

De raad

Tholen,

Onderwerp: Voorstel om de Regionale Mobiliteitsstrategie: Zeeland Slim en Duurzaam Bereikbaar vast te stellen

Geachte raad,

Samenvatting

Aanleiding en probleemstelling

De provincie Zeeland nam begin 2020 het initiatief om te gaan toewerken naar een gezamenlijke mobiliteitsstrategie onder de naam Slimme Mobiliteit. Directe reden was het aflopen van het contract voor Openbaar Vervoer met Connexxion eind 2024 en de behoefte om voor de reiziger een beter mobiliteitsproduct aan te kunnen bieden. Voordat er sprake was van Corona was het beeld dat het steeds moeilijker is om in Zeeland een volledig dekkend netwerk van grote bussen te laten rijden en dat te vaak de grote bussen met weinig passagiers rondrijden. De effecten van Corona hebben dit beeld versterkt. Vanuit doelgroepenvervoer is het beeld dat onder andere door vergrijzing de druk steeds meer toeneemt. Openbaar Vervoer dat verder op afstand komt te staan van de inwoner zou de druk op het doelgroepenvervoer alleen maar verder versterken.

Willen we in Zeeland naar een systeem toewerken dat de reiziger meer van dienst gaat zijn om van a naar b te komen en dat toekomstbestendig is, dan vraagt dat een brede samenwerking van partijen. Er is met een breed netwerk van partijen en met groepen reizigers gesproken over kansen, toekomstige mogelijkheden, ideeën en ervaren problemen. Met de groep partijen die aan de lat staat voor de besluitvorming, de gemeenten en de provincie, is dit vertaald in een strategie voor de toekomst: de Regionale Mobiliteitsstrategie.

In deze strategie staan 6 onderwerpen centraal:

- 1) De Mix van Mobiliteit
- 2) Knooppunten
- 3) Mobiliteitscentrale
- 4) Data
- 5) Living Lab
- 6) Duurzame Mobiliteit.

De mobiliteitsstrategie is bedoeld als een toekomststrategie op hoofdlijnen. In de maanden december en januari ligt de strategie ter besluitvorming voor in Provinciale Staten van Zeeland en in de gemeenteraden van alle Zeeuwse gemeenten. De precieze invulling en de nadere vertaling van de strategie voor Tholen volgen daarna. Dit is maatwerk per gemeente. Onder het kopje 'Kansen en bedreigingen voor Tholen' wordt dit nader toegelicht.

Doelstelling en gewenste resultaten

Er is een regionale mobiliteitsstrategie opgesteld die bedoeld is als een toekomststrategie op hoofdlijnen. De strategie heeft als doel een gezamenlijke basis te leggen voor verbeteringen in de mobiliteit in Zeeland. De ambitie is met een nieuwe insteek de stap te maken naar slimme en duurzame mobiliteit.

Hierbij wordt het aanbod afgestemd op de vraag naar mobiliteit waarbij de reiziger centraal komt te staan. Het perspectief van de reiziger is het uitgangspunt en niet het denken vanuit verschillende overheden in losse systemen.

De reiziger kan in de toekomst via Mobility as a Service-apps en telefonisch via de mobiliteitscentrale makkelijker vervoerwijzen combineren en krijgt daardoor ook meer keuze in de van deur-tot-deur vervoersmogelijkheden. Door steeds meer data gestuurd te gaan werken kan de inzet van voertuigen worden geoptimaliseerd en wordt het mobiliteitsaanbod aangepast op de mobiliteitsvraag.

Mobiliteit wordt georganiseerd zodat iedereen daar makkelijk gebruik van kan maken. Dit in lijn met de uitgangspunten van het VN-verdrag voor de rechten van de mens met een beperking. Zoveel als mogelijk kan gebruik worden gemaakt van de reguliere mobiliteitssystemen. Voertuigen en hubs worden daarop ingericht. Voor de meest kwetsbare groepen zijn er specifieke mogelijkheden via het doelgroepenvervoer. Daarbij is de ambitie om ook de mogelijkheid te bieden om deels via doelgroepenvervoer en deels met reguliere mobiliteit de reis af te leggen.

