Notitie netwerksturing Opgave Slimme Mobiliteit

Aanleiding

Slimme Mobiliteit is één van de vijf van de opgaven uit het coalitieakkoord Samen Verschil Maken. Reden voor deze opgave is dat de technologische, demografische en vervoerskundige ontwikkelingen er voor zorgen dat het huidige mobiliteitssysteem, specifiek het openbaar vervoersysteem, steeds minder bij de huidige tijd past. Het gebruik en de kwaliteit van het OV-systeem staan onder druk, terwijl bekeken vanuit een breder mobiliteitssysteem er meer oplossingen beschikbaar komen. Vanuit de opgave Slimme Mobiliteit wordt een strategie ingezet om te komen tot een sterk en robuust mobiliteitssysteem, waarbij de reiziger (meer) centraal komt te staan. Deze notitie netwerksturing vormt de start van de aanpak als strategische opgave.

a. Wat is het maatschappelijk vraagstuk en de gemeenschappelijke doelstelling

Mensen willen veilig, snel en gemakkelijk van deur tot deur kunnen reizen. In Zeeland betekent dit in de huidige situatie dat dit veelal gebeurt met eigen vervoersmiddelen zoals auto en fiets. Een klein deel van de Zeeuwse reizigers doet een beroep op collectief vervoer zoals openbaar vervoer (zoals bus en trein) en doelgroepenvervoer (zoals WMO-taxi en leerlingenvervoer). Hoewel dit slechts een klein deel van de reizigers betreft, is dit een cruciaal onderdeel van het Zeeuwse mobiliteitssysteem. Zonder deze mogelijkheden zou een deel van de Zeeuwse samenleving (bijvoorbeeld) niet naar school, ziekenhuis of op bezoek bij familie kunnen gaan.

De uitdaging voor de komende jaren is de stap te maken naar slimme mobiliteit. Dat doen we vanuit een samenspel van innovatieve technologische systemen en klassieke vervoersvormen (bus, trein, boot). De technologische ontwikkelingen bieden nieuwe mobiliteit én kansen voor het gemak waarmee tussen modaliteiten kan worden gewisseld, maar ook digitale voorzieningen waardoor reizen niet langer nodig is. Inclusief systemen voor betalen en reserveren die meer flexibiliteit bieden. Strategie en koers bepalen voor de toekomst, en ontwikkelingen vanuit een op te stellen mobiliteitsstrategie in gang zetten, gaan daarbij hand in hand.

Centraal vraagstuk is hoe we met alle kansen en ontwikkelingen die in deze tijd spelen tot een beter Zeeuws mobiliteitssysteem kunnen komen. Slimmer, sneller, schoner, samen, met delen (share) en veilig (safe).

De trein is belangrijk voor de verbindingen binnen Zeeland, maar ook voor de relatie met de Randstad en Noord-Brabant. Die functie willen we versterken. In overleg met regionale partijen en met NS, Prorail en ministerie van I&W is het noodzakelijk zowel de opties binnen de periode van de huidige NS-concessie als voor de periode vanaf 2025 te bespreken en te bezien in de totale toekomstige ontwikkeling.

Het busvervoer binnen Zeeland en van en naar omliggende regio's is vooral belangrijk voor mensen die geen alternatief hebben. Fiets, e-bike, (deel)auto en carpoolapps kunnen voor een steeds groter deel voorzien in de mobiliteit binnen Zeeland. Technologische ontwikkelingen zorgen ervoor dat de nadelen van auto en fiets minder groot worden: elektrische voertuigen leveren geen uitstoot meer op en de e-bike vergroot de actieradius van de fietser aanzienlijk. In het kader van het klimaatakkoord en de regionale energiestrategie (RES) zal de mobiliteitsaanpak regionaal verder worden vormgegeven, waarbij de inzet op steeds schonere mobiliteit uitgangspunt is. De regionale mobiliteitsstrategie heeft straks tevens de functie van regionaal mobiliteitsprogramma, zoals dit in het Klimaatakkoord is afgesproken om op regionale schaal vorm te geven.

