

Financiële consequenties externe inhuur:

Kostensoort: Externe inhuur nvt
Bedrag: € 0,00

Financiële consequenties opdracht/uitbesteding:

Kostensoort: Uitbesteding nvt
Bedrag: € 0,00

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

Vergadering PS: 17 december 2021
Nr: [103445](#)
Agenda nr:
Vergadering GS: 2 november 2021
Nr: 102369

Onderwerp: Regionale Mobiliteitsstrategie

Aan de Provinciale Staten van Zeeland

Samenvatting:

De bereikbaarheid van Zeeland is belangrijk voor de leefbaarheid en aantrekkelijkheid naar de toekomst toe. Tegelijkertijd staat de kwaliteit van het openbaar vervoer in Zeeland onder druk en is ook de druk op het doelgroepenvervoer hoog. De technologische mogelijkheden bieden kansen om verschillende vervoersvormen voor de reiziger makkelijker aan elkaar te gaan verknopen. Daarom was er vanuit de Provincie een directe reden om samen met een breed netwerk van partners na te denken over het verbeteren van het mobiliteitssysteem voor de reiziger in Zeeland. Met de Regionale Mobiliteitsstrategie hebben we de belangrijkste punten voor de toekomst uitgewerkt. Deze bestaan uit duurzame mobiliteit, mix van mobiliteit, opstappunten, haltes en hubs, de mobiliteitscentrale, data en het living lab Slimme Mobiliteit. Tenslotte is er aandacht voor de samenwerking in de verdere invulling en uitvoering en voor monitoring, bijsturing en evaluatiemomenten voor de Regionale Mobiliteitsstrategie. De Regionale Mobiliteitsstrategie komt naast besluitvorming in Provinciale Staten ook ter besluitvorming in de gemeenteraden van de Zeeuwse gemeenten.

Wat willen we bereiken?

Met de Regionale Mobiliteitsstrategie is met het netwerk een plan gemaakt voor de toekomstige mobiliteit in Zeeland. Voor zes onderdelen worden de belangrijkste keuzes uitgewerkt:

- 1) **Duurzame Mobiliteit:** Door het veranderen van zowel mobiliteitsgedrag als ook het verduurzamen van de voertuigen zijn er manieren om te komen tot de vermindering van de uitstoot van stoffen die voor mens, klimaat, milieu en natuur schadelijk zijn. In combinatie met de doelen zoals die in de Regionale Energiestrategie zijn vastgelegd wordt dit meegenomen in de Regionale Mobiliteitsstrategie. Daarmee wordt tevens de afspraak uit het klimaatakkoord voor de vertaling van de klimaatafspraken in regionale mobiliteitsplannen ingevuld.
- 2) **Mix van Mobiliteit:** Naast eigen vervoer wordt gezorgd voor een goed mobiliteitsaanbod via fijnmazige mobiliteit, zodat iedere reiziger een passende mogelijkheid heeft om van deur tot bestemming te komen. De deur-tot-deur reis voor de meest kwetsbare reizigersgroepen is gegarandeerd. Dit wordt gecombineerd met een beperkter, maar hoogwaardiger netwerk van snelle verbindingen (bus en trein) tussen de grote knooppunten en steden, binnen en buiten Zeeland. De Zeeuwse basis krijgt ruimte voor maatwerk, welke op regionaal en gemeentelijk niveau wordt uitgewerkt. De Regionale Mobiliteitsstrategie gaat uit van het huidige beleid ten aanzien van de Westerschelde Ferry. Hier wordt dan ook geen afwijkende invulling aan gegeven.
- 3) **Opstappunten, haltes en hubs:** In Zeeland is binnen de bebouwde kom vanaf 2025 binnen 500 meter een opstappunt en buiten de bebouwde kom is dit binnen maximaal 2,5 km. De Zeeuwse aanpak van knooppunt ontwikkeling is uitgewerkt, gericht op hubs met gelaagdheid van drie niveaus. Daarnaast wordt gewerkt aan

mobilitieithubs rond laadvoorzieningen en opstappunten voor fijnmazige mobiliteit. We investeren in de ontwikkeling van minimaal twee stationshubs, vier regiohubs en zes reguliere hubs voor 2025 en maken afspraken over het stap voor stap realiseren van tussen de 10-20 aanvullende hubs voor 2030. Samen met gemeenten zijn ambities voor knooppuntontwikkeling in beeld gebracht en is een lobby opgestart richting het Rijk voor cofinanciering van grote hubs en kleinere deelmobiliteitspunten.

