

Provinciale Staten van Zeeland  
t.a.v. de voorzitter

<b>Onderwerp</b>	<b>Zaaknummer</b>	<b>Behandeld door</b>	<b>Verzonden</b>
Regionale Mobiliteitsstrategie	65483		

Middelburg, 2 november 2021

Geachte voorzitter,

Hierbij doen wij Provinciale Staten het statenvoorstel Regionale Mobiliteitsstrategie (RMS) met de Regionale Mobiliteitsstrategie toekomen. Wij verzoeken u deze in de commissie Strategische Opdrachten en Provinciale Staten te behandelen.

In de voorgaande periode zijn met u en met de partners in dit proces de stappen gezet om op dit punt te komen. Met de conferentie Slimme Mobiliteit in februari 2020 is een aftrap gegeven en met behandeling van de Notitie Netwerksturing is vastgelegd om middels netwerksturing invulling te geven aan de opgave Slimme Mobiliteit. In november 2020 zijn vervolgens met de Richtingnotitie Slimme Mobiliteit de belangrijkste keuzes voorgelegd aan Provinciale Staten, maar ook aan de groep meebeslissers. Op basis van die keuzes en de reacties daarop is voor de zomer gekomen tot de concept Regionale Mobiliteitsstrategie.

Vanuit Provinciale Staten zijn hierop wensen en bedenkingen meegegeven. In onderstaande tabel geven wij aan hoe wij deze hebben verwerkt:

Wens of bedenking	Verwerking in tekst Regionale Mobiliteitsstrategie
Heb oog voor de vervoersmogelijkheden van mindervaliden, zoals de toegankelijkheid van mindervaliden tot bijvoorbeeld een buurtbus.	Aandacht voor mindervaliden staat op diverse plekken in de strategie nadrukkelijker vermeld. Toegankelijkheid van alle voertuigen is één van de doelstellingen (pagina 49). Toegankelijkheid buurtbus is benoemd op pagina 17
Heb aandacht voor de toekomstbestendigheid van vrijwillige vervoersinitiatieven en de plaats van deze initiatieven binnen het vervoersaanbod in Zeeland.	Het belang van de inzet van vrijwilligers in de buurtbus en vrijwilligersinitiatieven staat beschreven in 'de mix van mobiliteit' (pagina 18).
Een wens is om de zogenaamde flex taxi op te nemen, zodat het aantal overstappen binnen de mix wordt verkleind.	Het concept flextaxi en flexbussen is in de strategie opgenomen. Enkele spelregels worden in de tekst benoemd (pagina 17). Na vaststelling van de strategie zal het concept nader worden uitgewerkt.
Een wens is om de afstand tot een opstappunt te beperken en zoveel als mogelijk kleiner te maken dan 2,5 km	Onder 'deeltaxi's en deelbussen' worden de spelregels nader geduid, door onder andere de '500m norm' voor binnen bebouwde kom op te nemen.
Neem in de definitieve mobiliteitsstrategie een duidelijke definitie op van de termen	In paragraaf 5.2 van de Regionale Mobiliteitsstrategie is dit onderscheid duidelijk aangegeven.