De technologische ontwikkelingen hebben ook betekenis voor de infrastructuur. Doordat nieuwe (data)infrastructuur nodig is om de ontwikkelingen te ondersteunen én doordat de vraagstukken voor de inrichting van je fiets- en weginfrastructuur veranderen.

Het startpunt hiervoor betreft de reiziger. Niet denken vanuit overheidsdoelstellingen, ambities van maatschappelijke organisaties of vanuit de bestaande systemen (zoals het bussysteem, deelsystemen en het fietsnetwerk), maar zoeken hoe de reiziger het beste gefaciliteerd kan worden om van A naar B te gaan.

b. Hoe ziet het netwerk er uit en is het netwerk compleet?

Gezien de brede en complexe mobiliteitsopgave die op Zeeland afkomt, is samenwerking cruciaal. Dit vanuit het besef dat geen enkele partij over voldoende deskundigheid, middelen, kennis en (landelijk) netwerk beschikt, om deze opgave individueel op te kunnen pakken.

Het netwerk van deze opgave kent momenteel twee schaalniveaus. Het schaalniveau van de Zeeuwse situatie, waar wordt ingezoomd op het Zeeuwse mobiliteitssysteem. Daarnaast speelt het nationale schaalniveau van Nederland een belangrijke rol. Na een periode waarin veel regio's met gelijkaardige vraagstukken, ontwikkelingen, pilots en innovaties bezig waren, is het afgelopen jaar ingezet om landelijk de ontwikkelingen meer met elkaar te verbinden via het spoor van Krachtenbundeling Smart Mobility en het Programma Slim en Duurzaam.

Onderstaand worden de betrokken partijen weergegeven per spoor binnen de opgave 'Slimme Mobiliteit'. Allereerst zal hieronder worden weergegeven welke partijen betrokken zijn bij de sporen krachtenbundeling, Ontwikkelagenda 'Van OV naar Slimme Mobiliteit', Schone Mobiliteit en Spoor. Vervolgens worden de relevante overlegverbanden benoemd. Tot slot wordt het gehele netwerk in kaart gebracht en geanalyseerd naar niveau van betrokkenheid.

Krachtenbundeling
Het Rijk, de provincies, de 5 grote gemeenten, de metropool - en vervoerregio's hebben ervoor gekozen om de krachten te bundelen voor Smart Mobility. Binnen de krachtenbundeling zijn er zes bundels. Vanuit de provincie Zeeland is er met name inzet op drie bundels. Vanuit de opgave Slimme Mobiliteit op 'Digitaal de weg op orde' en Mobility as a Service (OV) en vanuit het programma Regionale Economie op Slimme Logistiek. De bundels 'Verantwoorde introductie Nieuwe Voertuigen', 'Toename Gebruik Slimme Diensten' en 'Digitale Bescherming van Reizigers' worden gevolgd, maar hierin zit op dit moment geen directe rol voor de Provincie Zeeland.

Binnen de bundel 'Digitaal de weg op orde' zorgen de overheden dat de noodzakelijke publieke data beschikbaar en betrouwbaar zijn en daarmee mobiliteit óók digitaal op orde is. In de provincie Zeeland wordt er binnen deze bundel actief samengewerkt tussen: Waterschap Scheldestromen, Westerscheldetunnel, North Sea Ports, Rijkswaterstaat, Provincie Zeeland en de Politie. Daarnaast zijn er contacten hierover met de Zeeuwse gemeenten en het bedrijfsleven op ICT gebied (Waze, Flitsmeister).