- 4) Mobiliteitscentrale: Een op te richten Mobiliteitscentrale Zeeland fungeert als coördinator en adviseur voor het aanbod van mobiliteit, draagt bij aan de ontwikkeling van vervoersinitiatieven, analyseert het aansluiten van aanbod op vraag en draagt zorg voor zichtbaarheid van Zeeuwse mobiliteit in MaaS apps. De Mobiliteitscentrale heeft een ontwikkelingsfunctie waarmee systemen vanuit verschillende contracten/initiatieven met elkaar kunnen ademen. Voor de niet digitaal vaardige reiziger biedt de mobiliteitscentrale telefonische plan- en boekingsmogelijkheden. Een spoorboekje om te komen tot de mobiliteitscentrale is opgenomen in de Regionale Mobiliteitsstrategie. Verder zijn in de Regionale Mobiliteitsstrategie spelregels afgesproken over beleidsadvies vanuit de mobiliteitscentrale aan overheden en waar de bevoegdheden voor besluitvorming liggen.
- 5) 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.
- 6) 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.

Waarom kunnen we zien of alles bereikt is?

Met de vaststelling van de Regionale Mobiliteitsstrategie onderschrijven partijen de volgende doelstellingen vanaf 2025, waar jaarlijks over aan PS wordt gerapporteerd:

| Onderdeel | Doelstelling | Indicator en rapportage |
|---------------------|--|---|
| Reiziger | Verbetering oordeel reizigers in Zeeland op 8 genoemde belangen | Jaarlijkse enquête onder reizigers in Zeeland op 8 genoemde belangen. Per belang een gemiddeld cijfer van 0-10. Nulmeting tweede helft 2021 |
| | Oordeel OV-klantenbarometer minimaal gelijk | Jaarlijks landelijk onderzoek. |
| Duurzame mobiliteit | Per 2030 een CO2-reductie van 1.029 Kton in mobiliteit (personen- en goederenvervoer) ten opzichte van 1990. | Monitoring via RES Zeeland. |
| | In 2030 wordt al het Openbaar Vervoer uitgevoerd met Zero-Emissie voertuigen. | Aandeel Zero-Emissie voertuigen. Jaarlijkse rapportage. |
| | Per 2025 zo'n 3.000 laadpalen in Zeeland en per 2030 zo'n 10.000. | Rapportage via RVO/Nationale Agenda Laadinfrastructuur |
| Mix van Mobiliteit | Snelle busverbindingen zijn maximaal 2x langzamer dan zelfde verbinding (tussen start- en eindpunt) met de auto. | Vervoerplan concessiehouder jaarlijks inzicht in welke verbindingen dit wel of niet wordt behaald. |

| | | |
|-------------|--|---|
| | Vanaf ieder punt in Zeeland binnen 2,5 kilometer opstappunt voor fijnmazige taxisysteem | Kaart met weergave opstappunten, die jaarlijks wordt geactualiseerd. |
| | Alle voertuigen zijn vanaf 2025 toegankelijk | Vervoerplan concessiehouder en contracten doelgroepenvervoer |
| Knooppunten | Twee stationshubs, vier regiohubs en zes reguliere hubs voor 2025 | Hubs ingericht conform menukaarten hubsaanpak. Jaarlijkse rapportage op realisatie. |
| | Tussen 2025 – 2030 aanvullen met achttien nieuwe hubs (uit verschillende categorieën). | Hubs ingericht conform menukaarten hubsaanpak. Jaarlijkse rapportage op realisatie. |
| Data | De publieke (mobiliteits)data op 15 items voor 90% op orde, actueel betrouwbaar, geheel cyberproof en conform de Algemene Verordening Gegevensbescherming in 2023. | Regionaal Data Team volgt ontwikkeling. Eind 2023 bepalen of doelstelling is behaald. |

Wat doen we daarvoor?

