosten van rente op banktegoeden	240.098	140.532	-	3.537	85.255	154.843	240.098	236.560
Kosten	1.318.076	974.473	1.084.133	796.549	329.292	-95.349	233.943	521.527
Salanskosten vaste medewerkers	861.045	644.344	748.733	667.288	216.701	-104.389	112.312	193.757
Overige kosten	232.031	105.129	155.400	180.734	112.591	-35.960	76.631	51.297
Dotatie voorziening dubieuze debiteuren (InnoGo!)	225.000	225.000	180.000	-51.473	-	45.000	45.000	276.473
Operationeel resultaat na belastingen	-196.884	-33.503	-437.884	-2.165	-163.381	404.381	241.000	-194.719
Resultaat deelnemingen		50.000		-188.889	-50.000	50.000		188.889
RESULTAAT NA BELASTINGEN	-196.884	16.497	-437.884	-191.054	-213.381	454.381	241.000	-5.830

In onderstaande figuur zijn de verschillen in opbrengsten en kosten kort samengevat, in vergelijking met de begroting 2023 en jaarrekening 2022. Hierna wordt e.e.a. per categorie nader verklaard.

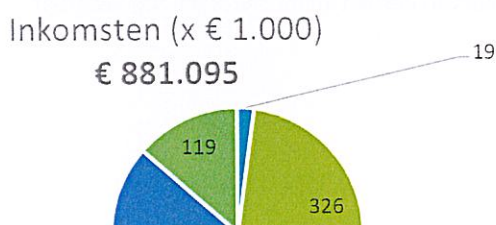


3.1 Opbrengsten

De totale projectopbrengsten zijn met € 234.845 gestegen t.o.v. de begroting 2023. Dit wordt voornamelijk veroorzaakt door een stijging van de renteopbrengsten uit leningen van € 257.385, in verband met het toegenomen aantal uitstaande leningen bij zowel Zeeuws Participatiefonds, InnoGo! en Fonds Verblijfsrecreatie Zeeland en daarnaast door de gestegen rentepercentages. De daling in projectinkomsten kan vooral verklaard worden door een daling van de beheervergoeding COL, dit i.v.m. een lager uitstaand bedrag COL leningen. De bijdrage van de provincie van € 200.000 die begroot staat bij InnoGo! (zie bijlage I) is verantwoord onder projectinkomsten, echter dit wordt als quasi-inbesteding gerealiseerd.

Zoals gezegd wordt in deze begroting nog geen rekening gehouden met opbrengsten uit exits, aangezien nog niet zeker is dat er opbrengsten van exits zijn te verwachten in 2024. In 2023 is wel een exit gerealiseerd, dit levert een éénmalige opbrengst op van € 50.000.

De verdeling van de inkomsten over de fondsen kan als volgt worden weergegeven:



Waarbij de inkomsten van de ZPF-en uit rente-inkomsten bestaan. InnoGo! en FVZ ontvangen naast rente-inkomsten nog een jaarlijkse subsidiebijdrage van € 265.608 resp. € 65.000.

3.2 Kosten

3.2.1 Verdeling totale kosten

De verdeling van de totale kosten per fonds kan als volgt worden weergegeven:

Totale kosten per fonds (x 1.000)

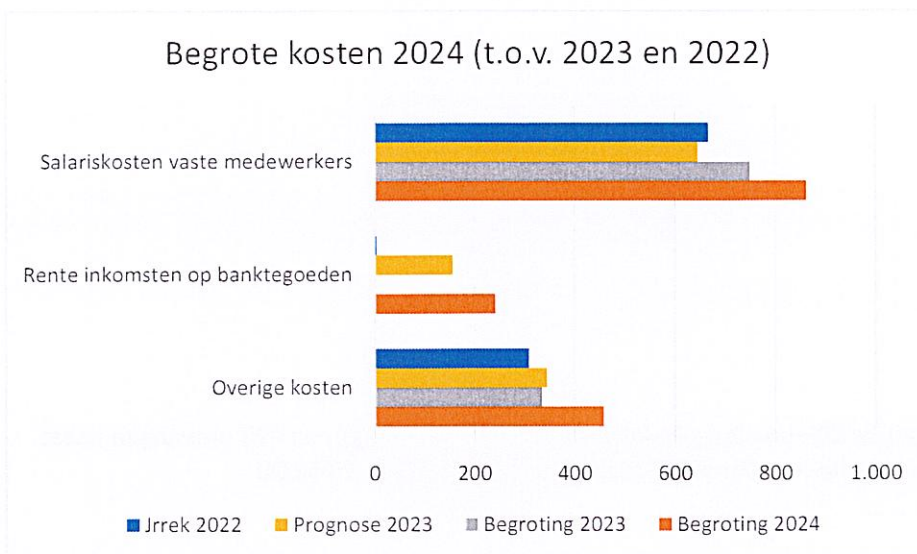
€ 1.318.076



Hierin is te zien dat de meeste kosten worden gemaakt door InnoGo! en Zeeuws Participatiefonds 3 aangezien dit de grootste / meest bewerkelijke fondsen zijn. Bij InnoGo! is nog een dotatie van de voorziening oninbare leningen van € 225.000 inbegrepen (weergegeven als voorziening dubieuze debiteuren).

Tevens is dit exclusief de rentebaten in verband met banktegoeden. Deze post is opgenomen bij de financiële baten en lasten, aangezien dit cf. de richtlijnen voor de jaarverslaggeving voorgeschreven is. Dit bedrag is gelijk aan € 240.098 (opbrengsten) in de begroting 2024 en wordt in paragraaf 3.2.2 nader uiteengezet.

De verdeling tussen de personeelskosten, overige kosten en financiële baten en lasten (waaronder rentebaten op banktegoeden) is hieronder weergegeven (x € 1.000):



3.2.1 Personeelskosten

De personeelsleden die werkzaamheden verrichten bij IFZ staan op de payroll bij Impuls en worden doorbelast tegen begroot IKS Tarief 2024, dit is gelijk aan € 118,55 per uur. Het totale bedrag doorbelaste personeelskosten is begroot op € 861.045. De stijging ten opzichte van de begroting 2023 is grotendeels te verklaren door de stijging van het IKS tarief naar € 118,55 (begroting 2023: € 100). Dit tarief laat een flinke stijging zien ten opzichte van 2023 en 2022. Verwacht wordt dat het werkelijke tarief in 2023 op ca. € 111 zal uitkomen. Oorzaken van de tariefstijging zijn voornamelijk de stijging van de lonen conform de CAO en de hogere kostenstijgingen als gevolg van inflatie. Het tarief ligt in lijn met de tarieven van de andere regionale ontwikkelmaatschappijen. Dit tarief leidt tot een hogere doorbelasting aan IFZ en onderliggende entiteiten.

De prognose van de personeelskosten 2023 is lager doordat minder uren zijn gerealiseerd dan vooraf begroot, en bovendien zijn deze uren tegen het initiële IKS tarief doorbelast, te weten € 94,85.

Er zijn voor 2024 geen vacatures begroot. In de begroting 2024 is wel rekening gehouden met een bedrag van € 80.000 externe inhuur (bestaande uit € 5.000 IFZ, € 25.000 InnoGo en € 50.000 ZPF). Dit aangezien de workload van met name InnoGo! en ZPF toeneemt in verband met de toename van het aantal investeringen. Hiermee is er budget gereserveerd voor externe ondersteuning, mocht dit nodig zijn. In de begroting 2025 wordt overigens wel een vacature van 0,8 FTE voorzien. Deze vacature is opgenomen in de meerjarenbegroting voor de jaren 2025 en 2026.

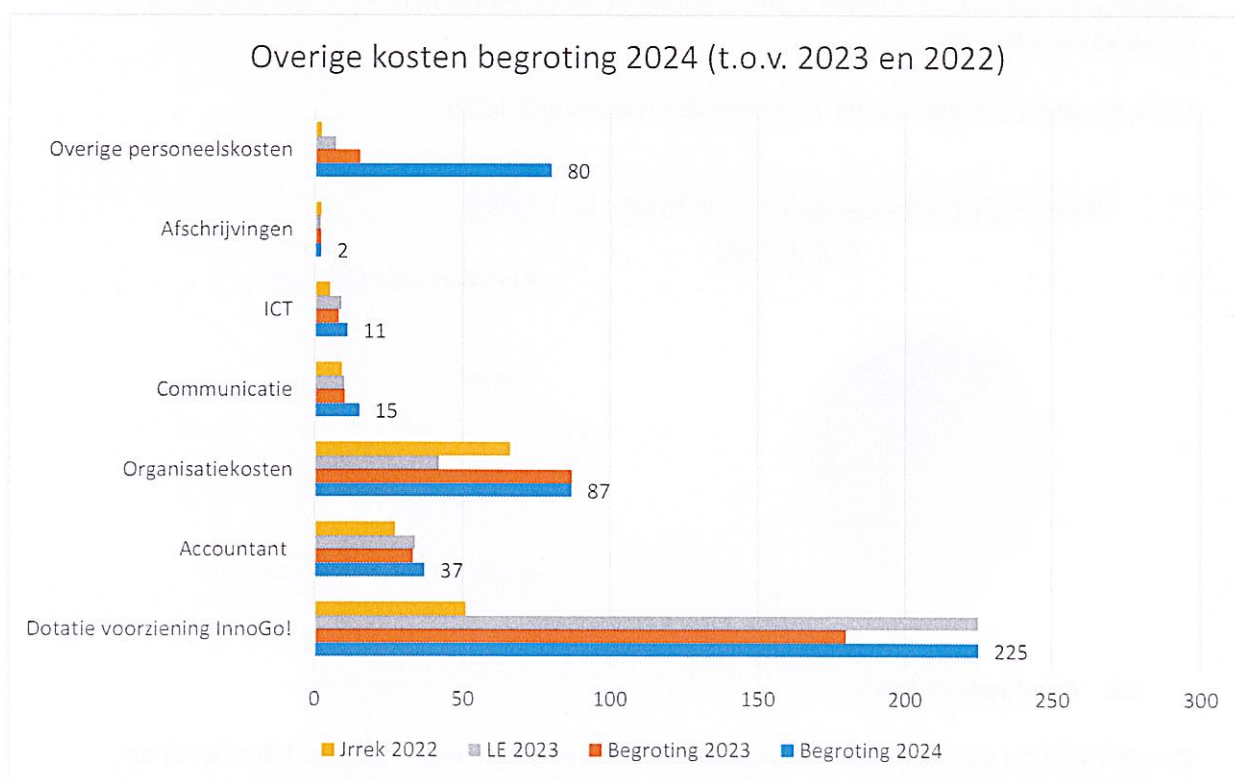
De verdeling van de salariskosten over de fondsen ziet er als volgt uit:

Totale doorbelaste kosten medewerkers Impuls € 861.045



3.2.2 Overige kosten

De verdeling van de overige kosten is te zien in onderstaande figuur:



De belangrijkste verschillen zijn als volgt te verklaren:

- Overige personeelskosten: in de begroting 2024 is een bedrag van € 80.000 opgenomen in verband met externe inhuur IFZ (€ 5.000), InnoGo! (€ 25.000) en ZPF (€ 50.000).
- ICT: De ICT kosten stijgen, met name in verband met stijgende kosten van de diverse in gebruik zijnde pakketten.

- Communicatie: er worden wat meer externe kosten voorzien dan in 2023, door uitvoering van de communicatiestrategie.
- Organisatiekosten: de organisatiekosten worden voorzien op hetzelfde niveau als in de begroting 2023. Dit betreft met name kosten externe inhuur van IC leden, inhuur kennis inzake externe due diligence trajecten en juridische kosten.
- Accountant: deze kosten nemen toe door de toenemende controletaken en door inflatie.
- Dotatie voorziening InnoGo!: er wordt een hogere dotatie verwacht, in verband met a) het toenemende aantal uitstaande leningen en b) doordat grotere lening bedragen worden verstrekt is het percentage van de dekking via persoonlijke borgstellingen lager en daarmee het risico op (deels) oninbare leningen hoger.

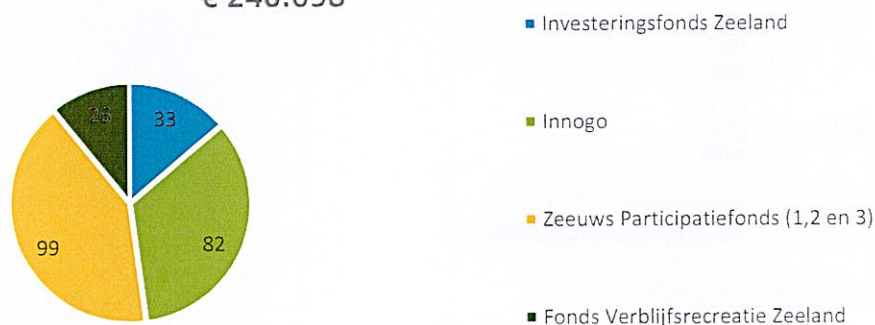
3.2.3. Rentebaten vanuit banktegoeden

In deze begroting is rekening gehouden met rentebaten in verband met de liquiditeitssaldi van de diverse fondsen. De jaren 2020-2022 leverde dit een kostenpost op, in de begroting 2023 was rekening gehouden met een rentepercentage van 0%. In de begroting 2024 is rekening gehouden met een bedrag van € 240.098 renteopbrengsten uit banktegoeden. Dit wordt veroorzaakt door de stijging van de rentepercentages. Het begrote bedrag is bepaald op basis van het gemiddelde verwachte saldo per fonds, opgebouwd vanuit de liquiditeitsprognose maal een gemiddeld rentetarief van 1,25%. Er wordt cf. het treasury statuut actief gemonitord of de renteopbrengsten geoptimaliseerd kunnen worden door kortstondig vastzetten van maximaal 25% van de vrij beschikbare middelen.

Dit is als volgt verdeeld over de verschillende investeringsfondsen:

Rente uit banktegoeden per fonds (x 1.000)

€ 240.098

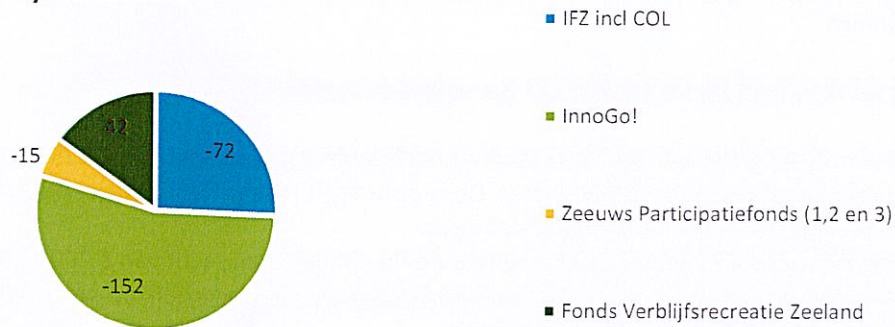


3.3. Resultaat per fonds

Dit alles leidt tot een resultaat per fonds. Dit is nader gespecificeerd in bijlage I. Dit ziet er op hoofdlijnen als volgt uit:

Resultaat per fonds

-/- € 196.884



Hierbij kan het volgende worden opgemerkt:

- Het resultaat IFZ is met name negatief doordat de algemene managementtaken verlieslatend zijn. De COL is verlieslatend, maar dit kan worden gedekt vanuit de voorziening COL. Deze voorziening valt vrij zodra de herstructurering is geformaliseerd. Momenteel zijn gesprekken gaande tussen EZK en de ROM's om de beheervergoeding van 1,5% over het uitstaande saldo te verhogen.
- Het resultaat van InnoGo! wordt negatief beïnvloed door de begrote dotatie aan de voorziening van € 225.000. Dit is een kostenpost, terwijl de aanvullingen van het fonds via agiostortingen worden verwerkt (balansmutatie).
- Het begrote resultaat van Zeeuws Participatiefonds (1,2 en 3) is positief (zonder rekening te houden met exits en/of afwaarderingen). Dit wordt met name veroorzaakt door de opbrengsten uit rente van leningen en rente van banktegoeden.

Hierna volgt de meerjarenbegroting 2024-2026.

4. Meerjarenbegroting 2024-2026

Er is voor de periode 2024-2026 een meerjarenbegroting opgesteld. Deze is later in de paragraaf opgenomen.

De belangrijkste uitgangspunten voor de jaren 2025 en 2026 zijn:

- De projectopbrengsten nemen enigszins af doordat de beheervergoeding van de COL stapsgewijs wordt afgebouwd.
- De rente opbrengsten uit leningen stijgen op basis van een verwachte toename van de uitgezette leningen in 2025 en 2026.
- De salariskosten van medewerkers stijgen in 2025 substantieel ten opzichte van 2024, doordat een uitbreiding met 1 FTE vacature is begroot met ingang van 2025. Daarnaast wordt het IKT jaarlijks geïndexeerd met 2,5%, cf. raming CPB en zoals ook gehanteerd bij Impuls.
- De inhuur externen wordt voor 2025 en 2026 geraamd op € 5.000. Door de te verwachten vacature in 2025 is de verwachting dat dit budget niet of voor een klein deel wordt aangewend.
- De out of pocket kosten worden jaarlijks geïndexeerd met 2,5%.
- De advieskosten worden jaarlijks verhoogd met € 10.000 (excl. Inflatie), omdat er door de verhoging van het aantal investeringen meer kosten inzake deskundigen, IC leden etc. worden voorzien.

- De dotatie voorziening dubieuze debiteuren InnoGo! wordt gelijk gehouden aan € 225.000. Dit als jaarlijkse opbouw om de voorziening naar een realistisch niveau te brengen.
- Er wordt rekening gehouden met een daling van de renteopbrengsten uit banktegoeden, aangezien de banktegoeden zullen afnemen doordat een groter deel van de middelen wordt geïnvesteerd.

Met betrekking tot resultaat deelnemingen kan het volgende worden opgemerkt:

- In 2025 wordt per saldo een positief resultaat deelnemingen verwacht van € 125.000, gerealiseerd vanuit exits van participaties. Deze opbrengst is schriftelijk overeengekomen. Er is geen rekening gehouden met afwaarderingen.
- In 2026 wordt per saldo een positief resultaat deelnemingen verwacht van € 200.000, gerealiseerd vanuit exits van participaties. Hier liggen nog geen overeenkomsten onder. Er is geen rekening gehouden met afwaarderingen.
- Aangezien de dotatie aan de voorziening InnoGo! wel als kostenpost in de exploitatiebegroting wordt verwerkt, terwijl de jaarlijkse fondsbijdrage van € 500.000 vanuit provincie middels een balansmutatie (agiosstorting) wordt ontvangen, is tevens voor de beeldvorming het resultaat exclusief de dotatie voorziening weergegeven.

Aangezien 2025 en 2026 nog relatief ver in de toekomst liggen kan het werkelijke resultaat deelnemingen substantieel afwijken. Dit zal jaarlijks worden herijkt in de begroting.

De meerjarenbegroting 2024-2026 ziet er als volgt uit:

	BEGROTING 2024	BEGROTING 2025	BEGROTING 2026	Vershil Begroting 2024 en begroting 2025	Vershil Begroting 2024 en begroting 2026
Opbrengsten	881.095	994.294	1.119.162	-113.199	-238.067
<u>Projectinkomsten</u>	284.933	289.132	265.000	15.801	19.933
Projectopbrengsten	284.933	289.132	265.000	15.801	19.933
Detachering	-	-	-	-	-
<u>Aandeelhouders en participanten</u>	65.608	65.608	65.608	-	-
Resultaatsubsidie Pr.Zld	-	-	-	-	-
Bijdragen gemeenten	-	-	-	-	-
Resultaatsubsidie Min. EZ	65.608	65.608	65.608	-	-
Bijdrage kennisinstellingen	-	-	-	-	-
Bijdrage partners	-	-	-	-	-
<u>Renteopbrengsten</u>	530.554	659.554	788.554	-129.000	-258.000
Rente opbrengsten leningen	530.554	659.554	788.554	-129.000	-258.000
Kosten	1.077.978	1.238.987	1.318.282	-161.009	-240.303
<u>Salariskosten vaste medewerkers</u>	861.045	1.034.463	1.060.325	-173.418	-199.280
Personeelskosten Impuls	861.045	1.034.463	1.060.325	-173.418	-199.280
<u>Overige personeelskosten</u>	80.000	5.000	5.000	75.000	75.000
Reiskosten	-	-	-	-	-
Ziekteverzuimverzekering	-	-	-	-	-
Inhuur externen voor overige taken	80.000	5.000	5.000	75.000	75.000
Opleidingskosten	-	-	-	-	-
<u>Afschrijvingen</u>	2.200	2.200	2.200	-	-
Afschrijving goodwill	2.200	2.200	2.200	-	-
<u>ICT</u>	11.000	12.100	13.310	-1.100	-2.310
Software, systeembeheer en advies	11.000	12.100	13.310	-1.100	-2.310
<u>Telefonie</u>	-	-	-	-	-
<u>Communicatie</u>	15.001	15.376	15.760	-375	-759
<u>Organisatiekosten</u>	312.200	324.380	336.865	-12.180	-24.665
Kantoorkosten	14.000	14.350	14.709	-350	-709
Advieskosten	60.000	71.500	83.288	-11.500	-23.288
Congressen en seminars	2.000	2.050	2.101	-50	-101
Vergaderkosten	2.000	2.050	2.101	-50	-101
Assuranties	1.200	1.230	1.261	-30	-61
Overige	8.000	8.200	8.405	-200	-405
Dotatie voorziening dubieuze debiteuren	225.000	225.000	225.000	-	-
<u>Accountant en RvC</u>	36.630	37.546	38.484	-916	-1.854
Bestuurskosten	-	-	-	-	-
Accountant	36.630	37.546	38.484	-916	-1.854
<u>Opbrengsten/kosten van rente op banktegoeden</u>	240.098	192.078	153.663	48.020	86.435
<u>Kosten van schulden, andere rentelasten en soortge</u>	-	-	-	-	-
<u>Waardeverandering van vaste activa</u>	-	-	-	-	-
Operationeel resultaat voor belastingen	-196.884	-244.693	-199.120	47.810	2.236
Vennootschapsbelasting	-	-	-	-	-
Operationeel resultaat na belastingen	-196.884	-244.693	-199.120	47.810	2.236
Resultaat deelnemingen	-	-125.000	-200.000	125.000	200.000
RESULTAAT NA BELASTINGEN	-196.884	-119.693	880	-77.190	-197.764
RESULTAAT EXCL. DOTATIE VZ INNOGO	28.116	105.307	225.880		
RESULTAAT EXCL. DOTATIE VZ EN EXITS	28.116	-19.693	25.880		

Zoals hieruit blijft zou het mogelijk moeten zijn om een positief resultaat te behalen in 2026 (begroot op € 880,-), waarbij wordt opgemerkt dat de opbrengsten uit exits in 2026 nog onzeker zijn. Zonder dotatie voorziening IG en zonder exits wordt tevens een positief resultaat verwacht van € 25.880 in 2026.

Bijlage I: individuele begrotingen investeringsfondsen 2024

	IFZ	InnoGo	ZPF	ZPF2	ZPF3	FVZ	Geconsolideerd IFZ
Opbrengsten	€ 19.933	€ 325.898	€ 3.756	€ 5.088	€ 408.038	€ 118.382	€ 881.095
<u>Projectinkomsten</u>	€ 19.933	€ 200.000	€ -	€ -	€ -	€ 65.000	€ 284.933
Projectopbrengsten	€ 19.933	€ 200.000	€ -	€ -	€ -	€ 65.000	€ 284.933
Detachering	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -
<u>Aandeelhouders en participanten</u>	€ -	€ 65.608	€ -	€ -	€ -	€ -	€ 65.608
Resultaatsubsidie Pr.Zld	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -
Bijdragen gemeenten	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -
Resultaatsubsidie Min. EZ	€ -	€ 65.608	€ -	€ -	€ -	€ -	€ 65.608
Bijdrage kennisinstellingen	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -
Bijdrage partners	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -
<u>Renteopbrengsten</u>	€ -	€ 60.290	€ 3.756	€ 5.088	€ 408.038	€ 53.382	€ 530.554
Rente opbrengsten leningen	€ -	€ 60.290	€ 3.756	€ 5.088	€ 408.038	€ 53.382	€ 530.554
Kosten	€ 91.757	€ 477.944	€ 42.510	€ 13.446	€ 376.210	€ 76.111	€ 1.077.978
<u>Projectkosten</u>	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -
Projectkosten	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -
Dotatie voorziening projecten	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -
<u>Salariskosten vaste medewerkers</u>	€ 91.596	€ 276.814	€ 20.065	€ 48.155	€ 333.072	€ 91.343	€ 861.045
Bruto salarissen	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -
Sociale lasten	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -
Pensioenlasten	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -
Vakantiegeld	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -
Reservering vakantiedagen	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -
Uitkering ziekengeld	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -
Personeelskosten Impuls	€ 91.596	€ 276.814	€ 20.065	€ 48.155	€ 333.072	€ 91.343	€ 861.045
<u>Overige personeelskosten</u>	€ 5.000	€ 25.000	€ 4.300	€ 6.400	€ 39.300	€ -	€ 80.000
Reiskosten	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -
Ziekteverzuimverzekering	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -
Inhuur externen voor overige taken	€ 5.000	€ 25.000	€ 4.300	€ 6.400	€ 39.300	€ -	€ 80.000
Opleidingskosten	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -
Overige personeelskosten	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -
Kosten werving en selectie	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -
<u>Out of pocketkosten Impuls</u>	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -
Invest in Zeeland	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -
Programma's en projecten	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -
Landelijke ROM kosten	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -
Trade and Innovate	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -
<u>Afschrijvingen</u>	€ 2.200	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ 2.200
Afschrijving verbouwing	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -
Afschrijving inventaris	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -
Afschrijving hardware	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -
Afschrijving goodwill	€ 2.200	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ 2.200
<u>Huisvesting</u>	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -
Huur	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -
Overige huisvestingskosten	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -
<u>ICT</u>	€ -	€ 3.523	€ 553	€ 830	€ 5.075	€ 1.019	€ 11.000
Software, systeembeheer en advies	€ -	€ 3.523	€ 553	€ 830	€ 5.075	€ 1.019	€ 11.000
<u>Telefonie</u>	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -
<u>Communicatie</u>	€ -	€ 4.804	€ 755	€ 1.131	€ 6.921	€ 1.390	€ 15.001
<u>Organisatiekosten</u>	€ 18.000	€ 242.281	€ 11.117	€ 6.673	€ 30.073	€ 4.056	€ 312.200
Kantoorkosten	€ -	€ 4.484	€ 704	€ 1.055	€ 6.460	€ 1.297	€ 14.000
Advieskosten	€ 13.000	€ 10.000	€ 10.000	€ 5.000	€ 20.000	€ 2.000	€ 60.000
Congressen en seminars	€ -	€ 641	€ 101	€ 151	€ 922	€ 185	€ 2.000
Vergaderkosten	€ -	€ 641	€ 101	€ 151	€ 922	€ 185	€ 2.000
Assuranties	€ -	€ 554	€ 60	€ 90	€ 385	€ 111	€ 1.200
Overige	€ 5.000	€ 961	€ 151	€ 226	€ 1.384	€ 278	€ 8.000
Dotatie voorziening dubieuze debiteuren	€ -	€ 225.000	€ -	€ -	€ -	€ -	€ 225.000
<u>Accountant en RvC</u>	€ 7.590	€ 7.260	€ 5.720	€ 4.730	€ 6.820	€ 4.510	€ 36.630
Bestuurskosten	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -
Accountant	€ 7.590	€ 7.260	€ 5.720	€ 4.730	€ 6.820	€ 4.510	€ 36.630
<u>Opbrengsten/kosten van rente op banktegoeden</u>	€ 32.629	€ 81.738	€ -	€ 54.473	€ 45.051	€ 26.207	€ 240.098
<u>Kosten van schulden, andere rentelasten en soortgelijke kosten</u>	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -
<u>Waardeverandering van vaste activa</u>	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -
<u>Operationeel resultaat voor belastingen</u>	€ -71.824	€ -152.046	€ -38.754	€ -8.358	€ 31.828	€ 42.271	€ -196.884
Vennootschapsbelasting	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -
<u>Operationeel resultaat na belastingen</u>	€ -71.824	€ -152.046	€ -38.754	€ -8.358	€ 31.828	€ 42.271	€ -196.884
Resultaat deelnemingen	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -
RESULTAAT NA BELASTINGEN	€ -71.824	€ -152.046	€ -38.754	€ -8.358	€ 31.828	€ 42.271	€ -196.884

Vragen Commissie Economie 1 maart 2024

Vragen Fedde Peutz (PvdD), over Brief GS van 24 januari 2024 over Jaarplan 2024 begroting 2024 NV EIZ (Economische Impuls Zeeland) en begroting 2024 IFZ (Investeringsfonds Zeeland) BV – 400755, agendapunt 104

Vragen Commissie Economie	Antwoorden
<p>Voor welk percentage zou het Rijk aandeelhouder moeten worden van IFZ? Ik mag hopen dat het moet gaan om een minderheidsbelang, aangezien het niet wenselijk is dat een minister zelfstandig zou kunnen gaan besluiten om fondsen buiten het belang van Zeeland te besteden in andere regio's.</p>	<p>Het Rijk is momenteel aandeelhouder van IFZ. De bedoeling is dat het Rijk (Min. EZK), Provincie Zeeland en de 13 Zeeuwse gemeenten na de beoogde herstructurering uitsluitend aandeelhouder van Impuls Zeeland NV zijn. Daarbij is het expliciet de bedoeling dat Zeeland (Provincie Zeeland en de 13 gemeenten tezamen) de meerderheid van de aandelen van Impuls Zeeland NV bezit.</p> <p>De aandeelhouders geven met de aandeelhoudersinstructie richting aan de vorm en de inhoud van het investeringsbeleid van het Investeringsfonds Zeeland. Het geografisch werkgebied is in deze instructie opgenomen.</p> <p>De aandeelhouders hebben daarbij geen invloed op individuele investeringen van de onderliggende fondsen.</p>

Vragen Commissie Economie 5 april 2024

Vragen Ralph van Hertum (PvdA-GL), over Brief GS van 24 januari 2024 over Jaarplan 2024 begroting 2024 NV EIZ (Economische Impuls Zeeland) en begroting 2024 IFZ (Investeringsfonds Zeeland) BV – 400755, agendapunt 9

Vragen Commissie Economie	Antwoorden
<p>1. Wat betekent het huidige tekort op het energienetwerk voor de plannen van EIZ?</p>	<p>In het voorwoord van het Jaarplan 2024 gaat algemeen directeur Dick ten Voorde al in op hoe de energietransitie ingrijpt op het werk van Impuls Zeeland. “Samen met ondernemers, kennisinstellingen, netwerkbedrijven en overheden gaan we de creatieve zoektocht naar deeloplossingen aan.”</p> <p>In paragraaf 7.4 Circulaire economie en energietransitie op pagina 16 wordt concreter ingegaan op de acties die Impuls Zeeland in 2024 oppakt. Ze gaan bijvoorbeeld in samenwerking met partners als VNO-NCW aan de slag met het verduurzamen van bedrijventerreinen of het realiseren van Smart Energy Hubs (SEH's).</p> <p>Impuls speelt bij de uitdagingen in de energietransitie een belangrijke rol. Die rol kunnen ze met name goed invullen dankzij hun betrokkenheid bij de vele aanverwante netwerken, waaronder Smart Delta Resources (SDR), Regionale Energie Strategie (RES) en EnergyPort Zeeland. Inmiddels is Impuls hét aanspreekpunt geworden voor veel vragen over de energietransitie.</p> <p>Vanuit de Energieraad Zeeland, is de ‘Taskforce Zeeuwse Netoplossingen’ opgericht om ondernemers te helpen met hun vraagstukken en de mogelijkheden op het gebied van energie delen en besparen te verkennen. Hierin speelt Impuls Zeeland een voorname rol door inzet van personeel. Deze Taskforce dient twee doelen:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Aanjagen van ‘slimme oplossingen’, t.g.v. het slimmer benutten van het huidige net en; 2. Het delen van kennis over geslaagde praktijkvoorbeelden. <p>Daarbij kijkt de Taskforce Zeeuwse Netoplossingen niet alleen naar elektriciteit, maar ook naar andere energiedragers zoals warmte en waterstof.</p>

Provinciale Staten van Zeeland
t.a.v de Statengriffie

Onderwerp
Jaarboek Jouw Zeeland
(jongerenparticipatie) 2023-2024

Zaaknummer
392935

Behandeld door

Verzonden

Middelburg, 16 januari 2024

Geachte voorzitter,

Hierbij informeren wij u over het jaarboek Jouw Zeeland 2023-2024 (Jaarboek en uitvoeringsnotitie jongerenparticipatie in één). Deze is te benaderen via onderstaande link:

<https://voor.zeeland.nl/jaarboek-jouw-zeeland-2023-2024/>.

Wij verzoeken u het digitale jaarboek ter kennisname te brengen aan de leden van de Commissie Economie.

Met vriendelijke groet,

Gedeputeerde Staten van Zeeland,

drs. J.M.M. Polman, voorzitter

drs. M.C.J. Franken, secretaris-algemeen directeur

Jaarboek Jouw Zeeland 2023-2024

Koppen:

- Home
- Inhoud
- Jouw Zeeland
- Achter de schermen
- Bijeenkomst en activiteiten 2023
- Het Zeeuws Jongerenparlement 2023
- Het Provinciespel
- Debatten 2023
- Vooruitblik 2024
- Activiteitenbudget 2024
- Colofon

Inhoud

2023 zit er alweer op. Het was voor velen van ons een druk jaar. Met Jouw Zeeland hebben we dit jaar ook zeker niet stilgezeten. We hebben op allerlei manieren geprobeerd om jongeren de kans te geven om hun stem te laten horen. We vinden het erg leuk dat jij op het punt staat om samen met ons terug te blikken op het afgelopen jaar. Je vindt in dit jaarboek informatie over het jongeren netwerk Jouw Zeeland van de Provincie Zeeland. Je leest wat we in 2023 hebben gedaan en wat we in 2024 gaan doen. Kan je niet wachten? Blader, kijk, lees en laat je inspireren!

Jouw Zeeland heeft meer dan 100 leden, maar we zijn altijd op zoek naar jongeren die mee willen praten over onderwerpen die zij belangrijk vinden. Je kiest zelf bij welke activiteit of bijeenkomst jij wil aansluiten.

Ben jij tussen de 12 en 23 jaar en wil je graag je mening en ideeën delen? Meld je dan snel aan! Je vindt het inschrijfformulier door op [deze link](#) te klikken. Of wil je iets anders kwijt? Het kan via jouwzeeland@zeeland.nl of volg [@jouwzeeland](#) op sociale media. Hopelijk spreken we elkaar snel!

Jouw Zeeland

Provincie Zeeland: De overheid in Nederland bestaat uit drie lagen: het Rijk, provincies en gemeenten. Provincies zitten tussen het Rijk en gemeenten in en worden daarom ook wel het middenbestuur genoemd. Een provincie heeft eigen taken die betrekking hebben op een heel gebied, in dit geval Zeeland. De Provincie Zeeland maakt bijvoorbeeld plannen voor het openbaar vervoer, voor verkeersveiligheid en voor de overgang naar duurzame energie. Daarbij is de mening van gemeenten, bedrijven en inwoners nodig. Zeeuwse jongeren kunnen dit onder andere doen via Jouw Zeeland.

Jouw Zeeland: De Provincie Zeeland vindt het belangrijk dat jongeren meedenken en beslissen over Zeeland. Dit doen we door jongeren - via het jongeren netwerk Jouw Zeeland - te raadplegen bij de ontwikkeling en uitvoering van provinciaal beleid. Tijdens denktankbijeenkomsten, jongerendebatten en andere activiteiten gaan jongeren in gesprek met ambtenaren en bestuurders.

Het betrekken van jongeren draagt eraan bij dat zij actieve, mondige burgers worden in de samenleving. Dat zij hun mening kunnen uiten en ervaren dat ze inspraak hebben. Het mes snijdt aan twee kanten. De jongeren praten mee en maken kennis met de taken van de Provincie, politiek

en democratie. Bovendien staat het goed op hun cv en ze doen nieuwe contacten op. En de Provincie krijgt via de jongeren nieuwe ideeën aangereikt.

Ben jij tussen de 12 en 23 jaar? En wil jij meepraten over onderwerpen die jou en onze provincie aangaan? Word dan lid van Jouw Zeeland! In onderstaande promotievideo vertellen we meer over waar Jouw Zeeland voor staat (**Promotievideo Jouw Zeeland invoegen**).

Gedeputeerde Harry van der Maas heeft jongerenparticipatie in zijn portefeuille. Hoe kijk je terug op het afgelopen jaar en wat kunnen we in 2024 verwachten?

Gedeputeerde Harry van der Maas: “2023 was een mooi jaar voor het jongeren-netwerk Jouw Zeeland. Veel Zeeuwse jongeren maakten kennis met de Provincie via het Provinciespel of gastlessen op scholen. Daarnaast organiseerden we in september alweer de derde editie van het Zeeuws Jongerenparlement. Niet alleen tijdens het parlement, maar ook bij de debatten en denktanksessies hebben we goede ideeën van jongeren meegekregen. In 2024 hopen we veel jongeren bij activiteiten van Jouw Zeeland te zien en in gesprek met ze te gaan.” (Foto Harry van der Maas)

Achter de schermen

Kim Snouwaert en Olivier Hanemaaijer zijn de gezichten achter Jouw Zeeland. Zij zetten zich samen in om leuke activiteiten te organiseren die aansluiten op de wensen van jongeren. (Foto Marcelle Davidse Provinciespel)

Olivier: *2023 in één woord? Fantastisch! Ik kijk met een zeer goed gevoel terug op het afgelopen jaar. We hebben weer veel activiteiten voor jongeren mogen organiseren. Het geeft mij veel energie om van de jongeren te horen dat ze zo graag naar onze activiteiten komen. Ik vind het erg belangrijk dat jongeren een podium krijgen om hun stem te laten horen. Ze hebben allemaal een duidelijke mening en komen met frisse ideeën. Ik kijk ernaar uit om in 2024 weer veel mooie activiteiten te organiseren. Hopelijk zie ik jou snel!*

Kim: *Ik werk nu al meer dan twee jaar met veel plezier voor Jouw Zeeland. Het organiseren van activiteiten en bijeenkomsten voor jongeren geeft mij veel energie. Jongeren hebben een duidelijke mening, een frisse kijk op vraagstukken en zijn ontwapenend en inspirerend. Ik vind het dan ook belangrijk dat hun stem wordt gehoord. In 2024 gaan we er weer alles aan doen om er een fantastisch jaar van te maken.*

Bijeenkomsten en activiteiten 2023

Jouw Zeeland betreft jongeren bij zo concreet mogelijke zaken en onderwerpen die voor hen van belang zijn. Jongeren schrijven zich in voor de bijeenkomsten en activiteiten die hen aanspreken. Naast deze bijeenkomsten hebben er het afgelopen jaar ook extra activiteiten plaatsgevonden.

Scholen brengen bezoek aan provinciehuis

Ook in 2023 hebben verschillende scholen een bezoek gebracht aan het provinciehuis in Middelburg. Voor iedere school organiseerden we, in samenspraak met de docent, een programma op maat. Hieronder vind je een overzicht van de verschillende bezoeken.

- Basisschool Radar Zierikzee

Op woensdag 18 januari stond het eerste bezoek op de planning. We ontvingen 22 enthousiaste leerlingen van basisschool Radar uit Zierikzee. Gedeputeerde Van der Maas vertelde de kinderen meer over zijn werk als gedeputeerde en gaf een rondleiding door het provinciehuis. En dat was nog niet alles. De kinderen mochten zelfs een kijkje nemen in de bedrijfsauto.

- **Versluijsschool**
Op donderdag 2 maart kwamen enthousiaste leerlingen van basisschool Versluijsschool uit Aagtekerke naar de Abdij. Gedeputeerde Van de Maas gaf de leerlingen een inkijkje in zijn werk als gedeputeerde. Dit deed hij onder andere door een rondleiding door de Abdij. Als kers op de taart mochten de kinderen een kijkje nemen in de bedrijfsauto. De chauffeur reed zelfs nog een rondje met de kinderen over het Abdijplein.
- **Nehalennia**
Woensdag 15 maart stond niet alleen in het teken van de Provinciale Statenverkiezingen. Deze dag brachten ook 20 havo- en vwo-leerlingen van Nehalennia een bezoek aan het provinciehuis. Gedeputeerde Van der Velde gaf een presentatie over zijn werk als gedeputeerde en ging vervolgens aan de hand van stellingen met de leerlingen in gesprek. Aansluitend gingen de leerlingen nog de strijd met elkaar aan tijdens een spannende quiz.
- **Bezoek ISK Walcheren**
Leerlingen van ISK Walcheren brachten op dinsdag 21 maart een bezoek aan het provinciehuis. ISK (Internationale Schakelklas) Walcheren is een school voor anderstalige studenten tussen de 12 en 18 jaar. De leerlingen komen uit alle delen van de wereld. Wij vertelden de leerlingen meer over het werk van de Provincie en testten hun kennis tijdens een interactieve quiz. Daarna gingen de leerlingen aan de hand van stellingen met elkaar in debat. Het bezoek werd afgesloten met een rondleiding door de Abdij.
- **Nehalennia**
Na het geslaagde bezoek van Nehalennia op 15 maart, deden we het op dinsdag 14 november nog eens dunnetjes over met een andere klas. Nadat we de leerlingen meer informatie hadden gegeven over het werk van de Provincie, was het tijd om de kennis te testen met een quiz. Voor de winnaar lag er nog een leuk prijsje in het verschiet. Het bezoek werd afgesloten met een kijkje achter de schermen tijdens een rondleiding door het Abdijcomplex.

Denktanksessie nieuwe vervoerssysteem

De eerste denktanksessie van 2023 ging over het nieuwe vervoerssysteem. Het openbaar vervoer in Zeeland gaat veranderen. Vanaf 1 januari 2025 gaat deze verandering in. Op woensdag 1 februari kwamen twaalf jongeren naar de Abdij om met elkaar en drie experts in gesprek te gaan over het nieuwe vervoerssysteem. De thema's flextaxi, communicatie, schoolmobiliteitshubs en Bus Rapid Transit (BRT) stonden centraal. De deelnemers gingen in groepjes in gesprek over de verschillende thema's. Aan het einde presenteerden de groepjes hun ideeën aan elkaar en de experts.

De jongeren gaven onder andere aan dat er in elke stad pilots moeten plaatsvinden met deelmobiliteit, zoals deelfietsen en deelauto's. Ook vinden ze dat de BRT (snelle, flexibele en hoogfrequente bus service) een aantal keer per uur moet rijden, zonder overstap. Daarnaast vinden ze dat er veel aandacht moet komen voor de communicatie, aangepast op de doelgroep. Hun idee was een algemene video met de belangrijkste veranderingen die ook op scholen getoond kan worden.

Ambassadeurs(overleg)

Sinds dit jaar hebben we een nieuwe ambassadeursgroep. 12 gemotiveerde jongeren helpen ons onder andere bij de promotie van Jouw Zeeland en denken mee over onze activiteiten. De ambassadeursgroep vertegenwoordigt alle Jouw Zeeland leden. Zo is het jongeren netwerk er niet alleen voor maar ook door jongeren. Heb jij interesse om aan te sluiten bij de ambassadeursgroep? Mail dan naar jouwzeeland@zeeland.nl.

Op donderdag 9 februari hadden we de eerste bijeenkomst met de nieuwe ambassadeurs. Samen met gedeputeerde Van der Maas gingen ze in gesprek over de activiteiten van Jouw Zeeland en gaven zij ideeën en suggesties voor verbeteringen.

Scholierenverkiezingen

Op woensdag 15 maart vonden de Provinciale Statenverkiezingen plaats. In aanloop naar die verkiezingen organiseerde Prodemos de Scholierenverkiezingen. Dit zijn schaduwverkiezingen voor jongeren. De uitslag geeft aan hoe de Tweede Kamer eruitziet wanneer scholieren het voor het zeggen zouden hebben. Deze verkiezingen helpen de drempel te verlagen bij jongeren om bij de échte verkiezingen daadwerkelijk te gaan stemmen.

Meerdere Zeeuwse scholen deden mee aan de Scholierenverkiezingen. Op maandag 6 maart bracht gedeputeerde Van der Maas een bezoek aan het Lodewijk College in Terneuzen en Nehalennia in Middelburg. Hij bemande samen met leerlingen een stemhokje en deelde stempassen uit aan de leerlingen. De scholen hadden een speciaal stemlokaal ingericht met stemhokjes waar de leerlingen konden stemmen. Het rode potlood mocht hier uiteraard niet bij ontbreken. Leerlingen die zich hadden aangemeld als stembureaumedewerkers verzamelden de stembiljetten in een stembus en telden op het einde de stemmen.

Een dag voor de uitslag van de échte verkiezingen, op dinsdag 14 maart, organiseerden we een avond voor de deelnemende scholen om samen naar de bekendmaking van de uitslag te kijken. 35 leerlingen van Nehalennia waren bij dit moment aanwezig. Ook de commissaris van de Koning, de gedeputeerden en vijf Statenleden waren erbij om met elkaar naar de uitslag te kijken. Voorafgaand aan de uitslag, speelden we een quiz over de provinciale politiek. Daarna gingen de leerlingen aan de hand van stellingen met politici in gesprek. De spanning bouwde op voor het grote moment, de uitslag! De commissaris van de Koning maakte in een volle Statenzaal de uitslag van de Scholierenverkiezingen bekend. GroenLinks-PvdA werd de grootste partij, gevolgd door D66, VVD en PVV. De BBB was de grootste nieuwkomer.

Four Freedoms Meet-Up

Op 4 april vond de derde editie van de Four Freedoms Meet-Up plaats. 400 Zeeuwse jongeren, waaronder meerdere Jouw Zeeland-leden, gingen in Middelburg in gesprek over de vier vrijheden. Bekende Nederlanders Anniek Pheifer, Jeangu Macrooy, Nanoah Struik en Katrien van de Linde deelden hun persoonlijke visie en verhalen over vrijheid. Presentator Evelien Bosch ging met de vier Vrijheidssprekers en 400 jongeren in gesprek over diverse thema's binnen de vrijheid. Mensenrechten, gender, klimaat en het slavernijverleden stonden centraal.

En pak je agenda er maar alvast bij, want in april 2024 vindt de uitreiking van de Four Freedoms Awards weer plaats in Middelburg. Ook wordt er dan weer een Meet-Up georganiseerd voor jongeren.

(Aftermovie Meet-Up erbij plaatsen)

Denktanksessie diversiteit & inclusie

Op woensdag 19 april organiseerden we, in samenwerking met het Anti Discriminatie Bureau Zeeland, een denktanksessie over diversiteit en inclusie. Een klein clubje jongeren ging met elkaar en experts in gesprek over verschillende thema's. Om de deelnemers een beter beeld te geven bij het thema keken ze eerst naar 'Allemaal Mensen': een documentaire over aannames en vooroordelen over elkaar. Aan de hand van deze documentaire gingen de jongeren het gesprek aan met elkaar. Zo vertelden de deelnemers over welke vooroordelen zij ervaren bij het zien van anderen. Verder vonden ze dat er meer aandacht moet komen voor het slavernijverleden in Zeeland. Ook de huidige onrust in de samenleving en het toenemen van polarisatie werd besproken. De jongeren vinden dat

er vandaag de dag minder 'bruggen' worden gebouwd tussen mensen. Mensen moeten meer naar elkaar luisteren en begrip hebben voor de denkwijze van een ander. Het idee ontstond toen om letterlijk samen een brug te bouwen. Mensen van verschillende afkomsten en overtuigingen bouwen samen aan een brug om te zorgen voor verbinding. Op deze brug kunnen mensen ook iets schrijven, bijvoorbeeld waarom ze het belangrijk vinden dat we iedereen gelijk behandelen. Zo ontstaat er een brug die mensen samen hebben gebouwd met inspirerende teksten. Dit idee zou kunnen worden ingezet als programmaonderdeel bij bijvoorbeeld het Bevrijdingsfestival 2024.

Expeditie NEXT

Expeditie NEXT is hét Nationale Wetenschapsfestival voor kinderen tussen de 6 en 12 jaar. Op woensdag 3 mei vond het Wetenschapsfestival in Middelburg plaats. Onder andere ruimtevaarder André Kuipers kwam naar Middelburg om de kinderen te inspireren over zijn tijd in de ruimte. De hele dag waren er door de stad allerlei activiteiten te doen voor kinderen. Jouw Zeeland-ambassadeurs Daisy en Janneline hielpen deze dag mee en organiseerden een eigen activiteit voor de kinderen.

Bezoek aan de Tweede Kamer

Dit jaar hebben we met de Jouw Zeeland- ambassadeurs en leden een bezoek gebracht aan de Tweede Kamer in Den Haag. Op woensdag 10 mei gingen we met een groep van 15 jongeren met de trein naar Den Haag. Daar brachten we eerst een bezoek aan het Huis van Europa. Hier kregen we meer te horen over wat het Huis van Europa doet in Den Haag en wat precies de rol is van de Europese Unie. Daarna bezochten we het ministerie van Binnenlandse Zaken. De jongeren kregen via een presentatie meer te weten over wat werken voor het ministerie precies inhoudt. Na een lekkere lunch was het tijd om een bezoek te brengen aan de Tweede Kamer. Voor velen de eerste keer dat ze hier waren. Hier volgden we een commissiedebat over Kinderopvang, gingen de ambassadeurs in gesprek met een fractiemedewerker en mochten we meekijken bij een debat in de plenaire zaal van de Tweede Kamer. Gedeputeerde Van der Maas was ook aanwezig in Den Haag en keek samen met de ambassadeurs naar het debat.

Ambassadeurs aanwezig bij Provinciale Statenvergadering

Op vrijdag 14 juli bezochten verschillende Jouw Zeeland-leden een Provinciale Statenvergadering. Voorafgaand aan de Statenvergadering kregen de jongeren de kans om in gesprek te gaan met gedeputeerde Van der Maas en Statenlid Ay Ling van der Spek – Thung. Ze vroegen de Zeeuwse politici het hemd van het lijf. Daarna keken ze mee tijdens de Statenvergadering. Na afloop zochten ze nog een aantal andere Statenleden op om in gesprek te gaan. Lijkt het jou ook leuk om een keer een Provinciale Statenvergadering bij te wonen? Neem dan contact met ons op!

Denktanksessie kernenergie

Een actueel thema dit jaar, zeker in Zeeland, is kernenergie. Ook de mening van jongeren hierin vinden wij als Provincie erg belangrijk. Op donderdag 19 oktober organiseerden wij een denktanksessie over kernenergie. Twaalf betrokken jongeren kwamen vanuit heel Zeeland naar de Abdij in Middelburg om met elkaar en gedeputeerden Van der Velde en De Bat in gesprek te gaan. De deelnemers gingen in gesprek over de kansen en voorwaarden die onze provincie kan benutten als er extra kerncentrales bij komen.

Zo gaven de jongeren onder andere aan dat de Provincie inwoners bewuster moet maken van energiegebruik. Want met minder energieverbruik is er ook minder energieopwekking nodig. Windenergie en zonne-energie vinden ze ook belangrijk. Ze hechten ook waarde aan dat het mooie landschappelijke, waterrijke en dorpse karakter van Zeeland behouden blijft. Daarbij zien ze ook kansen; de bouw van kerncentrales zou zorgen voor meer werkgelegenheid in de provincie. Ze vinden het vooral belangrijk dat er meer informatie en kennis wordt gedeeld over kernenergie en

kerncentrales. Daarbij moet de Provincie ook duidelijkheid geven over ‘waarheden’. Er is vaak meer dan één enkele waarheid. De Provincie neemt de reacties van de jongeren mee in de afweging voor een pakket kansen en voorwaarden aan het Rijk.

GS in de klas

Gedeputeerden brengen graag een bezoek aan scholen om in gesprek te gaan met jongeren. Dit organiseren we tijdens ‘GS in de klas’. Jongeren komen op deze manier op een laagdrempelige manier in aanraking met politiek en democratie. Gedeputeerden Arno Vael en Jo-Annes de Bat brachten op 29 november en 6 december een bezoek aan het Lodewijk College in Terneuzen. De gedeputeerden vertelden meer over hun rol en dagelijkse werkzaamheden. Daarna gingen ze aan de hand van stellingen met de jongeren in gesprek. Dit leverde interessante discussies op. Zo willen de jongeren meer activiteiten en uitgaansgelegenheden voor jongeren in Zeeuws-Vlaanderen en is er behoefte aan beter openbaar vervoer. Een trein in Terneuzen is een wens van ze. Daarnaast vinden ze onderwijs heel belangrijk en willen ze meer opleidingen van hoge kwaliteit in Zeeland. Voor het nieuwe jaar hebben al 6 scholen aangegeven graag een gedeputeerde te ontvangen in de klas.