Ontwikkelagenda 'Van OV naar Slimme Mobiliteit'
Het traject van de ontwikkelagenda aan de input leveren voor de periode na de huidige concessie en pilots opleveren die in de komende jaren worden uitgeprobeerd. De Ontwikkelagenda bestaat momenteel uit een vijftal ontwikkelpaden:

1. *Waarde van nieuwe mobiliteitsinitiatieven*
   Aanbieders van nieuwe mobiliteitsconcepten komen niet vanzelfsprekend naar Zeeland. De massa is beperkt, dus de businesscase is een uitdaging. Door samen te kijken naar de maatschappelijke waarde van nieuwe concepten kunnen mogelijk ook andere financieringsbronnen worden aangeboord om deze toch mogelijk te maken. Binnen dit ontwikkelpad wordt er samengewerkt tussen: *Stichting Duurzame Mobiliteit Zeeland, Twigt-OM, Gemeente Schouwen*-Duiveland*, Provincie Zeeland, Connexxion, DAM, Gemeentelijke Vervoerscentrale.*

2. *Toeristen minder afhankelijk van de auto*
   Zeeland is populair bij de toerist en de komende jaren zal het aantal toeristen snel toenemen. De massale vervoersstromen willen we benutten om andere manieren van vervoer aan te kunnen bieden in Zeeland. Binnen dit ontwikkelpad wordt er actief samengewerkt tussen: *Gemeente Middelburg, OPOV, Impuls Zeeland, Provincie Zeeland, Hogeschool Zeeland.*
   Dit vindt plaats in afstemming met de bredere inzet vanuit de Provincie Zeeland op het gebied van Toeristische Mobiliteit met bovengenoemde partijen en daarnaast ook Toeristisch Ondernemend Zeeland en Routebureau Zeeland.

3. *Sociale verbindingen en ontmoeting*
   Binnen dit ontwikkelpad wordt er een fysieke plek gecreëerd waar mobiliteit en verbinding tussen mensen samenkomt, waarbij we gebruik maken van bestaande sociale voorzieningen. Binnen dit ontwikkelpad wordt er actief samengewerkt tussen: *DAM, Thover, Ter Weel, Gemeente Reimerswaal, Gemeente Tholen, Stichting Duurzame Mobiliteit Zeeland, Provincie Zeeland, Gemeende Kapelle.*

4. *Betrouwbare, slimme verbindingen*
   Om de mobiliteitsvrijheid van zowel ouderen als scholieren te vergroten en mobiliteitsgelden efficiënter in te zetten, onderzoeken we welke flexibele concepten een waardevolle aanvulling kunnen zijn op het ov in landelijk gebied. Binnen dit ontwikkelpad wordt er actief samengewerkt met: *Gemeente Tholen, Gemeente Goes, Provincie Zeeland, Gemeente Sluis, Stichting Duurzame mobiliteit, Twigt-OM, Gemeente Veere, Gemeente Noord Beveland, Gemeente Borsele, Gemeente Terneuzen, Gemeente Hulst, Zeeuws Vlaanderen, Calvijn College.*

5. *Grensoverschrijdende Mobiliteit*
   Gericht wordt op flexibele, grensoverschrijdende en dagelijkse mobiliteitsbehoeften van forenzen en studenten. Binnen dit ontwikkelpad wordt er actief samengewerkt met: *Hogeschool Zeeland, DOW, Hulst, Vlissingen, Neptunus, Nederlandse Spoorwegen, Zeeuwse evenementen, Amber*
   Grensoverschrijdend wordt via de Vlaamse vervoerregio's, Vlaamse overheid (departement MOW) en Vlaamse provincies contact onderhouden over mogelijke grensoverschrijdende verbeteringen. Op het vlak van toeristische mobiliteit lopen specifieke contacten in de Zwin-regio, waar een initiatief op gang is gebracht om een pilot met autonoom vervoer op te gaan zetten.

Er is ook een groep partijen die niet direct betrokken zijn binnen de ontwikkelpaden, maar wel geïnformeerd worden over de vorderingen. Zij ontvangen de rapportages, waarop gereageerd kan worden. Het gaat hier om de volgende organisaties: Het Waterschap Scheldestromen, Rijkswaterstaat, Nederlandse Spoorwegen, Prorail, Go About, Buurauto, De Lijn, Cyclehub, Scalda, het Zeeuws Bestuurlijk Overleg, Stichting Scholierenvervoer Zeeland.