Na het ontvangen van wensen en bedenkingen over de concept Regionale Mobiliteitsstrategie zijn verschillende uitwerkingen in gang gezet:

1) Duurzame Mobiliteit

Samenvattend wordt in deze strategie het bredere mobiliteitssysteem beschouwd waarin schoon en slim samensmelten tot één geheel. Zowel het veranderen van ons mobiliteitsgedrag als ook het verduurzamen van de voertuigen vormen manieren om te komen tot de vermindering van de uitstoot van stoffen die voor mens, klimaat, milieu en natuur schadelijk zijn. Door slimmer en meer gezamenlijk te reizen neemt de efficiëntie van de mobiliteit toe en de uitstoot af. Specifiek wordt in samenhang met doelstellingen op het gebied van vermindering van CO₂-uitstoot en stikstof ingezet op emissievrije voertuigen. In Zeeland wordt het doel gezet om met ingang van de nieuwe busconcessie in 2025 alleen zero emissie bussen te laten rijden.

2) Mix van Mobiliteit

In de afgelopen tijd is met groepen reizigers en vele partijen gesproken over het wenselijke aanbod van mobiliteit in Zeeland. Belangrijke elementen zijn dat mobiliteit dichtbij moet zijn en dat veel van de bewegingen over korte afstanden zijn. Tegelijkertijd komt het in Zeeland relatief vaker voor dat mensen over grotere afstanden moeten reizen voor bijvoorbeeld school of zorg. Dan is er behoefte dat de reis snel afgelegd kan worden. Specifieke doelgroepen, zoals toeristen hebben afwijkende behoeften, zoals juist de beleving tijdens de reis. Hieruit volgt het voorstel zoals opgenomen in de Regionale Mobiliteitsstrategie:

- Vanuit de basis van de haltetaxi wordt gebouwd aan een fijnmazig systeem van flextaxi's en flexbusjes in combinatie met het doelgroepenvervoer, buurtbussen, vrijwilligersinitiatieven en deelmobiliteit. Dit systeem moet de garantie bieden dat iedere inwoner binnen bebouwde kom binnen 500m en buiten bebouwde kom binnen 2,5 kilometer een opstaplocatie heeft met een passende mobiliteitsmogelijkheid.
- Het netwerk van grote bussen wordt gericht op snelle en drukke verbindingen waar de bus de meeste meerwaarde heeft. Dit betekent een beperkter, maar hoogwaardiger netwerk. Grensoverschrijdende verbindingen krijgen eerdere inbreng vanuit PS en vanuit verschillende gemeenten extra prioriteit. Gezien grote groep scholieren die afhankelijk is van de bus, is de keuze om ook scholierenlijnen te organiseren en daarbij via een onderwijsaanpak in gesprek te gaan met onderwijsinstellingen.
- Fietsen en wandelen blijven naast de georganiseerde mobiliteit de belangrijkste elementen.
- In iedere gemeente zal worden gekeken naar maatwerk gericht op de specifieke mogelijkheden en ambities en rekening houdend met wensen van specifieke doelgroepen zoals toeristen.

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 overwegingen om in te schrijven op een nieuwe concessie door marktpartijen.

3) Opstappunten, haltes en knooppunten

Opstappunten zijn altijd nabij en bieden fijnmazige mobiliteitsvormen. Haltes zijn locaties waar op de grote bus wordt gestapt. Knooppunten zijn er in iedere regio om het netwerk van flexibele fijnmazige mobiliteit te verbinden met snelle, doorgaande trein- en busverbindingen. Er is 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. 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 voorzieningenniveau daar dan bij hoort, inclusief het kostenplaatje.

Bij een hub hanteren we het volgende minimale voorzieningenniveau:

- 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

Met gemeenten is verkend op welke locaties hubontwikkeling gewenst is. Op basis van deze informatie is een kaart opgesteld met geambieerde hubontwikkeling voor en na 2025. Doelstelling is om voor 2025 minimaal twee stationshubs, vier regiohubs en zes reguliere hubs te ontwikkelen. Gemeenten, Provincie en andere partners werken samen aan een uitvoeringsplan om te komen tot de realisatie van hubs. In de meeste gevallen zal de gemeente de trekker zijn en is de rol van de Provincie om expertise in te brengen ten aanzien van uniforme uitstraling, deelmobiliteit en MaaS en het organiseren van Provinciale cofinanciering.