Streekproducent van het Jaar 2023

Provincie Zeeland en Stichting Zeker Zeeuws organiseerden ook dit jaar de verkiezing ‘Streekproducent van het Jaar’. Naast de uitreiking van de Waarde-Ring en de onlinepublieksverkiezing, werd er dit jaar ook een jongerenprijs uitgereikt. Stichting Zeker Zeeuws Streekproduct vindt de stem van jongeren namelijk erg belangrijk. Daarom mochten jongeren zich buigen over hun favoriete Zeker Zeeuws streekproducent. Seafarm uit Kamperland kwam als duidelijke winnaar uit de bus op basis van de criteria: gezondheid, duurzaamheid en kansen voor werkgelegenheid voor jongeren. Jouw Zeeland-leden David, Imre en Sivanne waren aanwezig bij de uitreiking en reikten de prijs uit aan Seafarm.

Een dag op pad met een gedeputeerde

Ben jij ook benieuwd wat een gedeputeerde van Provincie Zeeland allemaal doet op een dag? En zou jij ook wel eens een dagje willen meelopen? Dat kan! Op maandag 4 december liepen Jouw Zeeland-leden Sven van Huut en Finjan Luke een dagje mee met gedeputeerde Jo-Annes de Bat. Ze mochten aanwezig zijn bij overleggen van de gedeputeerde en keken mee bij de opname van een video.

Eindejaarsbijeenkomst Jouw Zeeland

Op donderdag 14 december vond de eindejaarsbijeenkomst van Jouw Zeeland plaats. 11 jongeren kwamen samen om het jaar gezellig af te sluiten. Aan de hand van het Grote Jouw Zeeland spel gingen we met de jongeren in gesprek over Jouw Zeeland. We keken samen terug op 2023 en kregen ideeën voor 2024. Ze vertelden waarover ze in het nieuwe jaar graag willen meepraten. Ook het Jongerenparlement kwam uitgebreid ter sprake. Hoe kijken ze terug op de editie van 2023 en wat zijn ideeën en verbeteringen voor de volgende editie? Onder het genot van een hapje en drankje gingen gedeputeerde Van der Maas en het Jouw Zeeland team met de jongeren in gesprek.

[Het Zeeuws Jongerenparlement 2023](#)

Op 27 en 28 september vond de derde editie van het Zeeuws Jongerenparlement plaats. 35 jongeren van verschillende leeftijden (15 t/m 19 jaar) en opleidingsniveaus maakten tijdens deze twee dagen kennis met politiek en democratie.

Het thema van deze editie sloot perfect aan bij het Zeeuwse themajaar: Zeeland en de kracht van het water. Er kwamen verschillende gastsprekers om de jongeren te inspireren, zoals Paul de Beer van de Zuidwestelijke Delta, klimaatdiplomaat Benjamin van Bunderen Robberechts en onderzoek coördinator Jaco de Smit van HZ. Én ook dit jaar organiseerden we tijdens de tweedaagse weer een leuke excursie om een nog beter beeld te krijgen van het thema.

Quote Harry: *“Het Zeeuws jongerenparlement is echt een waardevol evenement, zowel voor jongeren als de Provincie. De jongeren ervaren hoe het is om op de stoel van politici te zitten. En wij krijgen goede verfrissende ideeën van de jongeren aangereikt. Het is nu de derde keer dat we dit event organiseren, en blijven dit jaarlijks doen.”*

Programma

Op de eerste dag van de tweedaagse gingen de jongeren als zogenaamde echte Statenleden op werkbezoek in de provincie. Ze brachten een bezoek aan Waterdunen in Breskens; een icoon voor Zeeland en het bewijs dat Zeeland vandaag de dag anders met water omgaat. Dit hebben de jongeren ervaren tijdens een rondleiding door het gebied. Meerdere gastsprekers en experts inspireerden de jongeren. Zo kwamen onder andere Arno Nolte van Deltares, Paul de Beer van de Zuidwestelijke Delta, klimaatdiplomaat Benjamin van Bunderen Robberechts en onderzoek coördinator Jaco de Smit van HZ, langs om met de jongeren in gesprek te gaan over het thema water. Uiteraard was er voor de jongeren ook veel ruimte om met elkaar in het debat te gaan. Ook stond er een lunch met de commissaris van de Koning, gedeputeerden en verschillende Statenleden op het programma. De stem van de jongeren kreeg vorm door de aanbevelingen die ze opstelden en op dag twee aan gedeputeerde Van der Maas overhandigden.

Opbrengst

De aanbevelingen die de jongeren hebben meegegeven aan Provincie Zeeland zijn:

1. Water is een kostbare natuurlijke hulpbron. We moeten allemaal onze verantwoordelijkheid nemen om watervervuiling te verminderen, waterbronnen te beschermen. Ook moet er meer onderzoek worden gedaan.
2. Klimaatverandering heeft een grote invloed op de beschikbaarheid en kwaliteit van waterbronnen. Het verminderen van onze ecologische voetafdruk is nodig om de impact te beperken.
3. Jongeren moeten worden aangemoedigd om bewust water te gebruiken en verspilling tegen te gaan om de watertekorten te verminderen. Jongeren moeten meer kennis opdoen over de problematiek.
4. De waterkwaliteit moet omhoog net als de prijs van water voor grootverbruikers.
5. Maak de waterproblematiek voor iedereen beter zichtbaar om het gevoel van urgentie te vergroten (watertonnen, toilet spoelen met regenwater, geen chloor in badwater).
6. Jongeren moeten worden betrokken bij watermanagementbeslissingen om ervoor te zorgen dat de toekomstige watervoorziening en waterbescherming veilig en duurzaam is.
7. Er moet veel strenger worden opgetreden tegen watervervuiling (bijv. PFAS).
8. Er moet beter rekening worden gehouden met meer ruimte voor getijdengebieden en binnendijkse oplossingen.
9. Kustbescherming vraagt zoveel mogelijk natuurlijke oplossingen (schorren en slikken, zandbanken etc.).
10. Technologische en natuurlijke innovaties op het gebied van waterbeheer en waterkwaliteit moeten worden aangemoedigd (zoals voor ontzilting en de verwerking van het restproduct). Zorg dat jongeren kunnen bijdragen aan de ontwikkeling van nieuwe oplossingen.
11. Het voorbeeld van Waterdunen verdient navolging. Hierbij moet wel rekening gehouden worden met gevoeligheden die er kunnen zijn in de samenleving.
12. Internationale samenwerking door overheden en bedrijven is nodig om waterproblemen en conflicten op te lossen en om het waterbeheer te bevorderen.

Evaluatie

Voor ons als organisatie is het ieder jaar weer een mooie uitdaging om twee unieke dagen te organiseren voor jongeren. Ook dit jaar blikken we terug op een geslaagde editie. Maar nog

belangrijker, denken de jongeren er ook zo over? De jongeren hebben na afloop een evaluatieformulier ingevuld waarmee ze feedback konden geven op de tweedaagse. De jongeren waren in grote lijnen zeer te spreken over het jongerenparlement. Ze vonden het een gevarieerd programma. Naast de inhoudelijke gesprekken vonden ze het locatiebezoek aan Waterdunen een groot succes. Een verbeterpunt richting volgend jaar is dat het thema nog meer moet aansluiten op de belevingswereld van jongeren. Ze vonden het onderwerp lastig omdat ze zich niet veel met water bezighouden. De jongeren hebben het Zeeuws Jongerenparlement beoordeeld met een 7,2.

Sven van Huut: *“Dit was de tweede keer dat ik deelnam aan het Zeeuws Jongerenparlement. Voor mij is dit een jaarlijks hoogtepunt waar ik erg naar uitkijk. Ik vind het leuk om nieuwe mensen te ontmoeten en mij twee dagen lang te verdiepen in een thema. Door het afwisselende programma heb ik veel geleerd over het thema water. Het locatiebezoek aan Waterdunen vond ik heel leuk. Daarnaast waren de gastsprekers een goede toevoeging. Zij kwamen met inspirerende voorbeelden uit de praktijk. Al deze ervaringen hebben ons geholpen om uiteindelijk twaalf goede aanbevelingen te overhandigen aan Provincie Zeeland.”*

Het Provinciespel

Schoolklassen kunnen in de Provinciale Statenzaal in Middelburg terecht voor het Provinciespel. Met dit spel laat de Provincie Zeeland Zeeuwse jongeren uit het voortgezet onderwijs en het mbo kennismaken met politiek en democratie. De Provincie organiseert het Provinciespel in samenwerking met Prodemos ‘Huis voor democratie en rechtsstaat’. Dit jaar hebben circa 35 klassen het Provinciespel gespeeld. Voor 2024 hebben we al bijna 20 boekingen in het vooruitzicht.

Hoe werkt het Provinciespel?

Tijdens het spel richten jongeren hun eigen politieke partijen op en beslissen ze democratisch wat er in Zeeland gebeurt. Meer openbaar vervoer of juist veel groen? Nieuwe bedrijventerreinen of meer jongerenhuisvesting? Net als in het echt is niet alles mogelijk. Er moeten samen compromissen gesloten worden.

Na het debat stemmen de jongeren over de zaken die in de provincie moeten komen. Zo richten zij de provincie in. Dit doen zij door het plaatsen van spelitems op een Provinciespel-plattegrond. Het Provinciespel-plattegrond is een plattegrond van Provincie Zeeland. Aan het einde van het spel kunnen de deelnemers vragen stellen aan een gedeputeerde of Statenlid.

Combinatiebezoek Provinciespel x Zeeuws Museum

Het is ook mogelijk om een bezoek aan de Provincie Zeeland te combineren met het Zeeuws Museum. Als de ene klas het Provinciespel speelt in de Statenzaal, kan de andere klas een educatief programma volgen in het Zeeuws Museum. Tijdens een educatieve rondleiding door het museum leren de jongeren meer over de geschiedenis van Zeeland en de Abdij. Op deze manier kunnen de scholen een dagvullend programma volgen. Als pilot zijn we gestart met Scalda. Op dinsdag 28 februari had een klas van Scalda Terneuzen de primeur en sindsdien volgden al vele combinatiebezoeken. Ook voor 2024 hebben we al meerdere aanvragen hiervoor gekregen.

Dorine Zelders, medewerker Educatie Zeeuws Museum: *“Wij vinden het belangrijk dat Zeeuwse jongeren meer leren over de provincie. Weten wat er in het verleden gebeurd is, helpt om het heden te begrijpen en de toekomst te veranderen. Wij verwelkomen scholen graag voor een combinatiebezoek. Een ontmoeting tussen het museum, jongeren, Zeeland, politiek en cultuur moedigen wij zeker aan.”*

Deelnemen

Docenten kunnen het Provinciespel boeken via de [website van Prodemos](#). Het Provinciespel is als bestemming van De Cultuurbus opgenomen op de culturele kaart. Via de [website van Cultuurkwadraat](#) is het mogelijk om met een bijdrage tussen de €25,- en €75,- busvervoer naar het Provinciehuis aan te vragen. Voor meer informatie of voor het reserveren van een combinatiebezoek Provinciespel x Zeeuws Museum kun je contact opnemen met jouwzeeland@zeeland.nl en rondleidingen@zeeuwsmuseum.nl.

Debatten 2023

Op Weg naar Het Lagerhuis

Op Weg naar Het Lagerhuis is de grootste debatwedstrijd van Nederland. Op maandag 30 januari vond de Zeeuwse voorronde plaats in de Statenzaal. Leerlingen van de onder- en bovenbouw van het Calvijn College, CSW van de Perre, Het Goese Lyceum, Ostrea Lyceum en het Lodewijk College gingen de strijd met elkaar aan. Het Ostrea Lyceum ging er uiteindelijk met de winst vandoor. De beste speech was van Sofia Goubert van het Goese Lyceum. Shama Hasalee van het Ostrea Lyceum heeft het uiteindelijk geschopt tot de landelijke finale van Op Weg naar Het Lagerhuis.

Model European Parliament

Drie dagenlang debatteerden havo/vwo-leerlingen van CSW, Scheldemond College, Ostrea Lyceum, Lodewijk College, Het Goese Lyceum, Calvijn College en het Reynaert College met elkaar in het provinciehuis en het oude stadhuis over actuele Europese thema's. Het Model European Parliament (MEP) is een simulatie van het Europees Parlement voor Europese scholieren. De thema's die centraal stonden waren, het beschermen van de veiligheid binnen de Europese Unie, energietransitie en hernieuwbare energie, toekomst van Europa, economische genderongelijkheid in Europa en medische ontwikkelingssamenwerking.

Provinciaal Jeugddebat

Op woensdag 8 november vond het Provinciaal Jeugddebat plaats. 31 Zeeuwse jongeren, tussen de 12 en 18 jaar, gingen met elkaar en drie Statenleden in debat over verschillende Zeeuwse thema's. Er waren jongeren aanwezig van het Reynaert College, Isaac Beeckman Academie, Scheldemond College, Lodewijk College en het Pontes Goese Lyceum. De thema's waren: het nieuwe vervoerssysteem, duurzaam toerisme en cultuur. Van de 31 jongeren hebben er 12 personen zich aangemeld om ook mee te doen aan het Nationale Jeugddebat. Zij zullen op 15 april 2024 plaatsnemen op de blauwe stoeltjes in de Tweede Kamer in Den Haag.

Vooruitblik 2024

Het jongerenparlement 2024

We willen in 2024 weer een Zeeuws Jongerenparlement organiseren. We hebben drie succesvolle edities georganiseerd. We willen het programma blijven verbeteren. Hierbij luisteren we naar de ideeën van jongeren. We willen gemotiveerde jongeren betrekken bij het programma en nauw samenwerken met het onderwijs.

Denktanksessies

Naast het jongerenparlement organiseren we maximaal vier denktankbijeenkomsten. Tijdens deze sessies gaan we dieper in op bepaalde thema's. Op 22 februari 2024 organiseren we samen met het Zeeuws Archief een sessie over het slavernijverleden.

Debatten

In 2024 willen we de jongerendebatten ook weer mede mogelijk maken. In januari - maart vindt er in alle provincies de debatwedstrijd Op weg naar Het Lagerhuis plaats. 29 januari staat de voorronde

gepland in Zeeland. Elk voorjaar worden in Nederland de provinciale conferenties van het Model European Parliament (MEP) georganiseerd. Verder is er in het najaar weer een editie van het Provinciaal Jeugddebate.

Overige activiteiten

In 2024 willen we de samenwerking met het onderwijs op alle terreinen verder intensiveren. We gaan verder met het combinatiebezoek Provinciespel x Zeeuws Museum. We willen de scholenbezoeken van gedeputeerden 'GS in de klas' ook voortzetten. Voor het nieuwe jaar hebben al zes scholen aangegeven graag een gedeputeerde te ontvangen. Ook een politiek bezoek aan Brussel staat op de planning.

Activiteitenbudget 2024

In 2024 is er net als in andere jaren weer een activiteitenbudget vastgesteld. Met dit budget maken we de organisatie van de bijeenkomsten, activiteiten, projecten en debatten mogelijk. Voor 2024 is er €59.000,- beschikbaar gesteld. Dit bedrag is onderverdeeld in vier categorieën: Jongeren denktank Jouw Zeeland, Debatleerlijn, Jongerenparlement en Diversen (gadgets, Provinciespel, combinatiebezoek en vervoer).

Jongeren denktank Jouw Zeeland

Financiering Jouw Zeeland activiteiten (onder andere organiseren van bijeenkomsten, inclusief catering). €5.000,-

Debatleerlijn

Financiering van onder andere de debatten Op weg naar Lagerhuis (BNN-VARA), Model European Parliament, Provinciaal Jeugddebate, inclusief catering. €20.000,-

Zeeuws Jongerenparlement 2024

Financiering voor een tweedaags jongerenparlement om de mening van jongeren op te halen. €12.000,-

Diversen

Financiering van duurzame Jouw Zeeland gadgets en de bedankjes voor jongeren en gastsprekers. Dit budget is ook beschikbaar voor het Provinciespel €22.000,-

Colofon

Wil je meer weten over Jouw Zeeland? Ga naar jouwzeeland.nl en volg onze sociale media @jouwzeeland.

Jaarboek Jouw Zeeland is een uitgave van de Provincie Zeeland/Jouw Zeeland.

Datum: Januari 2024

Opmaak: Provincie Zeeland

Fotografie: Provincie Zeeland, Mechteld Jansen, Marcelle Davidse

Aan dit jaarverslag kunnen rechten worden ontleend. Alle activiteiten, bijeenkomsten en debatten die gepland staan voor het jaar 2024 zijn onder voorbehoud.

Jouw Zeeland is het jongeren netwerk van de Provincie Zeeland.

Vragen Commissie Economie 5 april 2024

Vragen Björn Schutz (VVD), over Brief GS van 16 januari 2024 over Jaarboek Jouw Zeeland (jongerenparticipatie) 2023-2024 – 397719, agendapunt 10

Vragen Commissie Economie	Antwoorden
1. Hoe worden de aanbevelingen van de jongeren van Jouw Zeeland onder het hoofdje 'Opbrengst' op p.7/10 geborgd om te worden meegenomen in toekomstige beleidsvormingsprocessen?	De stellingen/actiepunten die de jongeren tijdens het Zeeuws Jongerenparlement hebben opgesteld werden na afloop aan gedeputeerde Harry van der Maas overhandigd. Meerdere inhoudelijke ambtenaren waren ook aanwezig op beide dagen. De actiepunten zijn onder de aandacht gebracht in de organisatie en gedeeld met de betrokken ambtenaren. De betrokken ambtenaren onderzoeken altijd of en welke punten in ons beleid geborgd kunnen worden. Daarnaast hebben we een terugkoppeling gegeven aan de deelnemers – in de vorm van een digitaal boekje – waarin de betrokken ambtenaren antwoorden hebben gegeven op de stellingen/actiepunten.

Besluitenlijst Commissie Economie

Datum 01-03-2024
Tijd 13:30 - 21:00 uur
Locatie Statenzaal
Voorzitter J.W.A. Vermeulen
Link naar videotulen: [Commissie Economie 1 maart 2024 \(royalcast.com\)](https://royalcast.com/Commissie-Economie-1-maart-2024)

Aanwezig zijn de leden: F. Babijn, C.L.M van den Berge, C.R. Bierens, D. de Clerck, A.M. Dees-de Vries, A.J. Geluk, G. Heijkoop (t/m agendapunt 6), J.A.M. van Hertum (t/m agendapunt 6), T.A.O. Janssens, E.J.A. Koppejan (t/m agendapunt 10), D.N. Meulblok, J.R. Oudeman, M.J.A. Reinders-Stijnman, J.A. Rottier (t/m agendapunt 10), G. van Unen, P. van Veen-de Rechter, R. Zeilstra

Verder zijn aanwezig: J. de Bat (t/m agendapunt 9), A.J. van der Maas, A.R.M. Vael (t/m agendapunt 5) (GS), I.A.M. Curfs (commissiegriffier)

Afwezig zijn de leden: M. Bos, F.J.D. Peutz, R. de Roon, B.A. Schutz, G.W.A. Temmink

1 **Opening en mededelingen**

Bericht van verhindering is ontvangen van de heer Bos en de heer De Roon. Mevrouw De Clerck vervangt vandaag de heer Schutz. Mevrouw Janssens vervangt vandaag de heer Peutz.

Mevrouw De Clerck heeft aangegeven bij agendapunten 9 en 12 niet deel te nemen aan de beraadslaging, wat ook geldt bij agendapunt 4 daar waar sprekers over agendapunt 9 en 12 zullen spreken, i.v.m. eventuele belangenverstrengeling.

De voorzitter vraagt aandacht voor de Leidraad werkwijze commissies, die ter herinnering bij de uitnodiging voor de vergadering met de leden is gedeeld.

2 **Vaststellen agenda**

Afdoeningsvoorstel: vaststellen

Conclusie: ongewijzigd vastgesteld.

3 **Informatie-uitwisseling; d.w.z.:**

Afdoeningsvoorstel: behandelen (informereren)

3.1 **Mededelingen van gedeputeerden**

Afdoeningsvoorstel: informeren

Gedeputeerde De Bat heeft mededelingen over:

- de beschikking voor Erfgoed Zeeland, welke voor 2024 inmiddels deel is vastgesteld (voor o.a. educatie en erfgoed);
- breedband internet, glasvezel. In Zeeuws-Vlaanderen zijn de werkzaamheden gestart, in de gemeente Borsele is de vraagbundeling inmiddels begonnen, wat in de nabije toekomst ook zal gelden voor de gemeenten Goes en Kapelle.

3.2 **Vragen van commissieleden over het nieuws van de dag**

Afdoeningsvoorstel: behandelen (informereren)

Het lid Koppejan (CU) heeft een vraag over de plannen van het ADRZ m.b.t. de sluiting van de locatie in Zierikzee.

Het lid Dees-de Vries (BBB) heeft een vraag over de op handen staande gunning van maritieme projecten, de bouw van fregatten en onderzeeërs.

3.3 Andere vragen van commissieleden over onderwerpen die niet op de agenda staan

Er waren geen vragen.

3.3.1 Vragen Hans Rottier (SGP) en antwoord, over Benutting van Europese subsidies

Afdoeningsvoorstel: ter kennisneming

4 Gelegenheid om in te spreken

Afdoeningsvoorstel: behandelen (informereren)

Er waren vijf insprekers:

1. Inspreker namens actiecomité Kuitaart op agendapunt 12: Brief Actiecomité Kuitaart van 31 januari 2024 over Zienswijze met betrekking tot bestemmingsplan buitengebied Hulst – 402008

2. Inspreker namens Dorpsraad Burgh Haamstede op agendapunt 10: Brief GS van 16 januari 2024 over Regionale Mobiliteitsstrategie (RMS): proces en spelregels flextaxi – 398015; op het verzoek van deze inspreker is de tekst van het inspreken voorafgaand aan de vergadering in iBabs toegevoegd.

3. Inspreker op persoonlijke titel op agendapunt 10.1: Brief burger van 24 januari 2024 over Openbaar busvervoer in Zeeland - 400302

4. Inspreker namens Zeeland Koninklijke Binnenvaart Nederland op agendapunt 9: Brief belanghebbende Haven Walsoorden van 7 februari 2023 over het overname-traject van de haven van Walsoorden - 277070

5. Inspreker namens Haven Walsoorden op agendapunt 9: Brief belanghebbende Haven Walsoorden van 7 februari 2023 over het overname-traject van de haven van Walsoorden - 277070

5 Statenvoorstel besluit tot wijzigen van de Verordening Europese landbouwsubsidies Zeeland 2023-2027 - 401639

Afdoeningsvoorstel: behandelen (kaderstellen)

Er zijn vragen ingediend door D66, VVD, BBB, PvdD en CU. De antwoorden staan in iBabs.

Conclusie: de commissie vindt dat het statenvoorstel voldoende is onderbouwd voor behandeling in de statenvergadering en adviseert agendering als behandelstuk.

6 Statenvoorstel koersdocument cultuur en erfgoed - 401641

Afdoeningsvoorstel : behandelen (kaderstellen)

Hierbij zijn betrokken: agendapunten 6.1 en 6.2.

Er zijn vragen ingediend door PvdA-GL, D66, BBB en CU. De antwoorden staan in iBabs.

Conclusie: de commissie vindt dat het statenvoorstel voldoende is onderbouwd voor behandeling in de statenvergadering en adviseert agendering als behandelstuk.

- 6.1 Brief GS van 25 januari 2024 over Bestedingsprogramma Erfgoed 2024 - 400393**
Afdoeningsvoorstel: ter kennisneming en betrekken bij agendapunt 6
Er zijn vragen ingediend door CU. De antwoorden staan in iBabs.
Conclusie: afdoeningsvoorstel overgenomen.
- 6.2 Brief GS van 5 december 2023 over Ontwikkelagenda Cultuurveld 2022-2024, jaarprogramma 2024 - 385244**
Afdoeningsvoorstel: ter kennisneming en betrekken bij agendapunt 6
Er zijn eerder vragen ingediend door PvdA-GL en CU. De antwoorden staan in iBabs.
Conclusie: afdoeningsvoorstel overgenomen.
- 7 Brief GS van 21 november 2023 over uitvoering motie inzake visverbod Voordelta - 381189**
Afdoeningsvoorstel: behandelen (informereren)
Deze brief is door de SGP ter behandeling teruggevraagd uit een vorige commissie.
Er zijn vragen ingediend door CU. De antwoorden staan in iBabs.
Conclusie: voldoende behandeld.
- 8 Brief GS van 30 januari 2024 over project Zanddijk - 402107**
Tijdsplanning: 30 minuten
Afdoeningsvoorstel: behandelen (informereren)
Hierbij is betrokken: agendapunt 8.1
Conclusie: voldoende behandeld.
- 8.1 E-mail burger van 16 januari 2024 over Gesprek Zanddijk 16-01-2024 - 398513**
Afdoeningsvoorstel: ter kennisneming en betrekken bij agendapunt 8
Deze brief is door de fractie PvdA-GL ter behandeling teruggevraagd uit de vorige commissie met het verzoek deze te betrekken bij het agendapunt omtrent Zanddijk.
Conclusie: afdoeningsvoorstel overgenomen.
- 9 Brief belanghebbende Haven Walsoorden van 7 februari 2023 over het overname-traject van de haven van Walsoorden - 277070**
Afdoeningsvoorstel: behandelen (informereren)
Hierbij is betrokken: agendapunt 9.1
Deze brief is door PS ter behandeling overgedragen aan de commissie economie.

Noot commissiegriffier: deze brief stond geagendeerd bij Provinciale Staten van 10 maart 2023 met het afdoeningsvoorstel " ter kennisneming en overdragen aan GS ter afdoening met afschrift antwoord aan PS". Tijdens de vergadering heeft PvZ verzocht de brief over te dragen aan de commissie economie. Per abuis is de brief destijds niet geagendeerd.

Conclusie: voldoende behandeld.
- 9.1 Antwoorden Statenvragen - PvdA, GL, SP - Haven Walsoorden - 338 - 297827**
Afdoeningsvoorstel: ter kennisneming en betrekken bij agendapunt 9
Conclusie: afdoeningsvoorstel overgenomen.

- 10 Brief GS van 16 januari 2024 over Regionale Mobiliteitsstrategie (RMS): proces en spelregels flextaxi - 398015**
Afdoeningsvoorstel: behandelen (informereren)
Hierbij zijn betrokken: agendapunten 10.1, 10.2, 10.3, 10.4 en 10.5
Er zijn vragen ingediend door PvdA-GL. De antwoorden staan in iBabs.
- Toezegging van gedeputeerde Van der Maas:
Ik zal vóór de commissievergadering van 5 april 2024 een overzichtelijk kaartje aanleveren waarop de veranderingen ten opzichte van de oude situatie goed te zien zijn m.b.t. de buslijnen die vervallen en de buslijnen die behouden blijven.
- Conclusie: voldoende behandeld.
- 10.1 Brief burger van 24 januari 2024 over Openbaar busvervoer in Zeeland - 400302**
Afdoeningsvoorstel: ter kennisneming en betrekken bij agendapunt 10
Conclusie: afdoeningsvoorstel overgenomen.
- 10.2 Brief Gemeente Vlissingen van 1 februari 2024 over Regionale Mobiliteitsstrategie - 402474**
Afdoeningsvoorstel: ter kennisneming en betrekken bij agendapunt 10
Conclusie: afdoeningsvoorstel overgenomen.
- 10.3 Brief GS van 6 februari 2024 over Pilot Mobiliteitshubs Burgh-Haamstede - 403565**
Afdoeningsvoorstel: ter kennisneming en betrekken bij agendapunt 10
Conclusie: afdoeningsvoorstel overgenomen.
- 10.4 Brief GS van 9 februari 2024 met Afschrift aan PS inzake brief burger Openbaar busvervoer - 404387**
Afdoeningsvoorstel: ter kennisneming en betrekken bij agendapunt 10.
Conclusie: afdoeningsvoorstel overgenomen.
- 10.5 Brief Vereniging Westenschouwens Welvaren van 9 februari 2024 over RMS, proces en spelregels flextaxi en pilot mobiliteitshubs - 406265**
Afdoeningsvoorstel: ter kennisneming en betrekken bij agendapunt 10.
Conclusie: afdoeningsvoorstel overgenomen.
- 11 Brief Vereniging Dorpsbelangen 's-Heer Hendrikskinderen van 4 december 2023 over Herinrichting N664 - 384993**
Afdoeningsvoorstel: behandelen (informereren)
Deze brief is door PvdA-GL ter behandeling teruggevraagd uit een vorige commissie.
Er zijn vragen ingediend door PvdA-GL en VVD. De antwoorden staan in iBabs.
Conclusie: voldoende behandeld.
- 12 Brief aan gemeenteraad Hulst van Dorpsraad Kuitaart van 9 januari 2024 inzake Zienswijze met betrekking tot bestemmingsplan Perkpolder - 395807**
Afdoeningsvoorstel: behandelen (informereren)
Hierbij is betrokken: agendapunt 12.1
Deze brief is door D66 ter behandeling teruggevraagd uit een vorige commissie.
Er zijn vragen ingediend door D66. De antwoorden staan in iBabs.

Toezegging van gedeputeerde Van der Maas:

Ik ga met de dorpsraad van Kuitaart in gesprek over de verkeersveiligheid om te zien wat mogelijk is binnen de bestaande situatie, waarbij we proberen de 30 kilometerzone mee te nemen als buitengewone maatregel.

Conclusie: voldoende behandeld.

12.1 Brief Actiecomité Kuitaart van 31 januari 2024 over Zienswijze met betrekking tot bestemmingsplan buitengebied Hulst - 402008

Afdoeningsvoorstel: ter kennisneming en betrekken bij agendapunt 12

Conclusie: afdoeningsvoorstel overgenomen.

13 Besluitenlijst (concept) commissie Economie van 26 januari 2024

Afdoeningsvoorstel: vaststellen.

Conclusie: ongewijzigd vastgesteld.

14 Toezeggingenlijst (bijgewerkt)

Afdoeningsvoorstel: informeren en instemmen met advies de volgende toezeggingen en/of moties als afgehandeld te beschouwen en af te voeren.

Commissie toezeggingen nrs.: 35, 5

PS toezegging nr.: 11

De overige nummers blijven staan.

Conclusie: afdoeningsvoorstel overgenomen.

15 Volgende vergadering: 5 april 2024, aanvang 13:30 uur

16 Sluiting om 21.00 uur

100 Ingekomen stukken ter kennisneming

101 Brief GS van 16 januari 2024 over Toekomstvisie Midden-Zeelandroute - 397355

Afdoeningsvoorstel: ter kennisneming

102 Brief GS van 16 januari 2024 over Jaarboek Jouw Zeeland (jongerenparticipatie) 2023-2024 - 397719

Afdoeningsvoorstel: ter kennisneming

103 Brief GS van 24 januari 2024 over Uitvoering positionering en regiomarketing - 400064

Afdoeningsvoorstel: ter kennisneming

104 Brief GS van 24 januari 2024 over Jaarplan 2024 begroting 2024 NV EIZ (Economische Impuls Zeeland) en begroting 2024 IFZ (Investeringsfonds Zeeland) BV – 400755

Afdoeningsvoorstel: ter kennisneming

Er zijn vragen ingediend door PvdD. De antwoorden staan in iBabs.

105 Brief GS van 24 januari 2024 over Voortgang gebiedsontsluiting Veerse Meer Zuid - 399999

Afdoeningsvoorstel: ter kennisneming

- 106** **Brief van GS van 30 januari 2024 over zesde voortgangsbericht Regio Deal
Zeeuws-Vlaanderen - 401632**
Afdoeningsvoorstel: ter kennisneming

Laatst gewijzigd: 29 maart 2024

Toezeggingenlijst commissie Economie 5 april 2024

Commissie (Economie)

nr	COM	Bestuurder	datum vergadering	onderwerp	actie door	voortgang
52	Economie	Van der Maas	16-9-2022	Naar aanleiding van een vraag van de SP over de bruine vloot zal GS een schriftelijke terugkoppeling geven over de stand van zaken m.b.t. stichting behoud Hoogaars.		
3	Economie	Van der Maas	8-9-2023	n.a.v. Brief GS van 22 augustus 2023 over Aanpassen busdienstregeling - 361970: Ik zal een voorstel doen om de middelen die terugvloeien naar de Provincie vanuit de afschaling van Connexxion, op een andere manier te doen toekomen aan het OV in Zeeland.		Brief GS van 7 november 2023 over afdoening en voortgang moties en toezeggingen - 377471 voortgangsinformatie: We zullen dit punt betrekken bij de volgende voortgangsrapportage over de Regionale Mobiliteitsstrategie.
7	Economie	Van der Maas	24-11-2023	n.a.v. Brief GS van 7 november 2023 over voortgang busconcessie - 377524 N.a.v. de opmerking van de heer Meulblok (BBB) dat buslijn 133 in de Regionale Mobiliteitsstrategie (RMS) het transferium van Renesse niet meer aandoet als bushalte: Wij zullen keuzes ten aanzien van verschillende verbindingen op basis van de opmerkingen, waaronder opmerkingen over niet aandoen van transferium Renesse, analyseren en hierover bij u terugkomen.		Met Statenvoorstel Uitvoering Regionale Mobiliteitsstrategie - 419570 is invulling gegeven aan deze toezegging. Voorstel afvoeren tijdens commissie Economie van 5 april 2024
8	Economie	Van der Maas	24-11-2023	n.a.v. Brief GS van 7 november 2023 over voortgang busconcessie - 377524 N.a.v. de opmerking van mevrouw Van Unen (SP) over de mogelijkheid van contant betalen in de bus waarbij enkel een prijzige dagkaart als optie wordt geboden: Ik zal met Connexxion in gesprek gaan over de prijs voor een noodkaart (kaart als je niet via ov-chipkaart of OV-pay kan betalen) en u een terugkoppeling geven over de uitkomsten daarvan.		

Commissie (Economie)

nr	COM	Bestuurder	datum vergadering	onderwerp	actie door	voortgang
9	Economie	Van der Maas	24-11-2023	n.a.v. Brief GS van 7 november 2023 over voortgang busconcessie - 377524 We zullen verschillende doelgroepen, waaronder jongeren en ouderen, meenemen in de transitie naar het fijnmazige vervoer van de Regionale Mobiliteitsstrategie en zullen zodoende deze doelgroepen ervaring op laten doen via een pilot.		Met Statenvoorstel Uitvoering Regionale Mobiliteitsstrategie - 419570 is invulling gegeven aan deze toezegging. Voorstel afvoeren tijdens commissie Economie van 5 april 2024
10	Economie	Van der Maas	24-11-2023	n.a.v. Brief GS van 7 november 2023 over voortgang busconcessie - 377524 In de volgende stukkenstroom m.b.t. de Regionale Mobiliteitsstrategie zal ik een passage opnemen met informatie over het al dan niet toereikende aantal chauffeurs voor het beoogde aantal flextaxi's, waarbij in overweging wordt genomen dat de CAO van een buschauffeur en van een taxichauffeur verschillend is.		
11	Economie	Van der Maas	24-11-2023	n.a.v. Antwoorden Statenvragen - VVD - berichtgeving stremming sluizencomplex Hansweert - 019 – 358829 Ik zal aan Rijkswaterstaat vragen snel te acteren bij toekomstige neergaande ontwikkelingen ten aanzien van hun bedrijfsprocessen en dienstverlening die tot uitval of andere ongewenste belemmeringen of beperkingen kunnen leiden voor de Zeeuwse economie, inwoners en gasten, GS in een vroegtijdig stadium te informeren, zodat het college PS ook tijdig kan informeren.		
12	Economie	Van der Maas	26-1-2024	n.a.v. E-mail gemeente Reimerswaal van 4 oktober 2023 over NS problematiek binnen Zeeland - 369808: Wanneer ik het gesprek met NS heb gevoerd over de recente problematiek binnen Zeeland, o.a. over de communicatie, compensatie van reizigers, alternatief vervoer en betrouwbaarheid van het spoor, stel ik u op de hoogte n.a.v. alle punten die ook hier in de commissie zijn benoemd.		

Commissie (Economie)

nr	COM	Bestuurder	datum vergadering	onderwerp	actie door	voortgang
13	Economie	Van der Maas	26-1-2024	n.a.v. bespreking Antwoorden Statenvragen SP - Busvervoer in eigen beheer - 032 - 370672 en RMS: Indien na één jaar van de inwerkingtreding van de Regionale Mobiliteitsstrategie blijkt dat we 75% van de reizigers van het OV kwijt zijn, dan zullen we evalueren en een alternatieve aanpak voorstellen.		
14	Economie	Van der Maas	1-3-2024	n.a.v. Brief GS van 16 januari 2024 over Regionale Mobiliteitsstrategie (RMS): proces en spelregels flextaxi - 398015 Ik zal vóór de commissievergadering van 5 april 2024 een overzichtelijk kaartje aanleveren waarop de veranderingen ten opzichte van de oude situatie goed te zien zijn m.b.t. de buslijnen die vervallen en de buslijnen die behouden blijven.		Met Statenvoorstel Uitvoering Regionale Mobiliteitsstrategie - 419570 is invulling gegeven aan deze toezegging. Voorstel afvoeren tijdens commissie Economie van 5 april 2024
15	Economie	Van der Maas	1-3-2024	n.a.v. Brief aan gemeenteraad Hulst van Dorpsraad Kuitaart van 9 januari 2024 inzake Zienswijze met betrekking tot bestemmingsplan Perkpolder - 395807 Ik ga met de dorpsraad van Kuitaart in gesprek over de verkeersveiligheid om te zien wat mogelijk is binnen de bestaande situatie, waarbij we proberen de 30 kilometerzone mee te nemen als buitengewone maatregel.		

PS toezeggingen

nr	COM	Bestuurder	Datum vergadering	Onderwerp	Actie door	Voortgang
130	Economie	De Bat	11-12 november 2021	N.a.v. Statenvoorstel Begroting 2022 en najaarsnota 2021		In het najaar van 2021 is het verzoek aan het Cultuurkwadraat gedaan om te komen met een advies voor voortzetting na 2023, en een voorstel om in de periode tot 2023 stapsgewijs naar de nieuwe situatie

PS toezeggingen

nr	COM	Bestuurder	Datum vergadering	Onderwerp	Actie door	Voortgang
				Ik zeg u toe te zijner tijd te komen met een voorstel hoe het traject 'cultuurbus' na 2023 voortgezet kan worden.		toe te werken. Verwachting is dat wij hierover voor de zomer een voorstel ontvangen. Brief GS van 17 januari 2023 met voortgangsinformatie ontvangen. Mede op basis van een evaluatie vindt er medio 2023 besluitvorming over het vervolg van de Cultuurbus plaats. Voortgangsinformatie ontvangen middels Brief GS van 7 november 2023 over afdoening en voortgang moties en toezeggingen - 377471: Door omstandigheden is de evaluatie vertraagd. In de najaarsnota zit een voorstel voor het beschikbaar stellen van extra middelen voor de cultuurbus. De evaluatie volgt uiterlijk in het eerste kwartaal van 2024.
173	Economie	Van der Maas	11-11-2022	N.a.v. Statenvoorstellen Begroting 2023 en Najaarsnota 2022 - 213084 GS zullen onderzoeken op welke manier wij ook als provincie structureel inzet kunnen leveren aan leefbaarheid en kunnen bijdragen aan leefbaarheidsinitiatieven in Zeeland. Ik zal de strekking van de ingediende motie leefbaarheid Zeelanddag betrekken en binnen een half jaar, in 2023 hierover terugkomen bij PS		Brief van GS van 17 januari 2023 met voortgangsinformatie ontvangen. Voortgang: wij verwachten hier later in 2023 op terug te komen. Voortgang middels Brief GS van 7 november 2023 over afdoening en voortgang moties en toezeggingen - 377471: Er is nieuw beleid voor leefbaarheid in ontwikkeling, de sociale agenda en het leefbaarheidsfonds. Wij zullen een voorstel voor leefbaarheidsbeleid opstellen en aan u toesturen. Zodat u er daarna er een besluit over kunt nemen.
176	Economie	Van der Maas	11-11-2022	N.a.v. Statenvoorstellen Begroting 2023 en Najaarsnota 2022 - 213084: Ik ben bereid om bij Rijkwaterstaat na te vragen of RWS vindt dat de Deltawerken aangedragen kunnen worden als Unesco Werelderfgoed		

PS toezeggingen

nr	COM	Bestuurder	Datum vergadering	Onderwerp	Actie door	Voortgang
194	Economie	Van der Maas	10-3-2023	n.a.v. Motie 19 over OV Zeeland: Het college zal het vijf punten plan van de Mobiliteitsalliantie, met betrekking tot het overeind houden van het openbaar vervoer in de landelijke gebieden bestuderen en terugkoppelen naar PS welke voordelen voor Zeeland er benoemd worden.		Voortgangsinformatie middels Brief GS van 7 november 2023 over afdoening en voortgang moties en toezeggingen - 377471: We zullen dit punt betrekken in de volgende voortgangsrapportage over de Regionale Mobiliteitsstrategie.
6	Economie	Van der Maas	29-9-2023	N.a.v. Motie 4 "GS'ers naar GSAs" Wij zullen met de schoolbesturen in het ZBO in gesprek gaan om te bepalen op welke wijze wij in gesprek kunnen gaan met klassen of een groepje leerlingen.		
9	Economie	Van der Maas	10-11-2023	N.a.v. behandeling PS Begroting 2024 en Najaarsnota 2023 Wij zullen in samenwerking met een vertegenwoordiging van het initiatief Challenge2050 bekijken hoe we de interactie met jongeren via Jouw Zeeland kunnen verbreden en o.a. het genoemde initiatief hierin kunnen opnemen.		
12	Economie	Van der Maas	10-11-2023	N.a.v. behandeling PS Begroting 2024 en Najaarsnota 2023 We zullen met Connexxion in gesprek gaan over het verlengen van de huidige concessie met maximaal twee jaar extra tot december 2026. Hierbij zullen we waarborgen dat het kwaliteitsniveau minimaal behouden blijft op wat nu de standaard is, zodat geen verdere afschaling plaatsvindt van het Zeeuws openbaar vervoer, maar er wel ruimte ontstaat ervaring op te doen met het fijnmazige.		

PS toezeggingen

nr	COM	Bestuurder	Datum vergadering	Onderwerp	Actie door	Voortgang
19	Economie	Vael	15-3-2024	n.a.v. Statenvoorstel Besluit tot wijzigen van de Verordening Europese landbouwsubsidies Zeeland 2023-2027 - 401639 In het openstellingsbesluit van de regeling productieve investeringen groen blauw en dierenwelzijn en de jonge boeren zullen wij een apart subsidieplafond inregelen voor de maatregelen in de categorie water, waarin zowel maatregelen voor een zuinigere omgang met zoet water en minder afstroom van zoet water als maatregelen voor het verbeteren van de waterkwaliteit terugkomen.		

Moties

nr	COM	Bestuurder	Datum vergadering	Onderwerp	Actie door	Voortgang
40	Economie	Pijpelink	18-12-2020	Van den Berge (SGP), mede namens VVD, PvdA CDA, D66,CU, PVV Van Dijk, over Provinciaal beleid religieus erfgoed Dragen het College van Gedeputeerde Staten op: - De mogelijkheden te bezien voor verbindingen met andere onderwerpen / beleidsterreinen als duurzaamheid, recreatie, leefbaarheid en sociale ontwikkelingen (bijvoorbeeld krimp en groei) in dorpen en stadswijken dit mede ook in relatie tot de Erfgoeddeal; - Mogelijkheden te onderzoeken voor fondsvorming voor onderzoek en planvorming voor kerkelijke gebouwen; - Te onderzoeken in hoeverre aansluiting mogelijk is op de erfgoedlijn "Heren en Kerken"; - Te onderzoeken of een rijksbijdrage in de kosten van het opstellen van een provinciale visie religieus erfgoed tot de mogelijkheden behoort;		Voortgang middels Brief GS van 7 november 2023 over afdoening en voortgang moties en toezeggingen - 377471: In 2024 wordt een uitvoeringsagenda cultuur en erfgoed 2025-2032 voorgelegd ter besluitvorming. Religieus erfgoed zal hier onderdeel van uitmaken. Op 3 november 2023 heeft een zicht op beleid sessie voor erfgoed plaatsgevonden om de commissie bij te praten op het gebied van erfgoed.

Moties						
nr	COM	Bestuurder	Datum vergadering	Onderwerp	Actie door	Voortgang
				- Na het opstellen van de meeste kerkenvisies door de Zeeuwse gemeenten te bezien in hoeverre er de noodzaak is om provinciaal beleid voor het religieus erfgoed op te stellen en Provinciale Staten hierover te informeren.		
58	Economie	De Bat	11-12 november 2021	<p>Van Hertum (PvdA) mede namens VVD, GL, CU, PvdD, SP, D66, 50PLUS over Cultuurbus</p> <p>Roepen Gedeputeerde Staten op om:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Onderzoek te doen naar het verlengen van de Cultuurbusregeling. - Slimme verbindingen te leggen met andere regelingen als NOP. 		<p>De oproep om te onderzoeken hoe de regeling Cultuurbus verlengd kan worden, en daarbij slimme verbindingen te leggen hangt samen met de oproep hoe ervoor te zorgen dat de Cultuurbus ook na 2023 kan blijven bestaan. In het najaar van 2021 is het verzoek aan het Cultuurkwadraat gedaan om te komen met een advies voor voortzetting na 2023, en een voorstel om in de periode tot 2023 stapsgewijs naar de nieuwe situatie toe te werken. Verwachting is dat wij hierover voor de zomer een voorstel ontvangen. Brief van GS van 17 januari 2023 met voortgangsinformatie ontvangen: Mede op basis van een evaluatie vindt er medio 2023 besluitvorming over het vervolg van de Cultuurbus plaats. Voortgangsinformatie middels Brief GS van 7 november 2023 over afdoening en voortgang moties en toezeggingen - 377471: Door omstandigheden is de evaluatie vertraagd. In de najaarsnota zit een voorstel voor het beschikbaar stellen van extra middelen voor de cultuurbus. De evaluatie volgt uiterlijk in het eerste kwartaal van 2024.</p>

Moties						
nr	COM	Bestuurder	Datum vergadering	Onderwerp	Actie door	Voortgang
74	Economie	Van der Maas	24-6-2022	<p>Van Burg (SGP, mede namens PvdA, VVD, CDA en GL) over Behoud geschenkwoningen Watersnoodramp 1953, Dragen het College van Gedeputeerde Staten op:</p> <ul style="list-style-type: none"> - In het najaar 2022 bij de begrotingsbehandeling met nadere voorstellen naar PS te komen om een aantal geschenkwoningen in Zeeland te behouden en een beschermde status te geven. 		<p>Brief GS van 17 januari 2023 met voortgangsinformatie ontvangen. Voortgang: Tijdens de beantwoording van vragen rond de Najaarsnota heeft de gedeputeerde toegezegd dat in januari 2023 een schriftelijke rapportage van de stand van zaken rond geschenkwoningen zal worden toegezonden. In deze rapportage wordt PS nader geïnformeerd. Voortgangsinformatie middels Brief GS van 7 november 2023 over afdoening en voortgang moties en toezeggingen - 377471: Wij hebben een brief gestuurd namens drie Provincies naar het Ministerie van OCW en de Rijksdienst voor Erfgoed met het verzoek de geschenkwoningen tot monumenten te verklaren.</p>
98	Economie	Van der Maas	10-3-2023	<p>Van Hertum (PvdA, mede namens GL, 50PLUS, CDA, PvZ, PVV, SP, D66, PvdD, CU en Lijst Bosch) over OV Zeeland. Dragen het College van GS op:</p> <ul style="list-style-type: none"> - met de gemeenten en inwoners in gesprek te gaan hoe de aangedragen zorgen over het openbaar vervoer kunnen worden vertaald in de definitieve versie van het plan van eisen. - te bezien of maatschappelijk relevante lijnen, zoals genoemd bij de constatering, behouden kunnen worden of dat er zekerheid is voor reizigers voor een aanvaardbaar alternatief. - PS mee te nemen in de opbrengsten van de consultatieronde van het conceptplan van eisen. - mochten er extra financiën nodig zijn voor het nieuwe vervoersplan bovenop de huidige budgetten, terug te komen naar de Provinciale Staten. - de nieuwe Provinciale Staten van Zeeland stap voor stap op de hoogte te houden van de ontwikkelingen rondom de nieuwe concessie en vooral op het punt van de aanpassingen die GS wil doen voor het definitieve plan van eisen. 		<p>Brief GS van 12 maart 2024 over Statenvoorstel Uitvoering Regionale Mobiliteitsstrategie - 419570; voorstel motie afvoeren tijdens commissie economie 5 april 2024</p>

Moties						
nr	COM	Bestuurder	Datum vergadering	Onderwerp	Actie door	Voortgang
				<ul style="list-style-type: none"> - onderzoek te doen naar het betaalbaar maken van het Zeeuws openbaar vervoer, voor alle Zeeuwen. - De resultaten van dit onderzoek zo snel mogelijk met de nieuwe Provinciale Staten te delen. 		
9	Economie	Van der Maas	10-11-2023	<p>De Clerck (VVD) mede namens SGP, D66 en BBB over Sluipvrachtverkeer</p> <p>Dragen het college van Gedeputeerde Staten op;</p> <ul style="list-style-type: none"> • Om onderzoek te doen naar de huidige en toekomstige verkeerstromen van vrachtverkeer in Zeeland op de N-wegen die geen vertrekpunt of (eind)bestemming in Zeeland hebben; • Bij het onderzoek de invoering van de vrachtwagenheffing in Nederland te betrekken evenals de opening van de Blankenburgverbinding; • En te bezien welke passende, effectieve verkeersgeleidende maatregelen getroffen zouden kunnen en moeten worden om ongewenste verkeerstromen en overlast in de dorpen tegen te gaan; 		
11	Economie	De Bat	10-11-2023	<p>Van Burg (SGP) mede namens CU, CDA, VVD, BBB, JA21, PvZ, FvD en PVV over Verbod visserij Voordelta</p> <p>Dragen het College van Gedeputeerde Staten op:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Per ommegaande (i.v.m. naderende verbod vanaf 31 december 2023) bij de demissionair minister opnieuw aan te dringen op herziening van het voorgenomen besluit; - Deze motie onder de aandacht van de Tweede Kamer te brengen. 		Brief GS van 21 november 2023 over uitvoering motie inzake visverbod Voordelta – 381189 is besproken in commissie economie van 1 maart 2024. GS heeft invulling gegeven aan de motie. Voorstel motie afvoeren tijdens cie Economie 5 april 2024.

Moties						
nr	COM	Bestuurder	Datum vergadering	Onderwerp	Actie door	Voortgang
13	Economie	De Bat	10-11-2023	<p>Koppejan (CU) mede namens PvdA-GL, BBB en D66 over Sport Roepen het college van GS op om:</p> <ul style="list-style-type: none"> • te onderzoeken in hoeverre Sport Zeeland meer menskracht en/of financiële middelen kan gebruiken om meer Zeeuwen aan het sporten te krijgen • medio 2024 met een voorstel naar PS te komen om Sport Zeeland verder te ondersteunen om meer Zeeuwen te laten sporten. 		
18	Economie	Vael	9-2-2024	<p>Bierens (BBB, mede namens CDA, SGP, JA21, PvZ en VVD) Motie Gelijk speelveld voor fruittelers in Europa</p> <p>Verzoeken het College:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Deze motie onder de aandacht te brengen van het Ministerie van LNV, het Kabinet, de leden van de Eerste en Tweede Kamer der Staten-Generaal, het College voor het Toelaten van Gewasbeschermingsmiddelen en Biociden (CTGB) en de Nederlandse Voedsel- en Warenautoriteit (NVWA) en de brancheorganisaties (Z)LTO en NFO, met daarbij de volgende oproep: <ul style="list-style-type: none"> - De fruittelers in Nederland en onze provincie Zeeland een gelijk speelveld verdienen binnen Europa; - Er een eerlijk handelingsperspectief voor onze fruittelers dient te zijn, waarbij deze ondernemers de mogelijkheid hebben om hun teelt op eenzelfde manier te beschermen zoals telers binnen en buiten Europa en daarbij voldoende tijd dienen te krijgen voor het onderzoeken van reële alternatieven om te verduurzamen; - Er geen sprake moet zijn van het meten met twee maten door de toelatingshouder, omdat het middel Raptol wel is toegestaan in de sierteelt en voor particulier gebruik; • Het toetsingskader voor Raptol gelijk blijft aan het seizoen 2022 toen wel een vrijstelling is verleend. 		Brief GS van 7 maart 2024 over Gelijk speelveld fruitteelt - 415043; voorstel motie afvoeren tijdens commissie economie 5 april 2024

Moties						
nr	COM	Bestuurder	Datum vergadering	Onderwerp	Actie door	Voortgang
19	Economie	Van der Maas	9-2-2024	<p>Bos (FvD) Motie antisemitisme een halt toeroepen Verzoeken het College:</p> <ul style="list-style-type: none"> • bij gelegenheid in gesprekken met vertegenwoordigers uit het onderwijs te inventariseren of er in het onderwijs voldoende tijd, gelegenheid en (financiële) mogelijkheden zijn om aandacht te besteden aan antisemitisme en de Sjoa en in deze gesprekken na te gaan welke wensen er in dit kader vanuit het onderwijs zijn; - te overwegen of de Provincie een rol kan spelen in het ondersteunen van het onderwijs bij deze eventuele wensen vanuit het onderwijs; 		
20	Economie	De Bat	15-3-2024	<p>Van Hertum (PvdA-GL, mede namens CU en PvdD) Motie Zeeuwse musea Roepen GS op:</p> <ul style="list-style-type: none"> • in gesprek te gaan met de Zeeuwse gemeenten, de vijf themamusea, de andere Zeeuwse musea, Erfgoed Zeeland en Vereniging Zeeuwse Musea over de toekomst van alle Zeeuwse musea. • gezamenlijk een plan te ontwikkelen, waarbij het voortbestaan, ook op lange termijn, van de Zeeuwse musea het uitgangspunt is, ook na 2027. 		
21	Economie	De Bat	15-3-2024	<p>Dees-de Vries (BBB, mede namens PvdA-GL, SP, JA21, SGP en CU) Motie bevorderen leefbaarheid door middel van cultuur Roepen GS op om:</p> <ul style="list-style-type: none"> • te onderzoeken hoe cultuur in de kleine Zeeuwse kernen de leefbaarheid kan bevorderen. • afhankelijk van de uitkomsten van dat onderzoek in de Uitvoeringsagenda Cultuur en Erfgoed 2025-2032 een plan mee te nemen om met cultuur de leefbaarheid in de Zeeuwse kernen te verstevigen. 		