De ontwikkelagenda is een rapportage, waarin wordt ingegaan op het droombeeld voor mobiliteit en bereikbaarheid in Zeeland, waar we stapsgewijs naartoe willen groeien. Vijf ontwikkelgroepen zijn gevormd die regelmatig in overleg zijn over de verdere uitwerking van de visie, voorbereiden van pilots, kennisdeling en samenwerking.

Schone Mobiliteit

RES Tafel Mobiliteit
Binnen de RES is er een sectortafel Mobiliteit. Binnen deze sectortafel wordt nagedacht over de concrete bijdrage aan de klimaatdoelstellingen in de mobiliteitssector. De volgende organisaties deelnemer van de sectortafel mobiliteit: Aers Olie BV, CZAV, Gemeente Terneuzen, Enduris/ DNWG, Provincie Zeeland, Gemeente Schouwen-Duiveland, Vollenhoven Olie BV, Add-Vision/ Stichting Duurzame Mobiliteit Zeeland, Rijkswaterstaat, Delta, Gemeente Middelburg, Connexxion, De Pooter Olie, Provincie Zeeland, NV Economische Impuls Zeeland, Waterschap Scheldestromen, H4A.

Nationale Agenda Laadinfrastructuur
Naast de RES loopt er in samenwerking met de provincie Zuid-Holland ook de regiosamenwerking Nationale Agenda Laadinfrastructuur. Binnen de NAL is het de ambitie dat laadinfrastructuur geen drempel meer vormt voor de uitrol van elektrisch vervoer. Binnen de RES werken de volgende organisaties samen: RWS, Waterschap, North Sea port, RWS, Waterschap, Vertegenwoordiging gemeenten, Connexxion, bedrijfsleven (tankstations).

Spoor
De OV- en Spoortafel is zowel landelijk als op landsdeelniveau (Zuid-Nederland, samen met Noord-Brabant en Limburg) het overlegverband voor spoorontwikkelingen. Hierin nemen vertegenwoordigers van ministerie I&W, provincies, gemeenten, NS, ProRail en Reizigersorganisaties en bedrijfsleven (havens en logistiek) deel. Incidenteel vindt ook nader overleg met Zeeuwse en West-Brabantse gemeenten over de dienstregeling voor het Zeeuwse en West-Brabantse spoor (Vlissingen-Roosendaal).

Overlegverbanden
Belangrijke bestaande overlegverbanden die geconsulteerd zullen worden zijn het Provinciale overleg Verkeer en Vervoer (POVV) en het Overlegplatform Openbaar Vervoer. In het POVV zitten provincie, gemeenten, Rijkswaterstaat, Waterschap, vertegenwoordigers reizigersorganisaties en bedrijfsleven en mobiliteitspartijen zoals ANWB. In het OPOV zitten vertegenwoordigers van reizigersorganisaties vanuit een adviserende rol ten aanzien van het opbaar vervoer in de Provincie Zeeland.

Totaal

Het totale netwerk van betrokken partijen is groot. Het karakter van het netwerk is open en dynamisch. Dit betekent dat het netwerk afhankelijk van de strategie en opgave kan veranderen. De overheden zijn hierbij structureel verbonden aan de activiteiten, terwijl andere partijen bij delen van de opgave of enkel bij projecten betrokken zijn. Sommige organisaties hebben een trekkende rol, anderen nemen vooral deel.

Binnen het netwerk kan iedere partij een meer of minder grote rol aannemen. Voor deze opgave wordt het netwerk geanalyseerd via drie niveaus van betrokkenheid. Stakeholders kunnen binnen de opgave 'meebepalen', 'meewerken' en 'meedenken/weten'.