4) Mobiliteitscentrale

De ambitie is om te komen tot een mobiliteitscentrale, waarin gemeenten en provincie gezamenlijk kunnen inspelen op de mobiliteitsbehoeften van reizigers, door samen invulling te geven aan taken op het gebied van de mobiliteit in Zeeland. De mobiliteitscentrale vormt onder andere het centrale aanspreekpunt voor de reizigers, bundelt de bij overheden bestaande expertise binnen Zeeland en maakt meer en slimmere combinaties van mobiliteit mogelijk. Naast publieke vormen van openbaar en doelgroepenvervoer kan de mobiliteitscentrale ook private initiatieven ondersteunen, waardoor een brede mix van mobiliteit ontstaat en voor reizigers wordt ontsloten.

De mobiliteitscentrale is cruciaal om te zorgen dat:

- Reizigers op een makkelijke manier ook telefonisch hun reis kunnen plannen, boeken en betalen.
- Reizigers goed bediend kunnen worden met het fijnmazige mobiliteitssysteem en doelgroepenvervoer.
- Analyses gemaakt kunnen worden over de vervoersvraag en aanbod op locaties en tijdstippen om op basis daarvan (indien nodig) bij te kunnen sturen op het vervoersaanbod.
- Adviezen aan de verantwoordelijke overheden kunnen worden gegeven op basis van dergelijk analyses.
- Kennis en kunde in Zeeland samengebracht en gedeeld wordt van waaruit de betekenis van verschillende ontwikkelingen op mobiliteitsgebied kan worden geduid.
- Aangesloten kan worden op landelijke initiatieven om mobiliteit te verbeteren.
- Vervoerders kunnen worden aangestuurd en een goede administratie ten aanzien van gereden ritten wordt verzorgd.

- Gefaciliteerd wordt dat meer uitwisseling van ervaringskennis tussen Zeeuwse overheden wordt gedeeld.

Met het vaststellen van deze Regionale Mobiliteitsstrategie wordt de gezamenlijke intentie uitgesproken om toe te werken naar de mobiliteitscentrale, met de spelregels zoals in de Regionale Mobiliteitsstrategie opgenomen. In de Regionale Mobiliteitsstrategie is het spoorboekje opgenomen met verdere stappen om te komen tot de mobiliteitscentrale. Ten aanzien van een beslisdocument over de business case en een concepttekst voor de gemeenschappelijke regeling van de Mobiliteitscentrale is besluitvorming door gemeenteraden en Provinciale Staten voorzien.

5) 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 (MaaS)-apps. Uit de zeven pilotregio's komen acht MaaS-apps. Eerder dan verwacht zullen deze apps landelijk worden uitgerold. Er wordt gewerkt om Zeeuwse mobiliteitsmogelijkheden aan te sluiten op deze MaaS-apps.

6) Living Lab Slimme Mobiliteit Zeeland

In het kader van het compensatiepakket Wind in de Zeilen is 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 Regionale Mobiliteitsstrategie zijn deze keuzes verder uitgewerkt.

Verdere stappen

De Regionale Mobiliteitsstrategie geeft de gewenste ontwikkeling op hoofdlijnen aan. Daarmee vormt deze strategie de basis voor het zoeken naar een nieuwe vervoerder die de volgende concessie van de grote bussen gaat uitvoeren. Tevens biedt deze strategie ook de basis voor (regionale) invulling van de fijnmazige mobiliteit, uitwerking voor de specifieke hublocaties en financiering daarvan. Verder is de invulling van de mobiliteitscentrale en besluitvorming daarover beschreven. Binnen de beschreven hoofdlijnen worden zaken in latere stappen, via uitvoeringsplannen, tot in verder detail uitgewerkt. Zo bespreken de gemeenten en Provincie bijvoorbeeld met een nieuwe vervoerder hoe de routes voor de grote bussen precies moeten lopen, waar dat in het plan nog aangegeven staat op een kaart met pijlen.

