

Financiële consequenties externe inhuur:

Kostensoort: nvt
Bedrag: € 0,00

Financiële consequenties opdracht/uitbesteding:

Kostensoort: nvt
Bedrag: € 0,00

Gedeputeerde
belast met
behandeling: dhr. A.J. van der Maas

Vergadering PS: 23 juli 2021
Nr: [67982](#)
Agenda nr:
Vergadering GS:
Nr: 15 juni 2021
65484

Onderwerp: Concept Regionale Mobiliteitsstrategie

Aan de Provinciale Staten van Zeeland

Samenvatting:

In de richtingennotitie Slimme Mobiliteit zijn richtinggevende keuzes aangegeven voor de mix van mobiliteit, aanpak van knooppunten, ontwikkeling van de mobiliteitscentrale, data en het living lab slimme mobiliteit. In de concept Regionale Mobiliteitsstrategie zijn deze keuzen verder uitgewerkt. Het concept is een extra tussenstap om wensen en bedenkingen/ meningen van partijen te krijgen en te kunnen bespreken, in opmaat naar de definitieve Regionale Mobiliteitsstrategie.

Wat willen we bereiken?

In de richtingennotitie Slimme Mobiliteit zijn vijf richtinggevende keuzes voorgesteld voor de toekomstige mobiliteit in Zeeland:

- 1) Mix van Mobiliteit: We faciliteren aanvullend op eigen vervoer een flexibel vraagafhankelijk vervoersaanbod, zodat iedere reiziger een passende mogelijkheid heeft om van deur tot knooppunt en van knooppunt tot bestemming te komen. We garanderen de deur-tot-deur-reis voor kwetsbare reizigersgroepen. Dit wordt gecombineerd met een beperkter maar hoogwaardiger netwerk van vaste snelle verbindingen (bus en trein) tussen de grote knooppunten en steden buiten Zeeland. We creëren een Zeeuwse basis met ruimte voor regionaal (en seizoensgebonden) maatwerk dat regionaal wordt uitgewerkt.
- 2) Knooppunten: We organiseren een Zeeuwse aanpak van knooppunt ontwikkeling, gericht op OV-knooppunten met gelaagdheid van vier niveaus. Daarnaast werken we aan mobiliteitshubs rond laadvoorzieningen. Beide dragen bij aan de overstap van flexibele mobiliteit op snelle verbindingen. We investeren in de ontwikkeling van minimaal 6 OV-knooppunten van de eerste twee niveaus voor 2025 en maken afspraken over het stap voor stap realiseren van tussen de 10 en 20 aanvullende OV-knooppunten en mobiliteits-hubs rond (snel)laadvoorzieningen voor 2030.
- 3) Mobiliteitscentrale: Een in te richten Mobiliteitscentrale Zeeland is opdrachtgever voor vervoerscontracten, draagt bij aan de ontwikkeling van vervoersinitiatieven, coördineert het aansluiten van vraag en aanbod en draagt zorg voor zichtbaarheid van Zeeuwse mobiliteit in MaaS-apps. De Mobiliteitscentrale heeft een ontwikkelfunctie waarmee systemen vanuit verschillende contracten/ initiatieven met elkaar kunnen ademen. Voor de niet digitaal vaardige reiziger biedt de mobiliteitscentrale telefonische plan en boekingsmogelijkheid.
- 4) Data: Mobiliteitsvraag, mobiliteitsaanbod en infrastructuur worden slim ingericht, waarbij datastromen via het Regionaal Datateam worden gefaciliteerd, met als doel voor de reiziger het mobiliteitssysteem zo vlug, veilig, betrouwbaar en comfortabel mogelijk te organiseren.

- 5) Living Lab: We investeren de beschikbare middelen uit het compensatiepakket 'Wind in de zeilen' voor het Living Lab Slimme Mobiliteit Zeeland, om nieuwe technieken en ontwikkelingen met pilots te testen en uit te proberen in de Zeeuwse situatie. Zeeland is daarmee het gebied om in een meer dunbevolkt gebied innovaties die door kennisinstellingen zijn ontwikkeld en uitgewerkt in de praktijk uit te gaan testen. Bij in de praktijk bewezen succesvolle toepassingen rollen we initiatieven uit over Zeeland.

In de concept Regionale Mobiliteitsstrategie zijn deze vijf richtinggevende keuzes nader uitgewerkt. Het voorleggen van het concept van de Regionale Mobiliteitsstrategie is een tussenmoment op weg naar de definitieve Regionale Mobiliteitsstrategie. Aan PS wordt gevraagd om wensen en bedenkingen op deze strategie mee te geven. Tegelijkertijd ligt dit concept voor bij de colleges van gemeenten, wordt hierop advies gevraagd aan het OPOV en worden andere stakeholders de mogelijkheid geboden hierop te reageren. Op basis daarvan kan tussen betrokken partijen worden besproken welke aanpassingen nodig zijn om tot een definitieve gezamenlijke Regionale Mobiliteitsstrategie te komen.