Meebepalen
De partijen die de opgave meebepalen zijn de partijen die inhoudelijk meesturen op de regionale mobiliteitsstrategie. Onder deze groep vallen voornamelijk overheden die een belangrijke rol spelen in de transitie en actief beleid voeren op slimme mobiliteit in Zeeland. Deze partijen hebben een trekkende rol, daarmee is samenwerking en medefinanciering met deze partijen cruciaal voor het slagen van de opgave. Tot deze groep behoren *de 13 Zeeuwse gemeenten, Rijkswaterstaat/ Ministerie I&W,* de *Provincie Zeeland zelf, de Nederlandse Spoorwegen, vertegenwoordiging OPOV, vertegenwoordiging Regionaal Verkeerskundig Team en vertegenwoordiging RES-tafel Mobiliteit.* Voor wat betreft het proces en het bij elkaar brengen van de partijen heeft de Provincie de regie/ coördinatie op zich genomen.

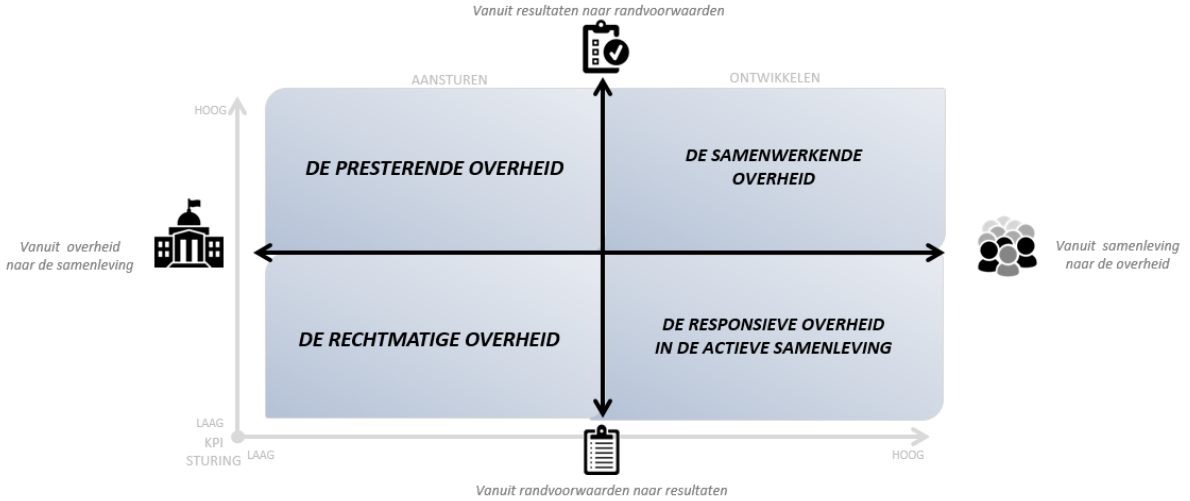
Meewerken
Deze partijen werken daadwerkelijk mee aan de opgave 'Slimme Mobiliteit'. Zij nemen bijvoorbeeld actief deel aan een van de sporen binnen de ontwikkelagenda of hebben een rol binnen een van de belangrijke gremia die onder de opgave vallen. Onder deze categorie vallen onder andere de volgende partijen*: Connexxion, verschillende onderwijsinstellingen in Zeeland, WST NV, WSF BV, het ministerie van economische zaken, het bedrijfsleven op ICT gebied (Waze, Flitsmeister), WMO-vervoerders, Deelinitiatieven, andere provincies (in het bijzonder de nabijgelegen provincies Zuid-Holland en Noord-Brabant), North Sea Port, het waterschap Scheldestromen, Stichting Duurzame Mobiliteit Zeeland, SD op weg, Twigt-OM, Hogeschool Zeeland, Scalda, Stichting Scholierenvervoer Zeeland, Thover, de gemeentelijke vervoerscentrale, CZAV, de netbeheerder (Enduris), NV Economische Impuls Zeeland, Waterschap Scheldestromen, NS en ProRail.*

