



# Heel Zeeland mobiel

## Handreiking bij de Ontwikkelagenda Slimme Mobiliteit

### **Mobiliteit als vrijheid**

Mobiliteit geeft een gevoel van vrijheid; we kunnen gaan en staan waar we willen. Hoe minder technische en lichamelijke belemmeringen we ervaren, hoe meer mobiliteit iets is dat ons vrijheid verschaft. Maar het omgekeerde geldt evengoed. In een samenleving die (ook qua mobiliteit) verder is ontwikkeld dan ooit, hebben mensen die vergaande mobiliteitsmogelijkheden juist hard nodig. Het leven speelt zich niet meer op loopafstand af. Op het moment dat er dan beperkingen zijn in mobiliteit, is dat een veel groter gebrek dan in minder mobiele samenlevingen.

### **Zeeuwse uitdaging**

Zeeland heeft specifieke uitdagingen op het gebied van mobiliteit. Afstanden zijn groter dan in stedelijke gebieden en het aantal inwoners is relatief laag. De provincie ontgroent en voorzieningen worden meer gecentraliseerd, wat afstanden vergroot. Dit maakt collectieve mobiliteit een stuk duurder en daarmee schaarser.

Daarom is het goed dat Zeeland een omslag gaat maken van conventioneel openbaar vervoer naar slimme mobiliteit. De centrale vraag hierbij is: hoe kunnen we mobiliteit zó organiseren dat het leefbaar en betaalbaar blijft? Dat daarbij een veel grotere rol wordt toegekend aan de samenleving juichen wij toe.

### **Maak heldere keuzes**

Tegelijk blijft de overheid als aanjager, begeleider en centrale netwerkpartner onmisbaar. Terecht is daarom ook slimme mobiliteit door de provincie Zeeland tot strategische opgave gemaakt. Veel inspanning is al gedaan, vooral in het bedenken hoe mobiliteit in Zeeland er in de toekomst uit gaat zien. In de ontwikkelagenda Slimme Mobiliteit, en in presentaties over dit onderwerp, wordt uitvoerig ingegaan op de dingen die we allemaal willen bereiken. Veel zaken die daarin worden genoemd kunnen we als ChristenUnie onderschrijven. Tegelijkertijd denken wij dat -tot nu toe- we vooral alles willen. Keuzes moeten nog worden gemaakt.

Wij zien het als de taak van de provinciale overheid om vooraf heldere doelstellingen te formuleren: waar kunnen Zeeuwen in de toekomst wel en niet op rekenen als het aankomt op mobiliteit? Hoe worden termen als vraag-gestuurd, duurzaam, bereikbaar, betaalbaar gedefinieerd? En hoe maken we resultaten concreet en meetbaar? Hier heeft de politiek een doorslaggevende rol. We willen met dit document een handreiking doen om doelen helder en zo concreet mogelijk te definiëren en meetbaar te maken.

De ChristenUnie beoordeelt Slimme Mobiliteit op de volgende uitgangspunten:

Slimme Mobiliteit moet **Toegankelijk**, **Betaalbaar** en **Duurzaam** zijn.

Deze uitgangspunten definiëren we als volgt:



**Toegankelijk:** bereikbaar, meebewegend met de behoefte, met aandacht voor kwetsbare personen, gebruiksvriendelijk en grens-overstijgend.

- Bereikbaar: waar je ook bent in Zeeland, je moet minimaal twee keer per dag gebruik kunnen maken van een (vraagafhankelijke of vaste) verbinding richting het dichtstbijzijnde knooppunt/hub, waarbij we een knooppunt/hub zien als een plaats waar mobiliteitsstromen samenkomen.
- Zich aanpassend aan de behoefte: iedere Zeeuw die (op een bepaalde tijd en plaats) afhankelijk is van collectief vervoer moet de mogelijkheid hebben deze behoefte kenbaar te maken en Mobility as a Service (MaaS) moet ingericht zijn op deze individuele vraag.
- Met aandacht voor kwetsbare personen: personen die een sterke afhankelijkheid hebben van collectief vervoer en behoren tot een kwetsbare doelgroep (bijvoorbeeld mindervalide) moeten binnen MaaS speciale aandacht krijgen. Bij iedere vervoersdienst, bij het verknopen van diensten en bij het toegankelijk maken van dienstverlening moet er een onderbouwd plan zijn hoe kwetsbare personen worden geholpen. Criterium is dat mensen in staat moeten zijn zelfstandig te reizen.

Daarbij kijkt de ChristenUnie vanuit de gedachte van maatwerk allereerst naar de individuele persoon en diens behoeftes. *One-size-fits-all*-oplossingen voor een bepaalde groep kunnen goed en nodig zijn. Maar ze mogen nooit een excuus zijn om geen maatwerk te leveren en de (kwetsbare) persoon niet te zien staan.

Agaat en Gert (fictieve namen) zijn al behoorlijk op leeftijd, maar nog kras. Hij ziet erg slecht en zij is vrijwel doof, maar samen komen ze nog overal waar ze heen willen. Ze maken dankbaar gebruik van de verschillende vervoersmogelijkheden die er zijn, zowel doelgroepenvervoer als regulier openbaar vervoer. Je moet er wel tijd voor nemen en doorzettingsvermogen hebben. De moeite die het kost om te regelen dat Agaat en Gert in aanmerking komen voor vervoer, vervolgens het aanvragen iedere keer, hoe laat het busje komt en het uitpluizen van hoeveel er betaald is, kost veel tijd en energie, maar dat hebben ze ervoor over.