opstappunt, halte, knooppunt en hub, zodat het onderscheid geduid kan worden.	
Heb oog voor de tijdige ontwikkeling van kennis en kunde en binnen de mobiliteitscentrale en voeg hier een tijdspad met benodigde mijlpalen aan toe.	Het spoorboekje om te komen tot een goed functioneren de mobiliteitscentrale is uitgewerkt in de paragraaf 6.6 definitieve versie van de strategie.
Heb bij de inrichting van de mobiliteitscentrale aandacht voor de invulling van de kaderstellende en controlerende rol van de democratische organen (PS en Gemeenteraden) en voor de regiefunctie van de centrale.	De mobiliteitscentrale krijgt een adviserende rol. Besluitvorming blijft bij provincie en gemeenten liggen, waardoor de kaderstellende en controlerende rol van PS en Gemeenteraden op gelijke wijze als de huidige wijze kan worden ingevuld. Door de mobiliteitscentrale als partij waar informatie, expertise en contacten met vervoerders bij elkaar komen te benutten kan zij de regiefunctie vervullen.
Maak niet alleen gebruik van de data over verplaatsingsbehoeften van de OV-gebruiker maar ook van data over de verplaatsingsbehoefte van de niet OV-gebruiker.	Zoals in paragraaf 7.5 is omschreven wordt beoogd dat met de MaaS-apps veel extra inzichten kunnen worden verkregen over reisbehoeften. Juist ook breder dan die van enkel de huidige OV-gebruiker.
Zorg voor voldoende wetenschappelijke en financiële middelen voor initiatieven binnen het Living Lab en zoek hierbij aansluiting bij de Zeeuwse onderwijsinstellingen.	Er worden inmiddels contacten gelegd met wetenschappelijke kennisinstellingen en Scalda en Hogeschool Zeeland zijn bij verschillende initiatieven betrokken.
Geef een brede invulling aan de succesvolle vervoerspilots in Zeeland (deur-tot-deur principe)	Gemeenten en Provincie spannen zich hier samen voor in. Op pagina 19 is aandacht voor het maatwerk dat dit vraagt.
Ga gericht in overleg over het behalen van efficiëntie door ontschotting van budgetten tussen gemeenten (doelgroepenvervoer) en provincie (openbaar vervoer)	Ontschotten is geen doel op zich, maar een manier om te zorgen dat mobiliteit efficiënter ingezet wordt. Met dit voorstel wordt een deel van het systeem gecombineerd en wordt voor overkoepelende inbreng van kennis en expertise door een mobiliteitscentrale gezorgd. Daarbij houden provincie en gemeenten grip op de eigen kosten en de kwaliteit van de uitvoering op het vervoer waar hun directe verantwoordelijkheden liggen.
Maak gebruik van burgerparticipatie en geef burgers een rol bij het komen tot de definitieve strategie en de uitvoering daarvan; betrek bijvoorbeeld de dorpsraden bij de verdere invulling van de knooppunten	De Zeeuwse overheden spannen zich in om via een gezamenlijke communicatiestrategie in gesprek te gaan met de burgers. In de Regionale Mobiliteitsstrategie wordt tevens opgenomen dat de bepaling van de locaties van opstappunten met betrokkenheid van burgers uit de nabijheid van deze punten. Dit is op pagina 29 opgenomen.

Met de Regionale Mobiliteitsstrategie is tevens invulling gegeven aan de toezeggingen 10 en 18 van de Commissie Strategische opgaven, die gaan over het integraal benaderen van publieke en particuliere vervoersverbindingen en het betrekken van omwonenden bij het bepalen van locaties voor opstappunten. Wij vertrouwen erop dat dat toezeggingen nummer 10 en 18 uit de Commissie Strategische Opgaven daarmee zijn afgedaan.

Voor de zomer is de concept Regionale Mobiliteitsstrategie tevens binnen Colleges van B&W van gemeenten besproken en vervolgens in het bestuurlijke OZO themaoverleg mobiliteit besproken. Aandachtspunten waren onder meer goede grensoverschrijdende verbindingen, behoud van scholierenlijnen, spelregels voor besluitvorming in relatie tot de mobiliteitscentrale, een stappenplan voor de ontwikkeling van de mobiliteitscentrale en de

grip kunnen behouden op de kosten van het doelgroepenvervoer. Deze aandachtspunten zijn in september in zes bestuurlijke gesprekken verder uitgediept en vervolgens in de Regionale Mobiliteitsstrategie verwerkt. Een overzicht van wensen en bedenkingen van colleges van B&W op de concept Regionale Mobiliteitsstrategie en hoe deze verwerkt zijn in de definitieve Regionale Mobiliteitsstrategie vindt u in de bijlage.

Tevens heeft het Overlegplatform Openbaar Vervoer (OPOV) adviezen gegeven voor verbetering van de concept Regionale Mobiliteitsstrategie, waarvan op diverse onderdelen dankbaar gebruik is gemaakt.

Daarmee ligt er een gebalanceerd product van een intensieve periode van netwerksturing. In de komende paar maanden zal dit stuk parallel ter besluitvorming voorliggen in Provinciale Staten en Gemeenteraden. Daarmee wordt de basis gelegd voor een nog belangrijkere periode van samenwerking: de zodanige uitvoering dat de reiziger de daadwerkelijke verbeteringen in de mobiliteit in Zeeland gaat ervaren.

Met vriendelijke groet,

Gedeputeerde Staten,

Drs. J.M.M. Polman, voorzitter

A.W. Smit, secretaris

**Bijlagen:**

1. Reactie op wensen en bedenkingen colleges van B&W en PS op concept Regionale Mobiliteitsstrategie

U wordt verzocht om in uw correspondentie steeds het zaaknummer te vermelden.