

Aan Gedeputeerde Staten van Zeeland
t.a.v. dhr. M. Buuron
Postbus 6001
4330 LA Middelburg



Middelburg, 12 augustus 2021

Geacht college,

Het OPOV heeft zich in twee vergaderingen gebogen over de concept Regionale Mobiliteitsstrategie (hierna RMs). In de vergadering van 21 juni 2021 is dit gebeurd aan de hand van een presentatie door de heren Buuron en Meerburg van de Provincie. Zij hebben toen diverse vragen vanuit het OPOV proberen te beantwoorden. Op 26 juli heeft het OPOV nogmaals, maar dan in eigen kring, over de concept Regionale Mobiliteitsstrategie gesproken.

1. Opmerkingen vooraf

Adviespositie OPOV

De RMs bekrachtigt de adviesrol van het OPOV. Het voorstel is om de adviestaken uit te breiden naar een bredere opvatting van mobiliteit. Praktisch gezien gaat het dan over alle vormen van (slimme) mobiliteit die in de RMs worden behandeld. In dat kader is het voorstel om de samenstelling van het OPOV – indien mogelijk – te verbreden door partijen toe te voegen aan het OPOV.

Advies 1: Het OPOV staat open voor suggesties vanuit de opstellers van de RMs voor partijen die OPOV zouden kunnen verbreden en versterken.

Aannames over aantallen passagiers

In ons eerdere advies uit december 2020 over de Richtingennotitie Slimme Mobiliteit, gaven wij aan de analyse van de – toen – huidige situatie te onderschrijven. Daar willen we een kanttekening bij maken. De richtingennotie en ook de voorliggende RMs stellen dat het gebruik van het OV jaar na jaar afneemt en dat hierdoor ingrijpen noodzakelijk is. Dat is ook het beeld dat wij al die jaren voorgelegd hebben gekregen. In het rapport van de Zeeuwse Rekenkamer uit 2021 werd echter een ander beeld geschetst. Het rapport stelt dat er geen sprake is geweest van een daling van het OV-gebruik. Uit de discussie die we hierover in de vorige vergadering hebben gehad, blijkt dat de cijfers op verschillende manieren worden geïnterpreteerd. Een eenduidig antwoord hebben wij niet gekregen. Uiteraard heeft de corona-crisis voor een compleet andere situatie gezorgd, en het is zeer de vraag of en wanneer het OV-gebruik weer op het 'oude' niveau komt. Over wat het 'oude' niveau is, valt in onze ogen echter nog wel het nodige te zeggen.

Advies 2: Wij verzoeken u nadrukkelijk om heldere en eenduidige cijfers over de ontwikkeling van het gebruik van het OV over de afgelopen 10 tot 15 jaar. Stel dat blijkt dat de analyse van de Zeeuwse Rekenkamer klopt en dat het OV-gebruik niet daalt, maar stabiel is of misschien zelfs licht stijgt. In dat geval kunnen wij ons voorstellen dat minder rigoureuze ingrepen nodig zijn in het huidige OV-aanbod. Het OPOV adviseert om hierbij ook de bevolkingsontwikkeling mee te nemen.

2. Mix van mobiliteit

Scenario 2+

Het OPOV kan zich vinden in het geschetste scenario 2, waarbij de belangrijkste kernnetlijnen worden aangevuld met scholierenlijnen en een aantal grensoverschrijdende verbindingen. Wij merken wel op dat er nog heel veel onzekerheden zijn. In de eerste plaats over de hiervoor genoemde aannames ten aanzien van de ontwikkeling van de gebruikscijfers in de pre-Corona tijd en natuurlijk ook ten aanzien van de ontwikkeling van het OV-gebruik in de periode na (of misschien beter: met) Corona. Maar ook over de organisatie van de slimme en fijnmazige mobiliteitsoplossingen die een alternatief moeten gaan bieden voor buslijnen die komen te vervallen. Willen buurtbusverenigingen bijvoorbeeld meewerken aan andere routes, samenwerking met allerlei andere vormen van vervoer en wellicht omschakeling van een vaste route naar een systeem van vervoer op afroep met een flexibele route? Hoe groot is het beroep dat in het nieuwe systeem gedaan wordt op vrijwilligers en hoe realistisch en bedrijfszeker is dit? In hoeverre kunnen deelsystemen in dunbevolkte regio's een reëel alternatief vormen voor buslijnen? Een voorbeeld: Om een elektrische deelauto op een dorp financieel haalbaar te maken heb je acht regelmatige gebruikers nodig die een abonnement nemen op zo'n auto. In hoeverre is dat haalbaar?

Advies 3: Voordat sprake kan zijn van vervanging op grote schaal van de huidige hoofdstructuur (met vaste buslijnen) door nieuwe, flexibele mobiliteitsvormen, vinden wij dat in ruime mate positieve ervaring moet zijn opgedaan met die nieuwe vormen. Dat vraagt om goede invulling van een aantal randvoorwaarden die het nieuwe mobiliteitssysteem voor reizigers echt aantrekkelijk maken. Een goede evaluatie op basis van op voorhand afgesproken, heldere evaluatiecriteria hoort daarbij. In korte bewoordingen zeggen wij: 'gooi je oude schoenen niet weg, voordat je nieuwe hebt, die ook nog eens lekker zitten'.