Meedenken/meeweten
De partijen die meedenken/meeweten worden op de hoogte gehouden van de vorderingen van het proces en krijgen de kans om hun inhoudelijke inbreng te geven op belangrijke documenten en rapportages. Tot deze groep behoren de partijen die een direct of indirect belang hebben bij het vormgeven van de transitie, maar hier niet actief aan meewerken. Hiertoe behoren belangenorganisaties of verenigingen, *reizigersorganisaties, de ANWB, Zeeland Connect, Buurtbusverenigingen, Go About, De Lijn, Cyclehub, , Oliebedrijven als Aers Olie BV, De Pooter Olie en Vollenhoven Olie BV Zorggroep Ter Weel, DAM, Neptunus Amber, Calvijn College, Delta en H4A*. Ook het bredere *Zeeuwse bedrijfsleven, kennisinstellingen en zorginstellingen* worden geïnformeerd over de opgave. Tot slot worden ook de ontwikkeling in Vlaanderen via het departement *MOW Vlaanderen* op de hoogte gehouden.

Sterker te betrekken
In de analyse is geconstateerd dat met name de relatie met de zorginstellingen (ADRZ, Zorgsaam) en SWVO onvoldoende intensief is. Hierdoor is er een risico dat met name de contacten met

zorgpartijen in de opgave te beperkt zullen zijn. Er zullen nadere gesprekken met deze partijen worden aangegaan hierover.
Tenslotte is het belangrijk om een directere betrokkenheid van de individuele reiziger te krijgen bij het mobiliteitssysteem. Enerzijds gebeurt dit momenteel al door de trajecten die met scholieren worden gerealiseerd. Door enquêtes en sessies per regio op middelbare scholen, middelbaar beroepsonderwijs en hogeschool Zeeland en via het traject van digitale dataverzameling vanuit het project Smart Mobility Onderwijs. Anderzijds door in de loop van de opgave Slimme Mobiliteit dit breder uit te bouwen naar meer doelgroepen met gerichte sessies, sessies met open uitnodigingen, trajecten zoals Schouwen-Duiveland op weg en opnieuw de technologische mogelijkheden.

c. Wat is de rol van de provincie hierbij



Veel van de provinciale acties in het mobiliteitsdomein vinden plaats vanuit een positie als presterende overheid of samenwerkende overheid. De provincie voert uit of organiseert uitvoering (zoals de concessieverlening voor het openbaar vervoer). Hierin staat een efficiënte en effectieve uitvoering voorop. Denk hierbij aan bijvoorbeeld aan de OV-concessie via welke de uitvoering van het busvervoer in Zeeland bij Connexxion is belegd en het beheer van de provinciale wegen.
Op het gebied van mobiliteit heeft de provincie al langere tijd tevens een netwerkrol. Als schakel tussen nationaal en gemeentelijk verkeer- en vervoerbeleid, door de coördinerende rol voor de regio gericht op het overleg met het ministerie over o.a. het infrastructuurfonds (BO MIRT) en in overleggen over openbaar vervoer. Dit heeft zich steeds meer verbreed waar er binnen Zeeland, tussen provincies en tussen OV-autoriteiten veel in samenwerking wordt opgetrokken.

De positie van rechtmatige overheid komt in incidentele gevallen voor, zoals bij het vaststellen van tarievenkaders voor het busvervoer en met de wegenverordening voor de provinciale wegen. De afgelopen jaren is in toenemende mate de positie als responsieve overheid aan de orde. Het belonen van maatschappelijk initiatief zoals de initiatieven die via Schouwen Duiveland op weg tot stand komen, wordt steeds belangrijker.

Voor de opgave Slimme Mobiliteit wordt uitgegaan om een strategie op te stellen vanuit de positie als samenwerkende overheid. Voor de uitvoering zal de positie als presterende overheid aan de orde blijven, maar meer in samenhang met de uitvoering die door andere partijen wordt opgezet.

Voor de rol van Provinciale Staten heeft dit betekenis in de zin dat de strategie in samenwerking met andere partijen en in belangrijke mate ook met andere overheden tot stand zal komen en dat er besluitvorming hierover een wisselwerking en samenhang betreft van besluitvorming door verschillende partijen. PS geven daarbij aan GS richtingen en kaders mee ten behoeve van een totale strategie, waarbij ook bij andere partijen dit zal gebeuren.