De definitieve Regionale Mobiliteitsstrategie biedt een belangrijke basis voor de aanbestedingsprocedure voor een volgende busconcessie. We streven ernaar komend voorjaar een Programma van Eisen voor de nieuwe concessie samen te stellen, 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. Voorafgaand aan de aanbestedingsprocedure zal PS instemming worden gevraagd op het maximumbedrag voor de komende concessie, aangezien dit verder vooruitkijkt dan de komende vier jaar, en zal PS worden gevraagd wensen en bedenkingen te uiten ten aanzien van de uitgangspunten voor de concessie grote bussen.

Wat zijn de klimaateffecten?

In de Regionale Mobiliteitsstrategie wordt de koppeling gelegd tussen slim en schoon, maar met name ook naar de Regionale Energie Strategie (RES). De RES doelstellingen voor mobiliteit zijn ook 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.

Doelstelling vanuit de Regionale Mobiliteitsstrategie is dat in 2025 alle grote bussen Zero-Emissie zijn. In de RES is de inschatting gemaakt dat dit een CO2 reductie van 20 Kton oplevert. De overstap op Zero-Emissie voertuigen zorgt voor nul lokale stikstofuitstoot en een flinke vermindering van fijnstof. Daarmee draagt de overstap bij aan het Schone Lucht Akkoord en de Stikstof opgave.

Wat mag het kosten?

Met de vaststelling van de Regionale Mobiliteitsstrategie gaat deze opgave over van strategie naar uitvoering. In de termen van de Opgavencyclus uit de notitie "Veranderende Werkwijzen Provinciale Staten Zeeland" uit maart 2019 van kaders stellen naar controleren. De uitvoering vindt organisatorisch vervolgens voor provinciale activiteiten plaats binnen het uitvoeringsprogramma's 'Mobiliteit op maat' en afdeling Infrastructuur en Vastgoed. Tevens kent de uitvoering een sterke relatie met RES, waarvan de uitvoering reeds is belegd binnen het uitvoeringsprogramma 'Energie op Klimaat'.

Binnen de diverse doelstellingen van het uitvoeringsprogramma 'Mobiliteit op maat' zijn meerjarige budgetten opgenomen om, samen met onze regionale partners, uitvoering te geven aan de Regionale Mobiliteitsstrategie.

1) Duurzame mobiliteit

Op het gebied van duurzame mobiliteit zijn reeds stappen gezet door de uitvoering ervan te beleggen binnen het uitvoeringsprogramma Energie op Klimaat. Zo heeft de uitwerking van de Nationale Aanpak Laadinfrastructuur (NAL) zich vertaald in een regionale aanpak (RAL), waarvoor het Rijk budget beschikbaar gesteld heeft. Meerjarig zijn de bijbehorende budgetten opgenomen in de provinciale begroting. De doelstelling in 2030 alle voertuigen van het OV zero-emissie te laten zijn, wordt meegenomen in de uitvoering en implementatie van Mix van mobiliteit. Hiervoor is cofinanciering van het Rijk beschikbaar.

2) Mix van mobiliteit

Voor de toekomstige mobiliteitsmix wordt in de strategie uitgegaan van gelijkblijvende budgetten (inclusief indexering) zoals in de provinciale meerjarenbegroting zijn opgenomen.

Dat betekent dat voor de periode vanaf 2025 hiervoor een beroep gedaan wordt op de structurele budgetten die te maken hebben met openbaar vervoer (busconcessie, buurtbussen en haltetaxi). Voorafgaand aan de aanbesteding van de busconcessie zal PS een voorstel worden gedaan voor de maximale financiële omvang van de busconcessie, alsmede hoe de resterende budgetten worden ingezet voor de verdere aspecten (fijnmazige mobiliteit) van de mobiliteitsmix.

Om de aanbesteding van de nieuwe busconcessie voortvarend op te pakken, stellen we voor om in de periode 2022 tot en met 2024 hiervoor in totaliteit € 100.000 beschikbaar te stellen uit de 'stelpost strategische opgaven'.