Moties

nr	COM	Bestuurder	Datum vergadering	Onderwerp	Actie door	Voortgang
22	Economie	Van der Maas	15-3-2024	<p>Van den Berge (SGP, mede namens BBB, CDA, PvdA-GL, CU en JA21)</p> <p>Motie Provinciale aandacht voor kerken in Zeeland</p> <p>Dragen het College van Gedeputeerde Staten op:</p> <ul style="list-style-type: none"> • om op basis van de uitkomsten van de gemeentelijke kerkenvisies een totaaloverzicht op te laten stellen van de toekomstbestendigheid van de Zeeuwse kerkgebouwen en de mogelijkheden te onderzoeken om samen met de gemeenten de aandacht voor deze kerkgebouwen structureel te borgen • te onderzoeken in hoeverre de Stichting Oude Zeeuwse Kerken een rol kan vervullen bij het professioneel beheren en exploiteren van leegkomende kerkgebouwen en met kennis en kunde kerkbesturen te ondersteunen en te adviseren; • tevens te onderzoeken in hoeverre het mogelijk is om de Stichting Oude Zeeuwse Kerken verder uit te bouwen naar het voorbeeld van de Stichting Oude Groninger Kerken • mocht het voorgaande niet mogelijk zijn, dan een alternatief te zoeken om toch een organisatievorm te vinden die hetzelfde doel nastreeft • Provinciale Staten in het najaar 2024 te informeren over de uitkomst hiervan 		
23	Economie	Van der Maas	15-mrt-24	<p>Van den Berge (SGP, mede namens BBB, PvdA-GL, CU en JA21) over Provinciaal muziekonderwijs Zeeland;</p> <p>Dragen het College van Gedeputeerde Staten op:</p> <ul style="list-style-type: none"> • om samen met de gemeenten te onderzoeken hoe muziekonderwijs (o.a. de Muziekschool Zeeland) steviger verankerd kan worden in de Zeeuwse samenleving; • om samen met andere partners te bezien in hoeverre er een steviger financiële basis gevormd kan worden, om zo het voortbestaan van muziekonderwijs (o.a. de Muziekschool Zeeland) voor de komende jaren beter te borgen. • om een nader voorstel aan PS in het najaar 2024 voor te leggen op welke wijze invulling wordt gegeven aan de 'sociale agenda' en 		

Moties						
nr	COM	Bestuurder	Datum vergadering	Onderwerp	Actie door	Voortgang
				welke plaats muziekonderwijs daarin heeft. En tevens aan te geven op welke wijze het 'leefbaarheidsfonds' hierbij een rol kan spelen voor mooie en waardevolle initiatieven (die bijdragen o.a. aan het tegengaan van eenzaamheid), die niet duidelijk de verantwoordelijkheid van een bepaalde partij zijn en daardoor net buiten alle kaders vallen (blz. 23 Coalitieakkoord 2023-2027 Met Zeeland, voor Zeeland).		
24	Economie	Van der Maas	15-mrt-24	Rottier (SGP, mede namens BBB, VVD, CDA, PvdAG-L, PvZ, CU, JA21, PvdD, SP, FvD, PVV en D66) over tandartsentekort Zeeland; Dragen het College van Gedeputeerde Staten op: <ul style="list-style-type: none"> • per omgaande bij de ministers van VWS en OCW erop aan te dringen om oplossingen voor de korte termijn om te zetten in daden • per omgaande bij de ministers van VWS en OCW erop aan te dringen om oplossingen voor de lange termijn, zoals een tandartsopleiding in Rotterdam, om te zetten in daden • de formerende partijen op te roepen om oplossingen voor het nijpende tandartsentekort in Zuidwest Nederland op te nemen in het te vormen coalitieakkoord • deze motie onder de aandacht van de Tweede Kamer te brengen 		Brief GS van 26 maart 2024 over Tandartsentekort in Zeeland - Motie nr 24 – 427519; voorstel motie afvoeren tijdens commissie economie 5 april 2024
25	Economie	Van der Maas	15-mrt-24	Van Hertum (PvdA-GL) over NS en ProRail; Roepen Gedeputeerde Staten op: Deze motie door te sturen naar de Zeeuwse gemeenteraden, de gemeente Bergen op Zoom en de Tweede Kamer. <ul style="list-style-type: none"> • bij de NS en ProRail om met elkaar op dringende wijze te spreken met de hoogste bestuurders van NS en ProRail zich in de Middelburgse Abdij voor de commissie economie over het door hen gevoerde beleid en de gevolgen daarvan • onderzoek te doen naar alternatieve openbaar vervoersmiddelen om de provincie snel te ontsluiten als stremming op het spoor plaatsvindt. • De NS en ProRail aan te sporen om: <ul style="list-style-type: none"> - de vertragingen gezamenlijk terug te brengen naar minimaal het 		

Moties						
nr	COM	Bestuurder	Datum vergadering	Onderwerp	Actie door	Voortgang
				niveau van 10 jaar geleden - aangekondigde werkzaamheden beter te communiceren met reizigers en sneller en beter passend alternatief vervoer aan te bieden, met een passende compensatie voor reizigers - de overstap voor Zeeuwse reizigers op station Roosendaal beter te regelen en/of de treinverbinding richting Breda en Tilburg door te trekken - in gesprek te gaan met de Zeeuwse overheden om de spoorinfrastructuur in Zeeland te verbeteren en daarbij rekening houdend met veranderende klimaatomstandigheden		

Provinciale Staten van Zeeland
t.a.v de voorzitter
Postbus 6001
4330 LA Middelburg

Onderwerp
gelijk speelveld fruitteelt

Zaaknummer
409039

Behandeld door

Verzonden

Middelburg, 5 maart 2024

Geachte voorzitter,

Hierbij sturen we u ter kennisname een door ons verstuurde brief aan Minister Adema en andere partijen inzake de Zeeuwse fruitteeltsector. Hiermee geven we uitvoering aan de in de uw vergadering van 9 februari j.l. aangenomen motie "gelijk speelveld fruitteelters".

Wij vertrouwen erop u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

Met vriendelijke groet,

Gedeputeerde Staten van Zeeland,

drs. J.M.M. Polman
Voorzitter

drs. M.C.J. Franken
Secretaris-algemeen directeur

Bijlagen:

1. brief GS aan Minister Adema

Noem in uw contact met ons steeds het zaaknummer. Dit staat bovenaan deze brief.

Ministerie van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit
Tav. Minister Adema
Postbus 20401
2500 EK Den Haag

Onderwerp
gelijk speelveld fruitteelt

Zaaknummer
409039

Behandeld door

Verzonden

Middelburg, 5 maart 2024

Geachte Minister Adema,

De fruitteeltsector is een belangrijk onderdeel van het Zeeuwse Agrofoodcomplex. Op een oppervlakte van ruim 4500 ha worden met name appels en peren geteeld. De sector heeft te maken met een aantal uitdagingen, bijvoorbeeld op het gebied van klimaatverandering, zoet water en gewasbeschermingsmiddelen.

Met name dat laatste onderwerp baart veel telers zorgen. We zien dat middelen soms worden verboden of niet meer worden toegelaten zonder dat er een duurzaam alternatief beschikbaar is. Dit zorgt voor een groot risico op ziekten, plagen en daardoor misoogsten. Een bekend voorbeeld is de schade die wordt veroorzaakt door de Appelbloesemkever. Het biologische middel Raptol wat hiertegen gebruikt kan worden was afgelopen seizoen niet toegestaan in Nederland maar wel in de ons omringende landen. Dit zorgt voor een ongelijk internationaal speelveld voor onze telers omdat het middel in België en Duitsland wel toegelaten is.

In de vergadering van Provinciale Staten van Zeeland van 9 februari is hiervoor door middel van een aangenomen motie aandacht gevraagd. Wij hebben begrepen dat er momenteel een toelatingsprocedure loopt voor tijdelijk gebruik. Wij verzoeken u bij besluiten inzake wet- en regelgeving inzake de fruitteelt ook oog te hebben voor de internationale positie van onze telers. U treft de motie als bijlage bij deze brief aan.

Wij willen graag benadrukken dat wij ons realiseren dat ook de fruitteeltsector een verduurzamingsopgave heeft en deze ondersteunen wij ook met onderzoek en projecten, bijvoorbeeld rondom zoet water en bemesting. Tegelijkertijd vinden we het heel belangrijk dat onze telers wel een eerlijke kans krijgen in de Europese handelsstromen en pleiten we voor zoveel mogelijk harmonisatie van wet- en regelgeving.

Wij verzoeken u kennis te nemen van de motie en de inhoud ervan in uw beleidsafwegingen mee te nemen.

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Zeeland,

drs. J.M.M. Polman
Voorzitter

drs. M.C.J. Franken
Secretaris-algemeen directeur

CC aan het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, de Leden van de Tweede Kamer, de Eerste Kamer, het Ctgb, de NVWA,, LTO Nederland, ZLTO en de Nederlandse Fruittelers Organisatie.

Bijlagen:

1. Motie BBB-Zeeland en CDA-Zeeland "Gelijk speelveld voor fruittelers in Europa"

Noem in uw contact met ons steeds het zaaknummer. Dit staat bovenaan deze brief.

Provinciale Staten van Zeeland
t.a.v. de Statengriffie voorzitter

Onderwerp
Tandartsentekort in Zeeland

Zaaknummer
423759

Behandeld door

Verzonden

Middelburg, 26 maart 2024

Geachte voorzitter,

Al geruime tijd werken wij aan oplossingen voor het tandartsentekort in Zeeland. We hebben hier op verschillende momenten bij ministeries en de Tweede Kamer aandacht voor gevraagd, waardoor de Zeeuwse problematiek onder andere door het Capaciteitsorgaan uitgebreid is beschreven en erkend. Onlangs is in uw vergadering de problematiek rond het tandartsentekort in Zeeland aan de orde geweest. Er is een motie aangenomen om er bij de ministers van OCW en VWS op aan te dringen om oplossingen voor de korte en lange termijn, zoals een tandartsopleiding in Rotterdam, om te zetten in daden.

Naast een reeds afgelegd werkbezoek aan het Erasmus MC, zetten wij nu in op gezamenlijke gesprekken met het ministerie van OCW, VWS en de Erasmus Universiteit Rotterdam. Wij hebben deze partijen brieven verstuurd, die u bijgaand aantreft.

Daarnaast brengen wij de motie onder de aandacht van de Tweede Kamer. Hiermee geven we invulling aan motie 24.

Met vriendelijke groet,

Gedeputeerde Staten van Zeeland,

drs. J.M.M. Polman, voorzitter

drs. M.C.J. Franken, secretaris-algemeen directeur

Bijlagen:

1. Brief aan OCW
2. Brief aan VWS
3. Brief Erasmus Universiteit

Noem in uw contact met ons steeds het zaaknummer. Dit staat bovenaan deze brief.

Ministerie van Onderwijs, Cultuur en Wetenschap
T.a.v minister van Onderwijs, Cultuur en Wetenschap
Postbus 16375
2500 BJ Den Haag

Onderwerp	Zaaknummer	Behandeld door	Verzonden
Tandartsentekort in Zeeland	423759		

Middelburg, 26 maart 2024

Geachte minister Dr. R.H. Dijkgraaf, excellentie,

Reeds meerdere keren hebben wij uw aandacht gevraagd voor het groeiende tandartsentekort in de provincie Zeeland. Wij doen een dringend beroep op uw ministerie om het tandartsentekort op korte termijn aan te pakken. Het Capaciteitsorgaan heeft de urgentie voor Zeeland eerder geschetst. Met 39 tandartsen in Zeeland per 100.000 inwoners (tegenover bijvoorbeeld 95 tandartsen per 100.000 inwoners in Noord-Holland) wordt de urgentie onverminderd gevoeld. Daarnaast heeft het Capaciteitsorgaan nogmaals bevestigd dat er in Zeeland uitval van zorg dreigt te ontstaan, door vergrijzing van het tandartsbestand en het hoge aantal buitenlandse tandartsen dat zich veelal slechts voor korte duur in Nederland vestigt. Daarmee maken we ons zorgen over de continuïteit van de Zeeuwse mondzorg.

Het advies van het Capaciteitsorgaan om het aantal opleidingsplekken te verhogen onderschrijven wij van harte. Daarnaast zijn we verheugd dat het kabinet stappen zet om deze opleidingsplekken zo snel mogelijk te realiseren. Gelet op de urgentie van de problematiek dringen we er op aan om op korte termijn met u in overleg te treden over het realiseren van deze opleidingsplekken in Zuidwest-Nederland.

Zoals u eerder van ons heeft vernomen, zien wij de oplossing in het starten van een opleiding in Zuidwest-Nederland, naast de bestaande opleidingen in Groningen, Nijmegen en Amsterdam. Wij zien in de praktijk vaak dat studenten zich na afronding van hun opleiding in het gebied van hun opleidingslocatie vestigen. Een opleiding in Rotterdam zou Zeeland daarom goed bedienen. Dit zorgt niet alleen voor extra opleidingsplaatsen, maar kan ook direct een belangrijke rol spelen in de oplossing van het Zeeuwse tekort aan tandartsen door het opzetten van leerpraktijken in de provincie Zeeland.

Op 15 maart jongstleden is een unanieme motie aangenomen door Provinciale Staten van Zeeland. Deze motie roept ons op om bij de ministers van VWS en OCW aan te dringen om oplossingen voor de korte en lange termijn, zoals een tandartsopleiding specifiek in Rotterdam, om te zetten in daden. Deze motie vindt u in de bijlage. De locatie van een opleiding valt onder uw verantwoordelijkheid. Om deze motie goed uit te kunnen voeren, dringen we aan om op korte termijn samen met de voorzitter van de raad van bestuur van het Erasmus MC het gesprek met u aan te gaan.

Wij hebben er vertrouwen in dat u dit tekort gaat aanpakken en kijken uit naar een gesprek tussen u, de portefeuillehouder van Gedeputeerde Staten, en de voorzitter van de raad van bestuur van het Erasmus MC.

Met vriendelijke groet,

Gedeputeerde Staten van Zeeland,

drs. J.M.M. Polman, voorzitter

drs. M.C.J. Franken, secretaris-algemeen directeur

Bijlagen:

1. Motie van Provinciale Staten van Zeeland

Noem in uw contact met ons steeds het zaaknummer. Dit staat bovenaan deze brief.

Ministerie van Volksgezondheid, Welzijn en Sport
T.a.v minister voor Medische Zorg
Postbus 20350
2500 EJ Den Haag

Onderwerp
Tandartsentekort in Zeeland

Zaaknummer
423759

Behandeld door

Verzonden

Middelburg, 26 maart 2024

Geachte minister P.A. Dijkstra, Excellentie,

Reeds meerdere keren hebben wij uw aandacht gevraagd voor het groeiende tandartsentekort in de provincie Zeeland. Wij doen een dringend beroep op uw ministerie om het tandartsentekort op korte termijn aan te pakken. Het Capaciteitsorgaan heeft de urgentie voor Zeeland eerder geschetst. Met 39 tandartsen in Zeeland per 100.000 inwoners (tegenover bijvoorbeeld 95 tandartsen per 100.000 inwoners in Noord-Holland) wordt de urgentie onverminderd gevoeld. Daarnaast heeft het Capaciteitsorgaan nogmaals bevestigd dat er in Zeeland uitval van zorg dreigt te ontstaan, door vergrijzing van het tandartsbestand en het hoge aantal buitenlandse tandartsen dat zich veelal slechts voor korte duur in Nederland vestigt. Daarmee maken we ons zorgen over de continuïteit van de Zeeuwse mondzorg.

Het advies van het Capaciteitsorgaan om het aantal opleidingsplekken te verhogen, onderschrijven wij van harte. Daarnaast zijn we verheugd dat het kabinet stappen zet om deze opleidingsplekken zo snel mogelijk te realiseren. Gelet op de urgentie van de problematiek dringen we erop aan om op korte termijn met u in overleg te treden over het realiseren van oplossingen voor het Zeeuwse tandartstekort.

Zoals u eerder van ons heeft vernomen, zien wij de oplossing in het starten van een opleiding in Zuidwest-Nederland, naast de bestaande opleidingen in Groningen, Nijmegen en Amsterdam. Wij zien in de praktijk vaak dat studenten zich na afronding van hun opleiding in het gebied van hun opleidingslocatie vestigen. Een opleiding in Rotterdam zou Zeeland daarom goed bedienen. Dit zorgt niet alleen voor extra opleidingsplaatsen, maar kan ook direct een belangrijke rol spelen in de oplossing van het Zeeuwse tekort aan tandartsen door het opzetten van leerpraktijken in de provincie Zeeland.

Eerder heeft u ons ook medegedeeld dat u verschillende oplossingsrichtingen met OCW verkent: we worden hier graag over geïnformeerd en zijn natuurlijk ook bereid om mee te denken over oplossingsrichtingen op de korte termijn.

Op 15 maart jongstleden is een unanieme motie aangenomen door Provinciale Staten van Zeeland. Deze motie roept ons op om bij de ministers van VWS en OCW aan te dringen om oplossingen voor de korte en lange termijn, zoals een tandartsopleiding specifiek in Rotterdam, om te zetten in daden.

Deze motie vindt u in de bijlage. Om deze motie goed uit te kunnen voeren, dringen we er daarom op aan om op korte termijn samen met de voorzitter van de raad van bestuur van het Erasmus MC het gesprek met u aan te gaan.

Wij hebben er, gezien onze laatste correspondentie met uw ministerie, vertrouwen in dat u dit tekort gaat aanpakken en kijken uit naar een gesprek tussen u, de portefeuillehouder van Gedeputeerde Staten, en de voorzitter van de raad van bestuur van het Erasmus MC.

Met vriendelijke groet,

Gedeputeerde Staten van Zeeland,

drs. J.M.M. Polman, voorzitter

drs. M.C.J. Franken, secretaris-algemeen directeur

Bijlagen:

1. Motie van Provinciale Staten van Zeeland

Noem in uw contact met ons steeds het zaaknummer. Dit staat bovenaan deze brief.

Erasmus Universiteit Rotterdam
t.a.v College van Bestuur
Postbus 1738
3000 DR Rotterdam

Onderwerp
Tandartsentekort in Zeeland

Zaaknummer
423759

Behandeld door

Verzonden

Middelburg, 27 maart 2024

Geachte

Provincie Zeeland heeft een nijpend tandartsentekort. Met 39 tandartsen in Zeeland per 100.000 inwoners (tegenover bijvoorbeeld 95 tandartsen per 100.000 inwoners in Noord-Holland) wordt de urgentie om dit tekort aan te pakken stevig gevoeld. Daarnaast heeft het Capaciteitsorgaan bevestigd dat er in Zeeland uitval van zorg dreigt te ontstaan, door vergrijzing van het tandartsbestand en het hoge aantal buitenlandse tandartsen dat zich veelal slechts voor korte duur in Nederland vestigt. Daarmee maken we ons zorgen over de continuïteit van de Zeeuwse mondzorg.

Op 15 maart jongstleden is een unanieme motie aangenomen door Provinciale Staten van Zeeland om er bij de ministers van VWS en OCW op aan te dringen om oplossingen voor de korte en lange termijn, zoals een tandartsopleiding specifiek in Rotterdam, om te zetten in daden. Deze motie vindt u in de bijlage.

Naar aanleiding van deze motie gaat gedeputeerde Van der Maas graag op korte termijn met u in gesprek. Immers, voor een tandartsopleiding in Rotterdam lijkt de Erasmus Universiteit de logische partner te zijn. Wij hebben eerder aan het ministerie van OCW en het ministerie van VWS aangegeven dat wij de oplossing voor het Zeeuwse tandartstekort zien in het starten van een opleiding in Zuidwest-Nederland. De huidige bestaande opleidingen bevinden zich in het noorden- en midden van het land: van Groningen tot Nijmegen. In praktijk vestigen studenten zich na afronding van hun opleiding in de buurt van hun opleidingslocatie, en daartoe mist een opleidingslocatie in Zuidwest-Nederland. Een opleiding in Rotterdam zou Zeeland goed bedienen. Dit zorgt niet alleen voor extra opleidingsplaatsen, maar kan ook direct een belangrijke rol spelen in de oplossing van het Zeeuwse tekort aan tandartsen door het opzetten van leerpraktijken in de provincie Zeeland. Dit signaal hebben we ook afgegeven in een gesprek met de voorzitter van de raad van bestuur van het Erasmus MC.

Provincie Zeeland vraagt actief aandacht voor het groeiende tandartsentekort in de provincie. Het advies van het Capaciteitsorgaan om het aantal opleidingsplekken te verhogen onderschrijven we dan ook van harte. Daarnaast zijn we verheugd dat het kabinet stappen zet om deze opleidingsplekken zo snel mogelijk te realiseren.

We kijken ernaar uit om met u te bespreken hoe wij bij kunnen dragen aan een spoedige realisatie van een tandartsopleiding in Rotterdam.

Met vriendelijke groet,

Gedeputeerde Staten van Zeeland,

drs. J.M.M. Polman, voorzitter

drs. M.C.J. Franken, secretaris-algemeen directeur

Bijlagen:

1. Motie Provinciale Staten van Zeeland

Noem in uw contact met ons steeds het zaaknummer. Dit staat bovenaan deze brief.

M11, herzien



MOTIE m.b.t. Tandartsentekort Zeeland

Motie van de leden J.A. Rottier (SGP), E.J.A. Vermue (BBB), M.J.A. Reinders – Stijnman (VVD), J.R. Oudeman (CDA), J.A.M. van Hertum en R. Zeilstra (PvdA-GL), F. Babijn (PvZ), E.J.A. Koppejan (CU), G. Heijkoop (JA21), T.A.O. Janssens (PvdD), G. van Unen (SP), M. Bos (FvD). P.H. van der Hoeff (PVV) en W. Versluijs (D66)

Ontvangen op vrijdag 15 maart 2024

Provinciale Staten van Zeeland in vergadering bijeen op vrijdag 15 maart 2024.

Kennis genomen hebbende van:

- Het nijpende tandartsentekort dat aanwezig is in Zeeland (2.505 inwoners per tandarts) ten opzichte van het gemiddelde in Nederland (1.820 inwoners per tandarts);
- De patiëntenstop bij ongeveer de helft van de Zeeuwse praktijken als gevolg van dit tekort;
- Het feit dat er in Zeeland veel oudere tandartsen zijn (van de 155 tandartsen gaan er binnen tien jaar zo'n 50 met pensioen) en het tekort de komende tijd dus alleen maar groter wordt;
- De Kamervragen die eerder gesteld zijn over dit onderwerp, o.a. door CDA en VVD;
- De urgentie die KNMT bij monde van tandarts Van den Dorpel in de commissie Economie van 13 januari 2023 onder de aandacht heeft gebracht;
- De meerdere brieven die het college van GS als noodkreet naar het ministerie van VWS en OCW heeft gestuurd;
- De keuze van veel tandartsen om na hun opleiding in de nabijheid van hun opleidingsplaats aan de slag te gaan;
- De bereidheid van het Erasmus MC een opleiding Tandheelkunde aan te bieden in Rotterdam voor Zuidwest Nederland.

Zijn van oordeel dat:

- Mondzorg een basale, noodzakelijke levensbehoefte is;
- Het van groot belang is (voor de volksgezondheid én leefbaarheid) dat iedere Zeeuwse inwoner terecht kan bij een tandartsenpraktijk in de eigen regio en daarvoor geen lange afstanden af dient te leggen;
- Er een extra tandartsenopleiding in Rotterdam dient te komen, omdat dit kan bijdragen aan het verminderen van het tandartsentekort in Zeeland;

- Een extra tandartsenopleiding in Rotterdam kan bijdragen aan het aantrekken van nieuwe studenten voor de opleiding, omdat de afstand tot de opleiding een variabele is bij de keuze die studenten maken voor een opleiding;
- Een extra tandartsenopleiding in Rotterdam een belangrijke rol kan spelen in het tekort aan tandartsen door het opzetten van leerpraktijken in de provincie Zeeland;
- Een extra investering in de opleiding Tandheelkunde ook preventief werkt, omdat het voorkomt dat er op lange termijn veel werk aan het gebit dient te gebeuren (met bijbehorende hoge kosten);
- Er weinig vorderingen zijn om het tandartsentekort op te lossen en er dus wel een tandje bij mag.

Dragen het College van Gedeputeerde Staten op:

- Per omgaande bij de ministers van VWS en OCW erop aan te dringen om oplossingen voor de korte termijn om te zetten in daden;
- Per omgaande bij de ministers van VWS en OCW erop aan te dringen om oplossingen voor de lange termijn, zoals een tandartsenopleiding in Rotterdam, om te zetten in daden;
- De formerende partijen op te roepen om oplossingen voor het nijpende tandartsentekort in Zuidwest Nederland op te nemen in het te vormen coalitieakkoord;
- Deze motie onder de aandacht van de Tweede Kamer te brengen.

En gaan over tot de orde van de dag.

J.A. Rottier (SGP)

E.J.A. Vermue (BBB)

M.J.A. Reinders – Stijnman (VVD)

J.R. Oudeman (CDA)

J.A.M. van Hertum en R. Zeilstra (PvdA-GL)

F. Babijn (PvZ)

E.J.A. Koppejan (CU)

G. Heijkoop (JA21)

T.A.O. Janssens (PvdD)

G. van Unen (SP)

M. Bos (FvD)

P.H. van der Hoeff (PVV)

W. Versluijs (D66)

Provinciale Staten van Zeeland
t.a.v de voorzitter
Postbus 6001
4330 LA Middelburg

Onderwerp	Zaaknummer	Behandeld door	Verzonden
Jongerenparlement 2023 Challenge 2050	97264 406662		

Middelburg, 5 maart 2024

Geachte voorzitter,

Eind september 2023 organiseerde Provincie Zeeland voor de derde keer een tweedaags Zeeuws jongerenparlement. Het Jongerenparlement is een combinatie van een jongeren denktank en een debat. Met dit event willen wij jongeren kennis laten maken met politiek en democratie en hen betrekken bij Zeeuwse onderwerpen. Een andere belangrijke wens is om een bredere groep jongeren aan te spreken met deze opzet. Het jongerenparlement vond plaats op 27 en 28 september 2023. Er deden 35 Zeeuwse jongeren van verschillende opleidingsniveaus en leeftijden (15-19) mee aan deze tweedaagse. In deze brief informeren we u over de dag zelf, de uitkomsten en het vervolg.

Op 4 november 2023 presenteerden 12 jongeren die deelnamen aan Challenge 2050 hun droombeelden voor Zeeland in 2050. Naar aanleiding van behandeling in Provinciale Staten hebben we toegezegd dat we in samenwerking met een vertegenwoordiging van het initiatief Challenge 2050 bekijken hoe we de interactie met jongeren via Jouw Zeeland kunnen verbreden en o.a. het genoemde initiatief hierin kunnen opnemen. In deze brief geven we u hierover graag een update.

Zeeuws Jongerenparlement 2023

Terugblik tweedaagse

Het thema van deze editie sloot aan bij het Zeeuwse themajaar: Zeeland en de kracht van het water. Op de eerste dag van de tweedaagse gingen de jongeren als zogenaamde echte Statenleden op werkbezoek in de provincie. Ze brachten een bezoek aan Waterdunen in Breskens; een icoon voor Zeeland en het bewijs dat Zeeland vandaag de dag anders met water omgaat. Dit hebben de jongeren ervaren tijdens een rondleiding door het gebied. Diverse sprekers waren aanwezig om de deelnemers te inspireren en bekend te maken met de onderwerpen. Zo kwamen onder andere [REDACTED] van Deltares, [REDACTED] van de Zuidwestelijke Delta, klimaatdiplomaat [REDACTED] en onderzoekscoördinator [REDACTED] van HZ, langs om met de jongeren in gesprek te gaan over het thema water. Uiteraard was er voor de jongeren ook veel ruimte om met elkaar in het debat te gaan. Dit deden ze met name op dag twee. Ook stond er een lunch met de commissaris van de Koning, gedeputeerden en verschillende Statenleden op het programma. Het jongerenparlement is georganiseerd samen met het Debatbureau. Daarnaast waren verschillende leden van Jouw Zeeland betrokken bij de organisatie.

█ : "Dit was de tweede keer dat ik deelnam aan het Zeeuws Jongerenparlement. Voor mij is dit een jaarlijks hoogtepunt waar ik erg naar uitkijk. Ik vind het leuk om nieuwe mensen te ontmoeten en mij twee dagen lang te verdiepen in een thema. Door het afwisselende programma heb ik veel geleerd over het thema water.

Het locatiebezoek aan Waterdunen vond ik heel leuk. Daarnaast waren de gastsprekers een goede toevoeging. Zij kwamen met inspirerende voorbeelden uit de praktijk. Al deze ervaringen hebben ons geholpen om uiteindelijk twaalf goede aanbevelingen te overhandigen aan Provincie Zeeland."

Opbrengst

De stem van jongeren kreeg vorm door de stellingen/actiepunten die zij hebben opgesteld. Deze werden na afloop aan gedeputeerde Harry van der Maas overhandigd.

De actiepunten voor de Provincie:

- Water is een kostbare natuurlijke hulpbron. We moeten allemaal onze verantwoordelijkheid nemen om watervervuiling te verminderen, waterbronnen te beschermen. Ook moet er meer onderzoek worden gedaan.
- Klimaatverandering heeft een grote invloed op de beschikbaarheid en kwaliteit van waterbronnen. Het verminderen van onze ecologische voetafdruk is nodig om de impact te beperken.
- Jongeren moeten worden aangemoedigd om bewust water te gebruiken en verspilling tegen te gaan om de watertekorten te verminderen. Jongeren moeten meer kennis opdoen over de problematiek.
- De waterkwaliteit moet omhoog net als de prijs van water voor grootverbruikers.
- Maak de waterproblematiek voor iedereen beter zichtbaar om het gevoel van urgentie te vergroten (watertonnen, toilet spoelen met regenwater, geen chloor in badwater).
- Jongeren moeten worden betrokken bij watermanagementbeslissingen om ervoor te zorgen dat de toekomstige watervoorziening en waterbescherming veilig en duurzaam is.
- Er moet veel strenger worden opgetreden tegen watervervuiling (bijv. PFAS).
- Er moet beter rekening worden gehouden met meer ruimte voor getijdengebieden en binnendijkse oplossingen.
- Kustbescherming vraagt zoveel mogelijk natuurlijke oplossingen (schorren en slikken, zandbanken etc.).
- Technologische en natuurlijke innovaties op het gebied van waterbeheer en waterkwaliteit moeten worden aangemoedigd (zoals voor ontzilting en de verwerking van het restproduct). Zorg dat jongeren kunnen bijdragen aan de ontwikkeling van nieuwe oplossingen.
- Het voorbeeld van Waterdunen verdient navolging. Hierbij moet wel rekening gehouden worden met gevoeligheden die er kunnen zijn in de samenleving.
- Internationale samenwerking door overheden en bedrijven is nodig om waterproblemen en conflicten op te lossen en om het waterbeheer te bevorderen.

De actiepunten hebben wij in ons college besproken. Ook hebben we ze in onze organisatie onder de aandacht gebracht. Daarnaast onderzoeken wij welke punten in ons beleid geborgd kunnen worden. Zo willen wij er ook in de uitvoering van het beleid aandacht aan kunnen geven. Op deze manier brengen we de stem van jongeren verder.

Vervolg

Het derde Zeeuws Jongerenparlement is naar tevredenheid van de organisatie verlopen. We hebben een brede doelgroep bereikt. Een aandachtspunt is dat het thema goed moet aansluiten op de belevingswereld van jongeren. De jongeren zelf hebben de dag beoordeeld met een 7,2. De wens is om weer een nieuwe editie van het Zeeuws Jongerenparlement te organiseren. Precieze vorm, invulling van het programma, de timing en frequentie worden nog bekeken.

Challenge 2050

Naar aanleiding van de uitkomsten van Challenge 2050 en het symposium 'stem van de toekomst' hebben Jouw Zeeland en vertegenwoordigers van Challenge 2050 (ZMf) meermaals overleg gehad over hoe we elkaar in 2024 kunnen versterken. Het idee is om in 2024 een bijeenkomst te organiseren over een van de thema's die onderdeel uitmaakte van de droombeelden van de jongeren van Challenge 2050: participatie in het Zeeland van 2050, de Zeeuwse economie in 2050, ons eten in 2050, het verhaal van water in 2050. Komende weken bekijkt Jouw Zeeland samen met inhoudelijke ambtenaren, de jongerenwerkgroep van Challenge 2050 en ZMf hoe deze bijeenkomst vorm te geven.

We verzoeken Provinciale Staten om toezegging nummer 9 hiermee als ingevuld te beschouwen.

Met vriendelijke groet,

Gedeputeerde Staten van Zeeland,

drs. J.M.M. Polman
Voorzitter

drs. M.C.J. Franken
Secretaris-algemeen directeur

Noem in uw contact met ons steeds het zaaknummer. Dit staat bovenaan deze brief.

Wij vertrouwen erop u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

Hoogachtend,

Namens het bestuur van de Rekenkamer Zeeland

mr. G.A.A. van Rijswijk – van Mook
Voorzitter



Answering
tomorrow's
challenges
today

DoeMee-onderzoek: Energiebesparingsplicht

Offerte voor NVRR

Rotterdam, 13 november 2023

DoeMee-onderzoek: Energiebesparingsplicht

Offerte voor NVRR

Rotterdam, 13 november 2023

Project: SCH/NZ 1005367voo

Inhoudsopgave

1	Inleiding.....	4
1.1	Achtergrond.....	4
1.2	Vraagstelling.....	4
1.3	Visie op de vraag.....	4
1.4	Scope en afbakening.....	6
1.5	Leeswijzer.....	7
2	Plan van aanpak.....	8
2.1	Onderzoeksmethoden.....	8
2.2	Stappenplan.....	9
3	Team en planning.....	14
3.1	Team.....	14
3.2	Referenties.....	16
3.3	Planning.....	16

1 Inleiding

1.1 Achtergrond

De Nederlandse Vereniging van Rekenkamers & Rekenkamercommissies (NVRK) stelt leden ieder jaar in de gelegenheid om deel te nemen aan een gezamenlijk onderzoek naar een maatschappelijk relevant onderwerp. Een zogenaamd DoeMee-onderzoek. In 2024 staat het DoeMee-onderzoek in het teken van het decentrale toezicht op en handhaving van de energiebesparingsplicht en informatieplicht.

De energiebesparingsplicht houdt in dat bedrijven en instellingen die jaarlijks meer dan 50.000 kWh stroom of 25.000 m³ aardgas gebruiken verplicht zijn energiebesparende maatregelen te nemen. Het gaat hierbij specifiek om investeringen die binnen vijf jaar kunnen worden terugverdiend. De informatieplicht houdt in dat deze bedrijven en instellingen eens in de 4 jaar actief informatie moeten verstrekken aan RVO over de energiebesparende maatregelen die zij hebben genomen.

Toezicht op en handhaving van deze plichten zijn sinds 1 juli 2023 als taak belegd bij de omgevingsdiensten. Een actieve houding van omgevingsdiensten, gemeenten en provincies kan een flinke besparing bij grootverbruikers opleveren en daarmee een belangrijke bijdrage leveren aan het realiseren van duurzaamheidsdoelstellingen.

1.2 Vraagstelling

De centrale vraag die in het DoeMee-onderzoek beantwoord dient te worden, luidt:

“Welke inspanningen plegen gemeenten en provincies bij het toezicht en de handhaving van de energiebesparingsplicht en de informatieplicht energiebesparing en wat zijn daarvan de resultaten?”

1.3 Visie op de vraag

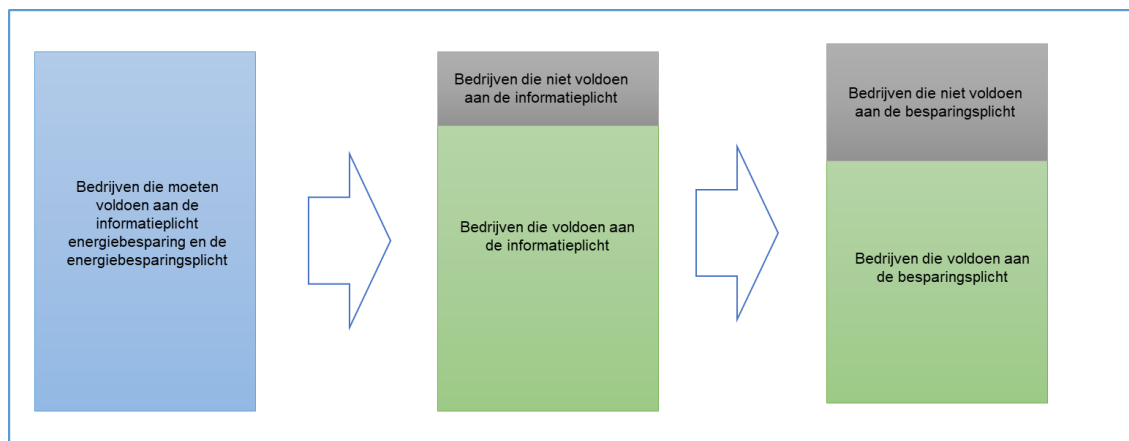
DoeMee-onderzoek biedt waardevolle inzichten voor energietransitie

Toezicht en handhaving op het energieverbruik van bedrijven en instellingen blijkt een effectieve maatregel voor het terugdringen van het energieverbruik. Energiebesparing heeft positieve effecten op de energiekosten en het klimaat en maakt Nederland minder afhankelijk van fossiele brandstoffen. Met dit DoeMee-onderzoek bieden we inzicht in de manier waarop gemeenten, provincies en omgevingsdiensten het toezicht en de handhaving op de energiebesparings- en informatieplicht hebben georganiseerd. Zo wordt inzichtelijk welke toezichts- en handavingsmaatregelen helpen om de naleving van de energiebesparingsplicht te bevorderen. Voor gemeenten en provincies extra relevant omdat goed toezicht en handhaving kan bijdragen aan hun eigen duurzaamheidsdoelstellingen.

Informatieplicht en focus van omgevingsdiensten

Gemeenten, provincies en omgevingsdiensten kunnen de informatie die bedrijven hebben verstrekt over energiebesparende maatregelen opvragen bij RVO. Zo krijgen zij inzicht in de bedrijven die aan hun informatieplicht hebben voldaan. Zo weten omgevingsdiensten ook welke bedrijven en instellingen niet aan hun informatieplicht hebben voldaan en moeten worden gecontroleerd.

Figuur 1.1 Schematische weergave deulitkomsten onderzoek



Daarnaast moet inzichtelijk worden welke bedrijven niet voldoen aan de energiebesparingsplicht. Ook daar kan op gecontroleerd worden. U vraagt ook welk inzicht de overheden hebben en hoe zij hierop controleren. In het DoeMee-onderzoek verstrekken we inzicht in het controleproces van omgevingsdiensten. We onderzoeken hoeveel tijd omgevingsdiensten besteden aan het toezicht en op welke bedrijven en instellingen zij zich focussen. In het onderzoek worden de gegevens van omgevingsdiensten met elkaar vergeleken zodat zij op basis van deze informatie hun proces efficiënter kunnen inrichten.

Governance gemeenten, provincies en omgevingsdiensten

Het bevoegd gezag voor het toezicht en de handhaving op de energiebesparingsplicht is de gemeente. In sommige gevallen (met name bij zeer grote bedrijven/energiegebruikers) ligt het bevoegd gezag bij de provincie. Gemeenten en provincies hebben de uitoefening van toezicht en handhaving van de energiebesparingsplicht in veel gevallen gemandateerd aan hun omgevingsdienst. Nadat bedrijven, instellingen en het bevoegd gezag hebben aangegeven het toezicht bij voorkeur door één partij te laten uitvoeren zijn deze taken structureel toegevoegd aan het basistakenpakket van omgevingsdiensten. Het zijn dus de omgevingsdiensten die het toezicht uitvoeren, in opdracht van gemeenten en provincies. Middelen voor de uitvoering van het toezicht worden, anders dan voorheen, als speciale uitkering aan omgevingsdiensten verstrekt.

Omgaan met verschillen in handhaving

Uit het onderzoek van TNO (2020) blijkt dat de verschillen tussen omgevingsdiensten groot zijn. Sommige omgevingsdiensten zijn afwachtend geweest met meldingen, andere omgevingsdiensten hebben geëxperimenteerd met handhaving. Bovendien hebben niet alle omgevingsdiensten een lange-termijn strategie voor toezicht op energiebesparing. Hetzelfde geldt voor gemeenten en provincies. TNO (2020) stelt dat niet alle gemeenten omgevingsdiensten mandaat hebben gegeven voor toezicht en handhaving van de informatie- en energiebesparingsplicht. Wij zien daarom de meerwaarde van een vergelijking tussen verschillende overheden aan de hand van factsheets en zullen een benchmark analyse uitvoeren, waarbij de individuele situatie van een type overheid wordt vergeleken met de benchmark. Overheden kunnen hierdoor leren van en over elkaar.

Tijd en focus van informatie- en energiebesparingsplicht

Uit het onderzoek van TNO (2020) blijkt dat omgevingsdiensten lang nodig hebben om alle bedrijven en instellingen die nog niet voldoen aan de energiebesparingsplicht te benaderen en te controleren. Daarnaast focussen zij zich met name op bedrijven en instellingen die wel voldaan hebben aan de verplichtingen, omdat zij van deze bedrijven en instellingen in bezit zijn van de gegevens, in tegenstelling tot de bedrijven en instellingen die nog niet hebben gemeld. Daarom zijn zowel de focus als het tijdsbestek die omgevingsdiensten hebben rondom de informatie- en energiebesparingsplicht belangrijke elementen van het onderzoek. Wij zullen deelnemende rekenkamers vragen om informatie met ons te delen over het zicht dat zij hebben op instellingen en bedrijven die onder de informatie- en energiebesparingsplicht vallen, welke instellingen en bedrijven zich melden, welke dat niet doen en welke in beeld zijn bij omgevingsdiensten. Op deze manier kan inzicht verkregen worden in de hoeveelheid en type bedrijven en instellingen waarvoor de informatie- en energiebesparingsplicht wel geldt, maar waar geen zicht op is van omgevingsdiensten. Daarnaast zullen wij de manier waarop omgevingsdiensten bedrijven controleren en toezien op de plicht in kaart brengen.

1.4 Scope en afbakening

Samenhang onderzoek algemene rekenkamer

Parallel aan het DoeMee-onderzoek voert de Algemene Rekenkamer onderzoek uit naar het landelijke beleid op het gebied van de energiebesparingsplicht en informatieplicht energiebesparing. Beide onderzoeken worden zoveel mogelijk op elkaar afgestemd en daar waar relevant wordt gebruik gemaakt van de gegevens uit het andere onderzoek.

Gericht op de handhaving door overheden

Het DoeMee-onderzoek richt zich primair op welke inspanningen gemeenten, provincies en omgevingsdiensten verrichten op het toezien en handhaven van de energiebesparingsplicht en informatieplicht energiebesparing. Daarbij hoort ook dat we kijken naar hoe het toezicht is georganiseerd en naar de resultaten die deze inspanningen teweeg brengen. We kijken niet naar de energiebesparingsmaatregelen van overheden zelf en de effecten daarvan. We kijken ook niet naar het landelijke beleid op het gebied van de energiebesparingsplicht en de informatieplicht. Hier gaat de Algemene Rekenkamer mee aan de slag. Waar relevant betrekken we deze gegevens voor de context van het DoeMee-onderzoek.

Periode van analyse

Sinds 1993 moeten bedrijven en instellingen die jaarlijks meer dan 50.000 kWh stroom of 25.000 m³ aardgas gebruiken, voldoen aan de energiebesparingsplicht. Sinds 1 juli 2019 geldt ook de informatieplicht energiebesparing. Dit betekent dat bedrijven en instellingen die vallen onder de energiebesparingsplicht eenmaal in de vier jaar bij de RVO moeten aangeven welke energiebesparingsmaatregelen ze hebben genomen. Gemeenten, provincies en/of omgevingsdiensten kunnen/moeten deze informatie ophalen bij de RVO. Omgevingsdiensten hebben zo'n vier tot zes jaar nodig om alle bedrijven en instellingen die nog niet voldoen aan de energiebesparingsplicht te benaderen. Aannemelijk is dat in 2023 substantiële vooruitgang is geboekt. Daarom kiezen wij ervoor om de periode van 1 juli 2019 tot juli 2023 mee te nemen in onze analyse. We verwachten dat voor 2019 beperkte informatie beschikbaar is.

1.5 Leeswijzer

Na dit inleidende hoofdstuk 1, wordt in hoofdstuk 2 ons [plan van aanpak](#) gepresenteerd. In hoofdstuk 3 gaan we in op het in te zetten [team](#), de [planning](#) en het benodigde [budget](#).

2 Plan van aanpak

2.1 Onderzoeksmethoden

Onderzoek door middel van deskresearch en vragenlijsten

De deelnemende Rekenkamers kunnen meerdere gemeenten, provincies of waterschappen bedienen. Het is de taak van de Rekenkamers om de onder hun vallende decentrale overheden te informeren. Wij vragen een aantal documenten op bij de deelnemende partijen. Het gaat hierbij bijvoorbeeld om begrotingen, jaarverslagen en andere relevante (interne) documenten. Daarnaast voeren wij een enquête uit. De resultaten van de enquête en de deskresearch worden vervolgens verwerkt in factsheets, waarna de overheden allemaal in de gelegenheid worden gesteld een technische reactie te geven op de opgestelde factsheets. Onjuistheden in de weergave worden uiteraard aangepast. Overkoepelend wordt een onderzoeksrapport geschreven met de bevindingen op het onderwerp.

Inzet van onderzoeksmethoden per doelstelling

In de offerteaanvraag is een aantal doelstellingen opgesteld. Per doelstelling hebben wij in de onderstaande tabel aangegeven hoe wij de informatievoorziening voor het onderzoek voor ons zien. Deze methoden worden als onderdeel van het stappenplan verder uitgewerkt in de navolgende paragraaf.

Tabel 2.1 Onderzoeksmethoden voor het onderzoek

Doelstellingen	Bronnen
1. De manier waarop gemeenten en provincies de invulling van de energiebesparings- en informatieplicht hebben opgenomen in hun begroting	<ul style="list-style-type: none"> Begrotingen gemeenten en provincies Aanvullende documentatie gemeenten en provincies Enquête gemeenten en provincies
2. De manier waarop gemeenten en provincies sturen op toezicht en handhaving van de energiebesparings- en informatieplicht door de omgevingsdienst	<ul style="list-style-type: none"> Documentatie gemeenten en provincies Enquête gemeenten en provincies
3. De manier waarop gemeenten en provincies (en	<ul style="list-style-type: none"> Enquête gemeenten en provincies Documentatie gemeenten en provincies
4. De mate waarin omgevingsdiensten zicht hebben op de bedrijven en instellingen die onder de verplichting vallen	<ul style="list-style-type: none"> Enquête omgevingsdiensten (wanneer noodzakelijk gemeenten en provincies) Documentatie omgevingsdiensten
5. De mate waarin omgevingsdiensten zicht hebben op	<ul style="list-style-type: none"> Enquête omgevingsdiensten en waterschappen (wanneer noodzakelijk gemeenten en provincies) Documentatie omgevingsdiensten

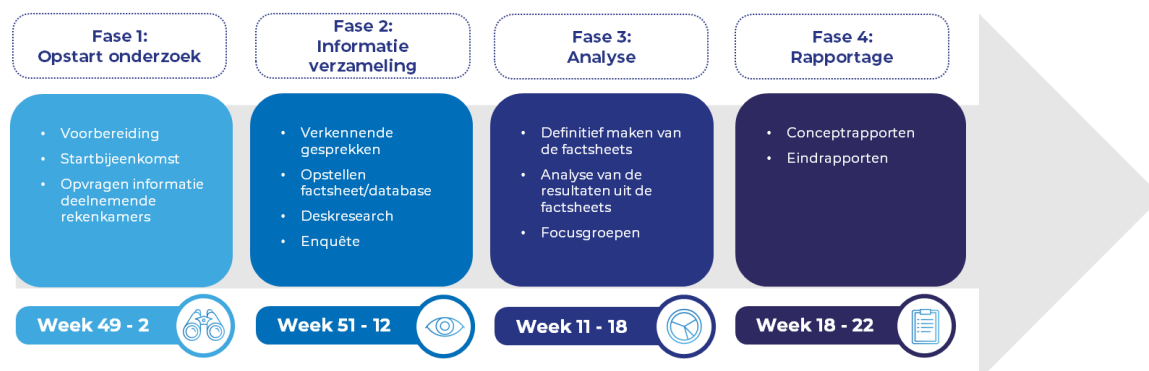
Doelstellingen	Bronnen
6. De manier waarop omgevingsdiensten toezien op de	<ul style="list-style-type: none"> • Enquête omgevingsdiensten (wanneer noodzakelijk gemeenten en provincies) • Documentatie omgevingsdiensten
7. De resultaten van deze werkwijze in termen van aantal	<ul style="list-style-type: none"> • Documentatie • Enquête omgevingsdiensten (wanneer noodzakelijk gemeenten en provincies)
8. De afspraken die gemeenten en provincies hebben	<ul style="list-style-type: none"> • Documentatie • Enquête gemeenten en provincies en omgevingsdiensten
9. De kwaliteit van de rapportages van de	<ul style="list-style-type: none"> • Documentatie • Enquête gemeenten, provincies en omgevingsdiensten
10. De kwaliteit van de informatieverstrekking van de besparings- en informatieplicht door de omgevingsdiensten en hen zelf en de daarmee bereikte resultaten	<ul style="list-style-type: none"> • Documentatie • Enquête gemeenten, provincies en omgevingsdiensten

2.2 Stappenplan

2.2.1 Plan van aanpak op hoofdlijnen

Om het proces in goede banen te leiden hebben we een aanpak opgesteld dat bestaat uit meerdere stappen. Ons stappenplan is in onderstaande figuur op hoofdlijnen weergegeven:

Figuur 2.1 Plan van aanpak



2.2.2 Fase 1: Opstart onderzoek

Het doel van de opstartfase is om de onderzoeksopzet definitief te maken en de vervolgstappen, zoals het opstellen van de enquête, voor te bereiden in samenspraak met de NVRR en deelnemende rekenkamers.

Vorbereiding

Voorafgaand aan de startbijeenkomst zullen wij de onderzoeksopzet verder aanscherpen en wordt een publieksversie van de onderzoeksopzet gemaakt. Daarnaast gaan wij verder met het opstellen van de enquête.

Startbijeenkomst

We trappen het onderzoek af met een startbijeenkomst met de NVRR, waarbij Ecorys het plan van aanpak zal presenteren aan de deelnemende rekenkamers. Wij zullen stil staan bij de verwachtingen over het uit te voeren onderzoek en deelnemende rekenkamers krijgen de mogelijkheid vragen te stellen. Daarnaast staan wij stil bij de samenhang met het onderzoek dat gelijktijdig door de Algemene Rekenkamer wordt uitgevoerd en reserveren wij tijd voor het maken van procesafspraken, het uitwisselen van relevante contactgegevens en benodigde documentatie.

Opvragen informatie deelnemende rekenkamers

Na het plaatsvinden van de startbijeenkomst wordt een start gemaakt met het opvragen van relevante documentatie bij de deelnemende overheden. Het gaat hierbij om onder andere begrotingen, jaarverslagen van Omgevingsdiensten, data via RVO over de informatieplicht energiebesparing en andere beschikbare data. Ook vragen wij door middel van een format om contactgegevens aan ons aan te leveren. Dit format zullen wij gebruiken om gepersonaliseerde links naar de vragenlijsten te kunnen verspreiden. Het gaat hierbij onder andere om organisatie, naam/namen, functie en contactgegevens.

Resultaat fase 1

Als resultaat van fase 1 is de onderzoeksopzet definitief gemaakt en heeft de startbijeenkomst plaatsgevonden. Daarnaast is relevante informatie tussen de deelnemende rekenkamers en het onderzoeksbureau uitgewisseld en is de opzet van de enquête in eerste aanleg gereed.