Advies 4: In eerdere adviezen hebben wij al eens gewezen op de Texelhopper als voorbeeld van een flexibele en fijnmazige manier van vervoer die ook voor Zeeland interessant kan zijn. Wij adviseren u hier nog eens goed naar te kijken.

Advies 5: Wij vinden het overstappen op het nieuwe systeem met inzet van allerlei vormen van flexibel, fijnmazig vervoer zonder heldere afspraken daarover met de organisaties die dit vervoer moeten verzorgen niet acceptabel. Zorg op voorhand voor goede afspraken met vrijwilligers-initiatieven zoals de buurtbusverenigingen over hun inzet.

Advies 6: Laat ons – en de reiziger – concreet zien dat juist de reizigers profijt hebben van scenario 2+ ten opzichte van scenario 3. Profijt in termen van tijdsinzet, kosten en moeite om van de fijnmazige, flexibele mobiliteit gebruik te kunnen maken. Dat 'verkoopt' ook veel beter dan steeds maar moeten uitleggen dat het 'nou eenmaal niet anders kan'.

Advies 7: Maak zo snel mogelijk concreet welke grensoverschrijdende lijnen bij het scenario 2+ horen. Pas dan is immers echt helder wat de consequenties zijn van scenario 2+. Het OPOV ziet graag de lijnen naar Breda, Gent en Brugge opgenomen in het Programma van Eisen.

Ruimte voor het stallen van fietsen

Het nieuwe systeem zet fors in op vervoer met de (elektrische) fiets naar en van de haltes of hubs. Dat vraagt om voldoende mogelijkheden om veilig fietsen te stallen, het liefst overdekt.

Advies 8: Zorg bij de haltes voor voldoende mogelijkheden om veilig fietsen te stallen, het liefst overdekt.

Advies 9: OPOV vraagt extra aandacht voor deur-halte vervoer voor mensen die slecht ter been zijn of andere beperkingen hebben en nét niet in aanmerking komen voor WMO-vervoer, en ver van de nieuwe haltes wonen. Zij mogen in onze ogen niet de dupe te worden van de lijnstrekking.

Voorziening voor reizigers uit het buitengebied die 2,5 km (of meer) van een halte wonen

De afstand van maximaal 2,5 km naar een halte, vraagt om een goede verbinding tussen de kern en de halte voor reizigers die geen gebruik kunnen maken van een fiets.

Advies 10: Zorg voor bewoners in het buitengebied of in kernen die op c.q. verder dan 2,5 km van een halte wonen en die geen gebruik kunnen maken van de fiets voor een alternatief, b.v. de Haltetaxi.

Spreading aanvangstijden onderwijs

De scholierenlijnen vormen een flinke belasting voor het openbaar vervoersysteem in Zeeland. Omdat het vervoer met name plaats vindt in de ochtend- en avondspits. Dit vergt een groot beroep op materieel en chauffeurs tijdens de spittijd, terwijl het gebruik van materieel en chauffeurs buiten de spittijden om juist veel beperkter is voor alle andere OV-gebruikers. Het belang van een spreading van de spits door het spreiden van de starttijden van de scholen zou enorm bijdragen aan de vermindering van de druk op het Zeeuwse OV-systeem. Wij constateren echter dat er geen of nauwelijks vooruitgang zit in het overleg hierover met de Zeeuwse scholen. In hoeverre is spreading van lestijden daadwerkelijk mogelijk in Zeeland?

Advies 11: Geef snel uitsluitsel of spreading van lestijden in Zeeland een reële optie is of dat dit gewoon niet kan. Als het niet kan, geef dan aan welk gevolg dit heeft voor de scenario's. Het OPOV wijst verder op de mogelijkheid van deeltijd les (ene helft van de klas in de ochtend fysiek en in de middag digitaal en andersom). Daarnaast vragen we aandacht voor effecten op mobiliteit van ontwikkelingen als de hybridisering van het MBO-onderwijs, waarbij leerlingen een groot deel van hun opleiding bij een bedrijf volgen.

Efficiëntere inzet OV- en WMO-vervoer

OPOV vindt het jammer – maar gezien de analyses wel begrijpelijk – dat er weinig 'winst' valt te behalen door WMO'ers gebruik te laten maken van het OV. Tegelijkertijd zit er wel ruimte in inzet van WMO-vervoer voor OV-reizigers waar dat handig is (met name buiten de spits). OPOV zou hier graag concrete uitwerkingen van zien.

Advies 12: Werk een aantal concrete cases uit waarbij WMO-vervoer ook kan dienen voor OV-reizigers en wat dit betekent voor de gebruikers (tijd, geld, reserveringsvoorwaarden e.d.).