Waarom kunnen we zien of alles bereikt is?

Het is belangrijk dat voor partijen die de definitieve mobiliteitsstrategie vaststellen om duidelijke doelstellingen vast te leggen, met zicht op de monitoring van de indicatoren en evaluatiemomenten. In hoofdstuk 10 van de concept Regionale Mobiliteitsstrategie is de eerste opzet daarvoor opgenomen.

Wat doen we daarvoor?

Na het ontvangen van reacties, adviezen en standpunten over de richtingennotitie Slimme Mobiliteit zijn verschillende uitwerkingen in gang gezet:

1) Mix van Mobiliteit

De combinatie van de adviesbureaus APPM en Goudappel hebben analyses gemaakt van de vervoersstromen in Openbaar Vervoer en Doelgroepenvervoer.

Hieruit volgt het voorstel zoals opgenomen in de concept Regionale Mobiliteitsstrategie:

- Vanuit de basis van de haltetaxi wordt gebouwd aan een fijnmazig systeem van deeltaxi's en kleine busjes in combinatie met het doelgroepenvervoer, buurtbussen, vrijwilligersinitiatieven en deelmobiliteit. Dit systeem moet de garantie bieden dat iedere inwoner binnen 2,5 kilometer een opstaplocatie heeft met een passende mobiliteitsmogelijkheid. Voor de meeste inwoners zal dit dichterbij huis zijn, omdat dergelijke opstappunten in dorpen en woonwijken te vinden zijn, maar ook in het buitengebied wordt de 2,5 kilometer als maximum afstand gegarandeerd.
- Het OV-netwerk wordt gericht op snelle en drukke verbindingen waar de bus de meeste meerwaarde heeft. Dit betekent een beperkter, maar hoogwaardiger netwerk. Grensoverschrijdende verbindingen krijgen gezien eerdere inbreng vanuit PS en vanuit verschillende gemeenten extra prioriteit. Gezien grote groep scholieren die afhankelijk is van het OV is de keuze om ook scholierenlijnen te organiseren en daarbij via een onderwijsaanpak in gesprek te gaan met onderwijsinstellingen. Dit zit tussen scenario 2 en 3 in van de in de concept strategie opgenomen kaart.
- Fietsen en wandelen blijven naast de georganiseerde mobiliteit de belangrijkste elementen.

Daarnaast is een marktconsultatie uitgevoerd gericht op de vraag wanneer een busconcessie voor marktpartijen interessant is om op in te schrijven. Er was relatief veel belangstelling van marktpartijen om input in deze marktconsultatie te leveren. Inzicht daaruit is verkregen in de gevolgen van Corona op de overwegingen om in te schrijven op een nieuwe concessie (onzekerheid), de wens van marktpartijen om een ontwikkelende rol in het OV te hebben en de wijze waarop stimulansen voor ontwikkeling in een concessie kunnen worden opgenomen.

2) Knooppunten

Royal Haskoning DHV heeft een uitwerking gemaakt van de knooppuntenaanpak, begeleid door een groep medewerkers van gemeenten en provincie. Daarbij worden drie typen hubs onderscheiden: stationshubs, regiohubs en reguliere hubs. Per categorie gebruiken we een synoniem voor het woord knooppunt, namelijk hub. Hiermee sluiten we aan bij de landelijke trend waarin steeds vaker over mobiliteitshubs gesproken wordt. Bovendien benadrukt nieuwe terminologie ook dat er een kwaliteitsverbetering bij bestaande knooppunten wordt doorgevoerd. In andere woorden: in de oude en huidige situatie praten we over knooppunten, transferia en P+R. In de nieuwe situatie praten we over hubs, maar deze noemen we pas hubs als het voorzieningsniveau op het afgesproken niveau is gerealiseerd. Buiten de drie type hubs is in de categorisering ook plaats voor een hubgrade (tijdelijk toevoegen van extra voorzieningen), haltes en deelmobiliteitspunten. Per type hub is uitgewerkt welk voorzieningsniveau daar dan bij hoort, inclusief het kostenplaatje.