2.2.3 Fase 2: Informatieverzameling

Verkennde gesprekken

Wij starten het onderzoek met een aantal verkennende gesprekken. Wij denken aan in totaal 8-10 gesprekken met gemeenten, provincies en omgevingsdiensten om een overkoepelend beeld te krijgen van de zaken die rondom de energiebesparings- en informatieplicht spelen. Deze worden in overleg geselecteerd met de begeleidingscommissie en moeten qua invulling van taken een spreiding kennen.

Opstellen factsheet/database

In deze fase wordt de template voor de factsheet opgesteld. Hierin staat per deelnemende overheid de benodigde in te vullen informatie. Deze informatie komt deels vanuit de deskresearch en deels vanuit de enquête (zie ook de tabel hierboven). Onderwerpen die in de factsheet aan de orde komen zijn onder andere:

- naam van de organisatie;
- wijze waarop het toezicht georganiseerd is (bijv. omgevingsdienst of in eigen beheer);
- inzicht in de aantallen bedrijven die moeten voldoen aan de energiebesparingsplicht en/of de informatieplicht energiebesparing;
- op welke wijze er in de begroting wordt omgegaan met de energiebesparingsplicht en/of de informatieplicht energiebesparing
- hoeveel tijd er wordt besteed aan toezicht en handhaving;
- hoeveel overtredingen er geconstateerd worden en op welke basis.

De factsheet moet gezien worden als een databestand op basis waarvan later overkoepelende conclusies kunnen worden getrokken.

Deskresearch

We voeren een deskresearch uit op de ontvangen documentatie van de voorgaande fase. Daarnaast op de algemene (landelijk beschikbare) informatie over de energiebesparingsplicht en de informatieplicht energiebesparing. Wanneer noodzakelijk passen wij op basis hiervan de vragenlijst van de enquête nog aan. Ook biedt de landelijke informatie een eerste basis voor de overkoepelende rapportage.

Enquête

Het onderzoek bestaat uit enquêtes onder gemeenten, provincies, waterschappen en omgevingsdiensten. Deze methode wordt gehanteerd onafhankelijk van het uiteindelijke aantal deelnemers. Vanuit de voorgaande stap hebben wij de contactgegevens van de decentrale overheden van de geselecteerde Rekenkamers gekregen. De (digitale) vragenlijsten zullen vervolgens gestuurd worden naar de contactpersonen die aangegeven zijn door de Rekenkamers. Wij maken een gepersonaliseerde link naar de enquête. Hiermee kan tussentijds gestopt worden en kan bijvoorbeeld een collega bevroegd worden wanneer nodig en op een ander moment verder gegaan worden met het invullen. Ook zorgt het ervoor dat we gericht kunnen herinneren als er geen antwoorden zijn ingevuld. Wij maken gebruik van de applicatie van CheckMarket.

CheckMarket is een online enquête tool die door Ecorys vaak wordt gebruikt voor allerlei onderzoeken en vragenlijsten. CheckMarket biedt een aantal relevante voordelen. Zo kan, bij het bieden van een gepersonaliseerde link, op ieder gewenst moment gekeken worden welke respondenten de vragenlijst (gedeeltelijk) hebben ingevuld. Dit geeft de mogelijkheid tijdig actie te ondernemen wanneer de respons laag blijkt, bijvoorbeeld door het versturen van een herinnering per email. Verder worden de data geleverd in een Excel- of SPSS-database, wat het vullen van de factsheet vergemakkelijkt.

Resultaat fase 2

Resultaat van fase 2 zijn ingevulde factsheets die gedeeld kunnen worden met de deelnemende gemeenten en provincies voor wederhoor. Deze ruwe resultaten van het onderzoek bevatten nog geen begeleidende beschrijving.

2.2.4 Fase 3: Analyse

Definitief maken van de factsheet

Vanuit de wederhoor-ronde krijgen we technische opmerkingen op de factsheets. Deze opmerkingen worden door ons verwerkt, waarna de factsheets definitief worden gemaakt.

Analyse van de resultaten voortvloeiend uit de factsheets

Met de definitieve factsheet gaan we de analyse uitvoeren voor de overkoepelende rapportages en de benchmark voor de verschillende overheden. Deze rapportages gaan vergezeld met begeleidende beschrijvingen. De analyses zullen zowel kwantitatief als kwalitatief van aard zijn, afhankelijk van de informatiebeschikbaarheid. Zo zullen naar verwachting zaken als aantallen gemeenten/provincies die een bepaalde methode hebben kwantitatief kunnen worden weergegeven, net als de tijdsinzet en aantal overtredingen. Andere zaken kunnen naar verwachting enkel kwalitatief beschreven worden.

Focusgroepen

Op basis van de resultaten organiseren wij één of meerdere focusgroepen. Deze focusgroepen functioneren als controlegesprekken op de belangrijkste gevonden uitkomsten. De definitieve opzet en vorm van deze gesprekken wordt in overleg met de opdrachtgever bepaald. Wij denken voornamelijk aan drie focusgroepen (gemeenten, provincies en omgevingsdiensten).

Resultaat fase 3

Het resultaat van fase 3 zijn uitgevoerde analyses met de uitkomsten van het onderzoek. Ook zijn er verklaringen voor afwijkende uitkomsten gekomen vanuit de focusgroepen.

2.2.5 Fase 4: Rapportage

Conceptrapporten

Op basis van de analyses worden de conceptrapporten opgesteld : de overheidsspecifieke rapportages per deelnemende overheid en de benchmark en een totaalrapport met de resultaten voor de hele deelnemergroep. Deze conceptrapporten wordt nog met de NVVR besproken alvorens de rapporten definitief te maken. De deelnemende rekenkamers hebben in voorgaande fases, tijdens de verificatie van de factsheets en focusgroepen, ruimte gekregen om input te leveren.

3 Team en planning

3.1 Team

Het voorgestelde team bestaat uit een kernteam – met experts op het gebied van energie en kwantitatief en kwalitatief onderzoek – en een op basis van relevante expertise geselecteerde flexibele schil, welke naar gelang de grootte van het onderzoek ingezet kan worden. Op deze manier wordt de continuïteit van de multidisciplinaire personeelsinzet geborgd.

█ is als consultant bij Ecorys actief als evaluator in verschillende beleidsvelden. Door haar academische achtergrond (Wageningen Universiteit) en werkervaring heeft zij kennis over, en ervaring met, het uitvoeren van kwantitatief en kwalitatief onderzoek. █ is betrokken geweest bij het uitvoeren van meerdere evaluatieonderzoeken, zoals de ex-ante evaluatie van het Nationaal Strategisch Plan, een onderzoek naar het energiemangement bij Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier en de evaluatie van MKB-fondsen in Limburg, waar het uitzetten en analyseren van een enquête een belangrijk onderdeel van de evaluatie vormde. Als projectleider weet █ het geheel te overzien en in verbinding met zowel het onderzoeksteam als de opdrachtgever resultaat te bereiken.

█ is gepromoveerd energie-econoom. Daarnaast is hij een ervaren adviseur en onderzoeker. Hij is gespecialiseerd in onderzoek naar de werking van energiemarkten en de impact van regulering en overheidshandelen op deze markten. Hij is inmiddels ruim 18 jaar actief binnen de energiesector in verschillende functies. Na zijn studie Natuurwetenschappen en Bedrijf en Bestuur aan de Universiteit Utrecht, promoveerde hij aan de Rijksuniversiteit Groningen op een onderzoek naar het borgen van de betaalbaarheid en de betrouwbaarheid in een geliberaliseerde aardgasmarkt. Daarna werkte hij zeven jaar bij het energiebedrijf E.ON, waar hij verantwoordelijk was voor de gas- en elektriciteitsportfolio in de Benelux. Inmiddels werkt hij ruim zeven jaar als consultant en helpt hij ministeries, provincies, gemeenten, waterschappen en energiebedrijven om een succesvolle energietransitie te realiseren. Daarnaast werkt hij regelmatig voor gemeentelijke rekenkamers. Na Blaricum, Eemnes, Laren, Veenendaal en Zeist onderzoekt hij nu de gemeentelijke energietransitie in opdracht van Rekenkamer De Bilt.

█ is van huis uit Economisch Geograaf. Zij heeft ruime ervaring met onderzoeken op het snijvlak van ruimtelijke ontwikkelingen en duurzaamheid. Bij deze onderzoeken is haar uitgangspunt altijd dat je onderzoekt om te leren, niet om af te rekenen. Samenwerking met de opdrachtgever en stakeholders vindt zij daarbij van groot belang om zo tot een gedragen resultaat te komen. Van belang vindt zij daarbij dat de uitkomsten handvatten bieden om als organisatie verder te komen en succesvoller te zijn met de uitvoering van het beleid. Zij voert in haar onderzoeken regelmatig

enquêteonderzoeken uit, bijvoorbeeld onder gemeenten en/of huishoudens. Voorbeelden van recent uitgevoerde studies zijn de evaluatie van Energie Beheer Nederland, de evaluatie van de Energiebelasting, de evaluatie van de subsidieregeling Duurzaam Thuis en de evaluatie van het Limburgs Energiefonds. Ook heeft zij gekeken naar de subsidieregeling STEP waarbij eigenaren van huurwoningen subsidie kunnen ontvangen voor het verduurzamen van hun woningen en heeft zij gekeken naar het energiemangement bij Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier. [REDACTED] is een ervaren consultant die samenwerking met de opdrachtgever belangrijk vindt. Zij is communicatief sterk, analytisch ingesteld en gewend te werken in een politiek sensitieve omgeving.

[REDACTED] is consultant bij Ecorys. Hij heeft een MSc management van de publieke sector aan de Universiteit van Leiden en een leergang Organiseren en Veranderen in Complexiteit aan de Open Universiteit afgerond. Binnen Ecorys werkt [REDACTED] aan maatschappelijke visitaties, evaluaties en diverse onderzoeks- en adviesopdrachten gericht op ruimtelijke en sociale vraagstukken. Voordat [REDACTED] bij Ecorys begon was hij werkzaam als organisatieadviseur bij de gemeente Nieuwegein. [REDACTED] is sociaal, communicatief vaardig en verbindt mensen en inhoud.

[REDACTED] is consultant Evaluaties in het ruimtelijk domein bij Ecorys. Zij heeft een master stads- en economische geografie afgerond aan de Universiteit Utrecht en is op dit moment bezig met het afronden van een proefschrift over risicomangement in de haven van Rotterdam. Door haar academische achtergrond en werkervaring heeft zij kennis over, en ervaring met het uitvoeren van kwalitatief en kwantitatief onderzoek. Binnen Ecorys is [REDACTED] vast onderdeel van het evaluatieteam en werkt zij aan diverse onderzoeks- en adviesopdrachten gericht op ruimtelijke vraagstukken. Voorafgaand aan haar positie bij Ecorys is [REDACTED] werkzaam geweest als onderzoeker aan de Universiteit Utrecht en Technische Universiteit Darmstadt. [REDACTED] is sociaal, communicatief vaardig en analytisch, waardoor ze goed hoofd- en bijzaken kan onderscheiden.

[REDACTED] is Consultant bij Ecorys. [REDACTED] specialiseert zich in modelgericht onderzoek doen naar vraagstukken in de energie- en procesindustrie. Aan de hand van kwantitatieve modelstudies, data-analyse en beleidsanalyse creëert [REDACTED] inzicht en overzicht in complexe systemen. Studies rondom de energietransitie en de bijbehorende economische- en energetische aspecten vormen de kern van [REDACTED] expertise. Veelal vindt dit toepassing in haalbaarheidsanalyses, business case modellen en maatschappelijke kosten-baten analyses. [REDACTED] heeft in 2023 voor o.a. de rekenkamers van Zeist en De Bilt de voortgang en haalbaarheid van de gemeentelijke duurzaamheidsdoelstellingen doorgerekend. Ook heeft [REDACTED] meegewerkt aan het doorrekenen van de kosten en baten van een aanpak tegen energiearmoede voor de NVDE en de TKI Urban Energy. Daarnaast zet [REDACTED] zijn presentatie- en uitlegvaardigheden graag in om op een toegankelijke manier complexe modellen te verduidelijken. [REDACTED] behaalde zijn BSc Technische bestuurskunde en de opvolgende MSc Engineering en Policy analysis aan de TU Delft.

3.2 Referenties

Ondersteuning bij de implementatie van het 'Energy Efficiency First Principle' in besluitvormingsprocessen (2021)

Opdrachtgever: Europese Commissie, DG ENER

In dit onderzoek is een beslissingsondersteunend instrument ontwikkeld om centrale en decentrale overheden (waaronder de Commissie zelf) te helpen bij het toepassen van het 'Energy Efficiency First Principle' in hun besluitvormingsprocessen. (De strekking van dit principe is dat altijd eerst gekeken moet worden naar de mogelijkheden voor energiebesparing voordat andere investeringen worden gedaan.) Daarnaast is een bibliotheek samengesteld met nuttige informatie over energiebesparing en energie-efficiëntie. De bibliotheek is gekoppeld aan het instrument om bij elke processtap de juiste informatie beschikbaar te maken. Met behulp van het instrument werden vier casestudies uitgevoerd en werden beleidsaanbevelingen opgesteld voor verdere ontwikkelingen en toepassingen.

De energietransitie binnen de gemeente Zeist (2023)

Opdrachtgever: Rekenkamercommissie gemeente Zeist

Ecorys heeft in opdracht van de Rekenkamercommissie Zeist de gemeentelijke energietransitie onder de loep genomen. Daarbij is gekeken naar de totstandkoming en voortgang van de Routekaart Nieuwe Energie voor Zeist. Daarbij is gekeken naar de haalbaarheid en maatschappelijke wenselijkheid van de gestelde doelen en zijn aanbevelingen gedaan aan de gemeenteraad en het college om het transitieproces te verbeteren.

Onderzoek energiemangement Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier (2023)

Opdrachtgever: Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier

In 2017 heeft het Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier (HHNK) het Klimaat- en Energieprogramma 2017-2022 (KEP) aangenomen. Hierin zijn doelstellingen vastgelegd voor het terugdringen van de directe en indirecte CO₂-uitstoot en de opwek van duurzame energie. In 2020 is de voortgang van het KEP geëvalueerd. Bij deze evaluatie is energiemangement echter niet specifiek onderzocht. Gezien het belang van energiemangement voor het behalen van de KEP-doelstellingen, heeft Ecorys begin 2023 een onderzoek afgerond naar de doelmatigheid en doeltreffendheid van het energiemangement bij HHNK. Het onderzoek heeft plaatsgevonden op basis van literatuurstudie en diepte-interviews. De bevindingen zijn geordend aan de hand van de Plan-Do-Check-Act (PDCA) cyclus, een methode die veel gebruikt wordt voor het opstellen, uitvoeren, monitoren en bijsturen van programma's binnen organisaties. Als resultaat zijn concrete aanbevelingen geformuleerd voor het algemeen- en dagelijks bestuur om het energiemangement te verbeteren.

3.3 Planning

De planning voor het onderzoek is in onderstaande tabel weergegeven en loopt van week 50 (2023) tot week 22 (2024). In deze planning is een aantal mijlpalen opgenomen:

- opleveren factsheet per deelnemende rekenkamer en omgevingsdienst: week 12;
- verificatie per deelnemende rekenkamer afgerond: week 15;
- opleveren factsheet per deelnemende rekenkamer: week 18;
- opleveren overkoepelende rapportage: week 22.

Ook is in onderstaande regels aangegeven wanneer wij contactmomenten met de opdrachtgever en de deelnemende rekenkamers voorzien.

Tabel 3.1 Planning

	Maand																												
	December		Januari				Februari							Maart				April			Mei								
	Weeknummer	49	50	51	52	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22		
Fase 1																													
Voorbereiding																													
Startbijeenkomst																													
Opragen informatie deelnemende rekenkamers																													
Fase 2																													
Verkennde gesprekken																													
Opstellen factsheet/database o.b.v. deskresearch en resultaten enquête																													
Deskresearch																													
Programmeren enquête																													
Uitsturen enquête																													
Herinnering enquête naar deelnemers																													
Sluiten enquête																													
Fase 3																													
Verificatie en definitief maken factsheets																													
Analyse resultaten																													
Focusgroepen																													
Fase 4																													
Conceptrapporten																													
Totaalrapporten																													
Mijlpalen / (Tussen)producten																													
1 Opleveren factsheet per deelnemende rekenkamer en omgevingsdienst																													
2 Verificatie per deelnemende rekenkamer afgerond																													
3 Oplevering factsheet per deelnemende rekenkamer																													
4 Oplevering overkoepelende rapportage																													
Contactmomenten																													
Twee wkelijks contact opdrachtgever		X				X		X		X		X		X		X		X		X		X		X		X		X	
Contactmomenten deelnemende rekenkamers		X				X											X						X						



Postbus 4175
3006 AD Rotterdam
Nederland

Watermanweg 44
3067 GG Rotterdam
Nederland

T 010 453 88 00
F 010 453 07 68
E netherlands@ecorys.com

K.v.K. nr. 24316726

W www.ecorys.nl

Provinciale Staten van Zeeland
t.a.v de voorzitter
Postbus 6001
4330 LA MIDDELBURG

Onderwerp	Zaaknummer	Behandeld door	Verzonden
Voorlopige gunning onderzeeboten	420951		

Middelburg, 15 maart 2024

Geachte voorzitter,

Eerder heeft u in een brief aan de Tweede Kamer gepleit om de beslissing op de bouw van de nieuwe onderzeeboten te gunnen aan de Zweeds-Nederlandse inschrijvers Saab-Damen. Na alle berichtgeving van de afgelopen dagen komt het besluit over de onderzeeërs niet als een verrassing. Het blijft uiterst teleurstellend.

Het debat van afgelopen woensdag heeft geleerd dat er nog vragen te beantwoorden zijn, met name of er nu daadwerkelijk afspraken zijn met het Nederlandse mkb en kennisinstellingen.

De voorlopige gunning wordt nu ter besluitvorming voorgelegd aan de Tweede Kamer. Dat betekent dat het nog niet definitief is. We verwachten van de Kamer, en roepen hen nogmaals op, het besluit te toetsen aan aangenomen moties en door te blijven vragen over onbeantwoorde kwesties. We blijven dit dossier en de besluitvorming op de voet volgen. Er is tenslotte nog heel wat nodig om deze belangrijke sector voor Nederland te behouden en te versterken.

Met vriendelijke groet,

Gedeputeerde Staten van Zeeland,

drs. J.M.M. Polman
Voorzitter

drs. M.C.J. Franken
Secretaris-algemeen directeur

Noem in uw contact met ons steeds het zaaknummer. Dit staat bovenaan deze brief.

De voorzitter van Provinciale Staten van Zeeland
T.a.v. de Statengriffie

Onderwerp	Zaaknummer	Behandeld door	Verzonden
Bediening Zeelandbrug in de zomermaanden	409637		

Middelburg, 19 maart 2024

Geachte voorzitter,

Met deze brief willen we u nader informeren over de bedieningstijden van de Zeelandbrug.

Gedurende het jaar, maar zeker in de zomermaanden, is er sprake van verkeersdrukte op de Zeelandbrug. De Zeelandbrug is als kwetsbaar onderdeel van de Midden-Zeelandroute belangrijk voor de bereikbaarheid van Zeeland. Er is regelmatig sprake van verkeersonveilige situaties op de brug vanwege stilstaand verkeer, mede als gevolg van een brugopening. Daarom hebben wij besloten tot een proef met het beperken van het aantal brugopeningen van de Zeelandbrug in de zomermaanden.

Om een eenduidig en voor iedereen begrijpelijk bedieningsschema te hanteren, kiezen wij voor één brugopening per uur op een vast moment, gedurende het hele jaar. Dat betekent in de wintermaanden geen veranderingen, en in de zomermaanden een halvering van het aantal brugopeningen overdag.

Wij zijn hierover in gesprek geweest met vertegenwoordigers van de pleziervaart, Watersportverbond en Hiswa Recron. Zij zijn uiteraard niet blij met het besluit en wijzen op potentieel gevaarlijke situaties op het vaarwater die kunnen ontstaan door de langere wachttijden voor de brug.

Door de wijzigingen eerst in de vorm van een proef in te voeren, hebben we de mogelijkheid om bij eventuele onveilige situaties op het vaarwater snel en adequaat in te grijpen. Als de proef volgens onze verwachtingen goed verloopt en dus positieve bereikbaarheids- en verkeersveiligheidseffecten heeft, nemen wij na afloop van het vaarseizoen 2024 een besluit om de nieuwe bedieningstijden definitief in te voeren.

Wij vertrouwen erop u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

Met vriendelijke groet,

Gedeputeerde Staten van Zeeland,

drs. J.M.M. Polman, voorzitter

drs. M.C.J. Franken, secretaris

U wordt verzocht om in uw correspondentie steeds het zaaknummer te vermelden.

Provincie Zeeland
t.a.v. Gedeputeerde Staten & Provinciale Staten
Postbus 6001
4330 LA Middelburg

Onderwerp : Jaarcijfers discriminatie 2023
Kenmerk : adbz/ 2024000036/AH
Behandeld : ██████████
Bijlage(n) : 1
E-mail : ██████████

Goes, 18 maart 2024

Geachte Statenleden,

Donderdag 21 maart is het de *Internationale dag tegen Discriminatie en Racisme*. Ook dit jaar brengt Discriminatie.nl Zeeland, voorheen Anti Discriminatie Bureau Zeeland (ADBZ), op deze dag haar jaarverslag uit. Vooruitlopend op deze officiële publicatie delen we, net als andere jaren, onze cijfers graag met de gemeenten.

Meldingen

Sinds 2010 voeren we de Wet gemeentelijke antidiscriminatievoorzieningen (Wga) uit voor uw gemeente uit. Het doel van deze wet is om burgers in Nederland in alle gemeenten toegang te bieden tot laagdrempelig, onafhankelijk en efficiënt advies en bijstand wanneer zij zich gediscrimineerd voelen en hun klachten te registreren. De door de melder ervaren discriminatie is hierbij het uitgangspunt.

In 2023 heeft ADB Zeeland **125** meldingen geregistreerd. Dit zijn netto cijfers. Bruto, dat is de optelsom van het aantal meldingen van inwoners uit een gemeente *plus* de meldingen met een *plaats voorval* in diezelfde gemeente van inwoners die woonachtig zijn buiten die gemeente is het aantal meldingen **141**. Dit is lager is dan het voorgaande jaar maar meerjarig is zet de stijgende lijn door. Discriminatie over afkomst (48) werd het meest gemeld. Naast afkomst gingen de meeste meldingen in over handicap/ chronische ziekte (18), religie (13) en geslacht (12).

Projecten en activiteiten

Het afgelopen jaar heeft ADB Zeeland verschillende projecten en activiteiten uitgevoerd. Zo is het samenwerkingsproject om Zeeland inclusiever te maken verlengd en is er weer een Zeeuwse Inclusieweek georganiseerd in samenwerking met diverse partners. Tijdens deze week waren er verschillende activiteiten om Zeeland inclusiever te maken, waaronder de eerste werkgevers dag waar informatie werd gegeven aan Zeeuwse bedrijven. Daarnaast hebben we deelgenomen aan diverse overleg-/dialogtafels, hebben we dialoglessen



verzorgd op scholen en gaven we trainingen aan bijvoorbeeld baliemedewerkers van gemeenten en andere ketenpartners. Daarnaast hebben we meegewerkt aan diverse culturele activiteiten rondom Roze Zaterdag en reed de Roze Limo door Zeeland om aandacht te vragen voor roze ouderen.

Rapportageverplichting

Conform de richtlijnen van het ministerie van Binnenlandse Zaken (BZK) leveren wij net zoals voorgaande jaren, onze jaarcijfers aan voor zowel het landelijke-multi-agency rapport als de Regionale Monitor Discriminatie op politie-eenheidsniveau. Hierdoor hebben de Zeeuwse gemeenten aan de verplichting op grond van artikel 3 van de Wga voldaan. Tegelijk met het Landelijke rapport discriminatiecijfers wordt ook de Regionale Monitor Discriminatie uitgebracht. Dit rapport bevat naast de gegevens van ADB Zeeland, ook de cijfers van politie Zeeland-West-Brabant en het College voor de Rechten van de Mens. Hierin zult u meer informatie vinden over de cijfers en ontwikkelingen op het gebied van discriminatie in Zeeland-West-Brabant. U ontvangt de rapportage eind april van ons. We zullen deze Monitor Discriminatie ook naar uw Raad toesturen.

Mocht u naar aanleiding van de jaarcijfers 2023 vragen of opmerkingen hebben, dan vernemen wij deze graag van u.

Met vriendelijke groet,
Namens Discriminatie.nl Zeeland,

■■■■■■■■■■
Beleidsadviseur/ coördinator Discriminatie.nl

i.a.a. ■■■■■■■■■■ contactambtenaar gemeente Provincie Zeeland

Bijlagen:

- o Jaarverslag 2023 ADBZ_Discriminatie.nl Zeeland



Jaarverslag

2023

Het afgelopen jaar hebben we ons wederom ingezet om discriminatie in Zeeland tegen te gaan. We behandelden meldingen vanuit verschillende gemeenten, op verschillende maatschappelijke terreinen en met verschillende achtergronden. Ook werkten we hard aan diverse projecten en activiteiten. Lees er alles over in dit jaarverslag.

www.discriminatie.nl/zeeland

1. Cijfers meldingen

Aantal klachten per gemeente:	2023	2022	2021	2020	2019	2018
Borsele	4	5	4	9	4	5
Goes	26	10	14	27	16	7
Hulst	7	8	19	17	3	5
Kapelle	2	3	5	10	10	2
Middelburg	23	27	15	23	18	14
Vlissingen	18	24	30	25	19	16
Noord-Beveland	2	1	1	9	2	4
Reimerswaal	6	5	14	5	3	4
Schouwen-Duiveland	6	9	7	5	7	8
Sluis	5	14	24	7	4	11
Terneuzen	17	36	36	31	15	25
Tholen	4	7	5	8	8	7
Veere	11	13	5	4	4	13
Anders	0	0	5	0	0	0
Totaal	141*	162*	151*	180*	113*	121*

*Het aantal meldingen per gemeente is de optelsom van het aantal meldingen van inwoners van die gemeente en van meldingen met een plaats voorval in die gemeente van inwoners van elders.

1. Cijfers meldingen

Discriminatiegrond:	2023	2022	2021	2020	2019	2018
Ras ¹	48	60	40	81	40	38
Antisemitisme	1	2	0	0	1	0
Godsdienst ²	13	12	5	4	6	7
Levensovertuiging	0	0	0	0	0	2
Politieke gezindheid	0	0	0	0	0	1
Geslacht ³	12	14	15	11	10	8
Seksuele gerichtheid ⁴	8	12	5	8	11	4
Leeftijd	10	17	13	15	7	21
Handicap/chronische ziekte ⁵	18	16	24	38	19	14
Burgerlijke staat	0	1	1	3	0	2
Arbeidsduur	0	0	0	0	1	0
Arbeidscontract	2	0	0	0	0	1
Nationaliteit	5	3	3	5	2	7
Overige (niet-wettelijke) gronden ⁶	11	12	46	18	10	10
Onbekend	3	4	2	5	1	2
Totaal	131	153	154	188	108	117

1) Meldingen over coronalied Radio 10 (2020) 23

2) Meldingen over de Islam (2019) 2, (2020) 4, (2021) 1, (2022) 7, (2023) 2

3) Meldingen van/over transgender personen (2019) 2, (2020) 1, (2021) 2, (2022) 2, (2023) 5

4) Meldingen over de Nashville-verklaring (2019) 5

5) Meldingen m.b.t. mondkapjesplicht (2020) 8, (2021) 11, (2022) 2

6) Meldingen m.b.t. vaccinatie-c.q. toegangsbewijs (2021) 34, (2022) 1

7) Meldingen die corona-gerelateerd zijn (2020) 24

1. Cijfers meldingen

Maatschappelijk terrein:	2023	2022	2021	2020	2019	2018
Arbeidsmarkt	31	40	26	33	24	37
Buurt/wijk	11	6	7	12	8	12
Commerciële dienstverlening	11	7	8	27	6	10
Collectieve voorzieningen	26	27	63	39	24	15
Horeca	8	5	2	4	2	4
Huisvesting	8	7	10	6	7	11
Media en reclame ⁷	6	12	9	32	7	4
Onderwijs	5	5	5	3	6	4
Politie/OM/Vreemdelingendienst	4	10	6	2	1	5
Publieke en politieke opinie	2	3	0	3	9	5
Sport en recreatie	3	9	4	2	3	2
Openbare ruimte	4	9	7	11	4	0
Privésfeer	3	3	0	0	1	1
Overig	0	2	0	3	2	0
Onbekend	3	0	1	3	0	0
Totaal	125	145	148	180	104	110
Aard:	2023	2022	2021	2020	2019	2018
Vijandige bejegening	36	60	36	64	34	34
Omstreden behandeling	73	83	110	108	62	70
Bedreiging	7	5	3	6	5	5
Geweld	3	4	3	2	1	0
Overig	5	0	0	2	2	1
Onbekend/n.v.t.	2	0	0	3	5	1
Totaal	126	152	152	185	109	111

1. Cijfers meldingen

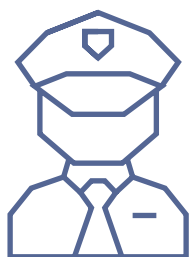
Klachtenbehandeling:	2023	2022	2021	2020	2019	2018
Registratie	56	47	52	60	40	24
Advies/informatie	70	72	71	80	47	41
Bëinvloeding beleid	2	0	0	1	2	10
Bemiddeling	13	22	21	34	14	29
Bijstaan in procedures	3	6	2	2	1	4
Doorverwijzing	5	7	12	13	3	2
Eigen onderzoek ADV	0	1	1	5	0	0
Overig	0	0	0	0	1	0
Totaal	149	155	159	195	108	110

2. Uitspraken



College voor de Rechten van de mens

In 2023 is er één oordeel aangevraagd bij het College van de Rechten van de Mens. Deze wacht op uitspraak. Daarnaast liepen en lopen er nog 2 klachten uit 2022, waarvan er één in behandeling is genomen en de andere nog wacht.



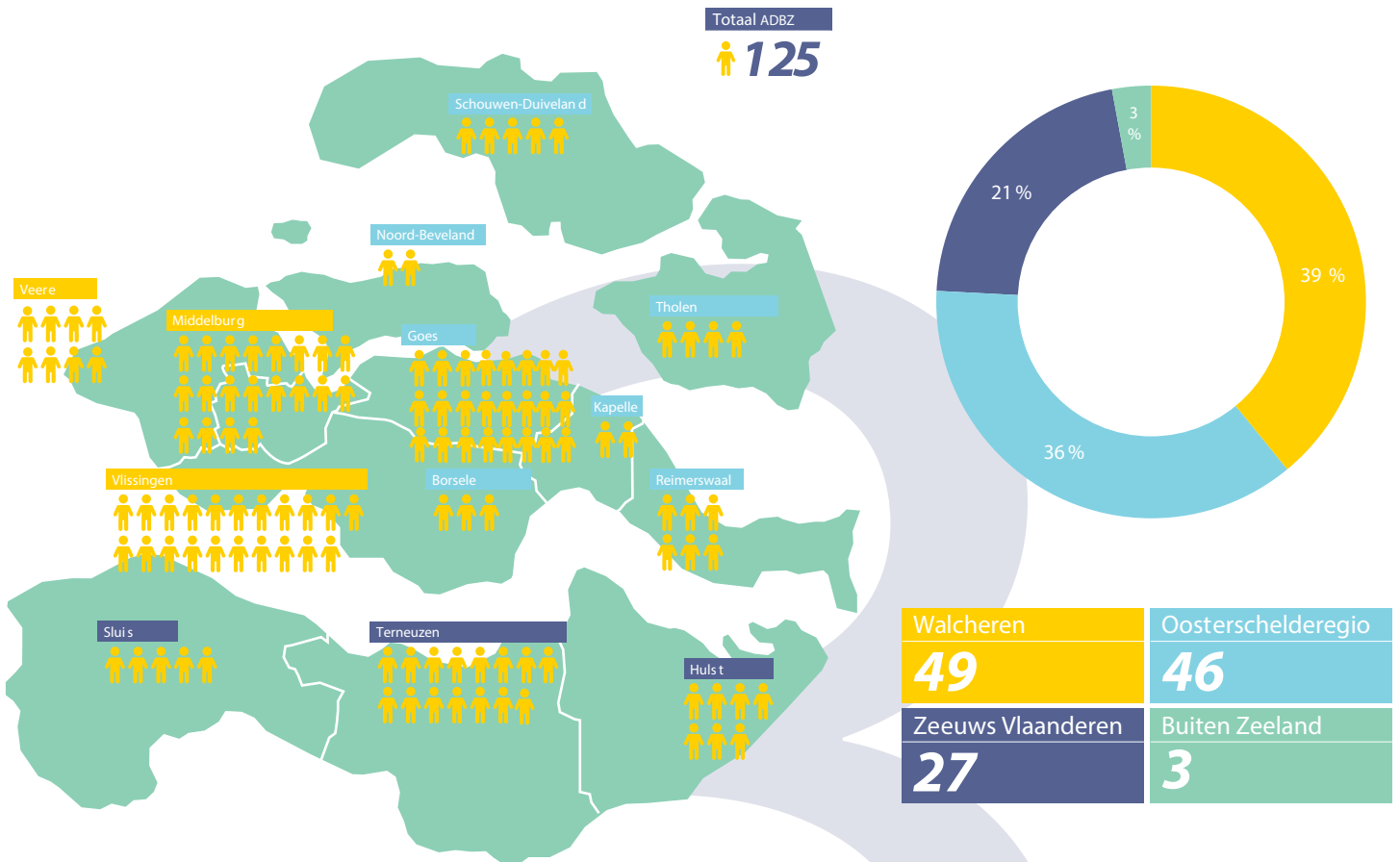
Politieklachten

4 politieklachten behandeld in 2023. Hiervan was één een adviesgesprek en is er één afgedaan na bemiddeling. Twee klachten zijn voorgelegd bij de onafhankelijke klachtencommissie. Deze wachten op uitspraak.

3. Waar komen onze melders vandaan?

Gemeente

Regio



3. Samenvatting

Discriminatie op grond van afkomst komt het meest voor, gevolgd door handicap/ chronische ziekte, religie en geslacht.

In 2023 heeft ADB Zeeland 125 meldingen geregistreerd. Dit zijn netto meldingen. Het aantal meldingen dat ADB Zeeland in 2023 ontving is hiermee gedaald ten opzichte van het voorgaande jaar van 145 naar 125. Wanneer we kijken naar de bruto meldingen, dat is de optelsom van het aantal meldingen van inwoners uit Zeeland plus meldingen van inwoners elders met een plaats voorval in Zeeland, komen we uit op 141 meldingen. Hoewel dit lager is ten opzichte van de voorgaande jaren, is het ten opzichte van het pre-COVID jaar 2019 duidelijk hoger, respectievelijk 141 versus 113 bruto meldingen. De COVID pandemie heeft in 2023 geen rol meer gespeeld.

In 2023 werd er 48 keer een melding gedaan over afkomst. Deze discriminatiegrond komt ook in 2023 weer het meest voor. Deze meldingen gaan dan bijvoorbeeld over racisme op de werkvloer, bij werving & selectie of stage. Maar ook op straat, op scholen, tijdens het uitgaan of bij de het sporten wordt racisme gemeld. Naast afkomst gingen de meeste meldingen in 2023 over handicap/ chronische ziekte (18), religie (13) en geslacht (12).

Het aantal meldingen dat betrekking heeft op de arbeidsmarkt is gedaald naar 31. De piek van 40 meldingen in 2022 heeft zich niet doorgezet maar het maatschappelijke terrein arbeidsmarkt blijft koploper, op de voet gevolgd door meldingen over collectieve voorzieningen. Op dit terrein zijn er 26 meldingen binnen gekomen. Dit zijn meldingen over discriminatie in de gezondheidszorg, bij de overheid (rijksoverheid en gemeenten), sociale dienst, jeugdhulp en welzijnsorganisaties.

De meeste melders kwamen uit Goes (24), gevolgd door Vlissingen (21) en Middelburg (20).

4. Projecten

LHBTIQ+ project

Discriminatie.nl, regio Zeeland neemt met de Regenbooggemeenten Middelburg, Goes, Terneuzen en Hulst deel aan een project van het ministerie van OCW. Met dit project willen de Nederlandse gemeenten de veiligheid, weerbaarheid en sociale acceptatie van LHBTIQ+ inwoners te bevorderen. De vierde projectperiode is in 2024 gestart en loopt door tot en met 2026. De gemeenten Goes en Middelburg hebben beslo-

ten om hun deelname ook te verlengen en blijven dus ook de komende 3 jaar Regenboogsteden. Terneuzen en Hulst zijn met eigen middelen aangesloten in 2023.

Activiteiten

Onderwijs

De Gezonde School aanpak en het leerplankader voor Relaties en Seksualiteit zorgen voor meer aandacht voor seksuele diversiteit. ADBZ en GGD Zeeland coördineren preventie en voorlichting hierover. Voorlichtingssessies zijn verzorgd op scholen voor Voortgezet Speciaal Onderwijs (VSO), Middelbaar Beroepsonderwijs (MBO) en Hoger Beroepsonderwijs (HBO).

Professionele hulpverlening

In oktober en november hebben we, in samenwerking met Stichting Wijdekerk, drie gespreksavonden in Goes georganiseerd voor (gelovige) ouders van LHBTIQ+ kinderen. De feedback van de evaluatie na deze avonden was positief. In 2024 zetten we deze initiatieven voort in een ander deel van Zeeland.

Netwerk

In samenwerking met LHBT Netwerk Zeeland hebben we de behoeften van organisaties die zich bezighouden met LHBTIQ+ thema's in kaart gebracht. Hiervoor hebben we twee netwerkbijeenkomsten gefaciliteerd en bijgewoond.

Roze Zaterdag

Het ADBZ heeft meegewerkt aan de organisatie van Roze Zaterdag in Goes, met een focus op culturele activiteiten. We werkten samen met musea, bioscopen en andere culturele organisaties en droegen bij aan de organisatie van een Roze kerkdienst.

Pride Photo tentoonstelling

Het ADBZ heeft samen met de Provincie Zeeland de Pride Photo tentoonstelling naar Goes gebracht. Deze jaarlijkse internationale fotowedstrijd en platform toont beelden die seksuele- en genderdiversiteit verkennen.

Roze Limo Tour

In overleg met de regenbooggemeenten en in samenwerking met Roze 50+ organiseerden we op 9 juni de Roze Limo Tour om aandacht te vragen voor roze ouderen. Van Woonzorgcentrum Cleijenborch waar de fototentoonstelling 'Stormachtige Stil' werd geopend, ging de tour naar Goes voor gesprekken met Roze en Blauw en de loco-burgemeester en de Pride Photo tentoonstelling. De tour eindigde met discussies bij HZ University of Applied Sciences en de buitenexpositie 'Oud Roze' in Middelburg.

Roze filmweken

De bioscopen Cine City, (Terneuzen en Vlissingen) Cinema Middelburg en 't Beest hebben roze filmweken geprogrammeerd. Mede vanwege het Roze Jaar in Zeeland. De bioscopen nemen deze filmweken in 2024 ook weer op in hun agenda.

Ouderen

Dit jaar heeft het LHBT Netwerk Zeeland, door ons ondersteund, de Zeeuwse Parel prijs uitgereikt aan de Gekozen Familie. Dit is een initiatief van Roze 50+ is dit jaar flink gegroeid. Het is een supportgroep voor (oudere) LHBTIQ+ personen.

Roze 50+, door ons ondersteund, heeft op 18 juni de Roze Salon georganiseerd. Ook hebben ze trainingen verzorgd voor professionals binnen het sociaal domein en zorginstellingen om het bewustzijn en kennis LHBTIQ+ te vergroten.

Daarnaast heeft Roze 50+ in 2023 gepleit voor de implementatie van het 'Roze Loper' certificaat bij zorginstellingen. In Zeeland heeft alleen de Cleijenborch dit certificaat. Dit heeft geleid tot gesprekken, maar nog niet tot daadwerkelijke invoering. De Roze Loper streeft naar het vergroten van sociale acceptatie en inclusie van LHBTIQ+ personen binnen de zorg- en welzijnssector.

4. Projecten

Zeeuws Deltaplan Aanpak Discriminatie

Samenwerking is cruciaal om Zeeland inclusiever te maken. Daarom lanceerde ADBZ in 2021 het Zeeuws Deltaplan tegen discriminatie, dat gemeenten, burgers en organisaties samenbrengt om discriminatie te bestrijden. Dit plan omvat acties op terreinen zoals onderwijs, arbeidsmarkt, veiligheid en toegankelijkheid. En de succesvolle Zeeuwse initiatieven worden gepresenteerd op www.zeelandinclusief.nl.

De Coalitie Deltaplan verenigt alle betrokkenen bij de strijd tegen discriminatie in Zeeland, bevorderend de uitwisseling van initiatieven, leerervaringen en samenwerkingsmogelijkheden. De evaluatie over 2021-2023 benadrukte wederom het belang van samenwerking, vooral gegeven de uitdagingen

rondom capaciteit en financiering. Dit samenwerkingsproject is verlengd voor de periode 2024-2026.

Voorbeelden van activiteiten die tot stand kwamen door deze samenwerking zijn: de Zeeuwse Inclusieweek, Zeeuwse Werkgeversdag, Coming-Out Dag, en de koppeling met lokale inclusieagenda's door de lokale uitvoeringsplannen.

Lokale Uitvoeringsplannen

Met elke gemeente zijn de actiepunten uit het Zeeuws Deltaplan en lokale prioriteiten, vaak opgenomen in een inclusieagenda, vertaald naar een lokaal uitvoeringsplan. Per gemeente is verkend waar het ADBZ het antidiscriminatieplan kan ondersteunen, faciliteren of uitvoeren.



5. Overige activiteiten in 2023

21 maart - Internationale Dag tegen Discriminatie en Racisme

Naast de publicatie van de jaarcijfers hebben we in Theater de Mythe de voorstelling "Onvertelde verhalen" georganiseerd. Het was een unieke avond gevuld met zang, dans, theater en spoken word. Verschillende verhalen over uitsluiting in Zeeland werden op het podium gepresenteerd. De boodschap van avond was: wees jezelf, want je bent goed zoals je bent.

Lezing met het Eddy Hillesum Huis

Lezing gegeven over de ervaringen van een Joods-Surinaamse man in 2de Wereld Oorlog.

Four Freedoms door het jaar heen

ADB Zeeland maakt permanent deel uit van de werkgroep 'Four Freedoms door het jaar heen'. In deze werkgroep werken organisaties samen op het gebied van mensenrechten.

Meldpunt Goed verhuurderschap

Met ingang van de nieuwe wet in juli 2023 zijn gemeenten verplicht om per 1 januari 2024 een meldpunt in te richten op hun website. Dit meldpunt geeft huurders de mogelijkheid om ongewenst verhuurgedrag op de woningmarkt te kunnen melden en vragen te stellen over het handelen hun verhuurder, ook anoniem. Hierbij kan het ook gaan

om meldingen met een discriminatoir karakter. Wij zijn met de gemeenten in gesprek om afspraken te maken over de doorverwijzing en behandeling van deze discriminatieklachten naar het ADBZ. Naast het bijstaan van de melder worden deze meldingen hierdoor ook opgenomen in de Discriminatiemonitor.

Overlegstructuur contactambtenaren

Sinds 2023 vindt het ambtelijk antidiscriminatie overleg halfjaarlijks in plaats van jaarlijks plaats. Hierdoor wordt de kennisoverdracht, informatie-uitwisseling over bijvoorbeeld actuele projecten, lokale activiteiten en andere onderwerpen versterkt. Daarnaast kan er sneller worden ingespeeld op regionale en landelijke ontwikkelingen, beleidswijzigingen en/of nieuwe wetswijzigingen en/of voorstellen waardoor de aanpak van discriminatie in Zeeland verbeterd.

Overleg-/ dialoogtafels

In 2023 hebben wij deelgenomen aan diverse overleg-/ dialoogtafels, te weten; Platform Eenzaamheid Walcheren, Participatie Netwerk Zeeland, Overleg Erfgoed Zeeland, Goes Marketing Roze Zaterdag, Project Leeuwenpoort, Vrouwenplatform Zeeland en Keti Koti Dialoogtafels,

5. Overige activiteiten in 2023

Duurzame Ontwikkelingsdoelen (SDG's)

De HZ University of Applied Sciences (HZ) is een stevige kartrekker in het neerzetten van de SDG's in Zeeland. Wij zijn hier veelvuldig bij betrokken. Voorbeelden hiervan zijn onder andere, de lunch-lector van [REDACTED] (Universiteit van de Straat) en de presentatie van de documentaire 'Bigger than us', waarna gesprekken werden gevoerd met aanwezigen over de thema's die in de film besproken werden. Ook waren we aanwezig bij de 'Living Labs', waarbij de deelnemers met ons konden praten en alle vragen konden stellen om meer over Anti Discriminatie Bureau Zeeland en het werk wat we doen, te weten te komen.

Internationale week HZ

We hebben meegedaan aan de internationale week van de HZ studierichting PABO

8 maart, internationale vrouwendag

We hebben deelgenomen aan het evenement van de HZ voor Internationale Vrouwendag.

Dialooglessen / Voorlichting:

In 2023 zijn er op 22 verschillende basisscholen in Zeeland dialooglessen verzorgd en zijn er 6 voortgezet onderwijsinstellingen door ons bezocht. Daarnaast hebben we deelgenomen aan 'De Wereldreis', een project van de ZB bibliotheek van Zeeland. Hierin zijn we halteplaats in zowel Goes als Middelburg.

Er zijn meerdere 'Kijken zonder Oordeel' trainingen gegeven voor baliemedewerkers, waaronder klantmanagers en medewerkers van burgerzaken van de gemeente, maar ook wijkteam medewerkers en andere relevante ketenpartijen. (Gemeente Terneuzen, Reimerswaal, Schouwen-Duiveland en Tholen) sloten aan.

Op de HZ hebben we een gastles gegeven over activisme naar aanleiding van de BLM-beweging van 3 jaar geleden en hebben we gesprekken gevoerd met de Caribische studenten, die zich niet gezien voelen als internationale studenten, wat ze wel zijn.

Zeeuwse Inclusieweek

Ook in 2023 hebben we van 2 oktober t/m 11 oktober een Zeeuwse Inclusieweek georganiseerd. Een week waarin we stil stonden bij een samenleving met meer gelijkwaardigheid en minder discriminatie. De partners van Zeeuws Deltaplan voor de aanpak van discriminatie, organiseerden in deze week zeven verschillende activiteiten rondom het thema inclusie. Denk hierbij aan de lunchlezing inclusieve communicatie van [REDACTED] of de werkgeversdag waar werkgevers handvatten krijgen voor een inclusief personeelsbeleid. De week werd beëindigd met de Coming Out dag in Middelburg. De communicatiekanalen van het ADBZ werden breed ingezet om de bekendheid van deze week te vergroten en zo inclusie te bevorderen.

6. Enkele voorbeelden van meldingen

"Mijn 11 jarige dochter die een hijab draagt werd geduwd door een ander kind. Er werd geroepen naar haar: 'kut moslim met je picknickdoek!'"

"Mijn zoon is autistisch en moet daarom gekeurd worden om een rijbewijs te krijgen. De hoge kosten van deze keuring zijn voor eigen rekening."

"Tijdens mijn sollicitatie had ik niet verteld dat ik nog maar pril zwanger was. Toen mijn werkgever hier achter kwam verweet hij mij dat ik hem bedrogen had. Mijn contract zou hierdoor niet verlengd worden."

"Mijn zoon werd op zijn stageadres beschuldigd van diefstal zonder dat hier aanleiding of bewijs voor was. Wij zijn een Sinti familie en krijgen vaker te maken met dit soort valse beschuldigingen."

"Bij een verzekeringsmaatschappij kon ik alleen een opstalverzekering afsluiten met een speciale dekking omdat ik mijn woning zou verhuren aan arbeidsmigranten. Zij zouden meer risico vormen vanwege het vele alcoholgebruik en roken in huis."

"Enkele medebewoners van onze huurcomplex bedreigen mij en schelden mij uit vanwege mijn geardheid. Zij lopen met een grote boog om mij heen en weigeren de lift met mij te delen."

"Ik ben de enigste vrouw van kleur op mijn werk. Er worden grappen gemaakt en steken onder water gegeven".

"ik en mijn vriend werden met de dood bedreigd en uitgescholden voor 'vieze vuile homo's' "

"Ik werd niet uitgenodigd voor een sollicitatiegesprek omdat ze op zoek waren naar een vrouw van maximaal 35 jaar."

"Ik werd geweigerd in een café om dat ik te oud zou zijn"



Zeeland

Stationspark 27c
4462 DZ Goes
0113-397171
zeeland@discriminatie.nl
www.discriminatie.nl/zeeland

Van: < >
Verzonden: woensdag 20 maart 2024 15:05
Aan: Maas vd A.J. (Harry) <aj.vd.maas@zeeland.nl>
CC: statengriffier <statengriffier@zeeland.nl>
Onderwerp: Buslijn 19

Aan: Gedeputeerde A.J. van der Maas
Cc : Statengriffier Provincie Zeeland

<https://www.pzc.nl/breda/einde-aan-71-jaar-historie-buslijn-19-rijdt-straks-niet-meer-van-hulst-naar-breda-maar-naar-roosendaal~ad5e807a/>

Geachte heer Van der Maas,

Goede zaak dat er minder buslijnen worden opgeheven, maar het lijkt me geen goed plan om bus 19 naar Roosendaal te laten rijden. Ik heb nog even een aantal zaken op een rijtje gezet.

Lijnbus 19, Hulst - Roosendaal, is alleen zinvol als deze via Antwerpen-Halewijn zou rijden. Zo niet dan geen lijnbus, maar kiezen voor een schoolbus die een paar keer per dag rijdt.
Maar: een expreslijn 19, Hulst - Terneuzen-WST, die dit traject in minder dan de helft van de tijd van lijn 20 aflegt, is in plaats van Hulst - Roosendaal een betere keuze. De expresbus 19 stopt dan tussen Hulst en Terneuzen-WST alleen 1 à 2 keer in Axel. Frequentie, zoals nu, 1 maal per 2 uur. Supersnelle bussen van en naar Terneuzen-WST, naast de bestaande lijnen, kunnen Zeeuwen in de provincie houden. Een snelle busverbinding (lijn 50) ook op weekdays tussen Terneuzen en Gent is, ook gezien de havenactiviteiten, een noodzaak. Temeer als lijn 6 naar Zelzate wordt opgeheven.
Een bus tussen Hulst en Roosendaal lijkt theoretisch wel aardig, maar heeft in de praktijk wel een aantal negatieve kanten. Er moet in Roosendaal worden overgestapt op de trein, maar de bus moet langs/door Antwerpen, waar het verkeer vaak vast staat, waardoor aansluitingen in Roosendaal worden gemist en men met een half uur vertraging in Breda aankomt. Een overstaptijd van 10 minuten, van bus op trein, in Roosendaal is dus te krap.
In de praktijk zal de reis Hulst - Roosendaal - Breda via Antwerpen meestal langer duren dan via Goes.

Het is beter te kiezen voor een veel minder vertraginggevoelige route via station Goes.
De route Hulst - Goes-NS kan in ca. 60 minuten worden afgelegd met expresbus 19 tot Terneuzen-WST met een overstap op de bestaande bus 20.
De treinreis Goes - Breda neemt ca. 60 minuten in beslag, plus een overstaptijd van 10 minuten in Goes is dat totaal 2 uur 10 minuten.
De huidige busverbinding Hulst - Breda doet er ongeveer 2 uur over (als er geen files rond Antwerpen zijn).
Met een directe trein Zeeland - Breda zou er alleen in Terneuzen (WST) en Goes moeten worden overgestapt.

Voor Axel is de route naar Breda via Goes gunstiger dan via Hulst.
Axel - Goes - Breda kan in minder dan 2 uur worden afgelegd.
Met de huidige verbinding neemt de busreis naar Breda via Hulst 2 uur 18 minuten in beslag.

KORTOM, het beste voor iedereen in Zeeland, is:
Expresbus 19: 1x per 2 uur tussen Hulst en Terneuzen-WST.
Directe Intercity Vlissingen - Breda 1x per uur. T.z.t. te vervangen door snellere ICNG die via Breda doorrijdt naar Schiphol en Amsterdam Zuid.
Directe stoptrein Vlissingen - Breda 1x per uur.
DAARNAAST:

Intercity Vlissingen - Amsterdam Centraal, 1x per uur, via Haarlem

Stoptrein vanaf Bergen op Zoom Intercity, Vlissingen - Amsterdam C, 1x per uur, via Haarlem.

In verband met de frequentie moet het Zeeuwse spoor gevoed worden om rendabeler te worden, en dat doel wordt niet bereikt met een busdienst op Roosendaal.