De Regionale Mobiliteitsstrategie: Zeeland Slim en Duurzaam Bereikbaar is bij dit voorstel gevoegd en is opgebouwd uit twee delen. In het eerste hoofdstuk worden de aanleiding voor de strategie en de strategie zelf op hoofdlijnen beschreven.

In hoofdstuk 2 tot en met 10 wordt de strategie verder in detail uitgewerkt. In hoofdstuk 2 met een inleiding op de strategie, waarbij aanleiding, landelijk beleid en het perspectief van de reiziger aan bod komen. In hoofdstuk 3 tot en met 8 wordt ingegaan op zes belangrijke inhoudelijke onderdelen van de strategie: duurzame mobiliteit, de mix van mobiliteit, opstappunten, haltes en hubs, de mobiliteitscentrale, data en het living lab slimme mobiliteit. In de laatste twee hoofdstukken is aandacht voor de samenwerking en monitoring en evaluatie.

Kansen en bedreigingen voor Tholen

Reizen is voor onze inwoners al snel gemeentegrens overschrijdend en zelfs provinciegrens overschrijdend. We hebben daardoor te maken met verschillende busconcessies. Dit vraagt bijzondere aandacht voor de verbindingen richting Bergen op Zoom (inclusief aansluiting op de trein), Middelharnis en Goes.

Scholieren en studenten maken het meeste gebruik van het openbaar vervoer en deze doelgroep dient zo goed mogelijk gefaciliteerd te blijven worden. Tegelijkertijd dienen ook de minder frequente reiziger, ouderen en mensen met een beperking niet vergeten te worden.

In de strategie wordt ervan uitgegaan dat het aantal reguliere buslijnen ('grote bussen') zal verminderen in de toekomst. Snelle busverbindingen zijn voorzien van Sint-Maartensdijk richting Bergen op Zoom en een lijn noordwaarts richting Middelharnis. Naast dit netwerk van snelle verbindingen worden buurtbuslijnen en scholierenlijnen (richting Middelharnis, Bergen op Zoom en Goes) behouden. Dit houdt dus in dat reizigers van en naar bijvoorbeeld Stavenisse en Sint-Annaland via een alternatief zoals een buurtbus, flexbus, Thover of (elektrische) fiets, naar een mobiliteitshub moeten rijden om op een snelle buslijn over te kunnen stappen. Het uitgangspunt geldt dat voor iedereen op loopafstand (binnen de bebouwde kom op maximaal 500 meter en buiten de bebouwde kom op maximaal 2,5 kilometer) een opstappunt bereikbaar moet zijn.

Vooruitlopend op de nieuwe concessie wil de provincie alvast ervaring opdoen met nieuwe mobiliteitsconcepten. Voor onze inwoners ook zinvol, want zij kunnen dan alvast hiermee kennismaken. Afwachten tot 2025 en dan zien wat van de huidige buslijnen overblijft geeft meer onzekerheid.

Dit biedt kansen voor een verdere doorontwikkeling van ons Thoversysteem om zo een flexibel, fijnmazig netwerk op te bouwen in onze gemeente wat aansluitingen krijgt op reguliere buslijnen via mobiliteitshubs. In de strategie wordt het Thoversysteem als vervoersvorm genoemd wat geschikt zou kunnen worden gemaakt om als living lab te dienen. Er zijn gesprekken gaande en er wordt onderzoek gedaan op welke wijze Thover in het systeem ingezet kan worden.

De ontwikkeling naar mobiliteitshubs biedt kansen door hier een meerwaarde aan te geven in het kader van leefbaarheid, bereikbaarheid van voorzieningen en sociale cohesie. Dus niet alleen een overstappunt, maar ook de mogelijkheid om hier bijvoorbeeld te verblijven (horeca/winkels) of te vergaderen, terwijl er ook laadvoorzieningen zijn om ondertussen de elektrische auto of fiets op te laden. En door de mogelijkheid te bieden om gebruik te maken van een deelauto -of fiets. Dit vraagt om een goede analyse van mogelijke locaties binnen onze gemeente voor het realiseren van mobiliteitshubs om deze meerwaarde te creëren. Dit onderzoek loopt in samenwerking met de provincie. Vanuit het Rijk komt een subsidieregeling om de komende jaren 10-15 hubs in Zeeland in te kunnen richten.