Bij een hub hanteren we het volgende minimale voorzieningsniveau:

- Toegankelijk, herkenbaar en vindbaar
- Contactinfo en een kaart van de lijnen, de omgeving en het hubnetwerk
- Overdekt fietsparkeren en fietsreparatiepaal
- Autoparkeren en kiss & ride
- Overdekt wachten, verlichting een afvalbak en toeristeninfo

Beoogd was om in een werksessie ook de locaties voor de verschillende soorten hubs te verkennen per regio. Dit is enkel gebeurd voor Tholen en Schouwen-Duiveland, waardoor dit voor de andere regio's nog mist. Omdat we eraan hechten dit gezamenlijk goed uit te werken, is dit in de concept Regionale Mobiliteitsstrategie nog niet opgenomen. Dit zal in de periode juni-september verder worden uitgewerkt en besproken, zodat dit bij het voorleggen van de definitieve Regionale Mobiliteitsstrategie is ingevuld en afgestemd.

3) Mobiliteitscentrale

In de reacties op de richtingennotitie zijn veel vragen gesteld en opmerkingen geplaatst bij de mobiliteitscentrale. Daarbij speelt zowel een rol als wat wordt er inhoudelijk van een mobiliteitscentrale verwacht en daarbij een sterke wisselwerking met op welke manier besluitvorming en sturing op een mobiliteitscentrale verloopt. KokxDeVoogd heeft in opdracht van een begeleidingsgroep met vertegenwoordigers uit de regio en de provincie een ronde bestuurlijke interviews afgenomen en heeft haar advies opgeleverd. Vanuit dit advies is een opzet voor ambitie, takenpakket en hoofdvorm van de mobiliteitscentrale in de concept Regionale Mobiliteitsstrategie opgenomen.

De opbouw van de mobiliteitscentrale vraagt een zorgvuldige aanpak, waarbij partners duidelijk hebben gemaakt pas definitieve besluiten te kunnen nemen wanneer het complete plaatje duidelijk en uitgewerkt is. Dat betekent dat in navolging op de definitieve mobiliteitsstrategie een vervolgproces nodig zal zijn, waarin de precieze uitwerking van kosten en personele inzet een van de onderdelen is. Dat betekent dat ook na de definitieve Regionale Mobiliteitsstrategie er nog een formeel besluitmoment over de mobiliteitscentrale voor Raden en Staten zal volgen. Indien het gaat om het oprichten van een rechtspersoon dan volgt tevens een wensen en bedenkingenprocedure voor gemeenteraden (160, tweede lid Gemeentewet) en staten (158, tweede lid Provinciewet). In dit proces zal rekening moeten worden gehouden met gemeentelijke en provinciale verkiezingen en daarop volgende collegevorming.

Deadline voor een draaiende Mobiliteitscentrale is gezien de ingangsdatum van de nieuwe concessie december 2024.

4) Data en Regionaal Data Team

De Zeeuwse aanpak voor het Regionaal Data Team is door een kwartiermakend team uitgewerkt. In de komende periode besluiten colleges over de vanuit hun organisatie gevraagde inzet voor dit team, zodat tempo kan worden gemaakt richting nationale afspraken voor 2023. Het rijk voorziet dat in het najaar 2021 het Nationaal Toegangspunt Mobiliteitsdata live gaat. Via dit punt wordt de data uit de diverse bronnen en samenwerkingsverbanden die er nationaal zijn ontsloten ter bevordering van multimodaal reizen, beleidsontwikkeling, innovatie en een efficiëntere overheid.

Eerder is gesproken over de zeven landelijke pilots met Mobility as a Service-apps. Uit de zeven pilotregio's komen acht MaaS-apps. Vroeger dan verwacht zullen deze apps al in 2021 landelijk worden uitgerold. Er wordt gewerkt om Zeeuwse mobiliteitsmogelijkheden aan te sluiten op deze MaaS-apps.

5) Living Lab Slimme Mobiliteit Zeeland

In het kader van het compensatiepakket Wind in de Zeilen is er budget beschikbaar gekomen om programmatisch nieuwe ontwikkelingen te testen en uit te proberen. Dit met als doel om vervolgens nieuwe mobiliteitsoplossingen over heel Zeeland uit te rollen.

In de bijgevoegde concept mobiliteitsstrategie zijn deze vijf keuzes verder uitgewerkt op het niveau van de hoofdlijnen en de richting van de uitvoering.

Stap naar definitieve strategie

Definitieve besluitvorming over de Regionale Mobiliteitsstrategie vindt in het najaar plaats. In de komende maanden wordt op basis van de meningsvorming over het concept bij de verschillende betrokken partijen bezien welke aanpassingen nodig zijn om tot een gedragen definitieve Regionale Mobiliteitsstrategie te kunnen komen.

Verdere stappen

De definitieve Regionale Mobiliteitsstrategie biedt een belangrijke basis voor de aanbestedingsprocedure voor een volgende OV-concessie. Aangezien voor een dergelijke aanbesteding heldere uitgangspunten belangrijk zijn, wordt samen met de definitieve Regionale Mobiliteitsstrategie een uitgangspuntennotitie voor de aanbesteding van de nieuwe OV-concessie opgesteld.