Voor de concessieverlening door de Provincie stellen Provinciale Staten de uitgangspunten, doelen en kaders vast en geven daarmee een uitvoerbare opdracht aan Gedeputeerde Staten. Vanuit de positie als presterende overheid vraagt dit dat realisatie van doelen meetbaar en controleerbaar zijn.

d. *Welke instrumenten kan de provincie inzetten*?

De provincie heeft op het vlak van mobiliteit specifieke bevoegdheden en verantwoordelijkheden, als verantwoordelijke voor het provinciale wegennet en als verantwoordelijke voor het Zeeuwse openbaar vervoer. Als regisserende partij voor het regionale mobiliteitsbeleid is er bovendien sinds begin jaren negentig veel expertise opgebouwd op mobiliteitsgebied. De verantwoordelijkheden en bevoegdheden betekenen ook dat qua financiële middelen mobiliteit een groot onderdeel van de provinciale begroting betreft.
Zowel via de lobby, als in de overleggen waar het ministerie van I&W de provincie eerste aanspreekpunt in de regio ziet, kan er in zekere mate invloed worden uitgeoefend op het nationale beleid en investeringen die door de rijksoverheid in Zeeland worden gedaan.

De transities die in het mobiliteitsdomein spelen, zowel de technologische transitie als de transitie naar schone mobiliteit, zorgen ervoor dat klassieke instrumenten en werkwijzen afgezet moeten worden tegenover de nieuwe ontwikkelingen. In heel Nederland is te zien dat partijen de samenwerking zoeken om niet ieder voor zich uit hoeven te vinden wat wel en niet werkt. Dit kan van invloed zijn op de toekomstige instrumenten die kunnen worden ingezet.

e. Welk proces wordt beoogd? Wat is de (voorlopige) planning?

Fase	Product	Timing
Opstarten proces Opgave Slimme Mobiliteit	Notitie Netwerksturing	28 januari 2020 in GS 14 februari 2020 Commissie 13 maart 2020 PS
	Conferentie Slimme Mobiliteit	10 februari 2020
Richtinggevende keuzes	Richtingen Notitie	7 juli 2020 GS 4 september 2020 Commissie 25 september 2020 PS
Kaders Stellen	Opgave Voorstel	December 2020 GS Januari/ februari 2021 Cie en PS
Regionale Mobiliteitsstrategie	Regionale Mobiliteitsstrategie	Juni 2021
Uitgangspunten aanbesteding	Uitgangspunten aanbesteding collectief vervoer Zeeland	Juni 2021

Parallel aan dit proces loopt de uitvoering van het Living Lab Slimme Mobiliteit. Hierin worden met pilots nieuwe mogelijkheden verkend, worden innovatieve projecten opgezet en worden verbetermogelijkheden uitgeprobeerd. Daarmee is er een continue koppeling tussen denken en doen en wordt gezorgd dat er met verbeteren niet wordt gewacht tot het ingaan van een nieuwe concessie per 2025. Zo wordt momenteel al met Connexxion gesproken over het laten instromen van elektrische bussen in de huidige concessie, zodat hier ervaring mee kan worden opgedaan.

Dit schema gaat uit van een voorspelbaar proces, waarbij in het netwerk in relatief snelle stappen tot gezamenlijke ambities, richting en koers kan worden gekomen. Gezien de netwerkcontext en de complexiteit om meerdere ontwikkelingen in gezamenlijkheid te bezien, dient er rekening mee te worden gehouden dat in de praktijk een dergelijke lineaire planning mogelijk afwijkingen gaat vertonen. Dit vanwege de samenhang met ambities en timing van andere partijen en de snelheid die al dan niet in het proces kan worden behaald. In de zomer van 2021 is er hierbij evenwel een harde deadline, aangezien dan duidelijkheid over de uitgangspunten voor de aanbesteding van de concessie 2025 en verder nodig is.

f. Is er duidelijk zicht op een eindproduct, bijvoorbeeld een visie, een convenant of een beleidsstuk?