3) Opstappunten, haltes en knooppunten

In de voorjaarsnota 2021 zijn middelen uit de investeringsagenda op een 'stelpost strategische opgaven' gereserveerd om de strategische opgaven naar uitvoering te brengen. Om de knooppuntenaanpak in gezamenlijkheid met de regionale partners te kunnen oppakken, stellen we voor om in de periode 2022 tot en met 2024 in totaliteit € 2,5 miljoen uit deze stelpost te onttrekken. Zoals in de Regionale Mobiliteitsstrategie is aangegeven, betreft dit een provinciaal aandeel in kosten voor twee stationshubs, vier regionale hubs en zes reguliere hubs. Dit is beoogd als cofinanciering naast gemeentelijke en rijksbijdragen.

Vanuit een ambtelijke verkenning is een inventarisatie gemaakt van gewenste hub ontwikkeling. Ook is hier een globale kostenraming, vanuit kengetallen, gemaakt op de benodigde financiering voor hubontwikkeling voor 2025. Hieruit kwam een bedrag van ca € 7 miljoen naar voren. Omdat goede knooppunten randvoorwaardelijk zijn voor een goed functionerend mobiliteitssysteem is provinciale cofinanciering op hub ontwikkeling uitlegbaar. In de praktijk zullen gemeenten vaak trekker zijn om de hub te realiseren en zal de provincie tussen de 25-50% cofinancieren. Voor situaties waar de Provincie trekker is, kan dit aandeel groter zijn.

4) Mobiliteitscentrale

Onderwerp:

Regionale Mobiliteitsstrategie

Voor de Mobiliteitscentrale zullen na vaststelling van de Regionale Mobiliteitsstrategie nog vervolgbesluiten door PS moeten worden genomen, waaronder de vertaling van de governance en de business case vanuit taken, benodigde capaciteit en budgetten.

Om de vervolgstappen voor de mobiliteitscentrale in te vullen, stellen we voor om in de periode 2022-2023 hiervoor in totaliteit € 100.000 beschikbaar te stellen uit de 'stelpost strategische opgaven'.

5) Data en Regionaal Data Team

Ten behoeve van de werkzaamheden voor het Regionaal Data Team is reeds budget beschikbaar in doelstelling 'Uitvoering slimme mobiliteit'.

6) Living Lab Slimme Mobiliteit Zeeland

Het Rijk heeft in het kader van het compensatiepakket 'Wind in de Zeilen' € 5 miljoen (incl. BTW) beschikbaar gesteld om in de periode 2021-2025 het living lab te financieren. Deze middelen zijn reeds opgenomen in de meerjarenbegroting.

Daarnaast is in de doelstelling Uitvoering slimme mobiliteit een meerjarig budget beschikbaar voor de uitvoering van slimme mobiliteit, dat met name wordt benut om succesvolle pilots en werkwijzen Zeelandbreed uit te kunnen rollen en voor cofinanciering van Europese en rijksprojecten.

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 2 november 2021, nr. 102369;

besluiten:

- Het Opgavenvoorstel: Regionale Mobiliteitsstrategie vast te stellen
- De strategiefase van de opgave 'Slimme mobiliteit' af te ronden en de provinciale onderdelen van de uitvoering van de Regionale Mobiliteitsstrategie in de provinciale organisatie te borgen en te implementeren.
- De betreffende budgetten opgenomen in de provinciale meerjarenbegroting als uitgangspunt te nemen om uitvoering te geven aan de Regionale Mobiliteitsstrategie, zoals in de paragraaf 'wat mag het kosten' is beschreven.

- Ten behoeve van de knooppuntenaanpak, procesmiddelen voor aanbesteding concessie grote bussen en voorbereidingskosten mobiliteitscentrale de provinciale meerjarenbegroting te wijzigingen door € 2,7 miljoen te onttrekken uit de 'stelpost strategische opgaven' en over te hevelen via de reserve meerjarige projecten naar de doelstelling 'Uitvoering slimme mobiliteit', als onderdeel van programma Mobiliteit op maat:

| Doelstelling | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 |
|--|-------------|-------------|-------------|-------------|
| Van Stelpost Strategische Opgaven (010201) | -200.000 | -500.000 | -1.000.000 | -1.000.000 |
| Naar Uitvoering slimme mobiliteit (050107) | | 600.000 | 1.075.000 | 1.025.000 |