Voorzien wordt dat vanuit die uitgangspunten tot en met voorjaar een Programma van Eisen voor de nieuwe concessie wordt samengesteld, waarna gestart kan worden met de aanbestedingsprocedure. In de planning is voorzien dat na gunning een behoorlijke implementatieperiode beschikbaar is voordat de nieuwe concessie start.

Belangrijk is om tot aan de start van de aanbesteding van de nieuwe concessie de landelijke effecten van Corona op het OV en de stand van zaken landelijk binnen verschillende concessies te bezien. Uit de marktconsultatie is gebleken dat bij te grote risico's binnen bestaande concessies vervoerders terughoudend zullen zijn in het inschrijven op nieuwe concessies. Wanneer er begin 2022 grote risico's zijn binnen bestaande concessies, vraagt dit specifieke afwegingen binnen de geldende regelgeving voor OV-concessies.

Wat zijn de klimaat effecten?

In de concept Regionale Mobiliteitsstrategie wordt de koppeling gelegd tussen slim en schoon en naar de regionale energiestrategie. De doelstelling uit de RES is eveneens in de Regionale Mobiliteitsstrategie opgenomen. Dit betreft: Per 2030 een CO2 reductie van 1.029 Kton in mobiliteit (personen- en goederenvervoer) ten opzichte van 1990.

Daarnaast is een specifieke doelstelling: "In 2030 wordt al het Openbaar Vervoer en vraaggestuurd vervoer uitgevoerd met Zero-Emissie voertuigen." In de RES is de inschatting gemaakt dat dit een CO2 reductie van 20 Kton oplevert.

Wat mag het kosten?

Deze concept strategie draagt nog geen directe financiële consequenties in zich, aangezien pas bij besluitvorming over de definitieve Regionale Mobiliteitsstrategie de direct daaruit voortvloeiende financiële gevolgen gedekt moeten zijn.

Het huidige beeld is:

Voor de toekomstige mobiliteitsmix wordt in de strategie uitgegaan van gelijkblijvende budgetten (inclusief indexering) zoals in de provinciale meerjarenbegroting zijn opgenomen. In het bepalen van de uitgangspunten voor de nieuwe concessie worden afwegingen met betrekking tot risico's meegenomen.

In de voorjaarsnota 2021 zijn middelen op een stelpost gereserveerd om de opgaven naar uitvoering te brengen. Voor de knooppuntenaanpak is voorzien dat bij de besluitvorming over de definitieve mobiliteitsstrategie een voorstel wordt gedaan van onttrekking van middelen aan deze stelpost. Zoals in de concept Regionale Mobiliteitsstrategie is aangegeven, betreft dit een provinciaal aandeel in kosten voor twee stationshubs (naar verwachting 1, gezien het beschikbare budget uit het compensatiepakket voor stationsgebied Vlissingen), vier regionale hubs en zes reguliere hubs. Dit is beoogd als cofinanciering naast gemeentelijke en rijksbijdragen.

Voor de ontwikkeling op data en voor het Living Lab Slimme Mobiliteit (in het kader van het compensatiepakket Wind in de Zeilen) zijn rijksbijdragen (respectievelijk € 125.000 incl. BTW t/m 2023 en € 1.000.000 incl. BTW t/m 2025) beschikbaar die reeds in de provinciale meerjarenbegroting zijn verwerkt.

Bij de besluitvorming over de Regionale Mobiliteitsstrategie zal een gedetailleerder overzicht van betrokken budgetten worden opgenomen in een uitvoeringsplan voor de komende jaren.

Voor de Mobiliteitscentrale zullen na de definitieve mobiliteitsstrategie nog vervolgbesluiten (o.a. door PS) moeten worden genomen, waaronder de precieze taakverdeling tussen overheden, in samenhang met de personeelskosten en materiële kosten die daarmee gemoeid zijn, mede in relatie tot beschikbare personeelsinzet en materieel budget in de provinciale begroting voor deze taken.

Financiële consequenties externe inhuur: nvt

Wij stellen u voor te besluiten overeenkomstig bijgevoegd ontwerp-besluit.

Gedeputeerde staten,

Drs. J.M.M. Polman, voorzitter

A.W. Smit, secretaris

Ontwerpbesluit

De staten der provincie Zeeland,
gelezen het voorstel van Gedeputeerde Staten van 15 juni 2021, nr. 65484;

besluiten:

Het concept Opgavenvoorstel: concept Regionale Mobiliteitsstrategie vast te stellen als provinciaal, richtinggevend document voor de procesaanpak, daarmee voor de definitieve Regionale Mobiliteitsstrategie, en wensen en bedenkingen in deze kenbaar te maken ten behoeve van het opstellen van een definitieve strategie.