Eindproducten van de Opgave Slimme Mobiliteit zijn:
- de regionale mobiliteitsstrategie
- uitgangspunten en kaders voor de aanbesteding van de concessie 2025 e.v.
- een lopend programma van activiteiten als invulling van het Living Lab Slimme Mobiliteit

Regionale Mobiliteitsstrategie
De regionale mobiliteitsstrategie zet het pad uit gericht op een vernieuwd mobiliteitssysteem voor 2040. Het wordt geen vastgelegd stappenplan, omdat ontwikkelingen en de snelheid daarvan onzeker blijven, maar een wijze waarop in Zeeland de eerste stappen kunnen worden gezet in de vernieuwing, onder andere via concessieverlening, en de wijze waarop met ontwikkelingen om kan worden gegaan. Belangrijke input voor de Regionale Mobiliteitsstrategie vormt het traject wat met de Ontwikkelagenda 'Van OV naar Slimme Mobiliteit' is ingezet. De Regionale Mobiliteitsstrategie levert de input voor vernieuwing van het mobiliteitsbeleid (opvolging Mobiliteitsvisie 2028 en mobiliteitsprogramma) en zal worden vertaald in de Omgevingsvisie (tweede versie) die in 2021 zal worden doorontwikkeld.

Concessieverlening
Een duidelijke mijlpaal waarop wordt gericht is het aflopen van de huidige busconcessie eind 2024. Het is gewenst in samenhang met aanbestedingen die gemeenten voor doelgroepenvervoer doen te bekijken welke concessievorm en uitgangspunten het beste bij de nieuwe mobiliteitsstrategie passen.

Living lab Slimme Mobiliteit
In 2018 is met het ministerie van I&W afgesproken om in Zeeland als Living Lab, of in het Nederlands als proeftuin, voor Slimme Mobiliteit te gaan opereren en daarbij met name te concentreren op de mogelijkheden voor een dunbevolkt gebied met grensoverschrijdende verbanden. Onder deze proeftuingedachte zijn al verschillende projecten ontwikkeld, zoals Smart Mobility onderwijs. Bedoeling is dit de komende jaren verder uit te bouwen, samen met kennisinstellingen en bedrijfsleven.

Intern zal bij de provincie sprake zijn van activiteiten die vanuit de opgave overgaan naar uitvoering vanuit het programma regionale bereikbaarheid en de afdeling Infrastructuur en Vastgoed. Zo is er een pakket aan activiteiten vanuit landelijke afspraken over wegen digitaal op orde, waarvan de uitvoering voor de provinciale wegen voornamelijk bij de afdeling I&V ligt.

g. Hoe is de informatievoorziening (zowel regulier als incidenteel) naar PS?

Het basisuitgangspunt is het proces voor strategische opgaven zoals beschreven in het Advies Veranderende Werkwijzen zoals op 28 maart 2019 door Provinciale Staten is vastgesteld. Hierin wordt voor strategische opgaven een interactieve procesaanpak met het netwerk voorzien, waarin PS voorgelegd krijgen:
De Notitie netwerksturing inclusief rollen en krachtenveldanalyse
Hoofdlijnen Notitie of Richtingen Notitie
(Opgaven)voorstel
(Tussen)Rapportages
Evaluatierapport

Binnen de aanpak van de opgave zal zoals bovenstaand onder onderdeel e wordt weergegeven verschillende besluitvorming aan PS worden voorgelegd. In de loop van het proces zullen bovendien brede, open, bijeenkomsten worden gehouden. Voor deze bijeenkomsten, zoals de conferentie op 10 februari, zal PS eveneens worden uitgenodigd.

Desgewenst zullen GS-informatie- of zicht op beleid- bijeenkomsten worden georganiseerd ten behoeve van nadere toelichting op onderdelen.