In Zeeland wordt het doel gezet om met ingang van de nieuwe busconcessie in 2025 alleen zero emissie bussen te laten rijden. Dit in lijn met het landelijk afgesloten Bestuursakkoord Zero-Emissie Busvervoer en ook met onze Thoolse Energiebalans. De ambitie uit het klimaatakkoord is om ook in het doelgroepenvervoer een reductie van 49% te realiseren in 2030.

Wat betreft doelgroepenvervoer blijven de gemeenten volledig bevoegd. Dit is een wettelijke taak. Gemeenten / samenwerkingsverbanden zullen net als in de huidige situatie dit vervoer aan blijven besteden.

In de strategie wordt wel gesteld dat we willen komen tot een betere inzet van voertuigen door klanten uit het Wmo-vervoer en ov-reizigers van de flextaxi in hetzelfde voertuig te vervoeren. De spelregels van de flextaxi bieden meer ruimte voor combineren dan de huidige deeltaxi. Naast aanpassing van de spelregels van haltetaxi naar flextaxi liggen er wellicht ook mogelijkheden voor de gemeente om de spelregels van het doelgroepenvervoer aan te passen. Hiermee zou bijvoorbeeld kunnen worden beoogd om de reiziger meer met de flextaxi te laten reizen. Voor- en nadelen en mogelijkheden worden nader onderzocht bij de verdere uitwerking van de strategie.

In voorbereidend onderzoek is in beeld gebracht wat mogelijke taken voor de mobiliteitscentrale zijn. Daarbij wordt onderscheid gemaakt in frontoffice, midoffice en backoffice.

Er wordt een knip gemaakt waarbij specifiek is gekeken om de bevoegde gezagen grip te laten houden op de kosten. De taken die overheden als wegbeheerder uitvoeren, blijven bij de individuele overheden. Ook de indicatiestelling en besluitbevoegdheden voor het doelgroepenvervoer, in combinatie met het bepalen van de eigen bijdragen en het bepalen van een maximum aantal kilometers blijven taken voor de individuele gemeenten. Daarmee houden de gemeenten zelf de instrumenten in handen om grip te hebben op de kosten van het doelgroepenvervoer. En waar de mobiliteitscentrale wel beleidsadviezen helpt voorbereiden en adviezen opstelt, blijft de besluitvorming bij de individuele overheden liggen.

De uitwerking van de strategie is maatwerk. Niet iedere gemeente is al even ver en iedere gemeente is ook weer verschillend qua ligging, indeling van kernen en voorzieningen. Wij beschikken bijvoorbeeld over een vervoersysteem met vrijwilligers (Thover), terwijl de meeste gemeenten dit (nog) niet kennen. Andere (vooral stedelijke) gemeenten zijn weer verder met deelvervoer, omdat commerciële partijen dat in die gemeenten oppakken.

Ook heeft iedere gemeente eigen doelstellingen op het gebied van duurzaamheid. In onze Thoolse Energiebalans hebben we bijvoorbeeld doelstellingen opgenomen met betrekking tot duurzame mobiliteit waaraan ook mede middels deze strategie aan gewerkt gaat worden, zoals met betrekking tot reductie woon-werkverkeer, elektrificatie van voertuigen, verduurzaming van het openbaar vervoer inclusief Thover en de mobiliteitshubs. Er vinden al volop gesprekken en onderzoeken plaats om dit concreet vorm te geven in onze gemeente. Verder hebben we in het kader van het Living Lab subsidie ontvangen van de provincie om dit jaar nog te starten met een tweejarige pilot met de apps 'Toogethr Ridesharing' en 'Toogethr Cycles' op de bedrijventerreinen rondom Tholen. Dit zijn apps die werknemers stimuleren om te carpoolen of te fietsen om op deze manier het aantal woon-werk kilometer te verminderen. Met het gebruik van beide apps kunnen punten worden gespaard die ingewisseld kunnen worden in een in de app op te nemen webshop. Verschillende bedrijven hebben al aangegeven hieraan deel te willen nemen.

Door in Zeeland te experimenteren met verschillende mobiliteitsconcepten en tegelijkertijd ook met mobiliteitshubs kunnen we van elkaar leren om zo in ieder gebied uiteindelijk een systeem op te zetten wat bij de specifieke eigenschappen van dat gebied hoort.

