

Vragen Commissie Strategische Opgaven d.d. 3 december 2021 over Statenvoorstel Regionale Mobiliteitsstrategie - 103445

Vragen Commissie Strategische Opgaven	Antwoorden
Vragen VVD over statenvoorstel Regionale Mobiliteitsstrategie – 103445:	
1. Waar komt de opbrengstverantwoordelijkheid te liggen van de concessie grote bus?	Bij de provincie. Het afdekken van de risico's die hiermee samenhangen wordt meegenomen in de voorbereiding van de aanbesteding van de concessie. Beoogd wordt in de nieuwe concessie op een meer effectieve manier een prikkel op te nemen voor ontwikkeling. Gebleken is dat opbrengstverantwoordelijkheid in combinatie met het afrekenen van dienstregelingen geen effectieve prikkel gaf.
2. Waar komt de opbrengstverantwoordelijkheid te liggen voor het flexibele, fijnmazige netwerk?	Bij de gemeenten als we het hebben over het WMO vervoer. Bij de provincie als het gaat om de buurtbus, flextaxi en flexbusjes. Deze mobiliteitsvormen willen we immers garanderen, zonder dat er een ontwikkelfunctie bij de vervoerder ligt. Voor het andere deel van flexibele, fijnmazige mobiliteit, namelijk het vrijwilligersvervoer en deelmobiliteit ligt de opbrengstverantwoordelijkheid niet bij de overheid. Overheden faciliteren en kunnen initiatieven op gang helpen, maar in principe zijn de initiatiefnemers en exploitanten van deelmobiliteit verantwoordelijk voor een positieve businesscase.
3. Waarom is de indicator van 500 meter binnen de bebouwde kom niet opgenomen in het Statenvoorstel evenals het dag venster (tijden) voor het flexibele fijnmazige systeem?	Dit is geen indicator, maar een in de strategie vastgelegd uitgangspunt. De uitvoering kan hierop worden getoetst door PS.
4. Waarom is er geen indicator qua tijden (dag venster) opgenomen voor de grote bus?	Omdat we dit in een aanbestedingsprocedure met de vervoerder moeten detailleren. Daarnaast moeten we ruimte houden voor maatwerk. Wellicht is in een bepaalde regio vervoersvraag tot 22u op niveau, waardoor een grote bus een goede invulling geeft, terwijl in een andere regio na 19u de vraag nihil is, waardoor het daarna rijden met kleine busjes kosteneffectiever is.

Vragen Commissie Strategische Opgaven	Antwoorden
5. Is er financiële bereidheid bij gemeenten om de ontwikkeling van de hubs te (co)financieren)?	Ja, er zit bij veel gemeenten ambitie en bereidheid om gezamenlijk te investeren in de hubs. Uiteraard zijn er wel verschillen in de financiële mogelijkheden en ambities tussen gemeenten.
6. Welke financiële gevolgen zijn er voor de provincie als er tegenvallers zijn in de toekomstige concessie? (samenhang met vraag opbrengstverantwoordelijkheid)	Tegenvallers zullen bij een toekomstige concessie meer voor rekening komen van de provincie. Uit de eerder uitgevoerde marktconsultatie blijkt dat geen enkele vervoerder in zal schrijven als de risico's eenzijdig bij de vervoerder liggen, als gevolg van de ervaringen in de Coronaperiode.
7. Er is voor het flexibel fijnmazig systeem een bepaling van 15 km afstand opgenomen van opstappunt naar opstappunt. Hoe is deze grens bepaald?	De maximale afstand van 15km is benoemd voor de flextaxi's en flesbusjes. Deze afstand is tot stand gekomen vanuit ambtelijke en bestuurlijke gesprekken.
8. Er wordt gesteld dat gemeenten en provincie samen besluiten nemen over flexibel en fijnmazig vervoer binnen de mobiliteitscentrale. Kan een voorbeeld worden gegeven van een onderwerp waarover besluitvorming plaatsvindt en wat dan de rol van PS is?	Dit kan bijvoorbeeld als deelmobiliteit gerealiseerd wordt als toevoeging op de reeds aanwezige fijnmazige mobiliteit. Als we Zoutelande als voorbeeld nemen, dan kunnen gemeenten en ondernemers onderzoeken wat een geschikte locatie is en welke vormen van deelmobiliteit passen bij de lokale vraag. Provincie kan helpen door cofinanciering van de infrastructuur. Bij een dergelijke keuze is er geen rol voor PS, zo lang dit binnen de financiële en inhoudelijke kaders blijft. In een ander voorbeeld heeft het de voorkeur vanuit een regio met een advies van de mobiliteitscentrale op basis van data om in afwijking van de pijlenkaart een busverbinding af te schalen en in plaats daarvoor meer flextaxi's en flexbussen in te zetten. Op dat moment vraagt dat inhoudelijk om afwijking van de strategie en vraagt dat een financiële doorvertaling. Een dergelijk besluit vraagt een besluit van PS en betrokken gemeenten.
9. Er is benoemd dat er minder verbindingen met grote bussen komen dan in de huidige situatie. Kan dit nader worden gespecificeerd, hoeveel minder verbindingen? De kaartjes bieden een vrij globaal overzicht.	Nee, dat moet via de aanbesteding worden uitgewerkt. In de strategie zijn de belangrijkste verbindingen benoemd. Vervoerders gaan op basis van een nota van uitgangspunten en een programma van eisen een inschrijving doen, waaruit de exacte lijnvoering volgt.
10. Bestaat er inzicht/schatting van welke kosten gepaard gaan met besluitvorming en implementatie van de mobiliteitscentrale? En zijn hier reeds bedragen voor begroot?	Voor een groot deel gaat het om taken die momenteel bij Gemeentelijke Vervoerscentrale Zeeland, gemeenten, samenwerkingsverbanden en provincie liggen en waar zowel bestaande budgetten als personele capaciteit op worden ingezet en waar beoogd wordt die taken minder versplinterd (en daarmee efficiënter) uit te voeren. De beoogde sterkere

Vragen Commissie Strategische Opgaven	Antwoorden
	inzet op het benutten van data en de beoogde ontwikkelrol vragen extra inzet. De inschatting is dat derhalve de mobiliteitscentrale niet tot fors hogere kosten leidt, waarbij enkel extra ambitie tot hogere kosten mag leiden. Daarbij gaat het naar verwachting maximaal om een paar ton per jaar aan hogere kosten. De invulling van de kosten vraagt specificering van het takenpakket en de business case die de komende tijd moet plaatsvinden. Omdat wij nog geen totaal kostenplaatje op dit punt kunnen voorleggen is afgesproken dat dit in een vervolgstap ook aan raden en staten wordt voorgelegd. Voor de voorbereiding op de mobiliteitscentrale is in het statenvoorstel 100.000 euro opgenomen.