Met een expresbus 19 wordt ook de lange reistijd binnen Zeeuws-Vlaanderen verkort. De busreis Sluis - Hulst neemt nu meer dan 2 uur in beslag.

Met vriendelijke groet,

Hoofdplaat

Zie o.a. ook blz. 168 van gedeeld document "Provincie Zeeland":

<https://docs.google.com/document/d/1mx38z4QsOBkZ8fIZCpXkXuNFFHfer-qx6xrBGajJclU/edit?invite=CO3P4NsD#heading=h.2xitzca94wvm>

Provinciale Staten van Zeeland
t.a.v de voorzitter
Postbus 6001
4330 LA Middelburg

Onderwerp	Zaaknummer	Behandeld door	Verzonden
Visserij Ontwikkel Plan van Bestuurlijk Platform Visserij	417618		

Middelburg, 19 maart 2024

Geachte voorzitter,

In juni 2023 maakte (demissionair) minister Adema (LNV) bekend € 30 miljoen beschikbaar te stellen voor de visserijketen en -gemeenschappen die worden geraakt door de ingrijpende veranderingen in de Noordzeevervisserij. Om in aanmerking te komen voor deze middelen heeft het Bestuurlijk Platform Visserijoverheden (BPV) onder voorzitterschap van gedeputeerde De Bat hiervoor in de afgelopen maanden een Plan opgesteld. Dit Visserij Ontwikkel Plan (VOP) bestaat uit 5 regionale deelplannen. De Zeeuwse initiatieven maken deel uit van het regioplan Zuidwest Nederland. Voor de uitvoering van de 14 initiatieven die hieronder vallen is door het ministerie LNV € 4,9 miljoen beschikbaar gesteld. Naast de 5 regionale deelplannen is bovendien sprake van 2 nationale koepelplannen, te weten 'Vernieuwingsimpuls Visserijonderwijs' en 'Beleving Nederlandse Visserij Identiteit'. Wij gaan er van uit dat de middelen in het vierde kwartaal 2024 beschikbaar kunnen worden gesteld aan de uitvoerders van de initiatieven. In bijgaand Visserij Ontwikkel Plan staat de inzet voor Zuidwest Nederland beschreven (pagina 32 en verder).

Wij stellen u voor kennis te nemen van dit Visserij Ontwikkel Plan.

Met vriendelijke groet,

Gedeputeerde Staten van Zeeland,

drs. J.M.M. Polman
Voorzitter

drs. M.C.J. Franken
Secretaris-algemeen directeur

Bijlagen:
1. VOP

Noem in uw contact met ons steeds het zaaknummer. Dit staat bovenaan deze brief.



BPV VISSERIJ ONTWIKKEL PLAN (VOP)

DB

NV VISAFSLAG URK
JANUARI 2007
90 00 31 527 689 789

FEBRUARI - 2024

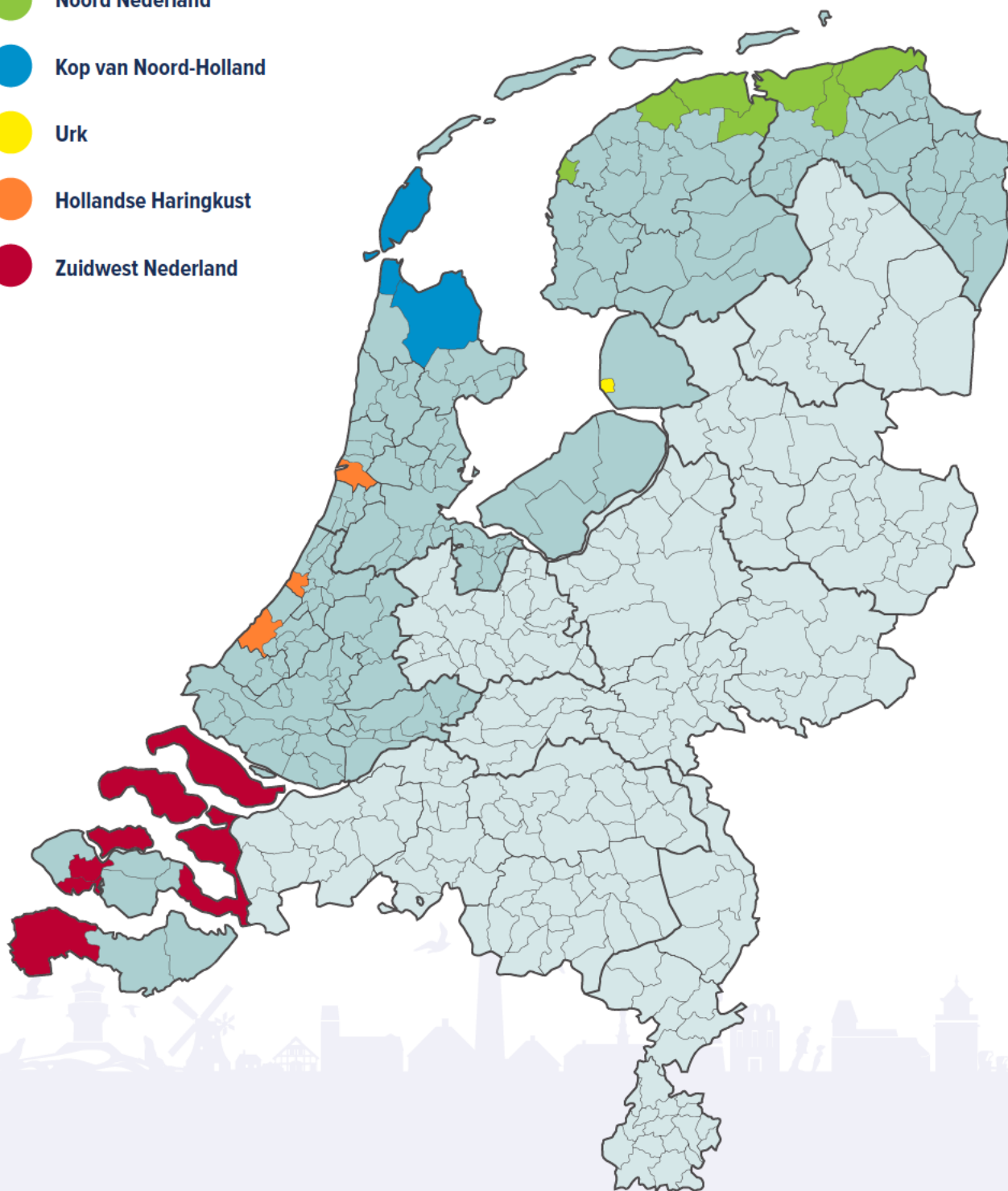
BESTUURLIJK PLATFORM VISSERIJ (BPV)



Het Bestuurlijk Platform Visserij (BPV) is een coalitie van 18 gemeenten en 6 provincies waarbinnen de Nederlandse visserijgemeenschappen, met daaraan verbonden visclusters van bedrijvigheid, zijn geconcentreerd. Waar het werken met vis van sociaaleconomische en sociaal culturele betekenis is voor de samenleving en lokale brede welvaart.

DE 5 REGIO'S VAN HET VOP

-  Noord Nederland
-  Kop van Noord-Holland
-  Urk
-  Hollandse Haringkust
-  Zuidwest Nederland



VOORWOORD

Soms is de vraag terecht hoe het toch kan dat de visserijsector de afgelopen jaren zo onder druk is gekomen en hoe langzaam maar zeker visserijgemeenschappen op veel plekken alleen nog geschiedenis laten zien.

Daar is natuurlijk simpelweg een politiek antwoord op te geven: zoals de rol van Europa en van de nationale overheid. Vanzelfsprekend zit het antwoord ook in maatschappelijke ontwikkelingen: de hele keten is er door de jaren heen anders uit komen te zien. Het eetpatroon is enerzijds anders geworden en tegelijk is visserij een wereldproduct geworden. Met kansen voor afzet, maar ook import van andere soorten. En de opkomst van anders kijken naar visserij in de natuur en de daarmee gepaard gaande opkomst van natuur- en milieuorganisaties.

Toch is er ook een cultureel antwoord. Er zijn steeds minder hechte gemeenschappen, die vanuit een bepaalde sector of een bepaald ambacht zijn ontstaan. Waar soms bepaalde plekken of dorpen, of soms bepaalde voormannen de keten beheersten, zijn het nu grotere spelers die de kar trekken.

Al met al is het reden voor ons Bestuurlijk Platform Visserij geweest om naast te pleiten voor aandacht, zorg en middelen voor de vissers zelf, ook te pleiten voor investeringen in de gemeenschappen. Om samen een zoektocht te doorlopen hoe we enerzijds die historie kunnen houden, hoe sfeer voelbaar kan blijven, maar ook juist hoe nieuwe kansen gepakt kunnen worden.

Samen met het ministerie investeren gemeenten en provincies de komende jaren in totaal meer dan 60 miljoen euro in onze visserijgemeenschappen. En als BPV zien we dat als een eerste stap. Ik ben het ministerie en de collega's uit provincies en gemeenten dankbaar dat we dit samen kunnen doen. Het was een uitdagend proces. Vinden dat iets nodig is, betekent niet dat ook direct heel helder is hoe het kan. Maar het voorliggende plan geeft weer dat we daar uiteindelijk met elkaar goed in geslaagd zijn.

'Vooruitkijken' mag het motto zijn. Met respect voor gevoelens die er zijn. Met de noodzaak in te zien dat de visserij nu vooral weer kansen moet krijgen. Waardoor in de samenwerking met de keten en in verbinding met de gemeenschappen mooie dingen ontstaan



Jo-Annes de Bat
Gedeputeerde visserij Zeeland
Voorzitter BPV

MANAGEMENT SAMENVATTING

Het ministerie van LNV heeft op 15 juni 2023 aan het BPV gevraagd om in het kader van maatregelen voor de visserijketens en gemeenschappen een Visserij Ontwikkel Plan (VOP) op te stellen. Met dit plan zijn we als lokale en regionale overheden voortvarend aan de slag gegaan. In samenspraak met ondernemers in de visclusters en met maatschappelijk betrokken burgers, middenstand, stichtingen en verenigingen in de visserijgemeenschappen.

Voor het te ontwikkelen VOP gelden twee doelstellingen (zie kaderbrief LNV aan BPV):

Doelstelling 1: Behoud en ontwikkeling van toekomstbestendige landzijdige visclusters (waaronder visafslagen) voor een kleinere, duurzamer en meer diverse aanvoersector;

Doelstelling 2: Andere sociaaleconomische activiteiten ontplooiën die qua karakter aansluiten bij de identiteit en bijdragen aan het behoud van het sociaal-cultureel erfgoed en de werkgelegenheid van de betreffende visserijgemeenschappen.

Het VOP is samengesteld uit **5 regionale deelplannen** en **2 bovenregionale deelplannen**.



Binnen het VOP wordt de volgende **structuur met volgordelijke accenten** aangehouden voor de nationale samenhang van regionale deelplannen:

1. DIRECTE AANPASSING AAN NIEUWE VISSERIJ VOOR NIEUWE MARKTONTWIKKELINGEN

Primair staat de versterking van de landzijdige infrastructuur als verbinding tussen de aanvoer van aangelande vis en de keten van verwerking en handel naar markten met een vraag naar de aangelande vis. Traditioneel spelen visafslagen daarin een centrale rol, maar met de afname van de aanvoer van Noordzeevis en een veranderende vraag naar Noordzeevis komen nieuwe producten en ketens in het vizier. Met een versterking en verbreding van de verbinding van afslagen met visclusters in een logistiek centrum en/of marktplaats met eerstelijns verwerking van diverse, verse vis speelt men in op de toekomst. Dit is binnen het VOP voorzien voor het Logistiek Centrum Urk, het Blue Food Centrum Wieringen, het Seafood Cluster Scheveningen en de Marktplaats Lauwersoog. Ook rond de visafslagen Vlissingen, Stellendam, IJmuiden en Harlingen zijn in dit verband specifieke aanpassingen gericht op de toekomst voorzien.

2. AANVULLEND INSPELEN OP NIEUWE INNOVATIEVE ONTWIKKELINGEN ROND WERKEN MET VIS OF VOOR VISSERIJ.

Secundair staat het faciliteren van specifieke innovatieve ontwikkelingen rond visserijtechnieken met testbassins (Visserij Innovatiecentrum Stellendam), faciliteiten voor aanpassing van schepen om flexibel te kunnen omschakelen op verschillende soorten vis (Innovatie Atelier Wieringen), opvang van dagverse vis (Lauwersoog), precisie conservering van garnalen (Shrimp Innovation Centre Harlingen, Vlissingen, Stellendam), nieuwe productie van zeeproducten op land (Texel, Den Helder), valorisatie van reststromen uit visverwerking (Urk) en een incubator voor startups (Seafood Central Schevening). Deze zaken staan daarbij in relatie tot de onder één genoemde infrastructuur.

3. DIT ALLES OOK AANTREKKELIJK VERZILVEREN VIA BELEVING VAN VISSERIJ, VIS EN ERFGOED MET EEN SPIN-OFF NAAR SFEERVOLLE REURING MET ONDERNEMERSKANSEN IN DE BETREFFENDE VISSERIJGEMEENSCHAPPEN MET HUN UNIEKE VISSERIJ GERELATEERDE IDENTITEIT.

Tertiair staat de versterking van de sociaaleconomische verbinding van de visserijgemeenschappen met de visserij (van verleden, heden en toekomst), zoals aan de waddenkust (Harlingen, Dokkum, Zoutkamp), Den Helder, Katwijk/IJmuiden, Seafood Central Scheveningen en Zilte Zaligheden en Erfgoed in de Zuidwestelijke Delta.

Accenten in 1 en 2 sluiten nauw aan bij doelstelling 1 van het VOP, de accenten in 3 sluiten aan bij doelstelling 2 van het VOP.

BOVENREGIONALE KOEPELPLANNEN

Bovenop de regionale deelplannen zijn er twee overkoepelende aspecten geïdentificeerd die bovenregionaal aangepakt moeten worden: A) een vernieuwingsimpuls voor visserij gerelateerd onderwijs, en B) een versterking van de beleving van de Nederlandse visserij identiteit. Hiervoor zijn in de VOP plannen van aanpak opgenomen, die uiterlijk juni 2024 moeten zijn vertaald in concrete plannen voor uitvoering.

NIET ALLES KAN, DE KEUZE VAN PERCELEN

In de eerste inventarisatieronde zijn ca. 200 projectideeën aangedragen bij de regio-coördinatoren, waarvan er 110 in de 'Houtskoolschets' zijn opgenomen. Hieraan was een vraag om een budget van ca. 200 M€ aan rijksmiddelen gekoppeld.

Vervolgens zijn deze voorstellen nader getoetst op de kaderstelling en doelstellingen voor het op te stellen VOP, de appreciatie van de voorstellen door LNV en is de prioriteit gezien vanuit de regionale VOP perspectieven ('kavels'). Dat heeft geresulteerd in het Concept VOP met nog altijd 89 'percelen' met een vraag naar 43 M€ aan rijksmiddelen, waar 30 M€ voor gealloceerd is.

Vervolgens is er een verdere consolidatie doorgevoerd tot 32 percelen, binnen de hiervoor beschreven structuur van de integrale VOP. Hierbij is rekening gehouden met regionale differentiatie in relatieve impact van de krimp van de Noordzee-kottervloot en met de beschikbaarheid van 30 M€ aan rijksmiddelen (conform kaderbrief LNV aan BPV). Aangevuld met de regionale cofinanciering wordt een totale investeringsimpuls van ≈ 80 M€ gerealiseerd.

In de kaderbrief van LNV aan BPV is opgenomen dat de middelen ingezet zullen worden naar rato van de mate waarin visserijregio's geraakt worden door de krimp van de Noordzeekottervisserij conform de sociaaleconomische impactanalyse. De sociaaleconomische impactanalyse geeft daarover geen kwantitatieve duiding maar stelt dat de visserijregio's Urk, Kop van Noord Holland, Zuidwest-Nederland en IJmuiden het meest worden geraakt, en de visserijregio's Katwijk-Scheveningen en Waddenkust in mindere mate sociaal-economisch worden geraakt. Deze regionale verdeling van de VOP middelen reflecteert deze rangschikking.

Het definitieve VOP voorziet op basis hiervan een volgende inzet van de beschikbare LNV middelen:

VOP Onderdelen	LNV middelen	Specificatie
Regioplan Urk	7,4 M€	5 percelen
Regioplan Kop van Noord-Holland	6,2 M€	3 percelen
Regioplan Zuidwest-Nederland	4,9 M€	12 percelen
Regioplan Noord-Nederland	4,0 M€	6 percelen
Regioplan Hollandse Haringkust	4,0 M€	7 percelen
Vernieuwingsimpuls Visserijonderwijs	1,0 M€	plan van aanpak
Beleving Nederlandse Visserij Identiteit	1,0 M€	plan van aanpak
Programmamanagement	1,5 M€	penvoering*
Totaal	30 M €	

* Per regio 100k€ voor regionale penvoering per jaar (medio 2024 - medio 2030), waarvan 50% financiering uit de rijksmiddelen van VOP.

De 26,5 M€ VOP-middelen voor de regionale deelplannen betreft voor de helft percelen die gerelateerd zijn aan doelstelling 1/VOP accent 1 (rond de afslagen), voor ongeveer 30% percelen die gerelateerd zijn aan doelstelling 1/VOP accent 2 (overig deel viscluster) en voor ongeveer 20% percelen die te maken hebben met doelstelling 2/VOP accent 3 (beleving).

NOTA BENE

Deze VOP is door BPV opgesteld op verzoek van en in samenspraak met het ministerie LNV, en vormt de inhoudelijke basis en kaders voor de beschikking van de rijksmiddelen voor het VOP, en de allocatie van de regionale cofinanciering (publiek, privaat, fondsen) die daarbij is voorzien.

In de komende maanden wordt de juridische basis voor deze samenwerking van Rijk en Regio's vastgelegd in ondertekende convenanten, zodat tot beschikking van de SPUK-middelen aan de regio's, via de regionaal penvoerende overheid, kan worden overgaan.



INHOUDSOPGAVE

HET VOP OP HOOFDLIJNEN	9
REGIOPLAN URK	19
REGIOPLAN KOP VAN NOORD-HOLLAND	25
REGIOPLAN ZUIDWEST-NEDERLAND	31
REGIOPLAN NOORD-NEDERLAND	39
REGIOPLAN HOLLANDSE HARINGKUST	49
KOEPELPLAN 'VERNIEUWINGSIMPULS VISSERIJONDERWIJS'	57
KOEPELPLAN 'BELEVING VAN DE NEDERLANDSE VISSERIJIDENTITEIT'	69
VERANTWOORDING	79





HET VOP OP HOOFDLIJNEN





ACHTERGROND

Nederland kent een sterke verbintenis met de zee, waarin de visserij een belangrijke rol speelt. De visserijsector staat symbool voor ondernemerschap en doorzettingsvermogen. In het verleden heeft de visserij een stevige basis gelegd voor onze welvaart. De visserij is ook een wezenlijk element van de Nederlandse culturele identiteit.

De naam Visser is niet voor niets één van de meest voorkomende familienamen in ons land. In een aantal regio's in Nederland is visserij nog altijd een belangrijke drager van de lokale en regionale economie, met clusters van aanpalende bedrijvigheid met werkgelegenheid. In deze regio's is visserij ook een drager van de sociaal-maatschappelijke cohesie en culturele identiteit van de zogenoemde 'visserijgemeenschappen': van Sluis tot Lauwersoog, van Urk tot Scheveningen.

Het Bestuurlijk Platform Visserij (BPV), een coalitie van 18 gemeenten en 6 provincies waar deze 'visclusters' en 'visserijgemeenschappen' zijn geconcentreerd, heeft eind 2022 haar 'Almanak' uitgegeven waarin men dit belang nadrukkelijk benoemt. Nu de visserij in een transitie zit naar een fors kleinere, duurzamere, flexibelere en meer diverse vloot willen wij zorgen dat de basis van de visserijgemeenschappen solide genoeg blijft om een gezond toekomstperspectief te behouden. Dit zonder dat afbreuk wordt gedaan aan de kenmerkende identiteit van deze gemeenschappen.

De insteek is dat Nederland een land is en blijft waarin de binding met de zee ook betekenis heeft. Werken met vis is duurzaam en verdienstelijk, van schip tot schap. De visserij is een economisch vitale sector die ook in de toekomst geworteld is in onze visserijgemeenschappen.

Het sociaal economisch belang van regionale "visclusters" wordt onvoldoende onderkend en krijgt daardoor te weinig aandacht in de Nederlandse en Europese beleidskaders. Het issue valt "tussen wal en schip", want het is een afgeleide dimensie van het visserijbeleid en is niet scherp in beeld in het regionaal economisch ondersteuningsbeleid. Het is aan het BPV om daar aandacht en steun voor te vragen met een heldere boodschap.

"Wij staan als BPV voor het belang van de lokale economie en werkgelegenheid binnen visclusters. Voor de leefbaarheid en brede welvaart, met inachtneming van cultuurhistorische waarden. Dat behoeft maatschappelijke erkenning en waardering, met een wenkend perspectief voor de toekomst van deze gemeenschappen."

BPV Almanak, 2022



HET VISSERIJ ONTWIKKEL PLAN (VOP)

Het toekomstperspectief voor de visserijgemeenschappen met visclusters is ook met de minister van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit (LNV) besproken in het kader van de transitie naar een nieuwe visserij met toekomst die bijdraagt aan de toenemende behoefte aan diverse, verse vis in het Noordwest-Europese voedselsysteem. Omdat het Rijk besloten had €30 miljoen beschikbaar te stellen voor investeringen in aanpassing en vernieuwing in de visclusters en visserijgemeenschappen, is afgesproken om als LNV (Rijk) en BPV (Regio's) samen op te trekken in de ontwikkeling van het Visserij Ontwikkel Plan..

Het beschikbaar gestelde bedrag betreft een cofinanciering van structurele investeringen van samenwerkende overheden, ondernemers en organisaties die van grote maatschappelijke waarde zijn voor de visgemeenschappen en daarin verankerde visclusters. LNV stelt middelen ter beschikking aan de regio's onder voorwaarde van een bekostiging van minimaal 50% vanuit regionale middelen, fondsen, organisaties en bedrijven. De looptijd voor de besteding van deze middelen is van medio 2024 tot medio 2030.

Op 15 juni 2023 heeft het ministerie van LNV aan het BPV gevraagd om in het kader van maatregelen voor de visserijketens en gemeenschappen een Visserij Ontwikkel Plan (VOP) op te stellen. Met dit plan zijn we als lokale en regionale overheden voortvarend aan de slag gegaan. In samenspraak met ondernemers in de visclusters en met maatschappelijk betrokken burgers, middenstand, stichtingen en verenigingen in de visserijgemeenschappen.

Voor de te ontwikkelen VOP gelden twee doelstellingen:

- Doelstelling 1:** Behoud en ontwikkeling van toekomstbestendige landzijdige visclusters (waaronder visafslagen) voor een kleinere, duurzamer en meer diverse aanvoersector;
- Doelstelling 2:** Andere sociaaleconomische activiteiten ontplooiën die qua karakter aansluiten bij de identiteit en bijdragen aan het behoud van het sociaal-cultureel erfgoed en de werkgelegenheid van de betreffende visserijgemeenschappen.

We benadrukken dat deze doelstellingen voor ons zijn gerelateerd aan een transitie naar een toekomstgerichte en toekomstbestendige visserij die ook zal leiden tot een daarop aansluitende transitie van visketens, clusters van bedrijvigheid en visserijgemeenschappen. Het is dus geen compensatie voor sanering, maar een facilitatie van gezamenlijke transitiekracht. De aanpassingen en vernieuwingen van de visserij zelf, en van individuele bedrijven in de visketen, vallen buiten het bestek van deze regeling voor visclusters en visserijgemeenschappen. Hiervoor zijn aparte sectorale innovatieprogramma's.

Hoewel het accent binnen dit VOP ligt op perspectieven voor vernieuwing van visserij en de visketen, beseffen we terdege dat ook de voorzieningen voor de bestaande visserij en keten kwalitatief op peil en kwantitatief op maat moeten worden gehouden.

De beide doelstellingen staan ook niet op zichzelf. Het is onze uitdrukkelijke bedoeling om te streven naar een integraal en nationaal Visserij Ontwikkel Plan (VOP).



Enerzijds doen we dat ‘bottom-up’, binnen de **vijf regio’s** die in dit verband meetellen:

- **Urk:** georkestreerd door gemeente Urk en provincie Flevoland.
- **Kop van Noord-Holland:** georkestreerd door gemeenten Texel, Den Helder, Hollands Kroon en provincie Noord-Holland;
- **Zuidwest-Nederland:** georkestreerd door Goeree-Overflakkee, Schouwen-Duiveland, Noord-Beveland, Reimerswaal, Middelburg, Vlissingen, Sluis, Tholen en provincie Zeeland;
- **Noord-Nederland:** georkestreerd door gemeenten Het Hogeland, Noardeast-Fryslân, Harlingen en provincies Groningen en Fryslân;
- **Hollandse Haringkust:** georkestreerd door Velsen, Katwijk, Den Haag en provincies Zuid-Holland en Noord-Holland;

Ondernemers uit de visclusters zijn gevraagd om plannen in te dienen voor structurele investeringen om te zorgen dat de visserij-gerelateerde bedrijvigheid aan wal zich opmaakt, aanpast en vernieuwd om de toekomstige visserij goed te kunnen bedienen. Daarnaast zijn betrokkenen vanuit de visserijgemeenschappen gevraagd hoe de identiteit, sfeer en reuring in de visserijhavens en -gemeenschappen vastgehouden of zelfs versterkt kunnen worden. Door in te zetten op betere economische benutting (‘verzilvering’) van visserij-gerelateerde sociaal-culturele waarden, activiteiten en erfgoed.

Anderzijds kijken we ‘top-down’ naar het beste arrangement voor de Nederlandse visserij, visclusters en visserijgemeenschappen, die in samenhang een gerespecteerde Europese visserijregio van betekenis vormen. Een regio die zich kan meten met bijvoorbeeld Bretagne en Galicië. Dat doen we door waar mogelijk initiatieven bovenregionaal op te pakken, en door rekening te houden met de samenhang die er in visserijhavens, visclusters en visserijgemeenschappen is met Noordzee kottervisserij, kustvisserij en pelagische visserij.

Het gaat daarbij om de sociaal-economische dimensie van de transitie van de visserijgemeenschappen, enerzijds door met de landzijdige visclusters (bedrijven die direct of indirect met vis werken) in samenwerking structurele aanpassingen te doen om de toekomstige visserij (of in bredere zin seafood productie) te accommoderen in hun behoeften, en anderzijds om het erfgoed van de identiteit van de visserijgemeenschappen structureel beter te verzilveren.

Daarbij houden we uiteraard de huidige inzichten ten aanzien van de toekomstige visserij en de rol van vis in het voedselsysteem in beeld. De transitiepaden waar we in de VOP rekening mee houden is omschakeling naar een minder (kapitaal) intensieve visserij op verse, diverse zeeproducten van dichtbij (Noordzee en omgeving) voor een markt nabij (meer dan nu met focus op NW Europa); conform de contouren van de LNV visie op de rol van Nederlandse vis in het Europese voedselsysteem. Zie ook de Almanak van BPV die vorig jaar is uitgebracht.

Andere transitiepaden zoals sanering van de vloot, of omschakelen naar andere ‘blue economy’ sectoren zijn uiteraard daaraan gerelateerd, maar worden niet vanuit de VOP geaccomodeerd.



ONTWIKKELING VAN HET VOP IN DRIE STAPPEN

In een eerste fase (tot 31 juli 2023) zijn die plannen en ideeën geïnventariseerd, opgehaald en gebundeld in de Houtskoolschetsen voor het VOP ('Basisinventarisatie'). Er zijn 110 van dergelijke bouwstenen opgehaald, groener en rijper, deels wel en deels niet goed in de doelstellingen van de beschikking van LNV passend. In een tweede fase (tot 31 oktober 2023) zijn de meest geschikte en waardevolle deelplannen geconsolideerd in een samenhangende Concept VOP bestaande uit vijf regionale deelplannen, plus een eerste aanzet voor twee bovenregionale plannen die in de Houtskoolschetsen waren geïdentificeerd (Vernieuwingsimpuls Visserij Onderwijs; Beleef de Nederlandse Visserij Identiteit).

In een derde stap (tot 2 februari 2024) is het Concept-VOP verder geïntegreerd tot een definitieve nationale VOP. Bij de ontwikkeling is rekening gehouden met de beschikbare middelen en binnen BPV en met LNV is afstemming geweest over de meest effectieve inzet van de middelen, rekening houdend met:

1. Toepasselijkheid bij VOP kaders;
2. Prioriteit vanuit belang van visserij, visclusters en visgemeenschappen;
3. Perspectief op regionale of private cofinanciering.

Daarbij zijn ook de nationale koepelorganisaties rond visserij en visclusters (CVO, NOVA, Visfederatie), visserij gerelateerde onderwijsinstellingen en deskundigen op het gebied van 'bestemmingsmanagement' betrokken.

De definitieve VOP van BPV is zodanig opgesteld dat daarop convenanten voor de speciale uitkering (SPUK) van de rijksmiddelen aan de regionale en lokale overheden (provincies en gemeenten) kunnen worden geënt. Dit wordt door een groep van experts van LNV en BPV voorbereid. Het is de intentie om in de loop van 2024 de middelen te kunnen beschikken.

OPZET VAN HET CONCEPT VOP

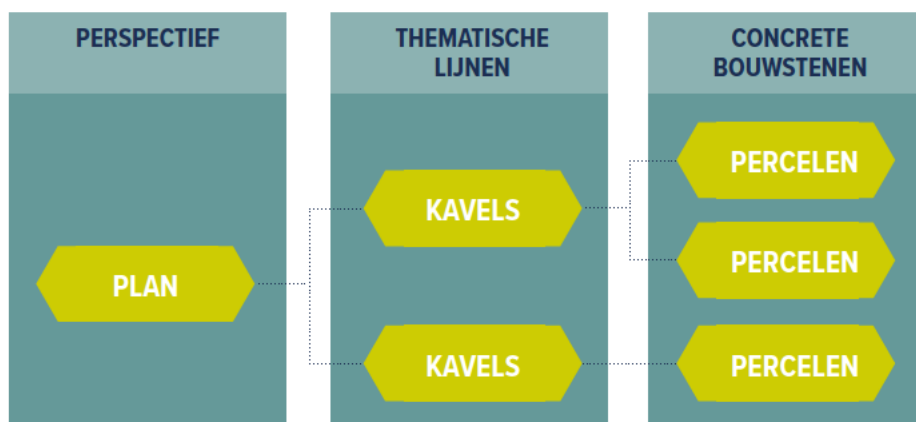
Het VOP is samengesteld uit **5 regionale deelplannen** en **2 bovenregionale deelplannen**.





De **regionale deelplannen** zijn uitgewerkt naar de specifieke ambities en kansrijke perspectieven voor de betreffende regio, welke zijn vertaald in enkele thematische en onderling samenhangende hoofdlijnen. Op deze zogenoemde '**kavels**' wordt structureel geïnvesteerd om de ambities in het kader van de perspectieven te realiseren.

Om de investeringsplannen op hoofdlijnen concreet uit te voeren zijn binnen de kavels specifieke initiatieven geselecteerd waarop met VOP-middelen geïnvesteerd zal worden. Dit zijn de zogenoemde 'percelen'. Voor elk van de geselecteerde percelen is een uniforme factsheet opgesteld met essentiële samenvattende informatie. Op basis van deze factsheet kunnen VOP-middelen ter beschikking worden gesteld. Het Concept-VOP kent daarmee een gelaagde opbouw:



Bovenop de regionale deelplannen zijn er twee overkoepelende aspecten geïdentificeerd die **bovenregionaal** aangepakt moeten worden: A) een vernieuwingsimpuls voor visserij gerelateerd onderwijs, en B) een versterking van de beleving van de Nederlandse visserij identiteit. Hiervoor zijn in de VOP plannen van aanpak opgenomen, die uiterlijk juni 2024 moeten zijn vertaald in concrete plannen voor uitvoering.

- De vernieuwingsimpuls is gericht op een betere aansluiting van het praktijkgericht onderwijs (inclusief 'doorlopende leerlijnen' en 'levenslang leren') met het werkveld rond werken met vis, afgestemd op de vernieuwing in de visserij en daaraan gerelateerde ketens en clusters. Feitelijk is het een essentiële randvoorwaarde om te zorgen dat er voldoende instroom is van vaardige werkers in het werkveld waar we met het VOP regio specifiek op investeren.
- De versterking van de beleving van de visserij identiteit is gericht op een profilering van "Nederland, een sterke visserij regio met traditie en een vooruitziende blik", door die in de visserijgemeenschappen (met een 'couleur locale') zichtbaar en vindbaar te maken. Feitelijk versterkt het de impact van de regionale VOP- 'belevingspercelen' (reuring rond de havens en verzilvering van het erfgoed), zodat het niet versnipperd blijft.



ALGEMENE LIJN VAN HET VOP

Binnen het VOP wordt de volgende **structuur met volgordelijke accenten** aangehouden voor de nationale samenhang van regionale deelplannen:

1. DIRECTE AANPASSING AAN NIEUWE VISSERIJ VOOR NIEUWE MARKTONTWIKKELINGEN¹

Primair staat de versterking van de landzijdige infrastructuur als verbinding tussen de aanvoer van aangelande vis en de keten van verwerking en handel naar markten met een vraag naar de aangelande vis. Traditioneel spelen visafslagen daarin een centrale rol, maar met de afname van de aanvoer van Noordzeevis en een veranderende vraag naar Noordzeevis komen nieuwe producten en ketens in het vizier. Met een versterking en verbreding van de verbinding van afslagen met visclusters in een logistiek centrum en/of marktplaats met eerstelijns verwerking van diverse, verse vis speelt men in op de toekomst. Dit is binnen het VOP voorzien voor het Logistiek Centrum Urk, het Blue Food Centrum Wieringen, het Seafood Cluster Scheveningen en de Marktplaats Lauwersoog. Ook rond de visafslagen Vlissingen, Stellendam, IJmuiden en Harlingen zijn in dit verband specifieke aanpassingen gericht op de toekomst voorzien.

2. AANVULLEND INSPELEN OP NIEUWE INNOVATIEVE ONTWIKKELINGEN ROND WERKEN MET VIS OF VOOR VISSERIJ,²

Secundair staat het faciliteren van specifieke innovatieve ontwikkelingen rond visserijtechnieken met testbassins (Visserij Innovatiecentrum Stellendam), faciliteiten voor aanpassing van schepen om flexibel te kunnen omschakelen op verschillende soorten vis (Innovatie Atelier Wieringen), opvang van dagverse vis (Lauwersoog), precisie conservering van garnalen (Shrimp Innovation Centre Harlingen, Vlissingen, Stellendam), nieuwe productie van zeeproducten op land (Texel, Den Helder), valorisatie van reststromen uit visverwerking (Urk) en een incubator voor startups (Seafood Central Schevening). Deze zaken staan daarbij in relatie tot de onder één genoemde infrastructuur.

3. DIT ALLES OOK AANTREKkelijk VERZILVEREN VIA BELEVING VAN VISSERIJ, VIS EN ERFGOED MET EEN SPIN-OFF NAAR SFEERVOLLE REURING MET ONDERNEMERSKANSEN IN DE BETREFFENDE VISSERIJGEMEENSCHAPPEN MET HUN UNIEKE VISSERIJ GERELATEERDE IDENTITEIT.³

Tertiair staat de versterking van de sociaaleconomische verbinding van de visserijgemeenschappen met de visserij (van verleden, heden en toekomst), zoals aan de waddenkust (Harlingen, Dokkum, Zoutkamp), Den Helder, Katwijk/IJmuiden, Seafood Central Scheveningen en Zilte Zaligheden en Erfgoed in de Zuidwestelijke Delta.

1 - Een NOVA-voorstel voor een collectieve investering in uniforme automatisering en digitalisering gekoppeld aan nationaal systeem voor eenduidig en transparant kwaliteitsbeheer en risicobeheersing is niet in het VOP overgenomen. In de kaderbrief van LNV aan BPV wordt deze modernisering van de afslagen sec verwezen naar EMFAF. Het draagt ook niet bij aan de versterking van de visserijgemeenschappen met visclusters. Wel ziet BPV de waarde van het NOVA-plan voor de nationale samenwerking tussen de visafslagen.

2 - In de kaderbrief van LNV aan BPV wordt gesteld dat de initiatieven door meerdere partijen gedragen moeten worden om succes te garanderen. Daarom zijn voorstellen van individuele partijen niet geselecteerd, tenzij er duidelijk een relatie is gelegd met andere belanghebbenden. Ook in het kader van mogelijke staatsteun issues.

3 - In de concept VOP was sprake van een veelheid van 47 versnipperde percelen die te maken had met beleving van visserij, vis en erfgoed (binnen de doelstelling 2 van de VOP), met een lastig te co-financieren vraag om 12 M€ aan VOP middelen. Daar zijn in de consultatie over de Concept VOP diverse opmerkingen over gemaakt. Dit heeft ertoe geleid dat het aantal regionale percelen in deze categorie is teruggebracht tot 14, met een vraag om 6,5 M€ VOP middelen. Daarnaast is er een bovenregionaal koepelproject voorgesteld voor de nationale beleving van de Nederlandse visserijidentiteit.

Accenten in 1 en 2 sluiten nauw aan bij doelstelling 1* van het VOP, de accenten in 3 sluiten aan bij doelstelling 2 van het VOP.

** Het bovenregionaal plan voor een vernieuwingsimpuls in visserij gerelateerd onderwijs is gekoppeld aan het karakter van de investeringen in doelstelling 1 van de VOP.*

*** Het bovenregionaal plan voor de beleving van de Nederlandse visserijidentiteit is gekoppeld aan doelstelling 2 van het VOP.*



NIET ALLES KAN - DE KEUZE VAN PERCELEN

In de eerste inventarisatieronde zijn ca. 200 projectideeën aangedragen bij de regio-coördinatoren, waarvan er 110 in de 'Houtskoolschets' zijn opgenomen. Hieraan was een vraag om een budget van ca. 200 M€ aan rijksmiddelen gekoppeld.

Vervolgens zijn deze voorstellen nader getoetst op de kaderstelling en doelstellingen voor het op te stellen VOP, de appreciatie van de voorstellen door LNV en is de prioriteit gezien vanuit de regionale VOP perspectieven ('kavels'). Dat heeft geresulteerd in het Concept VOP met nog altijd 89 'percelen' met een vraag naar 43 M€ aan rijksmiddelen, waar 30 M€ voor gealloceerd is.

Vervolgens is er een verdere consolidatie doorgevoerd tot 32 percelen, binnen de hiervoor beschreven structuur van de integrale VOP. Hierbij is rekening gehouden met regionale differentiatie in relatieve impact van de krimp van de Noordzee-kottervloot en met de beschikbaarheid van 30 M€ aan rijksmiddelen (conform kaderbrief LNV aan BPV). Aangevuld met de regionale cofinanciering wordt een totale investeringsimpuls van ≈ 80 M€ gerealiseerd.

In de afgelopen 7 maanden waarin we met elkaar aan de ontwikkeling van het VOP hebben gewerkt is veel in beweging gekomen, ook ten aanzien van samen toewerken naar een toekomst voor de visserijgemeenschappen met sociaaleconomische waardevolle visclusters, in regionaal en nationaal verband.

Het resultaat is een waardevol plan van nationale betekenis, met een gebalanceerde invulling qua accenten en bijdrage van de regio's; met 5 breed gedragen en onderling samenhangende regioplannen, en twee bovenregionale koepelplannen. Het geeft een mooi beeld van het verleden, het heden en de toekomst.

Met het consolideren van de rijke oogst aan ideeën die bij BPV zijn ingediend tot een integraal en gebalanceerd plan met een beperkt aantal percelen, passend binnen de VOP doelstellingen, de BPV accenten en het beschikbare budget, moesten we heel selectief zijn. Daardoor zijn waardevolle en perspectiefrijke ideeën niet in het VOP terecht gekomen. Hetzelfde geldt voor ideeën die nog niet afdoende zijn uitontwikkeld. We willen die ideeën niet verloren laten gaan, en zullen bezien op welke andere wijze die buiten de VOP opgepakt kunnen worden.

In de kaderbrief van LNV aan BPV is opgenomen dat de middelen ingezet zullen worden naar rato van de mate waarin visserijregio's geraakt worden door de krimp van de Noordzeekottervisserij conform de sociaaleconomische impactanalyse. De sociaaleconomische impactanalyse geeft daarover geen kwantitatieve duiding maar stelt dat de visserijregio's Urk, Kop van Noord Holland, Zuidwest-Nederland en IJmuiden het meest worden geraakt, en de visserijregio's Katwijk-Scheveningen en Waddenkust in mindere mate sociaaleconomisch worden geraakt. Deze regionale verdeling van de VOP middelen reflecteert deze rangschikking.



Het definitieve VOP voorziet op basis hiervan een volgende inzet van de beschikbare LNV middelen:

VOP Onderdelen	LNV middelen	Specificatie
Regioplan Urk	7,4 M€	5 percelen
Regioplan Kop van Noord-Holland	6,2 M€	3 percelen
Regioplan Zuidwest-Nederland	4,9 M€	12 percelen
Regioplan Noord-Nederland	4,0 M€	6 percelen
Regioplan Hollandse Haringkust	4,0 M€	7 percelen
Vernieuwingsimpuls Visserijonderwijs	1,0 M€	plan van aanpak
Beleving Nederlandse Visserij Identiteit	1,0 M€	plan van aanpak
Programmamanagement	1,5 M€	penvoering*
Totaal	30 M €	

De 26,5 M€ VOP-middelen voor de regionale deelplannen betreft voor de helft percelen die gerelateerd zijn aan doelstelling 1/VOP accent 1 (rond de afslagen), voor ongeveer 30% percelen die gerelateerd zijn aan doelstelling 1/VOP accent 2 (overig deel viscluster) en voor ongeveer 20% percelen die te maken hebben met doelstelling 2/VOP accent 3 (beleving).

Regio	VOP Accent 1 Doelstelling 1	VOP Accent 2 Doelstelling 1	VOP Accent 3 Doelstelling 2
Urk	5,40 M€	1,96 M€	0,00 M€
Kop van Noord-Holland	3,15 M€	2,59 M€	0,46 M€
Zuidwest-Nederland	2,99 M€	0,88 M€	1,01 M€
Noord-Nederland	0,43 M€	0,82 M€	2,76 M€
Hollandse Haringkust	1,40 M€	1,25 M€	1,35 M€
Totaal	13,36 M€	7,49 M€	5,58 M€

De in de loop van het proces ingediende voorstellen die door de selectie (op inhoud en binnen budget) buiten deze VOP zijn komen te vallen komen op een regionale reservelijst. Hiervoor zal buiten het VOP om naar mogelijkheden worden gezocht om deze plannen alsnog met steun van passende fondsen te kunnen ontwikkelen als spin-off van het VOP. Dat kunnen specifieke regionale ontwikkelingsfondsen (waaronder Regio Deals, Waddenfonds e.d.) zijn of nationale fondsen zoals de Kennis & Innovatie Agenda (KIA), Nationaal Groeifonds, KBB Innovatiestimulering (MIT), Milieu Innovatiestimulering (MIT); Milieu Investeringsregelingen (MIA/VAMIL) en Visserijregelingen (BRUGVIS; ENERGIEVIS); of Europese regelingen zoals Interreg North Sea; European Maritime Fisheries and Aquaculture Fund (EMFAF); en Horizon Europe.

* Per regio 100k€ voor regionale penvoering per jaar (medio 2024 - medio 2030), waarvan 50% financiering uit de rijksmiddelen van VOP.



VERVOLG

Op basis van deze VOP zullen er convenanten tussen LNV en de regio's worden opgesteld om voorwaarden en condities voor de Specifieke Uitekering (SPUK) van de Rijksmiddelen aan de regio vast te leggen. Het is de intentie dat deze convenanten in mei 2024 zullen worden ondertekend.

Elke regio heeft een penvoerende overheid aangewezen die als gemandateerde 'penvoerder' namens de betrokken gemeenten en provincies in de regio het programmamanagement van het regionaal deelplan verzorgt, inclusief de financiële rekening en verantwoording.

- Regio Urk: gemeente Urk
- Regio Kop van Noord-Holland: gemeente Hollands Kroon
- Regio Zuidwest Nederland: provincie Zeeland
- Regio Noord Nederland: gemeente Noardeast-Fryslân
- Regio Hollandse Haringkust: provincie Zuid-Holland

De regio Urk zal tevens het penvoerderschap van het bovenregionaal koepelplan 'Vernieuwingsimpuls Visserijonderwijs' behartigen.

Het penvoerderschap van het bovenregionaal koepelplan 'Beleving van de Nederlandse Visserijidentiteit' zal in later stadium aan een regio worden toegewezen.

Na ondertekening van de convenanten in mei 2024 kunnen de SPUK's naar verwachting in het najaar van 2024 worden geactiveerd.



REGIOPLAN URK





REGIO URK

VISIONAIR: SLIM NAAR DE TOEKOMST

HET VERHAAL VAN DE REGIO

OMVANG EN BETEKENIS VAN DE VISSERIJ OP URK

Urk is sinds de beginjaren 1600 een visserijgemeenschap. Nadat steeds meer eiland verdween door stormgolven groeide de Urker economie sterk uit tot belangrijk centrum voor de Noord-Europese visserij. Het hart van de Urker gemeenschap is sterk verbonden met het water. Op het voormalig eiland Urk heeft de visserij menig crises doorstaan en heeft zich doorontwikkeld als een belangrijk plek in de blauwe economie.

Vandaag de dag vist de Urker visserman op de Noordzee en in mindere mate op het IJsselmeer. Er is een sterk cluster ontstaan in de visverwerking en de laatste jaren is de maritieme industrie internationaal opererend, maar voortgekomen uit de visserij een steeds belangrijkere sector. Steeds hebben het ondernemerschap en inventiviteit voorop gestaan om nieuwe wegen in te slaan en de transitie van hun tijd door te maken. Wanneer je op Urk verblijft, kan je niet om de visserijsector heen. Vanuit historisch perspectief, maar ook in het heden en de toekomst van de visserij. Een groot deel van de bevolking op Urk werkt 'in de vis' of gerelateerd aan de vis. Daardoor is Urk een echte visserijgemeenschap. Denk je aan Urk, denk je aan vis.

BELANG VAN NOORDZEEVISSERIJ GROOT VOOR REGIO URK

Het Noordzeeakkoord, de Waddenagenda, de Kottervisie en de Brexit, inclusief gebiedsafsluitingen/beperkingen door windmolenparken op zee en natuurgebieden hebben impact op de Urker visserij, de visketen (inclusief visverwerkende industrie en toeleverende industrie) en de economie op Urk volgens de sociaaleconomische impactanalyse van Wageningen Economic Research. Of zoals minister Adema het verwoordde "Urk zonder water bestaat niet. Dan moet je dus zorgen dat daar in de toekomst ook bedrijvigheid is." De sociaaleconomische omvang van de landzijdige bedrijven actief in de visverwerkende keten en toeleverende industrie betrof 96 bedrijven met een omzet van 2,2 miljard euro en 4.150 werknemers (2.450 fte) in 2021. Daarmee was het aandeel van landzijdige bedrijven actief in de visserij afgerond 39% op de totale werkgelegenheid van 12.530 banen in de regio Urk. Schattingen van de Gemeente Urk en Producentenorganisatie Urk (PO Urk) was het aantal actieve beroepsvissers zo'n 700 in 2021. De visserij levert niet alleen banen op, maar heeft ook maatschappelijke meerwaarde.

De visserijgemeenschap op Urk is enorm betrokken bij dit ambacht en houdt dit cultureel erfgoed levend blijkt tevens uit de impactstudie door Wageningen Research. Het reduceren van de vloot door sanering betekent verlies aan werkgelegenheid (ook aan wal), legere havens, minder visserij-(familie)-bedrijven en effecten op de rest van de keten. Een actieve vloot is nodig voor het behoud van kennis, bedrijvigheid dat zich kan doorvertalen in innovaties te midden van een transitie en een 'levend' cultureel erfgoed dat meerwaarde heeft voor de beleving van de identiteit en het toerisme in de regio Urk.

De Urkervloot vist vooral schubvis en is daarmee complementair aan de 4 andere visregio's in Nederland. In het kader van de saneringsronde 2023 zijn in de regio 24 kotters gesaneerd. De Urkervloot bestaat nu uit 86



schepen. Landelijk gezien had Urk met 74 schepen 26% op het totaal van 284 actieve Nederlands gevlagde kotters in 2021. Urk had ook het grootste aantal buitenlands gevlagde kotters met 44 (59%) van de 75 in 2021. Urk heeft naast een groot aandeel in de vloot ook de grootste visverwerkingsindustrie van Nederland (zowel in aantal als omzet) en heeft een up to date afslag en veiling. Doordat de afslag en de visverwerkende industrie dichtbij elkaar zijn gevestigd krijgt de afslag een logistieke functie om het gevangen voedsel in de keten te helpen. Ondanks dat niet alle Urker kotters hun thuishaven op Urk heeft, wordt nagenoeg alle gevangen schubvis via de Urker afslag en visverwerkende industrie verwerkt. De afslag met haar koel- en vriesfaciliteiten op Urk heeft een cruciale rol om voedsel vanaf het schip met korte doorlooptijd te verwerken, waarbij voedselveiligheid en korte ketens belangrijk zijn.

HET VISSERIJ ONTWIKKEL PLAN

Urk heeft in het regionaal Visserij Ontwikkel Plan gekozen voor een sterk samenhangend pakket die de regio Urk ook op de lange termijn haar koploperspositie voor de sector laat behouden en Nederland als visserijsector op de kaart zet.

Op Urk zijn wij ervan overtuigd dat er toekomst zit in de vis. Dit vraagt niet alleen het Urker hart en het houden van deze sector, maar een visie op de toekomst waarin slimmer omgaan met technologie een voorwaarde is. Met de ambitie om een hoogwaardige en toekomstbestendige visserijsector te realiseren is het belangrijk om innovaties in alle delen van de keten te realiseren (kavel 1, 2 en 3).

AMBITIE

De Nederlandse wateren en Noordzee bieden ons veel waardevolle natuur, worden in toenemende mate benut voor energieopwekking, maar biedt naast de energie- en natuurtransitie ook nog steeds de kans om op duurzame wijze voedsel te oogsten. Een belangrijke bron voor het borgen van de voedselvoorziening van Nederland en Europa; iets waar Urk trots op is en koestert. Gelegen in de provincie Flevoland die ontworpen is om de voedselproductie van ons land te kunnen faciliteren, wil Urk blijven excelleren als koploper van de voedselvoorziening uit zee.

Regio Urk positioneert zich als één van de Seafood-regio's van nationaal belang: een regio waar visserij en visserijproducten uit economisch en sociaal-cultureel perspectief van belang zijn en ervoor zorgt dat Seafood op duurzame en innovatieve wijze verantwoord als onderdeel van de voedselvoorziening voor Nederland en Europa kan blijven voortbestaan. Urk is bereid om met innovaties de visserij van de toekomst mogelijk te maken en dit ook zichtbaar & beleefbaar te laten zijn op Urk. Regio Urk draagt bij aan de digitaliserings-, verduurzamings- en eiwittransitie in de visserijsector.

HET PROCES

Dit Visserij Ontwikkel Plan is tot stand gekomen door een samenwerking van de gemeente Urk, de provincie Flevoland, het visserij gerelateerde bedrijfsleven en andere stakeholders, in samenspraak met de andere BPV regio's en het ministerie van LNV. Met groot enthousiasme en toewijding zijn er een veelvoud aan initiatieven ingediend om een bijdrage te leveren aan het Visserij Ontwikkel Plan met een totale omvang van meer dan €100 miljoen. Zij zijn in eerder ingediende houtskoolschets meegenomen. Als gevolg daarvan hebben we een aantal initiatieven moeten laten afvallen, omdat deze in mindere mate voldeden aan het toetsingskader van het Visserij Ontwikkel Plan. De kansrijke plannen die zijn overgebleven hadden tezamen nog steeds een omvang van ruim € 30 miljoen. Gemeente Urk heeft in samenspraak met haar klankbordgroep knopen doorgehakt en uit deze plannen een zorgvuldig gekozen pakket van plannen samengesteld en verder uitgewerkt in het concept-VOP.



Om een maximaal aantal passende initiatieven in dit pakket op te kunnen nemen is naast een kwaliteitstoets ook een concessie gedaan op de cofinanciering uit het VOP door een lager cofinancieringspercentage vanuit het VOP voor de verschillende percelen te hanteren. Dit vraagt een hogere bijdrage van de regionale cofinanciering.

Naar aanleiding van de voorlopige appreciatie van het ministerie LNV en het consolidatieproces binnen het BPV heeft Urk besloten dat de eerder genoemde percelen voor beleving ondergebracht worden in het koepelplan 'Beleving Nederlandse Visserij Identiteit'. Daarnaast zien we voor één perceel uit het concept-VOP kansen voor financiering via EMFAF.