Verdere procedure/planning

Zoals eerder aangegeven betreft dit een mobiliteitsstrategie op hoofdlijnen. Deze wordt op veel onderdelen nog verder uitgewerkt. In hoofdstuk 10 van de strategie zijn de concrete doelstellingen voor de diverse onderdelen op een rij gezet met daarbij een indicator en rapportage om de stand van zaken en het resultaat te kunnen monitoren. Twee keer per jaar zal er worden gerapporteerd aan Provinciale Staten en gemeenteraden over de voortgang. Eén keer per jaar middels een uitgebreid monitoringsrapport en één keer per jaar korter met name over de voortgang van de uitvoering en eventuele bijsturing.

Voor de totstandkoming van deze regionale mobiliteitsstrategie is in een vroegtijdig stadium gekozen om dit via een netwerksamenwerking te doen. Met betrokkenheid van partijen die directe verantwoordelijkheden hebben én met betrokkenheid van stakeholders. Ook bij de verdere uitwerking zal dit voortgezet en nog verder uitgebouwd worden. Behalve de provincie en gemeenten zijn dit ook de organisaties rondom vrijwilligersinitiatieven zoals Thover. Ook partijen zoals OverlegPlatform Openbaar Vervoer (OPOV) en de Stichting Scholierenvervoer Zeeland zijn betrokken.

Verder zijn in de opbouw naar deze strategie diverse sessies gehouden met jongeren, reizigers en ook specifiek met reizigers met een beperking. Deze gesprekken leveren veel informatie en inzichten op. Voor reizigers met een beperking wordt beoogd om één keer per jaar een overlegmoment te creëren om de ontwikkelingen te evalueren en te bekijken in het licht van het VN-verdrag voor mensen met een beperking. Daarnaast wordt een reizigerspanel ingericht waarmee één keer per half jaar ervaringen worden besproken.

Op gemeentelijk niveau zijn adviesraden actief op het gebied van WMO/ mensen met een beperking. Het is de bedoeling om in de verdere uitwerking minimaal één keer per jaar deze adviesraden provinciaal samen te brengen om het gesprek aan te gaan over het functioneren van het totale mobiliteitssysteem en verbeteringen die daarop aangebracht kunnen worden.

Deze strategie is bedoeld voor de langere termijn, doorlopend tot 2035. Op het niveau van de strategie wordt beoogd in de eerste helft van 2027 de strategie te evalueren en de strategie bij te stellen. Bezien zal worden welke ontwikkelingen zorgen voor de nodige bijstellingen in de strategie. Zo zal bijvoorbeeld bij een doorbraak in zelfrijdende voertuigen de impact op de strategie bekeken moeten worden.

Tegelijkertijd is 2027 het moment van eerste evaluatie en bijstelling van de busconcessie en voor een deel van de contracten op het gebied van vraaggericht vervoer. Na twee jaar ervaringen opdoen kan worden bijgestuurd. Drie jaar later wordt een evaluatie en bijstelling op contracten voorzien.

Daarmee wordt de timing:

- Eind 2021 vaststelling Regionale Mobiliteitsstrategie
- Eind 2024 ingang nieuwe concessie grote bussen en uitvoering fijnmazige mobiliteit
- Begin 2027 evaluatie strategie en contracten
- Eind 2027 bijstellingen concessie grote bussen en deel contracten fijnmazige mobiliteit /doelgroepenvervoer
- 2030 evaluatie en bijsturing contracten

Voorzien wordt dat in 2030 dat voorbereiding van een nieuwe periode van 2035 tot minimaal 2045 zal moeten starten. Waarschijnlijk door geheel opnieuw strategie en uitgangspunten voor een volgende periode te bepalen. Wanneer zich sneller dan voorzien ontwikkelingen voordoen die om bijstelling van de strategie vragen, dan zal in samenspraak met betrokken partijen een proces daartoe in gang worden gezet.

Voorstel

Voorstel om de Regionale Mobiliteitsstrategie: Zeeland Slim en Duurzaam Bereikbaar vast te stellen.

Hoogachtend,

Burgemeester en wethouders van Tholen,
de secretaris de burgemeester

J.K. Fraanje

M.L.P. Sijbers