3. Mobiliteitscentrale

Het OPOV vraagt zich af of, gezien het grote aantal partijen dat deelneemt en financiert, of er voldoende grip blijft op de financiën van een mobiliteitscentrale. Gemeenten blijven het orgaan dat een indicatie voor WMO afgeeft. Zijn gemeenten bereid om hun WMO-budget deels aan te wenden voor een mobiliteitscentrale?

Advies 13: Het OPOV vindt het verder van belang dat zij kan adviseren over de zaken die onder het midoffice vallen.

4. Hubs

Het netwerk van hubs (van verschillende niveaus) is een belangrijke pijler van het nieuwe mobiliteitsbeleid. Het OPOV vindt de investeringen die gemoeid zijn met de hubs behoorlijk groot, terwijl de financiering ervan nog erg onzeker is. De inrichting van hubs is immers grotendeels afhankelijk van cofinanciering van andere partijen dan de Provincie. OPOV vraagt zich af of het beoogde aantal hubs en de beoogde inrichting daarvan ook daadwerkelijk haalbaar is.

Advies 14: OPOV adviseert in het kader onzekerheid over de financiering van de hubs, om verschillende scenario's te maken ten aanzien van het te realiseren systeem van hubs. Een wensscenario, waarbij alle beoogde locaties ook op het gewenste niveau gerealiseerd kunnen worden en een aantal terugvalscenario's waarbij minder gerealiseerd kan worden dan in het wensscenario. De keuze van locaties wordt in de terugvalscenario's nog belangrijker dan in het wensscenario. Geef ook aan wat de verwachte effecten zijn van de afschaling in de terugvalscenario's.

Advies 15: Het OPOV heeft kennis genomen van de aanpak voor het aantrekkelijker maken van het (wachten bij het) busstation Westerscheldetunnel. Met name het actief betrekken van o.a. studenten van b.v. Scald sprak ons erg aan. Wij adviseren u om de ervaringen met de aanpak van het busstation in Terneuzen te betrekken in uw hub-aanpak. Vanuit het OPOV kwamen nog suggesties om bedrijven en instanties op creatieve wijze te laten participeren in de hubs, bijvoorbeeld om hun vacatures actief onder de aandacht te brengen bij de reizigers.

Advies 16: Het OPOV is voorstander van pop-up hubs in de zomerperiode, die inspelen op tijdelijke vraag als gevolg van toerisme. OPOV vraagt zich af of ondernemers hierin ook financieel gesteund worden.

5. Data

Er gaan deze zomer diverse MaaS apps live in Zeeland.

Advies 17: Het OPOV is heel benieuwd welke apps levensvatbaar zijn en ontvangt graag te zijner tijd een evaluatie.

6. Living Lab

Het OPOV constateert dat er 3 pilots rijp zijn om te worden opgestart, na beoordeling door een beoordelingsteam.

Advies 18: Het OPOV wil graag weten wie in dit beoordelingsteam plaatsnemen en of het OPOV ook een adviesrol heeft hierbij.

Advies 19: Het OPOV stelt voor om al in een heel vroeg stadium concrete plannen te maken voor de gaten die in de dienstregeling gaan ontstaan als gevolg van de beoogde nieuwe belijning. Eén van die 'gaten' is al benoemd in het transitieplan, namelijk 'Oost Zeeuws-Vlaanderen'. Dit zou in onze ogen een geschikt gebied zijn om al snel concreet aan de slag te gaan om te kijken welke praktische oplossingen geregeld moeten worden om het vervoer daar acceptabel voor alle partijen te houden.

Advies 20: Het OPOV stelt tevens voor om de creativiteit van jongeren te benutten voor living lab oplossingen. Je kunt daarbij denken aan studenten van de HZ of Scald.

Advies 21: Het OPOV is dus voorstander van proefprojecten (living labs). We wijzen er echter op dat een proef wat ons betreft nooit zomaar in de plaats mag komen van een reguliere openbaar vervoer verbinding, totdat er brede consensus is dat de proef goed werkt (zie ook advies 3). Dat betekent praktisch dat er altijd extra budget nodig is voor dergelijke proeven. Wij adviseren de provincie hiervoor geld te reserveren.

Advies 22: Het OPOV mist in de opsomming op bladzijde 43 een doelstelling en prestatie-indicatoren die iets zeggen over de beoogde ontwikkeling van het aantal reizigers dat gebruik maakt van het openbaar vervoer (hetzij de reguliere lijnen, hetzij de flexibele en fijnmazige oplossingen).

Advies 23: Wij adviseren de provincie om de Zeeuwse reizigers (maar ook de chauffeurs van de diverse vervoersinitiatieven) vanaf nu actief mee te nemen in het 'verhaal' van het nieuwe mobiliteitssysteem. Op deze manier voorkom je dat reizigers zich overvallen voelen als het nieuwe systeem wordt ingevoerd en zich benadeeld voelen. De uitdaging is om te zorgen dat de reiziger het nieuwe systeem ziet als een verbetering in plaats van een verslechtering.

Hoogachtend,

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'Marco van Dorst', written in a cursive style.

Marco van Dorst,
voorzitter OPOV