UITWERKING VAN DE KAVELS

Het Visserij Ontwikkel Plan voor regio Urk is opgebouwd rond 3 kavels, te weten:

Kavel 1: Slimme visserij van de toekomst

Kavel 2: Slimme hoogwaardige keten

Kavel 3: Slimme benutting van reststromen door valorisatie

KAVEL 1 - SLIMME VISSERIJ VAN DE TOEKOMST

Urk heeft al vele jaren een sterke verbintenis met de visserij. De visserijsector staat symbool voor ondernemerschap en doorzettingsvermogen en het heeft een stevige basis in de economie en identiteit op Urk. Door de eeuwen heen is Urk erin geslaagd om met vernieuwing en innovaties de visserij door te ontwikkelen naar de vloot in de huidige vorm. Door de impact van verschillende maatregelen en het meervoudig gebruik van de Noordzee wordt de visserijsector opnieuw uitgedaagd. Hoe kunnen we schoner, extensiever, slimmer en anders gaan vissen? Als de grootste speler binnen de visserijvloot voelen wij ons verantwoordelijk om deze transitie te realiseren door te ontwikkelen naar een kleinere sector die voedsel oogst binnen de ecologische en economische randvoorwaarden. De ambitie ligt hoog. We zorgen dat de sector wendbaar is en diverser. We benutten volop de mogelijkheden die de Noordzee en de andere wateren bieden, ook voor (plantaardige) eiwitrijke mariene voedselwinning binnen windparken. Onze visserijondernemers werken samen en gaan innovaties niet uit de weg. Met digitaliserings- en robotiseringsoplossingen als Smart fishing en blockchain kan de vis die net gevangen en aan boord is van de kotter al geveild worden en via de afslag haar weg naar de eigenaar krijgen. Een moderne keten voor Noordzeevis, aan boord gesorteerd, op kwaliteit aangevoerd en verder verwerkt. Kotters weten door slimme sensortechnologie de herkomst van de vangsten te registreren, maar ook uitstoot en verbruik wordt met slimme data in beeld gebracht. Kotters gaan over op elektrificering of waterstof wat zijn positieve effecten afgeeft op de emissie uitstoot en duurzaamheidseisen. Samen met de innovatie in kavel 2 gaat voedselkwaliteit hand in hand met klimaat en duurzaamheidseisen, waardoor vis een verantwoorde voedselkeuze is. Het bijbehorend perceel gaan wij indienen bij EMFAF.

KAVEL 2 - SLIMME HOOGWAARDIGE KETEN

Urk heeft naast het grootste aandeel in de vloot ook de grootste visverwerkingsindustrie van Nederland en een up to date afslag en veiling. Doordat de afslag en de visverwerkende industrie dichtbij elkaar zijn gevestigd krijgt de afslag een logistieke functie om het gevangen voedsel in de keten te helpen. Ook de veranderingen op de kotters in kavel 1 vraagt om aanpassingen van de afslag en de visverwerkende industrie. De afslag met



haar koel- en vriesfaciliteiten op Urk heeft een cruciale rol om voedsel vanaf het schip met korte doorlooptijd te verwerken, waarbij voedselveiligheid en korte ketens belangrijk zijn. De afslag heeft de afgelopen jaren geïnvesteerd in digitalisering en het uitbreiden van haar faciliteiten om deze logistieke functie te kunnen vervullen als start van de doorontwikkeling voor de sector van de toekomst. De visverwerkende industrie levert niet alleen aan Nederland, maar exporteert wereldwijd. Nederland heeft, met daarbij een grote rol voor Urk, de belangrijke functie van draaischijf voor Europa. Door alle ontwikkelingen op de Noordzee zijn verschillende afslagen afgeschaald of omgeschakeld voor een andere functie. Het behouden van meer dan een enkele afslag is belangrijk voor de gehele infrastructuur en aanvoermogelijkheden van de Nederlandse visserijsector. Met het behoud van de visafslag Urk en de in eigendom beheerde garnalenafslag in Harlingen kan in worden gezet op nieuwe verdienmodellen gericht op verse en korte(re) visketens met Noordzeevis als niche en onderscheidend vermogen van de in toenemende mate geïmporteerde aquacultuurproducten zoals zalm en zeebaars.

We zorgen dat de visverwerkende industrie duurzamer en veilig, een breed assortiment van vis, schaaldieren en laag trofische mariene eiwitten (zoals zeevieren en schelpdieren) kan bieden en kan voorzien in de behoefte van de consument naar customized food (gemak en gezond). Met deze groeiende markt, maar ook vraagstukken op het gebied van duurzaamheid en watergebruik moet deze industrie innoveren. Ook in dit gedeelte van de keten doet digitalisering en robotisering zijn intrede.

Met de percelen in deze kavel wordt gezorgd dat de veilingfunctie, waarvoor het gebouw van de visveiling in eerste instantie is bedoeld, kan blijven bestaan. De (Urker) vissers zijn hiermee verzekerd van een vast aanvoer- en verwerkingsplaats en visverwerkende industrie van kwalitatief goede grondstof voor hun eindproducten. De digitale traceerbaarheid van schip tot schap kan in dit centrum worden gerealiseerd. Daarmee kan Nederland voor de toekomst aan nieuwe regelgeving van gemeenschappelijk visserijbeleid voldoen, waarbij ketenpartners op meerdere stappen vooruit en achteruit transparantie kunnen afleggen.

KAVEL 3 - SLIMME BENUTTING VAN RESTSTROMEN DOOR VALORISATIE

In een tijd waarin de aanvoer van verse Noordzeevis als mariene eiwitbron in gezonde grondstof steeds schaarser wordt, is het essentieel dat verspilling in de keten wordt tegengegaan. De visverwerkingsindustrie wordt geconfronteerd met uitdagingen met betrekking tot de verwerking van reststromen en afvalproducten. Deze materialen, zoals visafval, kunnen een aanzienlijke impact hebben op het milieu als ze niet op een verantwoorde manier worden behandeld. Vanuit de circulaire economie liggen er meerdere onderbenutte kansen voor het borgen van voedselvoorziening en nieuwe verdienmodellen door valoriseren van visresten. Regio Urk kent het grootst aantal bedrijven actief in de visverwerkende industrie van Noord-Europa. Door de vele bedrijvigheid en praktijkkennis in deze bedrijven beschikt het viscluster over alle ingrediënten om tot een circulaire visketen te komen in Nederland. Binnen deze kavel wordt in Urk gewerkt aan een geïntegreerd IT-platform dat bedrijven in staat stelt om reststromen en afvalproducten op een circulaire manier te verwerken en te benutten. De partijen op Urk willen hier graag samenwerken met de initiatieven die in Katwijk plaatsvinden.



OVERZICHT VAN PERCELEN EN MIDDELEN

Perceel	Gemeente(n)	VOP Doelstelling	Investeringskosten	Subsidie VOP
Kavel 2: Slimme hoogwaardige keten				
2B: Transitie Afslag naar Logistiek Centrum	Urk	1	€29.364.756	€ 5.400.000
2C: Internationalisering en waarborgen huidige infrastructuur maritieme sector	Urk	1	€ 1.500.000	€ 600.000
2D: Het verregaand automatiseren van visverwerkingsindustrie	Urk	1	€ 2.036.198	€ 800.000
Kavel 3: Slimme benutting van reststromen door valorisatie				
3E: Valoriseringsplatform visresten:opwaarderen visresten tot voedsel voor menselijke consumptie	Urk	1	€ 1.200.000	€ 480.000
3F: IT-matchmaking voor reststromen, ketensamenwerking	Urk	1	€ 200.000	€ 80.000
Totaal			€ 34.300.954	€ 7.360.000

Nota Bene: Aan het feit dat de benoemde percelen in dit overzicht vermeld worden, kunnen nog geen rechten ten aanzien van financiering worden ontleend.



REGIOPLAN KOP VAN NOORD-HOLLAND





REGIO KOP VAN NOORD-HOLLAND INNOVATIE AAN KOP!

HET VERHAAL VAN DE REGIO

TOEKOMSTBESTENDIGE VISSERIJ IN NOORD-HOLLAND

De Kop kent drie visserijgemeenschappen: Wieringen, Den Helder en Texel. De Waddenzee, het IJsselmeer en de Noordzee zijn de belangrijkste visgebieden. De regio heeft een goed ontwikkelde zeegerichte infrastructuur met havens, visafslag en maakindustrie.

DE KENMERKEN VAN DE REGIO

De regio leeft al eeuwen lang van en met de zee. Van oorsprong een enorme vloot van honderden schepjes. Er hebben diverse transformaties plaatsgehad naar een moderne kottervloot vanaf midden 20e eeuw. Op Wieringen zijn nog veel visserijactiviteiten van circa vijftig schepen. Op Texel en in Den Helder heeft de sanering van de boomkorvloot in 2022-2023 haar tol geëist. Op Texel zijn nog 3 van de 10 Noordzeeschepen en 6 garnalenkotters aanwezig. In Den Helder zijn dat nog 4 van de 10 Noordzeekotters en 2 garnalenkotters. In geen enkele andere regio in Nederland is de krimp van de Noordzeekottervloot de afgelopen twee decennia zo ingrijpend geweest als in deze regio (krimp 60%) met een grote impact op de ondersteunende activiteiten in de Kop van Noord-Holland.

In deze periode hebben de drie lokale PO's uit de gemeenschappen zich gebundeld in een Noordelijke Visserij Alliantie. Ook PO Vissersbond is in deze regio actief. Vis heeft in een lange traditie, gebaseerd op een vloot van op gemengde visserij aangepaste schepen, een grote waarde voor brede welvaart in De Kop van Noord-Holland. De vissers van Wieringen, Texel en Den Helder vormen een herkenbare groep. Het zijn bedrijven die vooruitdenken, van nature innovatief denken en handelen en bereid zijn om te investeren. De visserij zorgt ook voor werk op de wal aan meer dan 250 mensen in 17 bedrijven die zijn gerelateerd aan handel van vis en scheepsbouw en -reparatie. De visserij en het viscluster hebben dan ook lokaal en regionaal een belangrijke betekenis, zowel sociaal-economisch als sociaal-cultureel. Het draagt bij aan een identiteit van leven met vis en de daaraan gekoppelde cultuur, beleving en erfgoed. Er is een sterke traditie van familiebedrijven met veel plaatsgenoten als werknemers en met loyale trouw aan ondernemers en middenstanders in de hechte visserijgemeenschappen. Daarmee is visserij van groot belang voor de sociale cohesie.

Daarom willen we regiobreed volop inzetten op perspectieven voor de visserijketen, nieuwe visserij en passende alternatieven.

PERSPECTIEF: INNOVATIE- EN TRANSITIEKRACHT VISSERIJ IN DE REGIO KOP VAN NOORD-HOLLAND

In de afgelopen decennia is de vissersvloot sterk geïnoveerd in antwoord op maatschappelijke vraagstukken zoals energiebesparing, duurzamere vistechieken, maar ook opleiding en het werken aan boord. Dit vanwege vangstbeperkingen en veranderingen in de visserijsector in onze regio. Die innovatie- en transitiekracht zien we ook als kans voor succesvolle nieuwe toekomstperspectieven voor de visserij met behoud en versterking van daarop aangepaste visserijclusters. Met kennis van de visserij als een van de essentiële kwaliteiten.

Vissers en hun organisaties verleggen in coöperatief verband hun werkerrein naar de kansen die er nog zijn voor visserij in een natuurlijke zee. Aangevuld met de ontwikkeling van kweek van vis en andere zeeproducten in de regio. Werken met vis en het verzilveren van het daaraan gerelateerde erfgoed brengt ook reuring met zich mee. Dat biedt ook perspectieven voor overige ondernemers (horeca, toerisme, middenstand).



We zijn en blijven vissers en zorgen dat vis en andere zeeproducten geconsumeerd kunnen blijven worden. Vis van dichtbij, voor visliefhebbers van nabij. Met diverse en verse vis, van hoge kwaliteit. Dat is het adagium. Dit wordt haalbaar door een gemeenschappelijke inzet van de drie gemeenten (Hollands Kroon, Texel en Den Helder), de provincie Noord-Holland en vele ondernemers, organisaties en lokale betrokkenen. Hiermee behouden en versterken wij onze visserijclusters (VOP-doelstelling 1). En dit combineren we met de activiteiten in de visserijclusters die aan de identiteit van deze regio bijdragen (VOP-doelstelling 2).

AMBITIE: BRENG VIS VAN DICHTBIJ, VOOR VISLIEFHEBBERS NABIJ

De aanvoer en handel van diverse kwalitatief hoogwaardige verse zeeproducten zijn ons handelsmerk. Daar zijn we goed in. Niet alleen regionaal, maar ook Randstedelijk en in Noordwest-Europa. Onze ambitie is om nog een stap verder te gaan, namelijk de aanvoer van traditionele systemen uit te breiden met nieuwe zeeproducten en te transformeren naar een nieuwe voedselsysteem, ook in de verwerking en de handelskanalen. Nieuwe zeeproducten en verwerking van vers aangevoerde vis voor korte kwaliteitsketens is daarbij een verbreding van de activiteiten. Zo onderscheiden we ons, nu en in de toekomst, van andere visserijregio's.

HET VISSERIJ ONTWIKKEL PLAN

In ons plan spitsen wij vooral toe op de transitie van het visserijcluster en de visserijgemeenschappen, zodat ze klaar staan voor een toekomst met nieuwe visserij en aquacultures die ervoor zorgen dat er werk kan worden gemaakt van het aanbod van diverse, verse vis aan de visliefhebbers in de regio, in de Metropool Regio Amsterdam en zelfs verder weg.

We profileren ons als BlueFood regio voor een divers aanbod van verse vis en andere zeeproducten van dichtbij voor een markt dichtbij. Dit komt tot uiting in het logistiek knooppunt op Wieringen voor aanvoer vanuit de hele regio, naar een breder spectrum van handelspartijen. Aanvoer van vis komt vanuit de drie visserijgemeenschappen. De visafslag op Wieringen verbreedt en vernieuwt zich tot een Regionaal BlueFood Centrum. Naast de traditionele visvangsten wordt ingezet op nieuwe visserij in de regio. Wieringen is de plek voor aanvoer en verwerking van de gevangen en geproduceerde diversiteit aan zeeproducten in de regio. Door meer samenhang tussen de visserijgemeenschappen in Den Oever, Oudeschild en Den Helder te brengen, versterken we ons sociaal-economisch en sociaal-cultureel lokaal en regionaal.

Dit Visserij Ontwikkel Plan is tot stand gekomen door een samenwerking van de gemeenten Den Helder, Texel en Hollands Kroon, de provincie Noord-Holland, het visserij gerelateerde bedrijfsleven en andere stakeholders, in samenspraak met de andere BPV regio's en het ministerie van LNV.

DE BETROKKEN GEMEENTEN

Hollands Kroon: Wieringen is een voormalig eiland aan de Waddenzee. De visserijtraditie is gebaseerd op een vloot van gemengde visserij. Oorspronkelijk viste men op kabeljauw, tong en tarbot. Inmiddels wordt vooral op garnalen en kreeften gevist. Op Wieringen is de regionale visafslag. Ook cultureel is er veel aanwezig op Wieringen. Er is een duidelijke relatie tussen de visserij en de visserijbeleving.



Het eiland **Texel** is van oudsher verbonden met de visserij. Op en rondom de haven kan de visserijcultuur worden geproefd. De visserij-activiteiten en het eten van vis zijn een toeristische activiteit. Er is nog een coöperatie die aan de overgebleven visserijsector, maar ook aan bewoners en toeristen levert. De visserij kenmerkt zich door het uitwerken van innovatieve ideeën, zoals de Pulskor.

Vanuit een lange visserijhistorie heeft de haven van **Den Helder** een grote rol gespeeld in de visserijsector. De vissersvloot bestond voornamelijk uit boomkorvisserij. Inmiddels is door een sterke sanering deze vloot nagenoeg verdwenen in Den Helder. Zowel cultureel als ook nog steeds voor de beleving van visserij is het noodzakelijk om de voorzieningen die er zijn te behouden. Den Helder wordt gezien als hub waar nu al specialistische en duurzame maritieme kennis wordt ontwikkeld die nu verder wordt doorvertaald in het uitwerken van innovatieve ideeën voor de visserij.

UITWERKING VAN DE KAVELS

Als regio zetten we ons in voor duurzame voedselveiligheid. Er komt een marktplaats voor aanvoer van traditionele systemen uitgebreid met nieuwe zeeproducten en verwerking van vers aangevoerde vis voor korte kwaliteitsketens. De (nieuwe) visserij zorgt voor innovatieve ontwikkelingen en instandhouding van en herstel van de werkgelegenheid. En we geven kleur aan onze cultuurhistorie en visserij-identiteit. Zo onderscheiden we ons, nu en in de toekomst.

Ons Visserij Ontwikkel Plan bestaat uit drie kavels met samenhangende percelen (projecten) per kavel die het hiervoor genoemde perspectief en de ambitie verder - onderling verbonden – uitwerken:

Kavel 1 Blue Food Centrum in een levendige haven op Wieringen.

Kavel 2 Nieuwe cluster van viscultuur op land op Texel.

Kavel 3 Ankerplaats van de historie van visserij(gemeenschappen) in Den Helder.

Het onderlinge verband van de kavels

Op Wieringen wordt de vis aangevoerd, verhandeld en verwerkt. Dat is de vis van nabij, dus ook vanuit de kweek van nabij (kavel 1). Viskweek, teelt en groei op het land is ook een impuls voor de CIV's in de regio Kop van Noord-Holland. De CIV's zijn belangrijk voor het totale proces van deze viscultuur op het land. Kennis, kunde en arbeid wordt door de betrokken partijen ingebracht (kavel 2). De visserij heeft in de Kop van Noord-Holland de identiteit van de regio bepaald. Bezoekers kunnen dit ervaren door een bezoek aan Den Helder, als bakermat van de visserij, en aan de andere visserijhavens. Via routes over zee en land ervaren bezoekers hoe het vroeger was en hoe de visserij er nu in de praktijk uitziet of in de toekomst kan worden (kavel 3).

DE UITWERKING VAN DE PERCELEN

De regio heeft er voor gekozen om per kavel 1 geïntegreerd perceel te beschrijven. Weliswaar opgedeeld in delen, maar onlosmakelijk per kavel met elkaar verbonden. Er zijn daarom 3 Samenvattende Perceel Informatie-bijlagen in deze VOP opgenomen.

KAVEL 1. BLUE FOOD CENTRUM WIERINGEN

Er komt een transformatie van de visafslag op de haven van Den Oever naar een 'Regionaal BlueFood Centrum', centraal gelegen op een aantrekkelijk ingericht havenplein, waar het verhaal van de zee, de dijk en de vis wordt verteld. Het BlueFood Centrum is de katalysator voor de visserijregio Kop van Noord-Holland. Het is het logistieke knooppunt voor aanvoer vanuit de regio, naar een breder spectrum van handelspartijen. Ze vormen een kwaliteitsketen van eerstelijns bewerking van aangevoerde vis. De verwerking gaat uit van productiedifferentiatie van gemengde visserij en lokale aquacultures: naast de traditionele Noordzeevissen



en garnalen verwerken ze ook producten als inktvis, krabben, kreeften, langoustines, schelpdieren, zeewier, algen, niet gequoteerde vissoorten. Het is een levendige marktplaats waar aanvoer van vis (regionale visserij en aquacultures) de vraag naar vis (consumenten en handel) elkaar ontmoeten. Gezien de strategische ligging van de haven aan de Afsluitdijk, nabij de A7, met meer dan zeven miljoen passanten per jaar en de nabijheid van het Unesco Werelderfgoed Waddenzee zal het ook bezoekers aantrekken (vanuit de regio en ver daarbuiten).

Het Blue Food Centrum biedt een unieke kans waarmee de visserijclusters en gemeenschappen in de regio de komende decennia een economisch gezonde toekomst krijgen, ook omdat het aantrekkingskracht heeft voor nieuwe ontwikkelingen. Zo wordt het regionaal Innovatieatelier verbonden en geïntegreerd in het Blue Food Centrum. Vissersbedrijven worden op technisch vlak ondersteund om zo gezamenlijk te werken aan een goede duurzame toekomst.

2. NIEUWE CLUSTER VAN VISCULTUUR OP LAND OP TEXEL

Innovatie- en transitiekracht van de regio wordt nadrukkelijk ingezet. Met kennis en kunde van lokale (voormalige) vissers zijn er ontwikkelingen om alternatieven in de sector van kwalitatief hoogwaardige zeeproducten te realiseren. De ontwikkelingen vormen in het collectief de basis voor 'nieuwe visserij op land'. De projecten worden ingediend en onderschreven door onder andere de NVA en de CIV's in de regio.

Dit kavel betreft initiatieven gericht op hoogwaardige circulaire viskweek/-teelt van visgroei en algen. Productie van vis past bij de identiteit en het DNA van de regio. Er zijn 3 geïntegreerde deelplannen: a) Blauwe Polder; b) Yellowtail Kingfish; en c) Algen. De algenproductie (ad c) wordt onder andere ingezet voor de uitgroei van de geteelde en gekweekte vis. Met behulp van kweek van larven wordt ingezet op groei en uitgroei van zeeorganismen zoals tarbot, kabeljauw, oesters, mosselen, krabben, en inktvis (ad a) en de kweek van kingfish (ad b). De uitgegroeide vis is geschikt voor consumptie. Hierin ligt een relatie met het Blue Food Centrum op Wieringen en de verse vismarkten, verzorgingshuizen en horeca in de drie visserijgemeenschappen.

3. ANKERPLAATS CULTURBELEVING VAN VISSERIJ(GEMEENSCHAPPEN) IN DEN HELDER.

Gezamenlijke binding in de regio komt tot uiting in het bestaande samenwerkingsproject 'Rondje Waddenbaai' van een aantrekkelijke, herkenbare, doorlopende en veilige route rondom het Wad tussen de Afsluitdijk (Wieringen), Den Helder en Texel. De variëteit aan gebieden, voorzieningen en wetenswaardigheden worden met elkaar verbonden. Op Wieringen beleef je de huidige visserij nabij het icoon Afsluitdijk, op Texel de nieuwe visserij op land op het icoon 'Eiland Texel', en in Den Helder beleef je het visserij erfgoed nabij het icoon Marinehaven. In deze kavel ligt de focus op Den Helder. Deze kavel vertelt de verhalen van de visserijgeschiedenis. Vanuit een lange visserijhistorie heeft de haven van Den Helder een grote rol gespeeld in de visserijsector. Van heinde en ver kwam men naar Den Helder om zich binnen de visserijsector te vestigen. Die geschiedenis vanaf ongeveer de 19e eeuw willen we laten beleven. Vandaar dat we de focus op Den Helder leggen: op de huidige visserijkade in relatie tot Willemsoord. Er komt een kleinschalig belevingscentrum waar het verhaal over visserij en voedselvoorziening uit zee wordt getoond. Ook de tussentijdse transformaties alsmede de toekomstbestendigheid van beleving van vis komen aan de orde. En het cultureel erfgoed wordt op Willemsoord door de Stichting Helderse bidders in het leven gehouden en uitgedragen, door het in stand houden van twee authentieke historische houten vissersschepen (bidders). Het uitdragen van de visserijhistorie vindt plaats aan boord van de schepen onder andere tijdens vaartochten.



OVERZICHT VAN PERCELEN EN MIDDELEN

Perceel	Gemeente(n)	VOP Doelstelling	Investeringskosten	Subsidie VOP
Kavel 1: Blue Food Centrum wieringen				
1A: Blue Food Centrum Wieringen	Hollands Kroon	1	€ 6.700.000	€ 3.150.000
Kavel 2: Nieuwe cluster van viscultuur op land op Texel				
2A: Nieuwe cluster viscultuur op het land Texel	Texel, Den Helder	1	€ 6.825.000	€ 2.590.000
Kavel 3: Ankerplaats CULTUURBELEVING van visserij(gemeenschappen) in Den Helder.				
3A: Ankerplaats van cultuurbeleving van visserij(gemeenschappen) Den Helder	Den Helder	2	€ 920.000	€ 460.000
Totaal			€ 14.445.000	€ 6.200.000

Nota Bene: Aan het feit dat de benoemde percelen in dit overzicht vermeld worden, kunnen nog geen rechten ten aanzien van financiering worden ontleend.



REGIOPLAN ZUIDWEST-NEDERLAND





REGIO ZUIDWEST-NEDERLAND

ZILTE ZALIGHEDEN ZUIDWEST

HET VERHAAL VAN DE REGIO

DE VISSERIJREGIO - OMVANG EN BETEKENIS

De visserijregio Zuidwest-Nederland beslaat een uitgestrekt geografisch gebied, verdeeld over de provincies Zuid-Holland en Zeeland. De regio bestaat uit de volgende acht visserijgemeenten: Goeree-Overflakkee, Tholen, Schouwen-Duiveland, Noord-Beveland, Reimerswaal, Middelburg, Vlissingen en Sluis. Binnen één gemeente bevinden zich vaak meerdere visserijkernen.

De visserij speelt een belangrijke rol bij de historische ontwikkeling van een groot aantal kernen in Zuidwest-Nederland. Van oudsher werd vis gevangen voor de lokale voedselvoorziening. Rond de vijftiende eeuw ontwikkelde de visserij zich als economische activiteit. Vanwege de beperkte houdbaarheid in eerste instantie nog lokaal, maar met de verbetering van de verwerkingsmogelijkheden, waaronder het haring kaken, en de transportmogelijkheden, werd het afzetgebied voor vis aanzienlijk vergroot. Heden ten dage wordt de in de regio gevangen vis binnen heel Europa en zelfs daarbuiten via een fijnmazig distributienetwerk afgezet. Het belang van visserij in de ontwikkeling van de regio is terug te vinden in de jaarlijkse visserij-gerelateerde evenementen die in tal van Zeeuwse en Zuid-Hollandse kernen worden georganiseerd. De horeca en middenstand dragen de visserijcultuur breed uit en visserijkernen kenmerken zich veelal door een grote sociale verbondenheid. De visserijbedrijven op hun beurt tonen niet zelden hun gemeenschapszin door sponsoring van lokale activiteiten.

De belangrijkste doelsoorten voor de kottervisserij in Zuidwest-Nederland zijn de tong en de Noordzeegarnaal. Tot twee jaar geleden telde Zuidwest-Nederland vier visafslagen. Als de teruggang in de aanvoer van Noordzeevis ergens in Nederland voelbaar is, dan is het in deze regio waar recentelijk twee van de vier afslagen noodgedwongen gesloten zijn.

In het kader van de saneringsronde 2023 zijn in de regio Zuidwest-Nederland vijf boomkorkotters en vier eurokotters gesaneerd. Thans telt de vloot nog 18 boomkorkotters en 14 garnalen-/eurokotters (die deels ook twinriggen), drie flyshootschepen, twee ensiskotters en één hardervisser.

De interactie tussen de verschillende visserijplaatsen is groot. Zo landt een deel van deze schepen dat een registratienummer in Zuidwest-Nederland heeft, niet altijd in deze regio aan. Aan de andere kant landen op de twee Zuid-Nederlandse afslagen met grote regelmaat schepen elders uit binnen- of buitenland aan.

In Zuidwest-Nederland zijn in 2021 56 bedrijven afhankelijk van de Noordzeevisserij met een totaal aantal werknemers van 2100 (1350 fte). De gezamenlijke omzet van deze bedrijven bedroeg € 550 miljoen. (2021). De verwachting is dat zich ook in deze visserijketen de komende jaren een verdere teruggang in aantal bedrijven en/of werkgelegenheid zal aftekenen.

Op nationaal niveau is de aanvoer van vis en garnalen tussen 2019 en 2022 gehalveerd (van 100.000 Mton naar 50.000 Mton).



AMBITIE

De visserij en daarmee samenhangende activiteiten leveren een belangrijke bijdrage aan de leefbaarheid van de visserijgemeenschappen in onze regio. Het visserijcluster zorgt voor werkgelegenheid en levert een belangrijke bijdrage aan de leefbaarheid in deze kernen waardoor het aantrekkelijk is om er te wonen, te werken en ze te bezoeken. Onze ambitie is om het visserijcluster voor deze gemeenschappen te behouden. Aanpassing aan veranderende omstandigheden is daarbij noodzakelijk. In nauwe samenwerking tussen ondernemers, overheden en onderwijs zullen wij hieraan de komende jaren gestalte geven.

HET VISSERIJ ONTWIKKEL PLAN

Het regionaal Visserij Ontwikkel Plan bestaat uit strategische percelen en deelpercelen die los van elkaar uitvoerbaar zijn maar wel degelijk zorgen voor een samenhangende kwaliteitsimpuls voor de visserij en visserijgemeenschappen in Zuidwest-Nederland. De gemeenschappelijke noemer van alle percelen vormt de visserij in de volle breedte. De percelen doen recht aan de traditie en uniciteit van de verschillende visserijkernen in Zuidwest-Nederland maar zijn complementair ten opzichte van elkaar. De geselecteerde percelen zullen in samenhang en samenwerking worden uitgevoerd om de synergie te borgen. Dit zal op onderdelen (visserij-onderwijs, beleving visserij-identiteit) ook op nationaal niveau gebeuren.

De regio Zuidwest-Nederland profileert zich in dit Visserij Ontwikkel Plan als Seafood-regio: een regio waar visserij en visserijproducten uit economisch en sociaal-cultureel perspectief van belang zijn. De regio Zuidwest-Nederland onderkent dit belang en hecht eraan deze positie te behouden en op onderdelen te versterken. Het Visserij Ontwikkel Plan Zuidwest-Nederland levert daaraan een belangrijke impuls.

HET PROCES

Dit Visserij Ontwikkel Plan voor de regio Zuidwest Nederland is bottom-up tot stand gekomen. Vanaf 15 juni heeft in een interactief proces op zowel ambtelijk als bestuurlijk niveau tussen provincie Zeeland en de betreffende gemeenten (incl. Goeree-Overflakkee) het VOP Zuidwest Nederland gestalte gekregen. De gemeenten hebben het visserijbedrijfsleven en andere stakeholders erbij betrokken.

Dit Visserij Ontwikkel Plan is verder uitgewerkt in samenspraak met de betrokken gemeenten, andere BPV regio's en het ministerie van LNV.

DE GEMEENTEN

De **gemeente Goeree-Overflakkee** kent een belangrijk visserijcluster in Stellendam, bestaande uit onder meer een visafslag (onderdeel van de United Fish Auctions), een visserijschool, internationale scheepswerven en toeleverende bedrijven, een visserijcoöperatie en een Visserij Innovatie Centrum. De kennis en expertise geconcentreerd op dit eiland zorgt al vele jaren voor een intensieve onderlinge samenwerking, internationale belangstelling en toekomstbestendige technische oplossingen voor de vissersvloot; van scheepsbouw, vistuigen tot veiligheid.

De **gemeente Schouwen-Duiveland** heeft in Zierikzee en Bruinisse twee belangrijke vissersplaatsen binnen haar gemeentegrenzen. Schelpdiervisserij en –kweek en kleinschalige visserij zijn de belangrijkste visserijvormen. Behoud en uitbreiding van de lokale visserij vormt een speerpunt voor het gemeentebestuur.

Tholen is van oudsher een echte vissersstad. Generaties lang hebben de inwoners van Tholen geleefd van de zee en haar overvloed aan vis. Ook heden ten dage worden verschillende vormen van visserij vanuit Tholen uitgeoefend.



De **gemeente Noord-Beveland** heeft de nadelige gevolgen van de afnemende visaanvoer aan den lijve ondervonden. Per 1 januari 2023 is de visafslag in Colijnsplaat gesloten. Behoud van de visserij-identiteit van Colijnsplaat is echter een uitdrukkelijke wens van het gemeentebestuur.

De **kern Yerseke** is de belangrijkste draaischijf in Noordwest-Europa voor de kweek van en handel in schaal- en schelpdieren. De im- en export van visproducten is een razendsnel groeiende vorm van bedrijvigheid en het grootste vistransportbedrijf van Nederland is hier gevestigd. In het dorp zijn enkele scheepswerven, machinefabrieken en 2 gerespecteerde kennisinstituten gevestigd.

De **kern Arnemuiden** is onlosmakelijk verbonden met de visserij. Hoewel Arnemuiden niet meer direct aan open water ligt, is de visserij verankerd in het dorp. Een groot aantal inwoners is direct of indirect betrokken bij de visserij of daarmee samenhangende bedrijvigheid. Ook het garnalenverwerkingsbedrijf Zeelandia's garnalen is gevestigd in Arnemuiden.

De **gemeente Vlissingen** kent sinds 1937 een vismijn, waar zij nog altijd aandeelhouder van is. Thans is het de enige vismijn in Zeeland en één van de twee in Zuidwest Nederland. In de binnenhaven van Vlissingen ligt van donderdagnacht tot maandagochtend een flink aantal indrukwekkende Noordzeekotters die Vlissingen als thuishaven kennen of er hun vis aanlanden.

DE KAVELS

Het Visserij Ontwikkel Plan is opgebouwd rond 4 themalijnen, in het VOP 'kavels' genoemd, te weten:

- **Kavel 1:** Versterking visserij-infrastructuur
- **Kavel 2:** Verzilvering cultureel erfgoed
- **Kavel 3:** Beleving visserijgemeenschappen
- **Kavel 4:** Zilte Zaligheden Zuidwest

De vier kavels staan niet op zich. Ze kennen een sterke onderlinge samenhang. Zo zal het aanbod aan Zilte Zaligheden (kavel 4) sterk afnemen als de visserij-infrastructuur (kavel 1) niet op orde is. Kavel 3 (Beleving van de visserij-gemeenschappen) en kavel 2 (Verzilvering cultureel erfgoed) vormen een stuk communicatie richting burger/consument wat de afzet aan Zilte Zaligheden Zuidwest (kavel 4) en de visserij-infrastructuur (kavel 1) weer ten goede komt. Kortom, door het vaststellen van deze vier kavels heeft de regio Zuidwest-Nederland gekozen voor een sterk samenhangend pakket aan maatregelen die de regio Zuidwest-Nederland ook op de lange termijn als één van de belangrijkste Seafood-regio's van Nederland op de kaart zet.



UITWERKING VAN DE KAVELS

KAVEL 1 - VERSTERKING VISSERIJ-INFRASTRUCTUUR

Tot de visserij-infrastructuur worden in het kader van het VOP Zuidwest-Nederland de 2 visafslagen, de visserij-coöperaties, het Visserij Innovatie Centrum en het visserij-onderwijs gerekend. Dit laatste onderdeel kent een duidelijk regiogrens-overstijgend karakter en zal daarom op nationaal niveau worden ingestoken (zie hoofdstuk 8). Deze themalijn draagt bij aan de instandhouding en versterking van de visserij-infrastructuur op lange termijn. Feitelijk vormt dit de kern van het VOP Zuidwest Nederland. Verreweg de meeste financiële middelen worden dan ook aangewend voor invulling van dit thema.

Binnen dit kavel zal concreet gewerkt worden aan de uitbouw van het Visserij Innovatie Centrum in Stellendam. De visafslag (United Fish Auctions), de nettenmakerij, vissersvereniging Zuidwest en het Visserij innovatie Centrum zullen gezamenlijk optrekken om een visserij-innovatiehub van (inter-)nationale betekenis te realiseren. De coöperatie Westvoorn met vestigingen in Stellendam en Vlissingen is de spil op de haven voor allerlei visserij gerelateerde dienstverlening. De recente sanering heeft een grote impact op de coöperatie. Binnen dit kavel wil men de distributiefunctie voor netwerkmaterialen voor de Nederlandse visserij waarborgen. Hiertoe zal men investeren om de beschikbaarheid en kennis van de materialen te behouden voor de visserij. Om in te spelen op de marktwens voor een kleinere verpakkingseenheid zal de visafslag investeren in diverse apparatuur en een HACCP-geconditioneerde ruimte.

Garnalen vormen één van de belangrijkste doelsoorten voor de visserij in de regio Zuidwest. De vangst, verwerking en vermarkting ervan zal in het kader van het VOP ruimschoots aandacht krijgen.

De vis-technische uitdagingen kunnen door het Visserij Innovatie Centrum opgepakt worden. Markttechnisch ligt er een uitdaging op het gebied van duurzame, lokaal geproduceerde producten. Hieraan wordt tegemoet gekomen door de inrichting van een high-care pel-atelier op de afslag in Stellendam. In Vlissingen wordt geïnvesteerd in een verwerkingslijn die een betere conservering van garnalen bewerkstelligt. Dit leidt tot continuïteit in het zeven van garnalen in Vlissingen, komt de kwaliteit van de garnalen ten goede en levert belangrijke voordelen op het gebied van voedselveiligheid op.

Naast garnalen vormt Tong de belangrijkste doelsoort voor de visserij in de regio. In het kader van dit VOP zal ook aan de verwerking van Tong aandacht geschonken worden. Er zal worden geïnvesteerd in een verwerkingslijn voor het machinaal sorteren van Tong. Dit komt de kwaliteit en daarmee de prijs (voor de visser) ten goede.

Naast productie en verwerking zal ook aan de afzet van de vis aandacht geschonken worden. Door middel van het verder digitaliseren van het verkoopproces en data-uitwisseling zal een systeem opgezet worden om de vis reeds voordat deze is aangeland vanaf het vissersschip te verkopen.

KAVEL 2 - VERZILVERING CULTUREEL ERFGOED

Tot het cultureel erfgoed van de visserij behoren alle culturele uitingen uit het verleden die van betekenis zijn voor het heden en de toekomst van de visserij en die je terug wilt zien in het heden. Het cultureel erfgoed is vaak van grote sociaal-economische waarde voor visserijgemeenschappen. De inwoners van deze gemeenschappen ontleen er een belangrijk deel van hun identiteit aan.



Dit kavel kent een directe relatie met kavel 3 (Beleving visserijgemeenschappen) en kavel 4 (Zilte Zaligheden Zuidwest). Verzilpering van het cultureel erfgoed leidt tot verhoging van de belevingswaarde én de leefbaarheid van de gemeenschappen. Arnemuiden is een kern die in belangrijke mate gevormd is door de visserij die er sinds mensenheugenis onlosmakelijk mee is verbonden. Het cultureel visserij-erfgoed is in deze kern gedeeltelijk verzilverd, maar latent in grote mate nog aanwezig. In het kader van dit VOP zal de potentie ervan optimaal benut worden. Door de bewoners, vissers en visserij gerelateerd bedrijfsleven een belangrijke stem te geven bij de uitwerking van de plannen en de uitvoering van de activiteiten wordt een tweeledig doel bereikt: enerzijds versterkt dit, mede door het historisch besef dat onder de bevolking aanwezig is, de inhoud van de plannen en anderzijds versterkt dit participatieve proces de saamhorigheid en culturele identiteit onder de bewoners.

In Arnemuiden zal de dorpskern een visserij gerelateerde upgrade krijgen. Hierbij zullen in ieder geval de bestaande voorzieningen (historische scheepswerf Meerman en het visserijmuseum) worden betrokken. Door middel van een interactief proces met stakeholders en inwoners van Arnemuiden zal de visserij-identiteit verder versterkt worden. Het initiatief van visrokerij Van Belzen om de oude loods/machiefabriek waar vroeger de kotters werden gerepareerd om te bouwen tot een belevingscentrum, een plek waar toeristen kennis kunnen maken met het ambt van vis roken en fileren, wordt breed gedragen in Arnemuiden. Het stuurhuis van een recentelijk gesaneerde eurokotter is van de sloop gered en vormt een eyecatcher in het totale ontwerp van dit belevingscentrum wat tevens een recreatieve ontmoetingsplek zal zijn voor inwoners en toeristen. In het kader van het VOP wordt dit initiatief ondersteund.

KAVEL 3 - BELEVING VISSERIJGEMEENSCHAPPEN

Visserijgemeenschappen kenmerken zich veelal door de dynamiek die er aanwezig is. Kotters in de haven, reuring op de kade, drukte in de afslag. Daarmee vormt de visserij niet zelden het hart van de gemeenschap. De toegevoegde waarde ervan is dan ook groot voor diezelfde gemeenschap. Daarnaast vormt de beleving samen met het cultureel erfgoed (kavel 2) en de Zilte Zaligheden (kavel 3) een belangrijke onderlegger voor het draagvlak voor de visserij (kavel 1).

Niet alleen innoveren maar ook communiceren, luidt het adagium. De waarneming van wat er gebeurt leidt tot begrip en begrip leidt tot acceptatie. Daarmee vormen deze 3 kavels een onderdeel van de 'license-to-produce' voor de visserij in Zuidwest Nederland.

Binnen deze themalijn wordt ingezet op een toeristisch/ educatief project voor de traditionele weervisserij op de Oosterschelde. In de vorm van vaartochten en een bezoekerscentrum kunnen inwoners, toeristen en andere geïnteresseerden zich laten voorlichten over deze passieve visserij.

In het nautisch centrum Colijnsplaat zal ruimte worden gereserveerd om de rijke visserij-historie van deze kern zichtbaar te maken voor inwoners en toeristen.

Yerseke wordt jaarlijks bezocht door vele tienduizenden toeristen. De schaal- en schelpdiervisserij vormen het unique selling point voor deze visserijkern. In het Oosterscheldemuseum wordt het verhaal hiervan verteld, waarbij ook aandacht is voor het verleden, heden en toekomst van de Noordzeevisserij. In het kader van het VOP zal het museum een upgrade krijgen.



Op de visveiling Vlissingen zal een ruimte beschikbaar worden gesteld en worden ingericht voor voorlichting en educatie over de visserij. In samenwerking met HZ University zal hier praktijkgericht onderwijs worden gegeven en zullen bezoekers worden voorgelicht over de ins-and-outs van de Noordzeevervisserij. Voor wat betreft de inhoud van het onderwijs zal een link gelegd worden met het Ontwikkelplan Onderwijs dat op nationaal wordt opgepakt (zie verder hoofdstuk 8).

KAVEL 4 - ZILTE ZALIGHEDEN ZUIDWEST

De wateren in de Zeeuwse en Zuid-Hollandse Delta vormen de schatkamer van de Zilte Zaligheden. Jaarlijks bezoeken vele honderdduizenden toeristen de regio, mede vanwege de aanwezigheid van de visserij en visserijproducten. De afgeleide werkgelegenheid van de visserij is vele malen groter dan de omvang van de sector doet vermoeden. De horeca, dag- en verblijfsrecreatie, charterschepen en lokale middenstand profiteren in ruime mate van hun aanwezigheid. De visserij is daarmee van niet te onderschatten betekenis voor de leefbaarheid van de regio. Mede om die reden wordt binnen deze themalijn ingezet op instandhouding, verbreding en verdieping van het assortiment aan Zilte Zaligheden. Daarnaast vormen de Zilte Zaligheden een stuk communicatie richting burgers en consumenten, wat het draagvlak voor de visserij en visserij-infrastructuur (kavel 1) vergroot.

Binnen dit kavel zal ingezet worden op een verhoging van de regionale afzet van Zilte Zaligheden. De consument hecht steeds nadrukkelijker aan duurzaamheid en maakt in toenemende mate een bewuste keuze voor zijn voeding waarin de duurzaamheid een factor van betekenis vormt. Dit biedt kansen voor afzet via korte ketens. De gemeente Schouwen-Duiveland neemt het initiatief om de korte keten-afzet te versterken en zal hierbij een relatie leggen met de andere visserijgemeenten in Zuidwest-Nederland.

TENSLOTTE

De regio Zuidwest-Nederland heeft alles in huis heeft om uit te groeien tot een visserijregio van internationale betekenis. Alle vormen van visserij zijn in deze regio vertegenwoordigd. Van oesterkweek tot flyshootvisserij en van handkokkelvisserij tot weervisserij. Naast de aanvoer van verse visproducten is de verwerking, distributie en afzet ruimschoots vertegenwoordigd en datzelfde geldt voor toeleveranciers, scheepswerven, kennis- en onderwijsinstellingen. Het grote aantal sterrenrestaurants in de regio laat inwoners en toeristen culinair genieten van de Zilte Zaligheden.

Deze combinatie van functies, gecentreerd rond de visserij in Zuidwest-Nederland, maakt dat deze visserijregio 'future proof' is. Uitvoering van dit Visserij Ontwikkel Plan zal deze positie verder versterken.



OVERZICHT VAN PERCELEN EN MIDDELEN

Perceel	Gemeente(n)	VOP Doelstelling	Investeringskosten	Subsidie VOP
Kavel 1: Versterking visserij-infrastructuur				
1A: Visserij Innovatie Hub Zuidwest-Nederland	Goeree-Overflakkee	1	€ 600.000	€ 300.000
1B: Op weg naar een duurzame visserij	Goeree-Overflakkee	1	€ 1.150.000	€ 575.000
1D: Meer waarde voor vis	Goeree-Overflakkee	1	€ 3.400.000	€ 1.700.000
1G: Machinaal sorteren Tong	Vlissingen	1	€ 460.000	€ 230.000
1H: Betere conservering garnalen	Vlissingen	1	€ 450.000	€ 225.000
1K: Visverkoop vanaf zee	Vlissingen	1	€ 1.067.000	€ 533.500
Kavel 2: Verzilpering cultureel erfgoed				
2B: Versterking visserij-identiteit Arnhemuiden	Middelburg	2	€ 850.000	€ 425.000
Kavel 3: Beleving visserijgemeenschappen.				
3A: Weervisserij Tholen	Tholen	2	€ 155.000	€ 77.500
3B: Visserijcultuur in Nautisch Centrum	Noord-Beveland	2	€ 400.000	€ 200.000
3C: Transformatie Oosterscheldemuseum	Reimerswaal	2	€ 500.000	€ 250.000
3E: Educatie- en bezoekersruimte	Vlissingen	2	€ 115.000	€ 57.500
Kavel 4: Zilte Zaligheden Zuidwest Nederland				
4A: Versterking Korte visserijketens	Schouwen-Duiveland	2	€ 600.000	€ 300.000
Totaal			€ 9.747.000	€ 4.873.500

Nota Bene: Aan het feit dat de benoemde percelen in dit overzicht vermeld worden, kunnen nog geen rechten ten aanzien van financiering worden ontleend.



REGIOPLAN NOORD-NEDERLAND





REGIO NOORD-NEDERLAND

GEANKERD IN RIJKE HISTORIE: BAKENS VERZETTEN VOOR VISSERIJ VAN DE TOEKOMST

HET VERHAAL VAN DE REGIO

DE KENMERKEN VAN NOORD-NEDERLAND

De Visserijregio Noord Nederland bestaat uit het langgerekte gebied langs de Friese en Groningse waddenkust van het vasteland. In deze regio bevinden zich drie gemeenten; Harlingen, Noardeast-Fryslân en Het Hogeland en vijf visserijgemeenschappen; Harlingen, Lauwersoog en Zoutkamp, Peazens-Moddergat en Dokkumer Nieuwe Zijlen. De eerste drie hebben een visafslag. De laatste twee alleen nog het erfgoed van meer welvarende tijden.

OMVANG

De gezamenlijke omzet van de bedrijven in het Noord-Nederlandse viscluster bedroeg in 2021 € 800 miljoen. Het Noord-Nederlandse viscluster bood in dat jaar werk aan 1.900 mensen (1.250 fte). Deze werknemers komen voornamelijk uit de genoemde en nabij liggende gemeenten. De aanvoer neemt af en er is grote behoefte aan innovatie en nieuwe verdienmodellen.

GARNALEN

De belangrijkste doelsoort voor de visserij in Noord-Nederland is de Noordzeegarnaal. De visserijvloot in Noord-Nederland bestaat uit 62 kotters die op garnalen vissen. Daarnaast zijn er nog 8 kotters die op schelpdieren en/of andere soorten vissen. Naast de mechanische visserij worden ook op kleine schaal schelpdieren handmatig geogst.

De visclusters zijn gespecialiseerd in aanvoer en verwerking van garnalen. Er vindt ook wel aanvoer van Noordzeevis plaats, maar op een veel beperktere schaal of op doorreis. In Lauwersoog bestaat 80 % van de aanvoer uit garnalen, en 20 % uit zeevis. De aanvoer en mogelijkheid tot opslag van andere vissoorten is voor dit cluster wel belangrijk om zwarte cijfers te schrijven. In Harlingen wordt zeevis aangevoerd die per vrachtwagen verder wordt vervoerd naar Urk. Daarnaast is de Visveiling Harlingen 100% afhankelijk van de aanvoer van garnalen. Dat geldt ook voor de garnalenafslag in Zoutkamp.

GEÏSOLEERDE LOCATIES

Een ander kenmerk van de visclusters in Noord Nederland is dat zij geïsoleerd liggen. Zo is Lauwersoog een haven in de periferie, maar essentieel voor de visserijsector op de waddenkust en Noordzeekust: de meeste Noord-Nederlandse vissers vissen 'voor de deur', in de Waddenzee of iets ten noorden van de Waddeneilanden. Naar een andere haven uitwijken betekent meer vervoersbewegingen, uitstoot en potentiële schade aan het Werelderfgoed Waddenzee.



VISSERIJGEMEENSCHAPPEN

Naast de visafslagen in Harlingen, Lauwersoog en Zoutkamp zijn er twee sterke visserijgemeenschappen in Gemeente Noardeast-Fryslân: Moddergat en Dokkumer Nieuwe Zijlen. Het eerste tweelingdorp ademt visserij. Iedereen uit deze sector weet dat hier de grootste vissersramp van Nederland plaatsvond in 1883. Het museum en monument wordt bezocht door mensen uit heel Nederland; hier ligt het 'geweten' van de zeevissector van Nederland.

Dokkumer Nieuwe Zijlen was in de jaren 50 een grote garnalenafslag. Door de sluiting van de Lauwerssee, verhuisde deze afslag naar Lauwersoog. Het buurtschap wil graag de glorie van toen laten herleven door de historie een gezicht te geven.

In deze visserijgemeenschappen wonen meerdere generaties vissers en het gros van de inwoners werkt in de visserijsector. Zij voeren hun werk uit op de Waddenzee en bij de genoemde visafslagen. Hun hart, ziel en geschiedenis ligt echter 'thuis'. De tradities, ambachten en historie moeten bewaard blijven om als fundament te dienen voor de toekomstige duurzame visserij en om als nieuw verdienmodel te fungeren.

ERFGOED

De historische havenstad Harlingen is rijk aan erfgoed. Ook in de visserijgemeenschappen Moddergat en Dokkumer Nieuwe Zijlen is veel visserij-erfgoed te vinden. Denk aan de vele rijksmonumentale huisjes in het openluchtmuseum 't Fiskershûske (sinds 1962) en het varende erfgoed zoals aken, pramen en tjalken in Dokkumer Nieuwe Zijlen. Ook het visserijmuseum in Zoutkamp is een rijksmonument. Deze locaties kunnen uitstekend worden verbonden met de beleving in Harlingen en bijvoorbeeld de beoogde marktplaats in Lauwersoog.

NATUUR VAN WERELDFORMAAT

Alle visserijgemeenschappen in Noord Nederland liggen aan Werelderfgoed Waddenzee of Nationaal Park Lauwersmeer. De natuurwaarden in beide natuurgebieden zijn van wereldformaat. Dit trekt veel natuurliefhebbers aan. Deze doelgroep kan mogelijk een afzetmarkt zijn voor nieuwe verdienmodellen.

KANSEN

Vanwege de geïsoleerde ligging aan de natuurgebieden van wereldformaat zijn nieuwe verdienmodellen gerelateerd aan toenemende aantallen bezoekers kansrijk te noemen. Het genoemde erfgoed in combinatie met de bestaande natuur, een beoogde marktplaats en de reuring van de maritieme stad Harlingen maakt samen een prachtig product voor bezoekers. De vissers kennen de regio als geen ander en kunnen vissers die willen stoppen of minderen, nieuwe verdienmodellen ontwikkelen zoals gidsen, nieuwe eetcultuur, routes, expedities en arrangementen.

De reuring in Harlingen in combinatie met het al aanwezige erfgoed leent zich uitstekend om de beleving van de visserij te versterken deels ten behoeve van de lokale economie, maar vooral ook om begrip en waardering te krijgen voor een sector die (publiekelijk) onder druk staat.

Door het versterken van de keten zoals het vergroten van opslagcapaciteit en optimalisatie van het conserveringsproces blijven de havens levendig. Tot slot liggen er kansen voor innovatie en kan kennis beter gedeeld worden. Hiervoor zijn broedplaatsen zoals innovatiecentra en marktplaatsen nodig.



BEDREIGINGEN

Vanwege natuurlijke omstandigheden zijn er grote fluctuaties in de aanvoer van garnalen. Goede en slechte jaren volgen elkaar op. Het jaar 2023 was een heel slecht jaar voor de garnalenvisserij in de Waddenzee en Noordzee. De visserijsector in Noord-Nederland ziet haar verdiensten dalen. De kosten voor brandstof stijgen, er zijn significant minder kotters waardoor de kosten van haven en dienstverlening oplopen, er is veel onzekerheid over de toekomst - ook over vergunningverlening in het kader van de Natuurwet voor vissen in Natura2000 gebieden. Gezien de strengere emissienormen moet flink geïnvesteerd worden in nieuwe motoren of katalysatoren. Na de uitkoopregeling in 2020 (via het Waddenfonds) en de saneringsronde van Noordzeekotters is de aanvoervloot afgenomen met 30%.