- Scholieren vormen de grootste groep reizigers. Hiervoor geldt grofweg een 80/20-verhouding. Daarbij zijn ze verregaand afhankelijk van collectief vervoer. Zij verdienen dus speciaal aandacht en prioriteit.

- Gebruiksvriendelijk: MaaS moet zo worden ingericht dat reserveren en betalen toegankelijk en laagdrempelig is voor iedereen. Één betaalsysteem moet mensen in staat stellen gebruik te maken van alle vervoersmodaliteiten, of dat nu via particulier initiatief, vraag-gestuurd of een vaste lijnverbinding betreft. Maak evaluatie met verschillende doelgroepen een structureel onderdeel van de ontwikkelingscyclus.

- Grens-overstijgend: misschien wel de grootste uitdaging bij het ontwikkelen van Slimme Mobiliteit is het ont-schotten van OV en doelgroepen/WMO-vervoer. Dit vereist dat betrokken overheden (gemeenten, provincie, maar ook het Rijk) zich flexibel en creatief opstellen.

Daarnaast moeten ook vervoer door de overheid en initiatieven uit de samenleving veel meer verknoopt raken. Ook het combineren van de fijnmazige (pakket)distributie en het personenvervoer kan in bepaalde gevallen een oplossing zijn.

Provincie- en gemeentegrenzen mogen geen belemmering zijn voor het organiseren van vervoer. Landsgrenzen evenmin.

Voor de ChristenUnie is mobiliteit grens-overstijgend als schotten en grenzen geen belemmeringen meer opleveren voor de reiziger.



#### Nieuws onder de zon ?

Het bodehuis vind je op het bodeplein, vlak achter de UCR in Middelburg. Een driekwart eeuw geleden was dat het centrum voor de fijnmazige distributie op het eiland Walcheren. Een groot deel van de goederen werd hier overgeslagen en door de verschillende bodendiensten naar de afzonderlijke dorpen gebracht. En ja, als je als persoon een lift wilde, kon je er altijd nog wel bij...



**Betaalbaar:** betaalbaar voor vervoersafhankelijken.  
Betaalbaar voor provincie en andere overheden.

- Voor vervoersafhankelijken: mensen die nu in aanmerking komen voor het zogenaamde doelgroepenvervoer.

- Voor provincie en andere overheden: voor de ChristenUnie mag goed vervoer iets kosten, maar moeten de toekomstige kosten wel hanteerbaar blijven. Slimme mobiliteit kan daarvoor de oplossing zijn, mits goed doorontwikkeld en dekkend voor de vervoersvraag. We hanteren daarbij drie uitgangspunten:

- Voor de gebruiker mogen de kosten niet toenemen en voor diegenen die onder het sociaal minimum leven moet extra aandacht zijn, zodat ook zij voldoende mobiel kunnen zijn;
- De kosten die de provincie en Zeeuwse gemeenten nu maken (OV en WMO-vervoer) mogen niet stijgen;
- Zolang nieuwe vormen van mobiliteit zich niet bewezen hebben en geen deugdelijk alternatief vormen, worden traditionele OV-verbindingen niet wegbezuinigd.



Bij de meest recente gunning van het openbaar streekvervoer door de provincie Zeeland is een groot aantal haltes vervallen. Wat overbleef wordt door veel gebruikers als een verschraling ervaren van het openbaar vervoer. Van de nieuwe concessie die in 2021 vergeven wordt, is nu al bekend dat de kosten voor een aanbod aan OV dat gelijk is aan het huidige, veel hoger zullen uitvallen.



**Duurzaam:** strevend naar nul emissie, met oog voor andere duurzame aspecten als landschap, biodiversiteit en materiaalgebruik. Dit moet wel op een betaalbare en slimme manier gebeuren. Dat betekent dat we niet eenzijdig focussen op één aspect, maar het totale systeem en de totale emissie evalueren. Kleine initiatieven mogen daarbij niet gefrustreerd worden. Een kleine diesel-personenbus van een groep inwoners die alleen rijdt bij vervoersvraag is duurzamer dan de grote lijnbus die nu nog ieder uur voorbijkomt.

Wat de ChristenUnie betreft beoordelen we onszelf op de gestelde doelen. Wij hanteren daarbij als meetcriteria vijf punten:

- 1.** Minstens tweemaal per dag is er mogelijkheid tot vervoer vanuit ieder punt in Zeeland;
- 2.** Binnen een uur reist men vanuit elk knooppunt in Zeeland naar Rotterdam of Antwerpen via openbaar vervoer;
- 3.** Er is één eenvoudige manier om vraag-gestuurd vervoer aan te vragen/reserveren;
- 4.** Er is een verbetercyclus, bestaande uit de volgende stappen:
  - a. Jaarlijkse inventarisatie van klachten en opmerkingen van gebruikers;
  - b. Selectie van de twee meest voorkomende klachten/opmerkingen;
  - c. Verbetervoorstel voor deze punten;
  - d. Implementatie van verbetering;
  - e. Rapportage aan Provinciale Staten en gebruikers;
- 5.** De betaalmethode is zo toegankelijk mogelijk en maakt gebruik van een gangbaar betaalsysteem. Er komt een benchmark van de betaalmethode met andere regio's, waarbij Zeeland bij de beste 10% scoort wat betreft gebruiksvriendelijkheid.