Ondanks de krimpende vloot blijft er voor de vissersvloot behoefte aan faciliteiten in de havens van Harlingen, Lauwersoog en Zoutkamp vanwege het verschuiven van de visserij naar meer Noordelijke wateren.

AMBITIE

Onze ambitie is dat de Noord-Nederlandse visserijgemeenschappen thuishavens blijven voor duurzame visserij gerelateerde bedrijvigheid wat bijdraagt aan het behoud van toekomstbestendige gemeenschappen met een sterke sociale en culturele identiteit. Daarmee blijven zij belangrijke pijlers van onze lokale en regionale economieën en leefbaarheid, aantrekkelijk om in te werken en in te wonen en om te bezoeken.

Met aan toekomstgerichte visserij gerelateerde bedrijvigheid doelen wij op vis uit de regio, voor een belangrijk deel uit de Waddenzee. Dit UNESCO werelderfgoed moet dus ook opengesteld blijven worden voor duurzame visserij, passend bij het ecologisch draagvlak van het gebied.

HET VISSERIJ ONTWIKKEL PLAN

Dit Visserij Ontwikkel Plan is tot stand gekomen door een samenwerking van de gemeenten Het Hogeland, Noardeast Fryslân en Harlingen, de provincies Fryslân en Groningen, het visserij gerelateerde bedrijfsleven en andere stakeholders, in samenspraak met de andere BPV regio's en het ministerie van LNV.

Het Noord-Nederlands Visserij Ontwikkel Plan behelst **drie speerpunten**:

1. Innovatie en ontwikkeling visclusters. De havens van Lauwersoog en Harlingen krijgen een impuls zodat bestaanszekerheid wordt vergoot.
2. Beleving hedendaagse visserij De maritieme binnenstad van Harlingen wordt gebruikt om het verhaal van de visserij nog beter te vertellen.
3. Verzilveren en verbinden visserij erfgoed Het erfgoed in Gemeente Noardeast-Fryslân en 't Hogeland wordt behouden, verduurzaamd en nog beter opengesteld voor publiek.

Speerpunt 1 sluit volledig aan bij doelstelling 1 van het VOP: Behoud en ontwikkeling van toekomstbestendige landzijdige visclusters (waaronder visafslagen) voor een kleinere, duurzamere en meer diverse aanvoersector.

Speerpunt 2 en 3 sluiten aan bij doelstelling 2 van het VOP: Behoud en ontwikkeling van andere (sociaal-economische) activiteiten, die qua karakter passend zijn bij de identiteit van en bijdragen aan behoud van het sociaal-cultureel erfgoed en werkgelegenheid van de betreffende visserijgemeenschappen. Door het aanbod goed met elkaar te verweven, sluiten speerpunt 2 en 3 ook aan op speerpunt 1. Het beoogde project 'marktplaats' is hier het ultieme voorbeeld van.

We verdelen de kavels (speerpunten) naar onderliggende percelen (met daarin diverse projecten) als volgt:



KAVEL 1 - INNOVATIE EN ONTWIKKELING VISCLUSTERS

- 1A Shrimp innovation centre Harlingen(CICH), incl. verbetering conservering garnalen
- 1B Verbeteren opslag capaciteit Lauwersoog
- 1C Marktplaats Lauwersoog

KAVEL 2 - BELEVING HEDENDAAGSE VISSERIJ

- 2A Visserij experience, Harlingen

KAVEL 3 - VERZILVEREN EN VERBINDEN VISSERIJ ERFGOED

- 3A Erfgoed Dokkumer Nije Silen, Moddergat en verbinding regio
- 3B Visserijmuseum Zoutkamp en de toekomst

COFINANCIERING

Voor de cofinanciering van bovenstaande percelen wordt naast de bijdrage uit de particuliere sector ook beroep gedaan op het Waddenfonds-IKW. Het Waddenfonds heeft aangegeven dat cofinanciering vanuit Waddenfonds-IKW bespreekbaar is indien er sprake is van innovatie en kennisdeling en verduurzaming op de gebieden van visserij, havenontwikkelingen en voedsel- en eiwittransitie. Economisch getinte projecten moeten aanvullend zijn op reeds gehonoreerde projecten. Ten aanzien van de belevingselementen en toerisme geldt dat deze aanvullend moeten zijn op het bestaande aanbod en een Wadden specifieke component moeten hebben. Alles onder voorbehoud dat niet eerder voor het project subsidie is ontvangen. Onderbouwd moet worden dat projecten levensvatbaar zijn en draagvlak hebben in de regio / Waddengebied. De huidige projecten zullen nader uitgewerkt moeten worden, voordat een betere inschatting gemaakt kan worden of projecten in aanmerking komen voor Waddenfonds-IKW subsidie. Gezien de aard van de ingediende percelen en de overleggen die wij gevoerd hebben met het Waddenfonds-IKW, zien wij voldoende aanknopingspunten om ervanuit te gaan dat subsidieaanvragen bij het Waddenfonds-IKW gehonoreerd zullen worden. Daarnaast hebben de betrokken gemeentes aangegeven garant te staan voor de cofinanciering

UITWERKING VAN DE KAVELS

KAVEL 1 - INNOVATIE EN ONTWIKKELING VISCLUSTERS

Perceel 1.1 Shrimp innovation centre Harlingen(CICH), incl. verbetering conservering garnalen

Met dit perceel wordt uitvoering gegeven aan het speerpunt 'Versterken visclusters' ten behoeve van de toekomstige visserij. In Nederland is Harlingen de laatste jaren marktleider in de verwerking van garnalen. Het Harlingse viscluster wil deze positie graag behouden en versterken. De Port of Harlingen en de Visveiling van Urk willen in Harlingen met behulp van VOP financiering met name inzetten op innovaties in het garnalencluster. Concreet wordt ingezet op het creëren van een innovatie hub ten behoeve van bijvoorbeeld innovatie van vangstmethoden en verpakking, op verbetering van de conservering van garnalen en op het drastisch korter maken van de keten. Dit past heel goed bij het streven om impulsen te geven aan hoogwaardig en duurzaam geproduceerd voedsel.

Perceel 1.2 Verbeteren opslag capaciteit Lauwersoog

Lauwersoog is een moderne, maar wel kleine haven en klein viscluster. Ten opzichte van de andere visclusters in



ons land ligt het vrij geïsoleerd. Bedrijven in het viscluster zijn - meer dan in andere visclusters - erg afhankelijk van elkaar. Zo leunt bijvoorbeeld het hele plaatselijke viscluster niet alleen op de visafslag, maar voor logistiek en opslag na de verkoop op de faciliteiten van de enige echte groothandel aldaar, Louw Spijkerman Zeevis BV. Waar Harlingen met de VOP projecten binnen de bovengenoemde kavel vooral focust op innovaties op de garnaal (de belangrijkste doelsoort van onze regio), zien we dat het viscluster in Lauwersoog met behulp van de VOP plannen ook impulsen wil geven aan meer diversificatie.

Door het uitbreiden van koel -en vriescapaciteit voor vis en garnalen en door het realiseren van bassins en installaties voor het levend bewaren van schelp -en schaaldieren en zeewieren, wordt bijgedragen aan het in stand houden van visserijactiviteiten in Lauwersoog. Opslag is een essentieel onderdeel van de keten en daarom van belang voor de bestaanszekerheid van deze haven. Daarnaast wordt het aantal logistieke bewegingen gereduceerd waardoor transport efficiënter kan plaatsvinden. Naast kostenreductie levert dit ook reductie van CO2 uitstoot op. Tot slot biedt extra opslagcapaciteit de mogelijkheid op direct te leveren aan bedrijven/particulieren/restaurants waardoor de ketens verkort worden. Hiermee wordt de directe levering van (dag)verse producten sterk verbeterd. Ook biedt de opslag mogelijkheden voor nieuwe vissoorten zoals inktvis, levende opslag en biedt kansen voor visverwerking in Lauwersoog zelf. De uitbreiding van opslagcapaciteit wordt tegen vergoeding voor algemeen gebruik beschikbaar gesteld.

Perceel 1.3 Marktplaats Lauwersoog

Door het realiseren van een marktplaats wordt de keten in Lauwersoog verkort, nieuwe verdienmodellen voor vissers gerealiseerd en worden bezoekers van de haven nog beter bediend. Het is een fysieke en symbolische locatie voor handel in (vis)producten, kennis en netwerk. De doel is de marktplaats te vestigen in het centrum van de haven en zal op gezette tijden toegankelijk voor het brede publiek zijn. Toeristen krijgen een optimale beleving van de visserij, afslag en natuurlijk het eindproduct.

Door de fysieke locatie ontstaat er een ontmoetingsplaats waar de sector zelf kennis kan delen over bijvoorbeeld nieuwe verdienmodellen via diverse beheersvormen, gastheerschap en innovaties. Ook zijn aanverwante sectoren zoals horeca, toerisme en detailhandel welkom om de korte keten te realiseren door o.a. een nieuwe eetcultuur te bewerkstelligen. Tot slot kunnen de vissers rechtstreeks in contact komen met de eindgebruiker. Feedback, suggesties of tips kunnen door de vissers direct in praktijk worden gebracht, waardoor de kwaliteit verbetert.

De realisatie van deze functies zal in twee fasen plaatsvinden. De eerste zal bestaan uit een marktverkenning om praktijk ervaringen op te doen. Met de opgedane ervaringen kan de tweede fase, het daadwerkelijk realiseren van een permanente fysiek locatie, efficiënter en effectiever ingericht worden. Gezien de beperking op de beschikbare VOP middelen is hier vooralsnog geen dekking voor.

De fysieke locatie zal bestaan uit enkele essentiële onderdelen: diverse marktkramen, een demonstratiekeuken, co-werkplekken, vergader- en workshopruimten. Daarnaast is er volop aandacht voor beleving en worden omliggende locaties visueel en qua informatievoorziening verbonden. Het doel is dat er jaarlijks 100.000 bezoekers de marktplaats bezoeken om vis en andere producten te kopen. Dit aantal en alle bezoekers van en naar Schiermonnikoog (circa 3 mln. per jaar) bezoeken de haven van Lauwersoog al dan niet recreatief. De marktplaats moet per jaar 3 nieuwe samenwerkingsprojecten bewerkstelligen en diverse nieuwe afzetmogelijkheden door een nieuwe eetcultuur realiseren. Het Wadden Erfgoed centrum (WEC) wordt in 2025 geopend en zal zeker een extra aanzuigende werking op het havengebied en dus ook op de marktplaats hebben.



Er ligt een sterke relatie met perceel 1B, uitbreiding van de opslag van vis, schaal -en schelpdieren omdat hier de grootschalige opslag van aangelande zeeproducten is gepland. Maar ook met kavel 2, beleving hedendaagse visserij. De markthal maakt het voor al deze bezoekers van het gebied aantrekkelijker om ook een stop te maken in de haven van Lauwersoog.

KAVEL 2 – BELEVING HEDENDAAGSE VISSERIJ

Met deze kavel wordt uitvoering gegeven aan beide doelstellingen van het Visserij Ontwikkel Plan. De plannen richten zich niet alleen op toeristisch-recreatie bestemmingsontwikkeling maar ook om bewustwording te creëren van waar de vis vandaan komt en hoe die vanuit zee op het bord belandt. Met de plannen wordt - helemaal in lijn met de hedendaagse toerist en recreant - meer inhoud gegeven aan een eventueel bezoek aan met name Harlingen en Lauwersoog. In beide visserijgemeenschappen wordt in de beleving van de visserij ook de koppeling gelegd met de Waddenzee.

Perceel 2.1 Visserij experience, Harlingen

De haven van Harlingen was ooit de grootste garnalenhaven van Europa. Daarnaast dankt Harlingen zijn rijkdom onder meer aan de walvisvaart en haringvisserij. De visserij was van levensbelang in Harlingen, maar dat is veranderd: de visserij verdwijnt langzamerhand uit de identiteit van de Harlinger bewoner. De Visserij identiteit willen we versterken met een stadsbreed en jaarrond nieuw programma door het ontwikkelen van een Visserij Experience door Harlingen, met verschillende belevingsonderdelen die samenhangen. Vijf daarvan willen we middels dit plan tot stand brengen, een ander deel is al aanwezig. We willen dit samenvoegen tot het 'Vispad Harlingen'.

Doel van het vispad is een compleet beeld te geven van de betekenis van de Visserij voor Harlingen en Nederland, vanuit de historie tot aan vandaag.

Het vispad met als beeldmerk het Harlinger Garnalengrietje, wordt gekoppeld aan de Friese Kustroute. Het pad loopt door de prachtige historische binnenstad langs de Willem Barentszwerf waar naast een minutieus en zeilwaardig nagebouwd schip ook en garnalenkotter te bezichtigen is waar workshops gegeven gaan worden zoals netboeten en scheepsknopen etc. Op een Harlinger visserschip uit 1700 en uit 1900 kan beleefd worden hoe het leven destijds aan boord was. Een nieuwe expositie in het Haniahuis maakt het verhaal compleet.

Bovenstaande sluit perfect aan op de Harlinger visserijdagen.

KAVEL 3 - VERZILVEREN EN VERBINDEN VISSERIJ ERFGOED

Met de uitvoering van de projecten binnen deze kavel en tevens gelijknamig speerpunt in ons VOP worden flinke impulsen gegeven aan het versterken van de aan de visserij gerelateerde culturele en sociale identiteit van onze visserijgemeenschappen. Deze identiteit maakt deze gemeenschappen juist zo bijzonder om in te wonen en om te bezoeken.



De initiatiefnemers gaan investeren in het allermooiste, de parels van onze visserijgemeenschappen in Harlingen, Peazens-Moddergat, Dokkumer Nije Silen en Zoutkamp. De initiatieven van de visserijgemeenschappen in de gemeente Noardeast-Fryslân (in Peazens-Moddergat en Dokkumer Nije Silen) worden in grote onderlinge samenhang opgepakt.

Voor dit onderdeel van deze kavel is overigens een zeer informatief en illustratief informatiedocument opgesteld, met een uitgebreide beschrijving onderliggende percelen.

Met de projecten in deze kavel - maar ook met de projecten uit de kavel 'Beleving hedendaagse visserij' - wordt ingezet op de ontwikkeling van parels, van bezienswaardigheden, binnen een regionaal en nationaal vispad.

Perceel 3.1 Erfgoed Dokkumer Nije Silen, Moddergat en verbinding regio

Met dit project wordt bestaande visserijerfgoed in Gemeente Noardeast-Fryslân opgewaardeerd en uitgebreid om de sociaal culturele aspecten te bewaren, vertellen en als basis te gebruiken voor de toekomst van duurzame visserij. Deze gemeente heeft namelijk geen visserijhaven meer, maar vele inwoners werken nog wel in de sector. Het dorp Moddergat en het buurtschap Dokkumer Nieuwe Zijlen kent een lange visserij/garnalen geschiedenis. Deze verdient het om verteld te worden. Het biedt ook kansen voor de werkgelegenheid. Met name voor degene die hun baan dreigen te verliezen door de krimpende visserijsector.

Sinds 1962 is er een openluchtmuseum gevestigd in Moddergat. Het ligt pal aan Werelderfgoed Waddenzee. In het museum wordt met name het verhaal van de visserij en de grootste visserijramp van Nederland verteld. Voor velen uit de sector is het een monument een bakemat. Sinds 2004 is het Garnalenfabriekje (400 meter verderop) onderdeel van het museum, maar echte openstelling is er nooit van gekomen. Ook verdienen de rijksmonumenten in het openluchtmuseum een renovatie om ze te behouden voor de toekomst. Met dit plan wil museum 't Fiskershûske daar verandering in brengen.

13 Kilometer verderop ligt het buurtschap Dokkumer Nieuwe Zijlen (DNZ). In de jaren 50 stond hier een grote garnalenafslag. De verbinding met Moddergat was (en is) zeer sterk. Na de sluiting van de Lauwerszee in 1969 werden alle activiteiten verplaatst naar Lauwersoog. Het buurtschap wil met dit project haar roemruchte verleden laten zien door de realisatie van een Varend Erfgoed Centrum.

Daarnaast worden interactieve wandel -en fietsroutes aangelegd die de erfgoedlocaties verbinden en wordt via film (en andere nieuwe media) de geschiedenis van het gebied verteld. Door omscholing van vissers tot gids wordt de beleving versterkt en wordt nieuwe werkgelegenheid in dit gebied gecreëerd.

Perceel 3.2 Visserijmuseum Zoutkamp vaart naar de toekomst

Het visserijmuseum in Zoutkamp bestaat sinds 1994 en is gevestigd in de oude Rijksbetonningsloods. Het vertelt het verhaal van garnalenvisserij, het Lauwersmeer en de Waddenzee. Om het museum toekomstbestendig te maken, aantrekkelijk te houden voor bewoners en bezoekers én om de duurzame visserij sector in en om Zoutkamp te ondersteunen, willen we het museum graag vernieuwen door het gebouw toegankelijk, duurzamer, aantrekkelijker en ruimer te maken. Met plek voor verhalen rondom visserij vroeger,



nu en in de toekomst. Met immateriële erfgoed zoals demonstraties van de oude aan visserij gerelateerde ambachten zoals net knopen, garnalen pellen, vis drogen, koken en bakken.

Anderzijds wil het museum een nieuwe vaste tentoonstelling ontwikkelen die verder gaat dan alleen de traditionele visserij. Het museum wil ook het bredere cultuurhistorische verhaal van Zoutkamp vertellen en de toekomstige duurzame visserij een podium bieden.





OVERZICHT VAN PERCELEN EN MIDDELEN

Perceel	Gemeente(n)	VOP Doelstelling	Investeringskosten	Subsidie VOP
Kavel 1: Innovatie en ontwikkeling				
1A: Shrimp innovation centre Harlingen(CICH), incl. verbetering conservering	Harlingen	1	€ 680.000	€ 325.000
1B: Verbeteren opslag capaciteit Lauwersoog	Lauwersoog	1	€ 1.700.000	€ 815.000
1C: Marktplaats Lauwersoog, 1e fase	Lauwersoog	1	€ 300.000	€ 100.000
Kavel 2: Beleving hedendaagse visserij				
2A: Visserij experience, Harlingen (ombouw garnalenkotter, Garnalen Grietje, terugvaart in de tijd, veilingbezoek)	Harlingen	2	€ 850.000	€ 415.000
Kavel 3: Verzilveren en verbinden visserij erfgoed				
3A: Erfgoed Dokkumer Nije Silen, Moddergat en verbinding regio	Dokkumer Nije Silen	2	€ 3.200.000	€ 1.530.000
3B: Visserijmuseum Zoutkamp	Zoutkamp	2	€ 2.050.000	€ 815.000
Totaal			€ 8.780.000	€ 4.000.000

Nota Bene: Aan het feit dat de benoemde percelen in dit overzicht vermeld worden, kunnen nog geen rechten ten aanzien van financiering worden ontleend.



REGIOPLAN HOLLANDSE HARINGKUST





REGIO HOLLANDSE HARINGKUST RUIMTE GEVEN VOOR VERBINDINGEN

Daar waar in andere regio's zoals Urk en Zuidwest Nederland er van oudsher al wordt gewerkt vanuit een sterke eigen identiteit met een samenwerking ook bestuurlijk op lokaal en regionaal niveau, is dit voor de Hollandse Haringkust nieuw. De identiteit, de trots en de verbindingen binnen de gemeenschap waren er uiteraard zeker wel maar nergens heel expliciet gemaakt en geplaatst in een duidelijke regionale agenda. De €30 miljoen van het Ministerie van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit heeft voor ons als sector en bestuur veel los gemaakt. In een aantal maanden tijd hebben we onder hoge druk opgetekend wat we met elkaar belangrijk vinden en waar we naar toe willen zowel economisch als sociaal-cultureel. We zijn trots op wat we in deze korte tijd samen hebben bereikt. Voor ons is dit een eerste stap op weg naar een regionale samenwerkingsagenda rond visserij. Een agenda waar we ook die zaken proberen te realiseren die nu buiten de boot zijn gevallen vanwege het beperkte budget of omdat deze nog verdere uitwerking nodig hebben.

HET VERHAAL VAN DE REGIO

De Hollandse Haringkust – de visserijbedrijven en gemeenschappen in Scheveningen, Katwijk en IJmuiden hebben een lange geschiedenis in de visserij.

Aan de Noordzeekust groeiden familiebedrijven uit van traditionele haringhandelaren en haringvissers tot internationaal opererende visserijbedrijven dankzij kennisoverdracht, continue innovatie en verduurzaming. Bedrijven die regie pakken in de hele keten van schip tot schap en daarbij ook actief werden in de kust- en kottervisserij. De Haringkust familiebedrijven zijn inmiddels goed voor tenminste 25% van de totale aanvoer van verse Noordzeevis in Nederland en leveren via de visafslagen van IJmuiden en Scheveningen 90% van de verse Noordzeevis aan de randstad. Daarnaast was hun met vriestrawlers gevangen pelagische vis in 2022 goed voor 78% (bijna 192.000 ton) van de door Nederlands gevlagde vaartuigen in Nederland aangelande vis.

Ondanks vele bedreigingen voor de brede visserijsector vormen deze oer-Hollandse ondernemingen de spil van een toekomstig visserijcomplex, met duurzame werkgelegenheid en cultuurhistorische identiteit in kustgemeenschappen. Ook door de teruggang van de kottervisserij wordt hun aandeel groter en zullen pelagische activiteiten meer en meer voor robuustheid in de keten moeten zorgen; robuustheid die een toekomstbestendige, diverse sector, inclusief de kottervisserij, mede in de benen kan houden. Datzelfde geldt voor de kritieke massa van verwerking tot logistiek, van onderhoud tot toeleveranciers en van scholing tot arbeidsaanbod

Als Hollandse Haringkust vormen we met de visserij en twee grote zeehavens het begin van een keten naar de consument met een puur, zuiver en zeer gezond levensmiddel dat de natuur ons biedt en efficiënt en verantwoord wordt verkregen uit de zee. De waarde die onze visserijregio toevoegt op economisch, sociaal, ecologisch, cultureel én duurzaam gebied is significant.



HET VISSERIJ ONTWIKKEL PLAN

Voortbouwend op de expertise en ervaring van de Haringkust visserijbedrijven, willen we regie pakken op het initiëren, intensiveren, faciliteren en stimuleren van de benodigde nieuwe verbindingen voor een sociaal-cultureel en duurzaam economisch perspectief voor de visserij. Door te clusteren, zichtbaar te zijn en ook in fysieke zin een (nationaal) platform te bieden voor innovatie, onderwijs en dialoog (bedrijfslevengericht) en voor beleving van diversiteit in de sector (publieksgericht). Deze collectieve aanpak zal leiden tot een versterking van het innovatievermogen en daardoor versnelling van innovatieve duurzame oplossingen die onze sector nog robuuster maken.

1. VISCLUSTERS IN EEN LOGISTIEK CENTRUM: :

- Clustering visafslag, handel en verwerking in Scheveningen
- Aanpassingen visafslag IJmuiden

2. INNOVATIELAB, BELEVINGSRUIMTE EN AUDITORIUM:

- Seafood Central (Scheveningen)

3. VERZILVERING ERFGOED

- Bomschuit (Katwijk)
- Ontwikkeling oude Redschoor en Visserijdriehoek (Katwijk)
- Platform samenwerking musea Scheveningen, Katwijk en IJmuiden

Dit Visserij Ontwikkel Plan is tot stand gekomen door een samenwerking van de gemeenten Den Haag, Katwijk en IJmuiden, de provincies Zuid- en Noord-Holland, het visserij gerelateerde bedrijfsleven en andere stakeholders, in samenspraak met de andere BPV regio's en het ministerie van LNV.



UITWERKING VAN DE KAVELS

KAVEL 1: CLUSTERING HANDEL, VERWERKING EN AFSLAG

Een sterk en duurzaam opererend viscluster stelt hoge eisen aan de logistiek en daarmee ruimtelijke voorzieningen. Hierbij moet enerzijds optimaal worden ingespeeld op eisen van afnemers (verticaal in de keten) en anderzijds (horizontaal) voldoende rekening worden gehouden met bewoners, overige economische dragers zoals toerisme en overige industriële bedrijvigheid. Een goede inrichting van de ruimte is daarom van groot belang, zowel vanuit de markt als vanuit de maatschappij gezien. Hierbij gaat het onder andere om bedrijventerreinen, gebouwen, aan- en afvoerwegen en vestigingsfactoren.

SCHEVENINGEN

In Scheveningen zijn ter versterking van het viscluster op het Noordelijk Havenhoofd al belangrijke ruimtelijke ontwikkelingen in gang gezet om aan deze eisen te kunnen voldoen. Ontbrekende schakel in deze ontwikkeling is de inzet van het monumentale visafslaggebouw (Industrieel erfgoed) als zowel belangrijk nationaal anker van het visserijcultuurgoed als een locatie waar de functie afslag samenkomt met eerstelijns visverwerking en handel en daarmee bijdraagt aan het verkorten van ketens.

Visverwerkers en handel zijn nu nog verspreid over Scheveningen en zitten bovendien op plekken die steeds meer een woonfunctie krijgen, waardoor er mogelijk overlast dreigt. De visbedrijven hebben de behoefte om te verhuizen en daarbij te gaan clusteren dicht bij ook de aanvoer van verse Noordzeevis als niche. Dit om bepaalde functies als logistiek gezamenlijk op te kunnen pakken en ter verkorting van de keten. Bovendien alles in een gebied dat aangewezen is als gebied ter versterking van het viscluster.

Zowel de afslag als de bedrijven in de handel en verwerking hebben aangegeven dat ze willen clusteren in het iconische visafslaggebouw. Met de bijdrage vanuit het VOP zal United Fish Auctions (UFA), als uitbater van het visafslaggebouw, ten eerste 3000m² kunnen vrijmaken door concentratie en inperking van de ruimte voor de primaire afslagfunctie. Ten tweede is er voorzien in een subsidie voor de visbedrijven in de handel en verwerking die willen verhuizen naar het visafslaggebouw.

IJMUIDEN

Om de sterke reductie van aangelande verse visproducten in IJmuiden op te vangen is er in 2023 al gestart om de ruimtelijke voorzieningen aan te passen, en geschikt te maken voor de huidige en toekomstige normen voor kwaliteits- en hygiëne-eisen. De komende jaren zijn nog aanzienlijke investeringen voorzien om flexibel in te spelen op veranderende marktfragen. Met de bijdrage vanuit het VOP zal de logistieke centrumfunctie en visketen van IJmuiden verder kunnen worden versterkt.



KAVEL 2: INNOVATIELAB, BELEVINGSRUIMTE EN AUDITORIUM

De Hollandse Haringkust regio beschikt over een robuust viscluster dat de visserij in de volle breedte in portefeuille heeft van schip tot schap. Een cluster dat het innovatievermogen van de visserij wil versterken en innovaties versnellen door het realiseren van een valorisatie- en innovatieplatform in de eigen regio dat fungeert als broedplaats voor start-ups. Een platform dat samenwerkt met de andere regio's op specifieke ontwikkelingen rond visserijtechnieken (Visserij Innovatiecentrum Stellendam), ombouw van schepen om flexibel te kunnen omschakelen op verschillende soorten vis (Innovatie Atelier Wieringen), opvang van dagverse vis (Lauwersoog), precisie conservering van garnalen (Shrimp Innovation Centre Harlingen, Vlissingen, Stellendam), nieuwe productie van zeeproducten op land (Texel, Den Helder) en valorisatie van reststromen uit visverwerking (Urk).

Op Scheveningen zal het multifunctionele 'Seafood Central' gebouw worden gerealiseerd dat ruimte biedt aan zowel een innovatieplatform als een belevingscentrum. 'Seafood Central' wordt een plek waar de sector gaat informeren, inspireren en nieuwe technologie gaat ontwikkelen volgens de Nederlandse visserijvisie. Met start-ups, wetenschappers en pioniers, en zichtbaar voor de Scheveningen bezoekende liefhebber van vis en visserij. 'Seafood Central' is onderdeel van de vorderende herontwikkeling van het Noordelijk Havenhoofd in Scheveningen gericht op het versterken van het viscluster.

De strategische locatie op en tegen het duin wordt een belangrijke schakel tussen het havengebied met de iconische visafslag en de boulevard van Scheveningen met uitzicht op de veranderende Noordzee. Voor de kust ligt bovendien het 'offshore testsite' van de North Sea Farmers waar ideeën getest kunnen worden. Ook de ligging dicht tegen het bestuurlijk centrum van Nederland is daarbij van belang. Onder andere de Community of Practice (COP) Noordzee en internationale delegaties weten de haven al te vinden als podium voor innovatie in de visserij van Nederland in de volle breedte. Een podium voor ook de innovatiecentra in Stelledam, Wieringen, Den Helder, Texel, Urk, Harlingen, Vlissingen en Lauwersoog.

De Hollandse Haringkust wil met het innovatieplatform een grote bijdrage leveren aan de nationale onderzoeksagenda voor de visserij. Met het platform, als onderdeel van 'Seafood Central', wordt een herkenbaar en professioneel ontmoetingspunt en samenwerkingsplatform gecreëerd voor specifiek visserij in relatie tot aanpalende sectoren, zoals logistiek, productinnovatie en energietransitie. Waar bedrijven en individuen elkaar ontmoeten en ideeën uitwisselen rond de visserij van en voor de toekomst (Fishing the Future). Waar nieuwe duurzame concepten worden ontwikkeld, terwijl netwerken en clusters ontstaan. Een plek waar gespecialiseerde kennis en expertise uit wetenschap gekoppeld wordt aan vragen en ervaring uit de praktijk en in verbinding met andere visserijgemeenschappen.

Naast het faciliteren van innovatie is ook het laten zien van innovatiekracht van een sterke en duurzame visserijsector van groot belang. Dat ondanks de sanering in de kottervisserij, de vissector in bredere zin in de Hollandse Haringkust en bijvoorbeeld Urk prima draait en met goede vooruitzichten de blik op de toekomst heeft, is onbekend bij een bredere doelgroep. Veel jongeren haken daarom af wat betreft visserij omdat in hun beleving het geen toekomst heeft. Het is daarom van belang om als sector met een positief toekomstbestendig verhaal midden in de samenleving te staan want onbekend maakt onbemind. Dat dit verhaal ook breed verteld en beleefd wordt en kan worden.



Het 'Seafood Central'- gebouw aan de boulevard van Scheveningen bevat daarom juist een belevingscentrum gekoppeld aan het innovatieplatform gericht op zowel het brede publiek met een laagdrempelige attractie als op samenwerkingen met opleidingen in de ontwikkeling van educatieve programma's, schoolprojecten, rondleidingen, tentoonstellingen, workshops, demonstraties, presentaties, seminars, debatten, leerstages bij visserijbedrijven, onderzoek en andere activiteiten. Hier worden jongeren geënthousiasmeerd voor een innovatieve sector. Scheveningen ontvangt 18 miljoen bezoekers per jaar en 1 tot 2 procent daarvan willen we elk jaar bereiken.

Onderdeel van de beleving is ook het product vis waarvoor een proeflokaal zal worden ingericht. Hiervoor brengen we visserijbedrijven, productontwikkelaars, marketeers, voedsel- en procestechnologen en chef-koks samen om gezamenlijk te werken aan innovatieve concepten waarbij vis het hoofdbestanddeel vormt. Het uiteindelijke doel is om nieuwe voedselproducten te creëren die succesvol in de markt kunnen worden gezet, terwijl bezoekers de gelegenheid krijgen om de producten en in ontwikkeling zijnde creaties te proeven en te ervaren. Denk bijvoorbeeld aan culinaire workshops of op thema-avonden waar 'foodies' of 'influencers' kennismaken met specifieke visproducten en innovatieve visconcepten. De activiteiten vanuit het proeflokaal zullen bovendien terugkomen in het aanbod van de viswinkels en op de menukaarten van de vishoreca die gevestigd is op Scheveningen, Katwijk en in IJmuiden. De initiatieven '(Noord)zeevis uit Scheveningen' en '(Noord)zeevis uit IJmuiden' spelen daarbij een belangrijke rol om het inspirerende narratief rond visserij, zodra deze er is, naar het bredere publiek te brengen via het bord.

Scheveningen fungeert als regionaal centrum voor beleving van de visserij en staat daarbij in nauwe verbinding met activiteiten in en vanuit Katwijk en IJmuiden. Afhankelijk van hoe het bovenregionale plan 'beleving' zich ontwikkelt, zal het centrum in Scheveningen ook in verbinding komen te staan met andere visserijbelevingscentra binnen Nederland.



KAVEL 3: VERZILVERING ERFGOED

BOMSCHUIT KATWIJK

Het visserijverleden zit in het DNA van de Katwijkse inwoners. Dat wordt op vele manieren duidelijk. Zo heeft Katwijk de enig overgebleven bomschuit. Veel inwoners hechten zich aan de bomschuit en plek waar deze in het dorp staat. De bomschuit moet op korte termijn geconserveerd worden en ondergebracht worden op een droge, overdekte plek waar men er het gehele jaar van kan genieten. Het voorstel voor deze plek is het Katwijks museum waar een met een inpassing van een serre in het museum dit erfstuk jaarrond te bewonderen zal zijn. Tegelijk hechten we veel belang aan participatie over de locatie. Daarom gaan we over de exacte locatie in gesprek met de inwoners. We vragen hen mee te denken over de conservering van de bomschuit en een toekomstbestendige locatie, zodat dit belangrijke en beleefbare erfgoed voor Katwijk behouden blijft.

ONTWIKKELING OUDE REDSCHUUR EN VISSERIJDRIEHOEK

Vanuit het Katwijks Museum loop je zo naar de bakermat van de maritieme sector, het Prins Hendrikkanaal als onderdeel van de visserijdrriehoek (Prins Hendrikkanaal, Redschuur, Wantveld). Aan het Prins Hendrikkanaal was de visserijkade waar de vis vroeger werd aangeland en verwerkt, de Redschuur was locatie van de boot van de Koninklijke Nederlandse Reddingsmaatschappij en op het Wantveld werden de gescheurde netten 'geboet' door vele Katwijkse vrouwen.

Verderop bevindt zich de Redschuur, een gemeentelijk monument waar ruimte is voor kunst, cultuur en educatie. Van een expositie met werken van kunstenaars uit de regio tot presentaties voor schoolklassen over 'bewust omgaan met de kust': de Redschuur biedt een thuis aan vele partijen die werken aan bewust omgaan met de kust en innovatie bevorderen.

Met informatieborden en schilderijen zoals die zich ook op de - boulevard bevinden - in de openbare ruimte en voorlichting in het ontmoetingscentrum wil de gemeente Katwijk het rijke verleden van de Katwijkse visserij inzichtelijk maken voor toeristen en voor educatieve doeleinden. Hiermee ondersteunt de gemeente Katwijk partijen die touwspinnerij, boeten van netten en Stichting Katwijker Motor die de historische logger KW166 'Nederland III', een voormalige vissersboot, met deze ondersteuning kan aanschaffen. Zo werkt Katwijk aan voorzieningen waarin verleden, heden en toekomst van de visserij zichtbaar worden en verbindt zij de verschillende plekken in Katwijk die voor de visserij belangrijk waren. Katwijk vraagt daarom cofinanciering voor verdere ontwikkeling van de bezoekersfunctie in de Redschuur en markering en informatievoorziening in de visserijdrriehoek.

PLATFORM SAMENWERKING MUSEA SCHEVENINGEN, KATWIJK EN IJMUIDEN

De drie belangrijkste musea met een visserijcollectie aan de Hollandse Haringkust zijn MUZEE in Scheveningen, het Katwijks Museum in Katwijk en het IJmuider Zee- en Havenmuseum in IJmuiden. Deze drie musea zijn voornemens om in samenwerking met elkaar en met de bewoners het visserijerfgoed te ontsluiten, in kaart te brengen en te co-waarderen. Dankzij erfgoedparticipatie kunnen de verhalen bij de bewoners worden opgehaald en worden verteld aan de bezoekers. Het gaat hierbij om bijvoorbeeld film- en fotomateriaal, attributen, kunst en eigen ervaringen.

Met behulp van een professionaliseringsslag, bewonersparticipatie, educatie én het ontsluiten/in kaart brengen van de collectie, worden inwoners betrokken bij het visserijverleden, het heden en de toekomst van de visserijgemeenschappen. De visserij krijgt zo een herkenbare, eigentijdse en toekomstbestendige lading, die bewoners en bezoekers uit de randstad en ver daarbuiten zal aanspreken.



OVERZICHT VAN PERCELEN EN MIDDELEN

Perceel	Gemeente(n)	VOP Doelstelling	Investeringskosten	Subsidie VOP
Kavel 1: Visclusters in een logistiek centrum				
1A: Clustering visafslag, handel en verwerking in Scheveningen	Den Haag	1	€ 2.600.000	€ 1.300.000
1B: Aanpassingen visafslag IJmuiden	Velsen	1	€ 200.000	€ 100.000
Kavel 2: Innovatielab, belevingsruimte en auditorium:				
2A: Seafood Central	Den Haag	1	€ 6.691.000	€ 1.250.000
Kavel 3: Verzilvering erfgoed				
3A: Bomschuit	Katwijk	2	€ 700.000	€ 350.000
3B: Ontwikkeling oude Redschuur en Visserijdriehoek	Katwijk	2	€ 500.000	€ 250.000
3C: Platform samenwerking musea Scheveningen, Katwijk en IJmuiden	Den Haag, Katwijk en Velsen	2	€ 1.500.000	€ 750.000
Totaal			€ 12.191.000	€ 4.000.000

Nota Bene: Aan het feit dat de benoemde percelen in dit overzicht vermeld worden, kunnen nog geen rechten ten aanzien van financiering worden ontleend.



KOEPPLAN 'VERNIEUWINGSIMPULS VISSERIJONDERWIJS'





BOVENREGIONAAL KOEPELPLAN VERNIEUWINGSIMPULS VISSERIJONDERWIJS

Plan van Aanpak landelijk onderwijsplan 'Vernieuwingsimpuls Visserijonderwijs'

SAMENVATTING

Landelijk staat de instroom in vis-gerelateerde opleidingen onder druk. Regio's hebben te maken met een groot tekort aan studenten in het profiel 'Visserij'. Dit komt doordat studenten bij een gebrek aan perspectief kiezen voor andere uitstroomrichtingen. Deze krimp en negatieve trend maken een vernieuwingsimpuls voor het Nederlandse vis-gerelateerde onderwijs lastig én noodzakelijk tegelijk. Met deze vernieuwingsimpuls wordt ingezet op een robuust, toekomstbestendig viscluster¹ door de krachten en middelen te bundelen in een landelijke, tripartiete samenwerking (publiek-privaat) tussen onderwijs, bedrijfsleven en overheid zoals ook gebeurt in het Groenpact.

Voor vis-gerelateerd onderwijs ligt de nadruk op landelijke samenwerking om de regionale eigenheid en interacties te versterken en zo een impuls te geven aan de uitdagingen. Het beoogt innovatieve onderwijs-initiatieven te ontwikkelen, zoals plaatsgebonden praktijkleervoorzieningen en ontmoetingsplekken w.o. 'living classrooms' (interactieve leeromgeving), stages en proeftuinen in regio's, die een positieve impuls zullen geven aan de visserijketen en gemeenschappen. Uiteindelijk kunnen versterkte regionale visclusters ook weer nieuwe kansen bieden in internationaal verband.

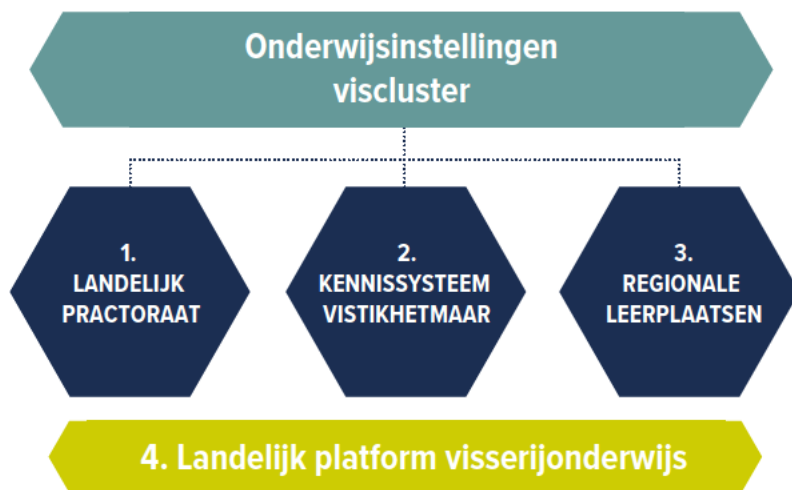
Binnen het plan 'Vernieuwingsimpuls Visserijonderwijs' zal worden geïnvesteerd in een duurzame samenwerking binnen het groenblauwe domein waardoor de weerbaarheid van het viscluster wordt versterkt. Op die manier kan er gewerkt worden aan een structurele oplossing voor onderwijsvernieuwing en innovatie van de beroepspraktijk, incl. kennisdeling, binnen het viscluster welke minder afhankelijk is van de economische situatie van de sector, met strategische sturing op bijdragen van regionale, nationale en Europese overheidsmiddelen en investeringen vanuit het bedrijfsleven.

Kortom, betrokken partijen versterken het transitievermogen van het Nederlandse viscluster door te investeren in menskracht, duurzame groei en toekomstbestendig ondernemerschap.

OMSCHRIJVING MAATREGEL

Binnen het Visserij Ontwikkel Plan (VOP) staat het onderwijs als een fundament vanuit human capital als startpunt voor innovatie voor vernieuwende toekomstambities van het Nederlandse viscluster. Dit onderdeel 'Vernieuwingsimpuls Visserijonderwijs' bestaat uit vier uitvoeringslijnen. Deze uitvoeringslijnen hebben betrekking op het reguliere onderwijs, maar de activiteiten zijn gericht op vakinhoudelijke vernieuwing van het visserijonderwijs en worden niet door de reguliere bekostiging voor het onderwijs vanuit het ministerie van Onderwijs, Cultuur en Wetenschap (OCW) gedekt.

1 - Het 'Viscluster' is hier gedefinieerd in de breedste zin van het woord, dus de hele visketen (productie, teelt, verwerking en handel), de visserijregio's en het visserij-gerelateerd onderwijs en praktijkgericht onderzoek.



De vernieuwingsimpuls visserijonderwijs binnen het VOP kent de volgende **algemene doelstellingen en plannen**:

- **Kanteling/omkeren van ‘krimp’ naar inzet op duurzame (kwalitatieve) groei van toekomstbestendig ondernemerschap (meervoudige waarde creatie) op zee en aan de wal.** Dit vanuit de vis-gerelateerde beroepen binnen contexten zoals de ‘blue and green economy’ en ‘brede welvaart’. Door te investeren in menskracht wordt het transitievermogen van het Nederlandse viscluster versterkt.
- **Een sterkere verbinding van het viscluster met andere sectoren binnen het bredere groenblauwe domein.** Dit maakt visserij minder ‘op zichzelf’ en geïsoleerd van het overige onderwijs, zoals het groen onderwijs met landelijke clusters (agro, tuinbouw, food en natuur en leefomgeving). De gemeenschappelijke noemers met het groene domein zijn voedsel (voedselproductie en -keten van mariene eiwitten) en natuur en leefomgeving (mariene ecologie), maar ook het tegengaan van de effecten op klimaat en milieu en de toenemende rol en kansen voor digitalisering & technologie daarbij (de zgn. ‘twin green’ & ‘digital transition’).
- **Het borgen van de toekomstige visserij en kweek die waardevolle zeeproducten op de toekomstige markt voor vis kunnen brengen.** Dit gebeurt vanuit het perspectief van de transitie van het voedselsysteem (voedselzekerheid, -kwaliteit en -veiligheid) zoals bedoeld in de Visie voedsel uit zee i.o. en missie 5 uit de Kennis- en innovatieagenda (KIA) Landbouw, Water, Voedsel. Naast het belang van mariene eiwitten zijn ook de borging van het mariene ecosysteem alsmede bredere groenblauwe ecosysteemdiensten belangrijk. Wat betreft de visserij gaat het hierbij vooral om het versterken van de mariene aspecten van het visserijonderwijs (i.t.t. de maritieme aspecten van de visserij zoals het besturen of de techniek van het schip).



1 - PRACTORAAT VISSERIJ-INNOVATIE & -ONDERNEMERSCHAP

- Het practoraat focust op praktijkkennis en wordt gedragen door mbo (visserij)onderwijsinstellingen. Een landelijk practoraat visserij-innovatie & -ondernemerschap zal onderzoek vanuit bijvoorbeeld Wageningen University & Research vertalen naar het mbo-onderwijs en praktijkgericht onderzoek initiëren. Dit in nauwe samenwerking met lectoraten in het hbo zoals Coastal en Marine Systems (VHL) en leerstoelen in het wo zoals Visserij en Aquacultuur (WU). Daarmee draagt het practoraat bij aan innovatief vakmanschap. De regionale leerplaatsen en het werkveld werken nauw samen met onderwijs via het practoraat voor het 'door ontwikkelen' van het groenblauw ondernemerschap (meervoudige waarde creatie) met oog voor benodigde competenties voor de toekomst.
- Het practoraat zal werken aan het versterken van de leercultuur en doorlopende leerlijnen. Er zal vanuit het mbo-visserijonderwijs worden ingezet op een sterkere aansluiting met het vmbo, hbo en wo-onderwijs. Het practoraat is bijvoorbeeld op dit moment al betrokken bij de ontwikkeling van een eerste hbo opleiding (associate degree) voor het brede viscluster gericht op het door ontwikkelen van potentieel in de sector en het aantrekken van nieuw potentieel.

2 - KENNISSYSTEEM VISTIKHETMAAR

- Vistikhetmaar focust op kennisdeling en wordt gedragen door de Sectorraad Visserij en stichting ProSea Marine Education.
- Het kennissysteem Vistikhetmaar is dé plek waar (wetenschappelijke) kennis beschikbaar is en wordt gemaakt voor het visserijonderwijs (hele onderwijskolom) en de beroepspraktijk. Het heeft een belangrijke rol in de kennistransitie die de visserij doormaakt en is als kennissysteem ook de spil in het verbinden van de sector met het onderwijs voor het viscluster. De bij Vistikhetmaar betrokken partijen zullen binnen het plan werken aan de verbinding tussen het viscluster en het bredere groenblauwe domein door gerichte samenwerking te verkennen en versterken met Groenpact en Groen Kennisnet.
- De cursus 'Vissen met Toekomst' en 'Duurzaam en succesvol ondernemen in de visketen' worden door ProSea jaarlijks, vraag-gestuurd uitgevoerd op de scholen die visserijonderwijs aanbieden. Deze cursussen zullen ook als vehikel dienen om actieve kennisdeling richting het blauwe onderwijs te faciliteren. De cursussen maken inhoudelijk onderdeel uit van het VOP met de kanttekening dat er reeds middelen vanuit het ministerie van LNV beschikbaar zijn gesteld tot 2028 om de cursus 'Vissen met Toekomst' uit te voeren.

3 - REGIONALE LEERPLAATSEN

- Vanuit de regio's is een sterke vraag naar regionale leerplaatsen ter aanvulling van het reguliere onderwijs. De regionale leerplaatsen focussen op regio- en praktijkleren en ontmoeting. De leerplaatsen worden verder versterkt en doorontwikkeld als een plek binnen de visclusters in de regio's waar ruimte is voor praktijkgericht onderzoek en onderwijs ('living labs' en 'place-based living classrooms').
- Om wildgroei van kleine, versnipperde leerplaatsen te voorkomen beoogt het VOP om de regionale leerplaatsen binnen een nationaal kader te organiseren en arrangeren om zo een netwerk van innovatieve 'place-based living classrooms' beschikbaar te hebben voor het Nederlandse viscluster. Deze leerplaatsen zullen aansluiten bij de regionale profielen en zullen een landelijke samenwerking en uitstraling kennen. Dit naar voorbeeld van de meetingpoints van CIV Groen. Daarbij kan een samenwerking van het viscluster met CIV Groen verder worden verkend en versterkt.



4 - LANDELIJKE PLATFORM VISSERIJONDERWIJS

Deze uitvoeringslijn zet in op de samenwerking en versterking van het landelijke viscluster waarbij bredere verbindingen (in de onderwijskolom, bovenregionaal en cross-sectoraal) worden verkend en versterkt. Deze uitvoeringslijn zal ondersteunend zijn aan uitvoeringslijn 1 t/m 3 en wordt gesteund door het ministerie van LNV. Daarbij wordt aansluiting gezocht bij breder beschikbare voorzieningen, voor het duurzaam inbedden van het viscluster in de kennis en innovatiestructuur van het bredere groenblauwe/LNV domein inclusief het verkennen van de mogelijkheden en modaliteiten voor aansluiting bij Groenpact 4.0.

De verdere uitwerking hiervan vergt de betrokkenheid van een bredere groep belanghebbenden uit het viscluster. Daarom wordt in 2024 gestart met een kwartiermakersfase om de landelijke (tripartiete) samenwerking gericht op de vernieuwing van het visserijonderwijs (landelijk onderwijsplan 'Vernieuwingsimpuls Visserijonderwijs') vast te stellen voor de periode daarna (2025 – 2030). In deze verkenningsfase zullen onder andere de volgende aspecten worden onderzocht die kansrijk zijn om meerjarig door te ontwikkelen:

- Hoe de aantrekkelijkheid van leren, werken en innoveren in het Nederlandse viscluster kan worden vergroot en wat dat betekent voor de vakinhoudelijke vernieuwing van het visserijonderwijs.
- Hoe de aansluiting van het visserijonderwijs op de arbeidsmarkt kan worden verbeterd, nu en in de toekomst, en hoe het landelijke platform kennis en partners bijeen kan brengen om te zorgen voor voldoende en juist gekwalificeerde vakmensen voor het Nederlandse viscluster.
- Welke mogelijkheden er zijn voor onderwijsvernieuwing (o.a. ontwikkeling van mbo keuzedelen, hbo minor) en praktijkgericht onderzoek (vraagstukken in het kader van het mbo programma KIEM-groen en hbo programma Praktijkkennis voor Voedsel en Groen).
- Hoe breder kan worden samengewerkt in het groenblauwe domein w.o. de mogelijke bijdrage vanuit het landelijke viscluster aan de nieuwe Groenpact programmering (vanaf 2025).
- Hoe de systeemfunctie van het landelijke platform visserijonderwijs naar het Gemeenschappelijk Visserijbeleid (GVB) kan worden versterkt.
- Hoe de verbinding tussen visregio's en de landelijke basisinfrastructuur te organiseren bijvoorbeeld door verbindingsofficieren te koppelen aan de regionale leerplaatsen.
- Hoe het landelijke platform een rol kan vervullen bij de coördinatie van de ontwikkeling en monitoring van de uitvoering van het plan van aanpak vernieuwingsimpuls visserijonderwijs. Er zal tevens worden ingezet op gerichte, structurele vormen van samenwerking tussen jongeren in de visserij (Tussen Schip & Wal, Young Seafood Leaders) en jongerenplatforms en initiatieven in het groene domein. Daarbij kan de aansluiting worden verkend en versterkt met het Groenpact Jongerenplatform (w.o. Nederlands Agrarisch Jongeren Kontakt).



NAGESTREEFDE DOELEN

Het onderdeel 'Vernieuwingsimpuls Visserijonderwijs' van het VOP kan bijdragen aan meerdere Meerjarige Missiegedreven Innovatie Programma's (MMIP) vanuit het topsectorenbeleid zoals KIA LWV 2024-2027/ Duurzaam en Veilig gebruik van de Noordzee en andere grote wateren (zie ToC missie 5, blz. 63).

Daarnaast vindt het VOP aansluiting bij de **beleidsagenda's en -programma's** zoals:

- EU: Kaderrichtlijn Mariene Strategie (KRM), Vogel- en Habitatrichtlijn (Natura2000), Gemeenschappelijk Visserijbeleid (GVB), Green Deal, Farm to Fork Strategy, Blue Growth Strategie.
- NL: Strategische Agenda Noordzee 2030, Visie Voedsel uit zee (Voedsel uit zee en grote wateren – Visie voor voedselwinning op weg naar 2050) i.o., Noordzeeakkoord (NZA), Programma Noordzee 2022 – 2027, Haaien- en Roggen Actieplan 2022 – 2027, National Strategisch Plan Aquacultuur 2021-2030.
- Kennis & innovatie & arbeidsmarkt: Visserij-innovatienetwerk (VIN), COP Noordzee, Groenpact en SER-adviestraject groene transitie & arbeidsmarkt.

Het toekomstperspectief en de stip aan de horizon van het vis-gerelateerde onderwijs zal zich nog gedetailleerder moeten uitkristalliseren waarbij een nauwe interactie met de VOP-plannen vanuit het bedrijfsleven in de visserijregio's essentieel is om te komen tot een **uitvoeringsplan voor de periode 2024 – 2030**. In het uiteindelijke uitvoeringsplan moeten deze plannen met elkaar worden vervlochten en zal er onder andere aandacht zijn voor digitalisering, herstructurering van de keten, duurzame waarde creatie en multifunctionaliteit binnen meervoudig ruimtegebruik op zee. Daarbij zal ook de bijdrage vanuit het onderwijsvernieuwingsplan binnen het VOP aan bovengenoemde agenda's verder worden uitgewerkt en toegelicht.

VORMGEVING MAATREGEL

Het Visserij Ontwikkel Plan (VOP) met bijbehorend landelijk onderwijsplan 'Vernieuwingsimpuls Visserijonderwijs' is vormgegeven door het Bestuurlijk Platform Visserij. Bij het vormgeven van dit plan van aanpak zijn de volgende partijen betrokken geweest:

- De visserijregio's vertegenwoordigd door het Bestuurlijk Platform Visserij (BPV): een platform voor provinciale en gemeentelijke bestuurders dat de sociaal economische belangen van de visserijgemeenschappen behartigt. Het BPV vertegenwoordigt zes provincies en 16 gemeenten die met de Noordzee visserij te maken hebben.
- De belangenorganisaties in de zeevisserij in de vorm van de Sectorraad Visserij. Daarin participeren VisNed, Vissersbond, Redersvereniging voor de Zeevisserij, PO Mossel, Noordelijke Visserij Alliantie en CNV Vakmensen.
- De mbo-scholen die visserijonderwijs aanbieden (Firda, Nova College, Scalda, STC, Vonk).
- Het practoraat Visserij, Innovatie en Ondernemerschap.
- De stichting ProSea Marine Education.
- Het ministerie van LNV (directies SKI en DG NV).
- Het coördinatieteam van Groenpact.

Het landelijk onderwijsplan 'Vernieuwingsimpuls Visserijonderwijs' kent een integrale aanpak met de volgende uitgangspunten:

- Kracht van verbinding binnen het Nederlandse viscluster zoals wordt nagestreefd via het landelijke platform visserijonderwijs.
- Samenwerken met het onderwijsplan 'Vernieuwingsimpuls Visserijonderwijs' betekent het onderschrijven van de doelstellingen in het VOP en het bijhorende onderwijsplan en optreden als ambassadeur.
- Door samenwerken ontstaat meerwaarde voor het Nederlandse viscluster en het visserijonderwijs.

Bij de verdere uitwerking van het landelijke onderwijsplan kan de bestaande toezichtstructuur rondom Vistikhetmaar een prima basis zijn om door te ontwikkelen met inachtneming van de onderscheidende rollen van deelnemende partijen bij de verschillende onderdelen van het onderwijsplan. De sector, het onderwijs en het ministerie van LNV zijn in deze structuur (Vistikhetmaar) al vertegenwoordigd, waarbij ProSea verantwoordelijk



is voor het dagelijks beheer. Dit kan het vertrekpunt voor de kwartiermakersfase vormen waarbij ook wordt gekeken hoe een actieve verbinding tussen de verschillende regio's en het landelijke platform vorm en inhoud kan krijgen.

EFFECTEN

Deze maatregel zal bijdragen aan het duurzaam vernieuwen van het visserijonderwijs, het stimuleren van de instroom in visserijonderwijs, het borgen van de expertisebasis en het behoud van vakmanschap in de volle breedte van het Nederlandse viscluster. Daarmee wordt het transitievermogen van het Nederlandse viscluster versterkt.

PLANNING EN UITVOERBAARHEID

Het Plan van Aanpak 'Vernieuwingsimpuls Visserijonderwijs' wordt komende periode verder uitgewerkt gedurende een kwartiermakersfase. Dit plan van aanpak richt zich op de periode 2024 – 2030 en zal worden uitgevoerd door onderwijsinstellingen in het viscluster (zie bijlage 1) in samenwerking met de Sectorraad Visserij, de visserijregio's en ProSea Marine Education alsmede de nader te verkennen samenwerking binnen de context van Groenpact. Dit plan van aanpak biedt het raamwerk voor verdere uitwerking, zowel inhoudelijk als financieel.

FINANCIËLE CONSEQUENTIES (INDICATIEF)

Deze vernieuwingsimpuls is gebaseerd op een tripartiete inspanning en investering. Samenwerking staat daarbij centraal. Onderstaande tabel geeft een eerste duiding van het financiële kader en is daarmee richtinggevend voor de uitwerking van het plan van aanpak. Daarbij wordt aangemerkt dat de impuls tijdelijk van aard is en zich daarom richt op een sterkere bedding van het visserijonderwijs in het bredere kennis- en innovatie ecosysteem voor het groenblauwe domein. Met de inzet van de vernieuwingsimpuls wordt aansluiting georganiseerd bij generieke kennis- en innovatieinstrumenten waardoor er extra multipliers ontstaan.

PLAN VAN AANPAK 2024 T/M 2030 (6 JAREN) - AFGERONDE, INDICATIEVE BEDRAGEN

Uitvoeringslijn (bedragen in k€)	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	Totaal
1 – Practoraat Visserij	46	92	92	92	92	92	46	550
2 – Kennissysteem Vistikhetmaar	48	96	96	96	96	96	48	575
3 – Regionale leerplaatsen	104	208	208	208	208	208	104	1250
4 – Landelijk platform visserijonderwijs	94	187	187	187	187	187	94	1125
Totaal	292	583	583	583	583	583	292	3500

DEKKING

Uitvoeringslijn (bedragen in k€)	VOP - via SPUK-regeling	VOP - regio's (provincie, gemeente)	Bedrijfsleven	LNV aanvullende onderwijs- subsidie	Onderwijs bijdrage	Totaal
1 – Practoraat Visserij	250		50		250	550
2 – Kennissysteem Vistikhetmaar	125	375	75			575
3 – Regionale leerplaatsen	500	500	250			1250
4 – Landelijk platform	125	125		750	125	1125
Totaal	1000	1000	375	750	375	3500

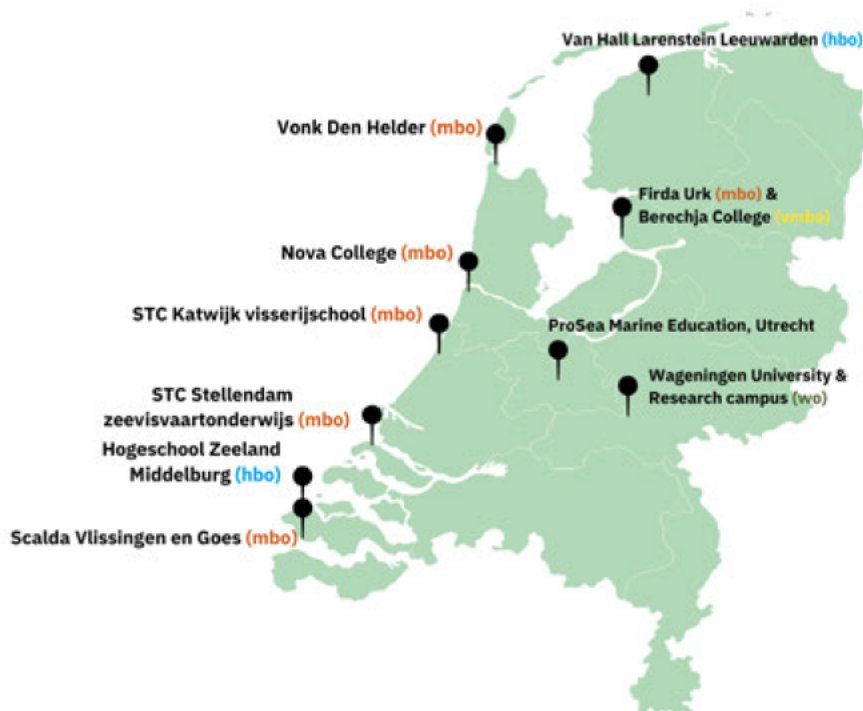


EVALUATIE

Het programma 'Vernieuwingsimpuls Visserijonderwijs' zal onafhankelijk worden geëvalueerd. Verkend wordt in hoeverre het deel uit kan gaan maken van de volgende fase van Groenpact voor 2025 e.v.

BIJLAGEN - VERNIEUWINGSIMPULS VISSERIJONDERWIJS

1 - ONDERWIJSLANDSCHAP VIS-GERELATEERD NEDERLAND*

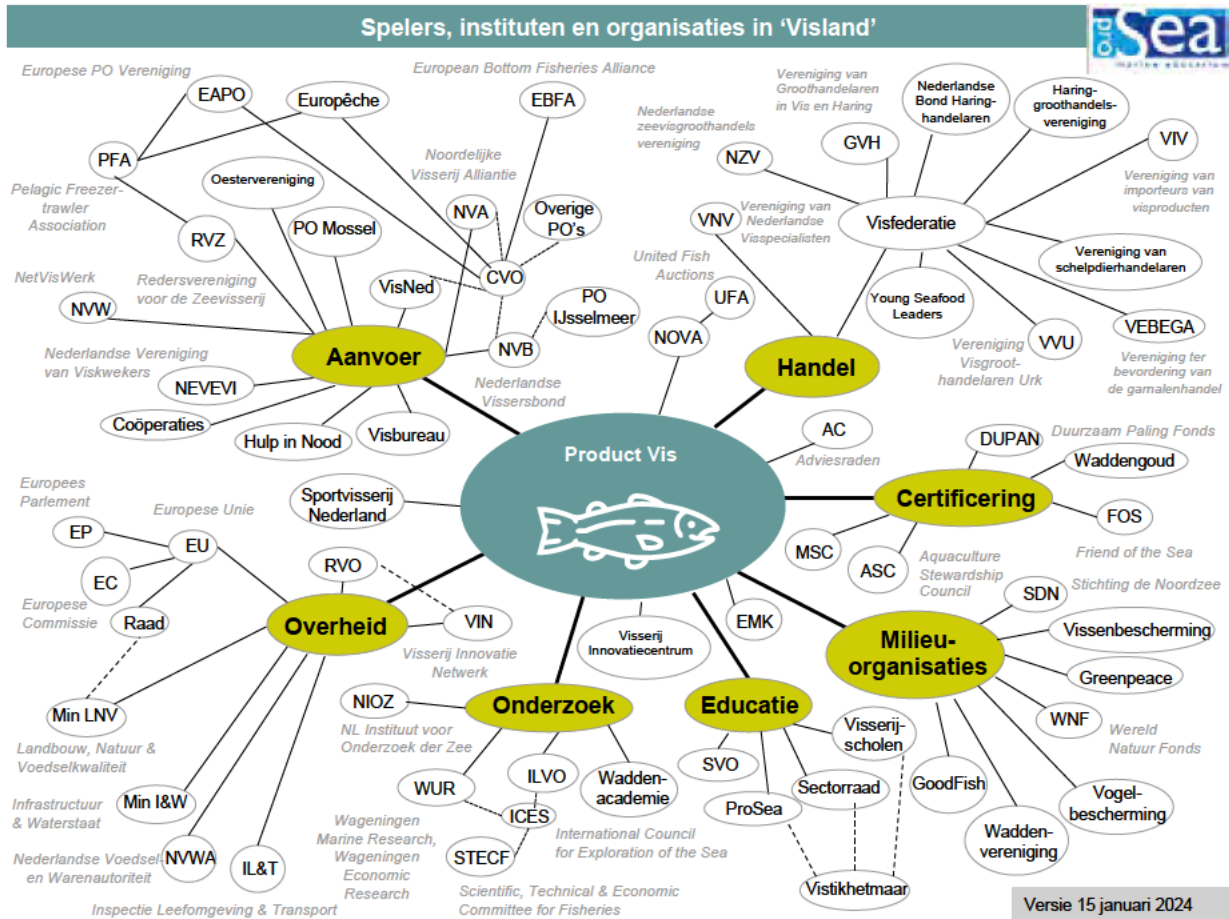


* Alleen huidige mbo, hbo of wo-onderwijsinstellingen met visserij-gerelateerde opleidingen. Om die reden worden mbo Nova College, STC Hanze Zwolle en Firda maritieme techniek Sneek niet vermeld.

** Andere onderwijsinstellingen zoals Zone college (met zoete landzijdige aquacultuur en sportvisserij), Aeres hbo (met zilte landbouw), Aeres vmbo (met keuzevak visstandbeheer en sportvissen) en de SVO-opleiding Vakopleiding Food (met visspecialist), maar ook bredere betrokkenheid van het onderwijs in het groenblauwe domein bij het viscluster, worden bij de verkenning van de aansluiting met Groenpact meegenomen.



2 - OVERZICHT VAN STAKEHOLDERS*



* Het overzicht is niet compleet en niet alle relaties tussen stakeholders zijn weergegeven om overzicht te bewaren.



3 - NEDERLANDS VISCLUSTER IN CIJFERS

Sociaaleconomische omvang van de keten en toeleveranciers

	Hoeveel?	Data afkomstig uit
Bedrijven	346	Hoekstra et al. 2023
Omzet	€ 6.610.000	Hoekstra et al. 2023
Werkgelegenheid	12.500 werkzame personen (ruim 8.150 fte)	Hoekstra et al. 2023

Werkgelegenheid per schakel in keten of indirecte baan

Schakel in de keten of indirecte banen	Werkgelegenheid	Data afkomstig uit
Keten en toeleverende industrie (zie tabel hierboven)	8.150 fte	Hoekstra et al. 2023
PO's en brancheorganisaties	40 fte	Hoekstra et al. 2023
Visserijonderwijs	10 fte	Hoekstra et al. 2023
Visdetailhandel	2.300 fte	Hoekstra et al. 2023
Totaal	10.500 fte	Hoekstra et al. 2023

Werkgelegenheid Nederlandse Zee en Kustvisserij

	# schepen	# varenden	Data afkomstig uit
Grote zeevisserij	8	297	Visserij in cijfers, 2022
Kotters	261	1025	Visserij in cijfers, 2022
Kleine visserij	239	458	Visserij in cijfers, 2022
Mosselen	45	187	Visserij in cijfers, 2022
Oesters	30	ca. 56	Visserij in cijfers, 2022
Totaal	583	1967	Visserij in cijfers, 2022

Overige vis-gerelateerde sectoren

	Hoeveel?	Data afkomstig uit
Aqua- en maricultuur	ca. 172 bedrijven in aquacultuur	NVWA (2020)
Sportvissers	672.764 personen	www.sportvisserijnederland.nl (2022)

Gegevens afkomstig uit (tenzij anders vermeld):

- Hoekstra, F.F., Valk, Y. de, Deetman, B. (2023). *Visclusters in Nederland (nulmeting): omvang en afhankelijkheid voor de keten en toeleverende industrie van Noordzeevisserij; Impactanalyse beleidsbeslissingen op de keten van Nederlandse visserijregio's*. Wageningen, Wageningen Economic Research, Rapport 2023-030. 98 pp.; 25 fig.; 12 tab.; 46 ref. ISBN 978-94-6447-654-5
- *Visserij in Cijfers (2022). Totale werkgelegenheid in de Nederlandse zee- en kustvisserij nam in 2021 af met iets meer dan 100 opvarenden*. Agrimatie, Wageningen Economic Research. Den Haag, 30 september 2022: <https://agrimatie.nl/PublicatiePage.aspx?subpubID=2526§orID=2860&themaID=2264&indicatorID=2868>



Visserijonderwijs

- Vijf onderwijsinstellingen: Firda, Nova, Scalda, STC en Vonk
- Acht regionale hubs: Noord Beveland, Stellendam, Scheveningen, Katwijk, IJmuiden, Den Helder, Lauwersoog en Urk
- mbo keuzedeel (K0597) Verdieping Visserij Trawlers (STC-Katwijk)
- mbo keuzedeel (K1244) Visserij
- Practoraat Visserij (Firda Urk)
- Cursus Vissen met Toekomst (ProSea Marine Education)
- Cursus Tussen Schip en Wal (Sectorraad Visserij/ProSea Marine Education via kennissysteem Vistikhetmaar)
- Nationale Kennisdag Visserij (Sectorraad Visserij/ProSea Marine Education via kennissysteem Vistikhetmaar)

Aantal studenten per opleiding

Crebo	Opleiding	Niveau	Scalda	Firda	Nova	STC Katwijk	STC Stellendam	Vonk
25513	Stuurman-werktuigkundige kleine schepen (SWK)	3	4					3
25522	Stuurman-scheepswerktuigkundige vissersschepen SW5	3	1	17				
25523	Stuurman alle vissersschepen S4	4		2		10		
25525	Stuurman-werktuigkundige zeevisvaart SW6	2		1				3
25637	Stuurman-scheepswerktuigkundige vissersschepen SW5	3		16		1	6	1
25640	Stuurman-werktuigkundige zeevisvaart SW6	2	12	36		4	10	3
25677	Maritiem officier kleine schepen nautisch, koopvaardij	3	10	1				4
25678	Maritiem officier kleine schepen nautisch, visserij	3	14	28				3
25679	Maritiem officier kleine schepen, technisch	3		1				
25680	Maritiem officier alle schepen nautisch, koopvaardij	4		16		43	10	25
25682	Maritiem officier alle schepen, visserij	4						2
25683	Maritiem officier alle schepen, technisch	4		9				
	VMBO-4, keuzevak commerciële visserij (Berechja college)			29				



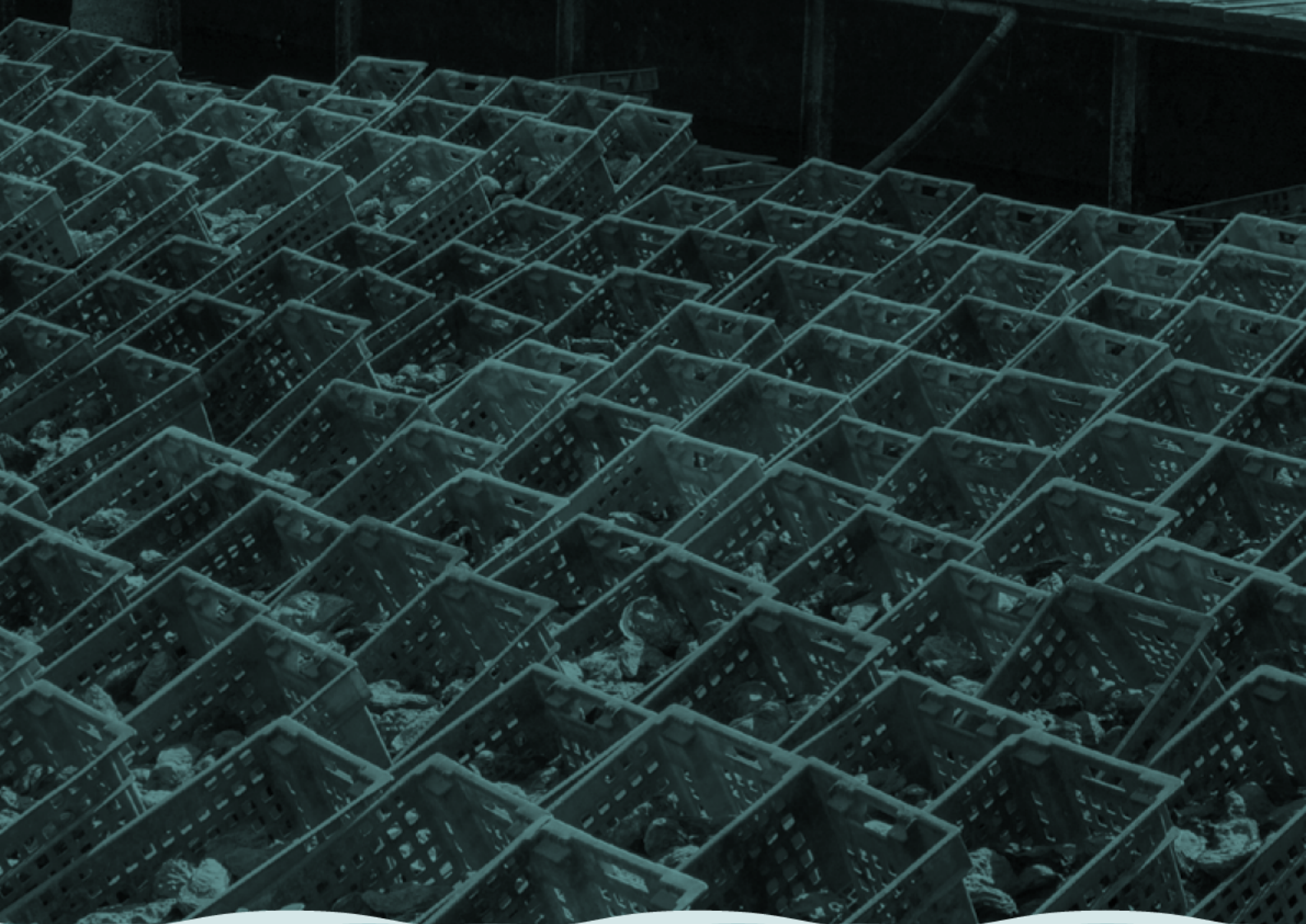
Overig vis-gerelateerd onderwijs

- vmbo keuzevakdeel Visstandbeheer en sportvissen (Aeres)
- mbo keuzedeel (K0269) Werken in de aquacultuur (Scalda)
- mbo keuzedeel (K1244) Visserij (Scalda)
- mbo keuzedeel (K0472) Houder van vissen (groen onderwijs)
- mbo keuzedeel (K0273) Sportvisserij (Aeres)
- mbo Visspecialist (SVO)
- mbo Sportvisserij en waterbeheer (Zone)
- mbo Vers industrie - Visverwerking (Firda en SVO)
- practoraat Water (Scalda)
- hbo Kust en Zeemanagement (VHL)
- hbo minor Sustainable Fisheries and Aquaculture (VHL)
- hbo cursus Aquacultuur (HZ)
- hbo BSc Water management (aquatische ecotechnologie, delta management) (HZ)
- Lectoraat Aquaculture in Delta Areas (HZ)
- Lectoraat Coastal and Marine Systems (VHL)
- Wo MSc Aquaculture and Marine Resource Management (WUR)
- Leerstoel Aquacultuur en Visserij (WUR)



KOEPPLAN

‘BELEVING VAN DE NEDERLANDSE VISSERIJIDENTITEIT’





BOVENREGIONAAL KOEPELPLAN BELEVING VAN DE NEDERLANDSE VISSERIJ IDENTITEIT

Plan van Aanpak landelijk belevingsplan Nederlandse Visserij Identiteit.

SAMENVATTING

De Nederlandse visserij worstelt met verschillende uitdagingen in de Noordzee, waaronder Brexit, het pulsverbod, veranderende consumentenbehoeftes, ruimteclaims op zee door de bouw van windmolenparken en biodiversiteits-inspanningen, klimaatverandering, aanlandingsverplichting en financieel-economische druk zoals hoge brandstofkosten en afnemende vangsten. Dit heeft geresulteerd in een herstructurering van de kottervloot om de vloot qua aard en omvang weer in balans te krijgen met de nieuwe situatie op de Noordzee.

Het ministerie van Landbouw, Natuur & Voedselkwaliteit (LNV) heeft aan het Bestuurlijk Platform Visserij (BPV) gevraagd om in het kader van maatregelen voor de visserijketen en gemeenschappen een Visserij Ontwikkel Plan (VOP) op te stellen. Dit VOP streeft naar een scenario van duurzame (kwalitatieve) groei, waarbij de nationale visserijketen aan de wal én visserijgemeenschappen nieuw leven wordt ingeblazen en versnippering in visregio's wordt tegengegaan.

Nieuwe leven inblazen heeft impact als vernieuwing gegrond is in het prachtige verleden van de visserijketen en de visserijgemeenschappen en deze in verbinding zijn. Deze vernieuwing moet beleefd en verteld worden. Studenten kiezen niet automatisch voor de vis-gerelateerde opleidingen of als ze afgestudeerd zijn automatisch voor visbedrijven voor hun eerste baan. Toeristen hebben keuze uit gigantisch veel aanbod en kiezen niet automatisch voor bezoek aan visserijgemeenschappen, vis gastronomie, vis-erfgoed en musea. De samenleving gelooft niet direct dat de sector vernieuwt. Ze willen daden, bewijs en nieuwe helden zien, duurzame vis proeven en beleven en positief verrast worden door de visserij van morgen.

Vis, water, zee, samenwerken en vernieuwen over sectorgrenzen heen zit diep in DNA en passies van de visserij én van Nederland. Het is onlosmakelijk met elkaar verbonden en hier ligt de ultieme kans voor het nieuwe verhaal dat bijdraagt aan bewonerstrots, aan meer mensen die kiezen om te werken in de vissector, meer studenten die kiezen voor vis-gerelateerde opleidingen, meer bezoekers uit regio als daarbuiten die vis in welke vorm dan ook willen beleven en bezoeken en hierdoor een bijdrage leveren aan leefbaarheid en lokale voorzieningen. Ze doen er hun boodschappen, gaan ergens lunchen en bezoeken cultuur en erfgoed en zorgen met hun uitgaven voor dat voorzieningen in stand blijven of kunnen groeien.

Dit verhaal maken we samen en dragen we samen met trots uit. Vanuit het principe van eenheid in verscheidenheid en trots op de diversiteit tussen de regio's. Dit versterkt het geheel én alle percelen afzonderlijk. Het vormt een impuls door de krachten en middelen te bundelen in een samenwerking tussen bedrijven, onderwijs, overheden en destiniatiemanagementorganisaties landelijk, regionaal en lokaal. Voorbeelden zijn de Nieuwe Hollandse Waterlinies en Hanzesteden.

Een samenwerking gericht op een duidelijke profilering van "Nederland, een sterke visserij regio met traditie en een vooruitziende blik", door de identiteit en reuring van visserijgemeenschappen (met een 'colour locale') zichtbaar en vindbaar te maken. Een effectieve wijze om de impact van de regiospecifieke investeringen middels het VOP, zowel in reuring rond de havens als in verzilvering van het erfgoed, gebundeld te vergroten opdat het niet versnipperd blijft.



OMSCHRIJVING MAATREGEL

Binnen het Visserij Ontwikkel Plan (VOP) is beleving het richtinggevende verhaal over de Nederlandse viscultuur. Een verhaal dat aansluit bij de kernwaarden waar de vissector en visserijgemeenschappen voor staan. En dat een voorbeeld is hoe we op basis van een rijke vishistorie en -ervaring inventief omgaan met de uitdagingen van de vissector en visserijgemeenschappen van morgen. Aan het landelijke overkoepelende verhaal zijn onderliggende regio/lokale -verhalen gekoppeld, gebaseerd op het regionale DNA en regionale en lokale waarden. Zo creëren we **eenheid in verscheidenheid**. Hierdoor doen we recht aan de context van het VOP.

Wat is een overkoepelend verhaal?

Verhalen zijn aanjagers van positieve verandering. Verhalen raken emoties, helpen ons de wereld te begrijpen, bieden hoop en motivatie en dragen bij aan dat we anders gaan kijken en andere keuzes maken. Verhalen vertellen de kern en emotie van wat de huidige situatie is, waarom we willen veranderen en wat daarin belangrijk is en waarin we geloven. In verhalen is plaats voor succes en groei als ook voor hobbels. Goede verhalen bevatten urgentie, perspectief, gemeenschappelijkheid en verbinding met hoe deelgenoten van het verhaal kunnen bijdragen.

Verhalen hebben vertellers, relevantie, consistentie en onderscheidend vermogen nodig. Daarom is het samen maken van verhalen zo belangrijk. Dat is de manier om verhaal eigen te maken en er staan altijd leiders op, bestuurders en vooral ook lokale helden die het gezicht van het verhaal worden. Niets raakt beter dan persoonlijke verhalen.

Een krachtig verhaal bouw je op vanuit een sterke identiteit. Het belevingsplan 'Nederlandse Visserij Identiteit' in het VOP bestaat uit vier complementaire 'lagen'. Deze 'lagen' hebben betrekking op het VOP als geheel, als op haar onderdelen. Schematisch ziet dit als er volgt uit:





TOELICHTING OP DE LAGEN

We bouwen het verhaal per laag en in samenhang met elkaar in drie fases op:

- **Fase 1** Het formuleren van de centrale belofte en bijbehorend koepelverhaal, in samenhang met alle lagen.
- **Fase 2** Het 'laden' van het verhaal
- **Fase 3** Het voorbereiden van het 'onderhouden' en 'activeren' van het verhaal

Elke fase wordt hieronder toegelicht.

FASE 1 - HET FORMULEREN VAN DE CENTRALE BELOFTE EN BIJBEHOREND KOEPELVERHAAL, IN SAMENHANG MET ALLE LAGEN.

1.1 BPV als geheel

18 Nederlandse gemeenten en 6 betrokken provincies. Elk met unieke visondernemers en visserijgemeenschappen, verbonden in het verleden, heden en toekomst. En bovenal het kloppend hart voor vis en verbinding met de zee. Elk bijzonder en uniek, samen potentieel een sterk verhaal. Een verhaal dat van hen allemaal is: visclusters van ondernemers en opleiders, bewoners, attracties (denk aan gastronomie, musea, erfgoed, visevenementen) en betrokken organisaties. Samen bouwen we dit verhaal, dit huis.

De eerste laag is om op basis van bestaande uitwerkingen, zoals de BPV almanak, de waarden en de centrale belofte te formuleren die in alle lagen doorvertaald wordt ten behoeve van consistent en consequent aan herkenbaarheid te werken.

We maken in de eerste stap gebruik van richtinggevende bronnen, zoals de BPV almanak voor strategische positionering en het merk "the Netherlands". Dit is van belang omdat ons merk zowel voor Nederland als bestemming voor bezoekers als Nederland als bestemming voor investeringen, handel, innovatie (topsectoren), studeren en werken benut wordt als hét centrale verbindende merk. The Netherlands staat voor de waarde hechten aan vrijheid, transparantie en duidelijkheid, aan altijd zoeken naar innovatieve en pragmatische oplossingen, win-win oplossingen en samenwerkingen die sector- en geografische grenzen overstijgen. Een voorbeeld is de New Dutch beweging, een internationaal platform voor Nederlandse innovaties, van nieuwe meesters en nieuwe iconen.

De tweede stap is het formuleren van bijbehorende koepelverhaal. Een korte krachtige tekst waarin waarden en belofte terugkomen. We maken hierbij de verbinding met water, de kust, erfgoed en innovatie, de passies waar Nederland voor staat. Mooi voorbeeld hiervan is de lijn "Water in Nederland" van het NBTC (Nederlands Bureau voor Toerisme en Congressen).

1.2 Perspectief regio's

Voor de regio's doorlopen we per regio dezelfde twee stappen zoals beschreven onder Ad 1. met per regio betrokken belanghebbenden. In deze stap maken we per regio de verbinding met bestaande regionale én lokale verhalen en merken (zoals regionaal Fryslân, Visit Wadden, Zeeland en lokaal zoals Harlingen, Scheveningen, Urk, Den Oever etc.) en de couleur locale. Dit levert op regionaal en lokaal niveau de doorvertaling van de belofte op en per regionaal/lokaal een koepelverhaal.

De volgende stap vormt een analyse van de 'laag' regionale proposities (VOP percelen en eventueel bestaand aanbod) en de mate waarin het past bij de beloftes (iconisch, speciaal of basis). Dit levert een overzicht op van het aanbod en bewijslast en maakt zichtbaar waar ontwikkeling mogelijk is. Dit biedt input voor de vervolgfase "het laden van het verhaal".



1.3 Perspectief bovenregionaal

Voor het bovenregionale perspectief doorlopen we dezelfde stappen zoals beschreven onder Ad 1.1. Zowel voor vernieuwingsimpuls onderwijs als voor vissector als geheel gericht op het zichtbaar maken van de vernieuwing (slimmer op zee, korte ketens, digitalisering, robotisering, duurzamer en sneller op het bord, aantrekkelijk werkgeverschap etc.). Natuurlijk zijn er regionale verschillen.

Bovenregionaal is het noodzaak om de vernieuwing gezamenlijk zichtbaar te maken voor samenhang en impact op doelen zoals onderwijsinstroom en aantrekkelijk werkgeverschap. Deze fase levert ook voor deze domeinen een doorvertaling van de belofte en koepelverhaal op. Het zichtbaar maken van de duurzame vernieuwing aan bezoekers wordt expliciet onderdeel van fase 2 en 3.

FASE 2 - HET 'LADEN VAN HET VERHAAL'

De vorige fase wordt gekenmerkt door van binnen naar buiten te redeneren, vanuit identiteit. Deze stap staat in het teken van buiten naar binnen, naar het inspelen op trends en ontwikkelingen en behoeftes voor vraagontwikkeling en reputatieversterking. Met de output van de vorige fase als basis en inspiratiebron (inspireren, versterken en uitdragen) in de hand, leggen we het fundament voor het laden van het verhaal voor vraagontwikkeling en/of reputatieversterking voor elke 'laag' door middel van (marketing)communicatie voor activatie.

2.1 Perspectief regio's

Voor de regio's en gemeenschappen is deze (marketing)communicatie gericht op bewoners en bezoekers die geïnspireerd worden - en bij de hand genomen worden - om (te selecteren) aanbod van het gebied (nader) te ontdekken en te verkennen. Dit kan met sprekende (bestaande en mogelijk nieuwe) verhaallijnen en aantrekkelijke beelden, over de verschillende regio's gebaseerd op het DNA van de regio's en gemeenschappen die vertellen over het verleden, het heden en de toekomst van viscultuur.

Per regio wordt een plan van aanpak (marketing)communicatie opgesteld vanuit het VOP inclusief kwantitatieve doelstellingen (meer bewonerstrots, meer bezoek e.d.). Hierbij wordt zo veel als mogelijk uitgegaan van wat er al is in de regio's zoals bestaande marketingcommunicatiestrategieën en middelen voor het verleiden van bewoners en bezoekers hun bestemming te bezoeken en bijbehorende middelen (websites, campagnes, verhaallijnen, informatiepunten e.d.). Dit betekent dat de verbinding gemaakt wordt per regio en lokaliteit met bestaande (marketing)communicatie strategieën zodat 'vis' ingebed wordt in bestaande aanpakken. Voor de hand liggende onderwerpen zijn het visserijverleden en wat daarvan nog is terug te vinden in de cultuur van een regio (taal, kunst, landschap, eten, drinken, erfgoed, bebouwing, evenementen, routes, musea, lezingen e.d....), maar ook het verhaal van hoe de visserijsector zich in het gebied door de tijd heeft ontwikkeld en haar betekenis voor het gebied, uitmondend in de transitie waar ze nu voor staat (inkrimping, vergroening, verduurzaming) met de gekozen VOP percelen als bewijs (verbinding met onderwijs, innovatie, werkgeverschap). Zo zijn er vele verhalen te vertellen. Elk met hun eigen regionale en lokale invulling.

Per regio wordt de merkgids aangepast voor gebruik voor toepassing in vraagontwikkeling. Hierbij wordt ook de (visuele) verbinding gemaakt met het overkoepelende verhaal. In de gids staan uitgangspunten en afspraken met betrekking tot gebruik van de gids voor merkactivatie.

De keuze voor passende doelgroepen, media inzet e.d. kan per regio's verschillen. Elke regio zal zelf afspraken moeten maken over organisatie en borging van de uitvoering van de marketingcommunicatie (de activatie) binnen haar regio.



De dienstverlening vanuit het VOP begint en eindigt met het op weg helpen via een klankbordfunctie om tot een effectief plan te komen en met het aanbieden van een gereedheidskist en begeleiden hoe deze gebruikt kan worden. De gereedheidskist kunnen de regio's inzetten in hun eigen marketingcommunicatie, ieder in eigen tempo en intensiteit via nog te maken afspraken (op basis van arrangementen/dienstverlening). Van het maken van een visuele verbinding ('part of'-gedachte) tot teksten, fotografie, video, (school)presentaties e.d.). De aanpak, opgesteld door partners binnen de Hollandse Waterlinie, geeft een goede indruk hoe dit werkt.

Daarnaast kunnen de regio's gebruik maken van bestaande reguliere dienstverlening van NBTC (leefstijlgids, leidraden, workshops bestemmingsmanagement, intelligence e.a.) dat niet binnen deze opdracht valt. Dit geldt natuurlijk ook voor de reguliere dienstverlening van bijvoorbeeld Visit Wadden voor Noord-Nederland en Kop van Noord-Holland.

2.2 Perspectief bovenregionaal

Voor de vissector en voor vernieuwingsimpuls visserijonderwijs worden dezelfde stappen doorlopen zoals beschreven onder ad 2.1. De communicatie is voor het geheel, te denken valt aan aantrekkelijk werkgeverschap voor het aantrekken van werknemers (gezamenlijke campagnes) en voor reputatieversterking van de sector.

Het resultaat is een plan van aanpak inclusief doelstellingen en bijbehorende middelenmix (website, socials, evenementen, ontvangen van internationale missies en delegaties e.d.) die gezamenlijk een herkenbaar podium vormen voor het profileren en etaleren van de vernieuwing van de sector en voor dialoog: slimmer op zee, korte ketens, robotisering, duurzamer en sneller op het bord etc. en dat geladen wordt vanuit de agenda van BPV en vanuit de wisselwerking met de regio's waar de bewijslast ligt vanuit de VOP-percelen. Een gezamenlijk podium dat alle regio's sterker maakt. Out of scope is vis-product-promotie.

De plannen van aanpak onder Ad 2.1 en Ad 2.2 worden onderdeel van het uitvoeringsplan 2026-2030.

FASE 3 - HET VOORBEREIDEN VAN HET 'ONDERHOUDEN' EN 'ACTIVEREN' VAN HET VERHAAL

Deze fase is gericht op het organiseren van de wisselwerking tussen de 'lagen' zowel inhoudelijk als organisatorisch.

Inhoudelijk betekent voor de 'regio' laag het bepalen van overkoepelende initiatieven zoals een ambassadeursprogramma, events en gezamenlijke campagnes (bijvoorbeeld inkomende persreizen of campagnes in doelmarkten van NBTC via "the Netherlands" merk) die passen bij de kernwaarden. Voor het bovenregionale betekent dit het opstellen van een plan van aanpak voor de activatie om de bewijsvoering uit de bijbehorende proposities (regionaal – bovenregionaal) consistent en consequent te communiceren. De aanpak wordt onderdeel van het uitvoeringsplan 2026-2030. Na fase 3 gaan we over naar de uitvoering. Deze staat gepland vanaf januari 2026.

3.1 Organisatie van maatregel

Werkgroep VOP heeft Merk Fryslân en NBTC gevraagd de totstandkoming van dit plan te begeleiden en na formalisering in opdracht van BPV de lead te nemen in fase 1, 2 en 3. Er wordt een werkgroep geformeerd met alle belanghebbenden en op verzoek wordt deze geleid door NBTC/ Merk Fryslân. De samenstelling van de werkgroep varieert voor fase 2 qua samenstelling per regio en per bovenregionaal perspectief. Er wordt gerapporteerd aan de bestuurlijke trekker van het beleevingsplan.



Per regio is het randvoorwaardelijk dat een organisatie, zoals een DMO, aansluit en regionaal bestuurlijk gelegitimeerd kan optreden voor de VOP Kavels gericht op beleving en bezoekerseconomie. De coördinatie per regio wordt door de regio zelf opgepakt en gefaciliteerd en is derhalve niet opgenomen in de begroting. Deze organisatie wordt in fase 3 gefaciliteerd door NBTC/Merk Fryslân hoe de verbinding geborgen kan worden teneinde het stokje zelfstandig over te nemen. Dit geldt ook voor de bovenregionale onderdelen. Dit past in de impulsgedachte van het VOP én bij idee dat regio's zelf als 'productowner' sturen op vraagontwikkeling.

Tevens behoeft de gereedschapskist onderhoud en ondersteuning in het toepassen ervan. Er zullen in fase 3 hierover afspraken gemaakt moeten worden. Ook zullen er afspraken gemaakt worden over de uitvoering van de overkoepelende plan van aanpak en initiatieven en wie welke rol hierin iedereen heeft en welke kwantitatieve doelstellingen we eraan koppelen. Het vertrekpunt is dat eigenaarschap belegd is bij trekkers van de percelen. Dus bijvoorbeeld als er gekozen wordt voor een onderwijscampagne voor instroom dan biedt de merkguids en gereedschapskist de basiselementen daarvoor. De organisatie ligt in dit voorbeeld bij de vernieuwingsimpuls visserijonderwijs.

Afronding van fase 3 vormt een evaluatiemoment voor de rol en inbreng van NBTC/Merk Fryslân voor een uitvoeringsplan voor de periode 2026-2030. Mede te bepalen op basis van de gezette stappen tot dit moment en opgedane ervaringen.

3.2 Rolverdeling NBTC/Merk Fryslân

Het NBTC vervult de landelijke rol in relatie tot het overkoepelende verhaal en de bovenregionale perspectieven. Merk Fryslân heeft veel ervaring opgedaan met bestemmingsmanagement in het Waddengebied en verzorgt als koploper de regionale/lokale invulling van het VOP in de twee visregio's in Noord-Nederland. Samen waarborgen NBTC/Merk Fryslân de verbinding tussen de lagen en treden ze in het gehele proces op als ervaringspartner voor de regionale en lokale spelers.

Zeker in de opstartfase hanteren we 'practice what you preach'. NBTC en Merk Fryslân delen als graag hun voorbeelden en aanpak als inspiratie voor de andere regio's. In de werkgroep worden het overkoepelende verhaal, de overkoepelende marketingcommunicatie ontwikkeld en een advies voor het vervolg na fase 3 opgesteld voor het BPV.

3.3 Rolverdeling

- NBTC zal als nationale organisatie zorgdragen voor de overkoepelende coördinatie en (laten) produceren van regio overstijgende onderdelen (ontwikkelen overkoepelend verhaal, campagnes doelmarkten, verbinding met NL merk en zoals beschreven bestaande NBTC dienstverlening) en verbinding leggen met uitvoerende organisaties in de regio's die nog niet aangehaakt zijn.
- Merk Fryslân/Visit Wadden zal de regionale invulling van het VOP voor haar rekening nemen voor de regio's Noord / Kop van Noord-Holland. Door de ruime kennis en ervaring met regionaal bestemmingsmanagement kan Merk Fryslân een voortrekkersrol innemen richting andere regio's en op basis van intervisie de andere regio's inspireren om aan de slag te gaan met het project.
- Voor de regio's Urk, Hollandse Haringkust en Zuidwest Nederland worden regionale organisaties benoemd die vergelijkbaar met Merk Fryslân in Noord-Nederland de trekkersrol in de betreffende regio kunnen invullen.
- Elke regio is verantwoordelijk voor het betrekken en faciliteren van regionale en lokale partners.



NAGESTREERFDE DOELEN EN EFFECTEN

Dit plan draagt met krachtige profilering en communicatie bij aan de reputatie van Nederland als een sterke visserij regio met traditie en een vooruitziende blik met dito resultaat. Dus meer bewonerstrots, meer bezoekers passende bij de regio's en daardoor levert het plan een bijdrage aan behoud van lokale voorzieningen, meer instroom van studenten en werknemers die kiezen voor de vissector.

Daarnaast vindt het VOP Belevingsplan aansluiting bij de agenda's zoals:

- **NL:** Reputatieversterking NL onder andere via de New Dutch platform voor Nederlandse innovaties. The Netherlands branding.
- **Regionaal en lokaal:** Regionale agenda's voor versterking van bezoekerseconomie waarbij bezoek en toerisme bijdraagt aan maatschappelijk opgaves zoals versterking van gemeenschappen en brede welvaart.

VORMGEVING MAATREGEL

Bij het vormgeven van dit Plan van Aanpak zijn de volgende partijen betrokken geweest:

- De visserijregio's vertegenwoordigd in de werkgroep 'Beleving' (Hollandse Haringkust, Zuidwest Nederland, Kop van Noord-Holland).
- Ministerie LNV
- Merk Fryslân en NBTC als penvoerders en experts namens de werkgroep 'Beleving'.



PLANNING EN UITVOERBAARHEID

Stap	Periode	Resultaat
Vorbereiding start	Tot zomer 2024	<ul style="list-style-type: none"> - Nadere uitwerking plan van aanpak beleving - Overeenkomst met NBTC/Merk Fryslân - Formering en opstarten werkgroep(en) - Planning vervolgfase definitief
Fase 1. De centrale belofte en bijbehorend koepelverhaal formuleren in samenhang met alle lagen.	September – december 2024	Oplevering van een gids met de overkoepelende verhalen op elk niveau in samenhang met elkaar en met de BPV almanak. Met feiten en cijfers en voorbeelden.
Fase 2. Het 'laden' van het verhaal	Januari tot en met mei 2025	<p>PvA marketingcommunicatie per regio en bovenregionale onderdelen inclusief merk-gids voor vraagontwikkeling, reputatieversterking en verbinding met het overkoepelende verhaal.</p> <p>Bepalen, ontwikkelen en uitleveren van gereedschapskist, bijbehorende arrangementen en afspraken over bijbehorende dienstverlening.</p>
Fase 3. Het voorbereiden van 'onderhouden' en 'activeren' van het verhaal	Kwartaal 2/3 2025	<p>Uitwerking communicatieconcept en middelen (tekst/beeld/video e.d.).</p> <p>Afspraken over inhoudelijke en organisatorische wisselwerking tussen regio's/gemeenten en de vissector en BPV en de (financiële) betekenis hiervan voor de periode 2026-2030.</p> <p>Advies over vervolg: onderhoud op en ondersteuning in toepassing van gereedschapskist inclusief begroting 2026-2030.</p> <p>Besluitvorming vervolgfase.</p>
Uitvoeringsplan voor de periode 2026-2030	2026-2030	Vastgesteld plan



FINANCIËLE CONSEQUENTIES (INDICATIEF)

Betreft tijdelijke financiering van het viscluster gericht op versterking van en bedding in het bredere kennis- en innovatie ecosysteem voor het groenblauwe domein.

PLAN VAN AANPAK 2024 T/M 2030 (6 JAREN) - AFGERONDE, INDICATIEVE BEDRAGEN

Uitvoeringslijn (bedragen in k€)	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	Totaal
Fase 1 - De centrale belofte en bijbehorend koepelverhaal formuleren in samenhang met alle lagen.	60							60
Fase 2 - Het 'laden' van het verhaal		50						50
Fase 3 - Het voorbereiden van 'onderhouden' en 'activeren' van het verhaal		175						175
Uitvoeringsplan voor de periode 2026-2030			343	343	343	343	343	1715
Totaal	60	225	343	343	343	343	343	2000

DEKKING

Bijdrage (k€)	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	Totaal
VOP (bijdrage LNV)	30	112,5	171,5	171,5	171,5	171,5	171,5	1000
BPV regio's	30	112,5	171,5	171,5	171,5	171,5	171,5	1000
Totaal	60	225	343	343	343	343	343	2000



VERANTWOORDING



COLOFON

Het Visserij Ontwikkel Plan is samengesteld door een BPV werkgroep onder leiding van de transitie manager [REDACTED] (Imagro). De BPV werkgroep bestaat uit de volgende leden:

- [REDACTED] (provincie Zeeland), namens regio Zuidwest-Nederland
- [REDACTED] (gemeente Den Haag), namens regio Hollandse Haringkust
- [REDACTED] (gemeente Texel), namens regio Kop van Noord-Holland
- [REDACTED] (Provinsje Fryslân), namens regio Noord-Nederland
- [REDACTED] (provincie Flevoland), namens regio Urk

Er heeft regelmatig bestuurlijke afstemming plaats gevonden met een BPV Stuurgroep VOP, onder leiding van BPV voorzitter Jo-Annes de Bat (gedeputeerde provincie Zeeland).

De BPV stuurgroep VOP bestaat voorts uit de leden:

- Henk van Putten namens regio (wethouder gemeente Goeree-Overflakkee), regio Zuidwest-Nederland
- Jacco Knape namens regio (wethouder gemeente Katwijk), regio Hollandse Haringkust
- Robert Leever namens regio (wethouder gemeente Hollands Kroon), regio Kop van Noord-Holland
- Arjen Nolles namens regio (wethouder gemeente Het Hogeland), regio Noord-Nederland
- Nathanaël Middelkoop namens regio (wethouder Urk, vice-voorzitter BPV), regio Urk

De BPV werkgroep heeft intensief contact gehad en afgestemd met het VOP team van LNV, bestaande uit:

- [REDACTED]
- [REDACTED]
- [REDACTED]

Vormgeving en opmaak van het VOP is verzorgd door Imagro, Ottersum

PROCES OM TE KOMEN TOT HET VOP

Het VOP is ontwikkeld door BPV in nauwe afstemming met LNV, in een gezamenlijke zoektocht zoals voorzien in de kaderbrief van LNV aan BPV.

Een ambtelijke BPV werkgroep van regiocoördinatoren, onder leiding van een onafhankelijke transitie manager, is ingesteld om de VOP in overleg met betrokkenen te ontwikkelen. Deze werkgroep heeft geopereerd onder aansturing van een stuurgroep vanuit BPV, geleid door de voorzitter (zie colofon voor de personele samenstelling).

In elk van de vijf regio's is een regionaal bestuurlijk overleg georganiseerd, met van elke BPV gemeente een wethouder of burgemeester en van elke provincie een gedeputeerde. De vijf gekozen voorzitters van het regionaal bestuurlijk overleg vormen als BPV Stuurgroep VOP het nationaal overleg o.l.v. de voorzitter van BPV. De ambtelijke ondersteuning in de ontwikkeling van het Concept VOP is per regio gecoördineerd door een regio-coördinator. De 5 regiocoördinatoren werkten in de BPV werkgroep VOP samen met de onafhankelijke transitie manager aan de afstemming om te komen tot een integraal samenhangende VOP van nationale betekenis.

Met deze opzet is geborgd dat er een brede en gecommitteerde betrokkenheid is van alle BPV bestuurders bij de totstandkoming van het VOP. De hele exercitie om te komen tot het VOP heeft een sterke impuls gegeven aan het gezamenlijk gesprek over de ontwikkelingen op basis van een toekomstbeeld voor de visserij, vissector en visserijgemeenschappen binnen de regio's.

Gedurende de gehele looptijd van de ontwikkeling van de VOP is er geregeld, intensief en waardevol ambtelijk overleg en afstemming geweest tussen de BPV Werkgroep VOP en een team van LNV-ambtenaren betrokken bij de VOP.

Een eindversie van de VOP is bestuurlijk besproken en afgestemd in een bestuurlijk overleg tussen LNV en BPV.



BPV

Van: [REDACTED]
Verzonden: woensdag 27 maart 2024 14:16
Aan: statengriffier
CC: Provincie Zeeland
Onderwerp: Aangenomen motie
Bijlagen: M2024.05 - SGP - Tandartsentekort.pdf

Geachte griffier,

In de gemeenteraadsvergadering van Reimerswaal van dinsdag 26 maart jl., is de motie 'Tandartsentekort' aangenomen.

Conform de oproep in de motie brengen wij deze, mede namens de voorzitter van de gemeenteraad, onder de aandacht van de leden van Provinciale Staten van Zeeland en Gedeputeerde Staten van Zeeland.

Wilt u bijgesloten motie verspreiden onder uw statenleden?

Met vriendelijke groet,

[REDACTED]
Raadsadviseur afdeling Griffie

Gemeente Reimerswaal
Postbus 70, 4416 ZH Kruiningen
Oude Plein 1, 4416 AK Kruiningen
www.reimerswaal.nl

[REDACTED]



Geef het door aan de afzender wanneer deze e-mail niet voor u is en verwijder dit bericht.

Motie vreemd aan de orde van de dag*(art. 29 RvO)*

In te vullen door de griffie	Besluit	
Motie: M2024.05	Voor: 17	Tegen: 0
Motie is aangenomen		

De raad van de gemeente Reimerswaal, in vergadering bijeen d.d. 26 maart 2024

Onderwerp*Tandartsentekort*

De Raad,**kennisgenomen hebbende**

van het tekort aan tandartsen in Reimerswaal en breder in de provincie Zeeland;

constaterende

- dat dit tekort verder zal oplopen door de vergrijzing onder tandartsen;
- dat zonder oplossing voor dit tekort inwoners steeds verder zullen moeten reizen om tandartszorg te krijgen, wat met name voor beperkingen zorgt bij kwetsbare inwoners met beperkte toegang tot mobiliteit;
- dat er meer aanmeldingen zijn voor de opleiding tot tandarts dan beschikbare studieplaatsen;
- dat in sommige plaatsen het niet mogelijk is om aan te melden bij de plaatselijke tandarts;

Overwegende

- dat goede tandartszorg, dicht bij huis, gewaarborgd moet zijn voor onze inwoners;
- dat volgens tandartsenvereniging KNMT een eenvoudige oplossing voorhanden is: uitbreiding van het aantal studieplaatsen door het toevoegen van een opleiding in Rotterdam;

roept het college op,

de zorg voor het oplopende tandartsentekort samen met de oproep van tandartsenvereniging KNMT namens de gemeente Reimerswaal onder de aandacht te brengen bij:

- - het Ministerie van Onderwijs
- - het Ministerie van Volksgezondheid
- - De leden van de Eerste- en Tweede Kamer
- - Provinciale en Gedeputeerde Staten van Zeeland
- - De andere colleges en gemeenteraden in Zeeland;

en gaat over tot de orde van de dag.**Ondertekening***Kruiningen, 26 maart 2024**D. van Iwaarden**namens de fractie SGP Reimerswaal*