

5 Programma Mobiliteit op maat

Inleiding en ontwikkelingen

Goed wonen, werken en leven in Zeeland vraagt om een optimale bereikbaarheid. Dat betekent niet per se méér mobiliteit. Een fysieke verplaatsing is namelijk niet altijd nodig, zo bleek in de periode van COVID-19. Ook kan gekozen worden voor slimme locatiekeuzes, waardoor lopen en fietsen aantrekkelijker worden. Dat moet dan wel veilig kunnen gebeuren.

Via de opgave Slimme Mobiliteit werkten we aan slimme én duurzame maatregelen. Deze maatregelen kunnen helpen bij het oplossen van vraagstukken over bereikbaarheid in Zeeland. Dit alles betekent niet dat we niet meer kijken naar een oplossing met meer infrastructuur. In plaats daarvan kijken we in het voortraject en tijdens het afwegen van oplossingen naar een meer complete aanpak. Een aanpak met twee kanten: vanuit de effecten van meer mobiliteit en vanuit de mogelijke oplossingen voor een betere bereikbaarheid.

De invalshoeken daarbij zijn zowel economisch (bijdrage aan bruto Zeeuws product) als maatschappelijk (bijdrage aan bruto Zeeuws geluk). Deze aanpak loopt via vijf sporen:

1. Beïnvloeden van verkeersgedrag via een regionale aanpak.
2. Investeren in verbetering van de infrastructuur met het oog op doorstroming én verkeersveiligheid.
3. Inzet op multimodale netwerken en goederencorridors om snelheid en betrouwbaarheid van (goederen)vervoer te borgen.
4. Bieden van een systeem van collectief vervoer als basismobiliteit.
5. Ontwikkelen en realiseren van slimme en duurzame mobiliteitsconcepten (personen en goederen).

Dit programma omvat de inspanningen die we hiertoe in 2023 gaan leveren in aansluiting op - en ter versterking van - de activiteiten van andere overheden, ondernemers, kennisinstellingen en de Zeeuwen zélf.

Naast deze uitvoeringsagenda, maakt ook het beheer en onderhoud van de provinciale (water) wegen onderdeel uit van dit programma.

Speerpunten

- Werkgeversaanpak verkeersveiligheid om zo een verkeersveilig gedrag van de eigen werknemers te bevorderen.
- In afstemming met politie en Openbaar Ministerie inzetten op betere handhaving, zowel staande houding als via camera's (onder andere trajectcontroles en vanaf 2023 de toepassing van Verplaatsbare Flitspalen (VFP).
- Start programmafase Goederenvervoer Corridor Zuid in afstemming met Rijk, partnerregio's en betrokken havens.
- In samenwerking met deze partners wordt een actieprogramma voor de binnenvaart opgesteld. De partners van de Goederenvervoer Corridor Zuid ontwikkelen een actieprogramma die op deze corridor toegevoegde waarde biedt. Enkele verbeteringen zoals voorgesteld in het onderzoeksrapport van Panteia worden uitgevoerd. Ook wordt de regionale afstemming en samenwerking met de partners en branche organisaties geïntensiveerd.
- Versnelling van de busverbinding Rotterdam-Zierikzee-Goes-Terneuzen-Gent, met specifiek aandacht voor het traject Terneuzen-Gent.
- Installeren van slimme verkeerslichten op diverse locaties in Zeeland (onder andere op de Deltaweg N256).
- Pilots met zelfstandig transport ('mixed traffic') en zelfstandig personen vervoer (autonoom varende pont).
- Verdere planuitwerking van Rail Gent-Terneuzen, gericht op financiering en organisatie (governance).
- Uitvoeren van een strategische toekomstverkenning naar de Midden Zeeland route (MZR).

- In aansluiting daarop: opstellen van een Startnotitie voor de Deltaweg N256 (doorstroming, verkeersveiligheid, leefbaarheid).
- Uitvoeren van het Transitieplan openbaar vervoer voor de periode 2022 tot en met 2024. Dit plan is gericht op omgaan op de huidige vervoersvraag samen met blijvende effecten van COVID-19.
- Voorbereiden aanbesteding van nieuwe bus-concessie (per 2025) vanuit de uitgangspunten van de Regionale Mobiliteit Strategie (RMS).
- Verder uitbouwen van verkeers- en incidentmanagement, mede door inzet van data ('data top 15', Regionaal Data Team).
- Voorbereiding en uitvoering geven aan infrastructurele projecten zoals voorzien met het Meerjarenprogramma Infrastructuur Zeeland (MIZ).
- Formeren 'team Bereikbaar Zeeland' (Zeeland breed) in het kader van integrale hideraanpak.
- Living Lab Smart Mobility is aanjager van innovatie in personenmobiliteit (onder andere Mobility as a Service en autonoom vervoer).
- Doorontwikkelen van de haltetaxi tot een deeltaxi die past binnen de nieuwe mobiliteitsmix.
- Uitvoeringsplan maken voor hubontwikkeling, gericht op realisatie van minimaal twee stationshubs, vier regiohubs en zes reguliere hubs voor 2025.
- Faciliteren en meebetalen van en aan initiatieven voor deelfietsen (dagelijks gebruik én toeristisch) en deelauto's (gericht op 2.000 deelauto's in 2025).
- Samen met gemeenten stappen zetten bij de ontwikkeling van een mobiliteitscentrale. De focus ligt op werkzaam zijn bij de start van de nieuwe busconcessie.

Beleidskader

- [Mobiliteitsvisie Zeeland 2028, juli 2016](#)
- [Nieuwe lijnen, Beleidsplan openbaar vervoer Zeeland 2015 – 2025, juni 2013](#)
- [Beheerkader Infrastructuur Provincie Zeeland \(2018\)](#)
- [Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 \(dit is een landelijk kader en niet door Provinciale Staten van Provincie Zeeland vastgesteld\)](#)
- [Zeeuwse uitvoeringsagenda Verkeersveiligheid](#)
- [Investeringsstrategie Wegen](#)

Reguliere taken

- Het beheer en onderhoud van onze provinciale infrastructuur. Die bestaat uit (water)wegen, civiele kunstwerken nat en droog en aanlandingsvoorzieningen, terminals en baggerwerken voor het fietsvoetveer.
- Het beheer van de concessies voor openbaar vervoer: bus en Westerschelde Ferry.

Voor een efficiënt en effectief beheer en onderhoud van de provinciale infrastructuur hanteren we de principes van assetmanagement. Met assetmanagement kunnen we onze infrastructuur en bijbehorende voorzieningen gericht beheren en onderhouden. Daartoe is in 2018 het strategisch beheerkader vastgesteld. Voor de verschillende thema's zoals groen, verhardingen, verlichting, droge- en natte kunstwerken etc. is het beheerkader nader uitgewerkt in afzonderlijke beheerplannen per type asset. Als laatste is in 2022 het beheerplan voor de natte infrastructuur vastgesteld. De aanpak en activiteiten worden toegelicht in de paragraaf Onderhoud Kapitaalgoederen.

Voor de concessies van busvervoer en Westerschelde Ferry is het belangrijk om een goed beheer af te spreken. Dit gebeurt door de juiste kwaliteitsindicatoren te combineren met flexibiliteit. Zo kunnen we inspelen op trends en ontwikkelingen. Dit gaat nu bijvoorbeeld over de COVID-19 pandemie. In

hoeverre is er een blijvend effect na de crisismaatregelen van 2020/2021? Moeten we daar rekening mee houden in de dienstregeling van 2022?

Daarnaast is er sprake van het 'bij de tijd' houden van de bus-concessie, welke tot en met 2024 loopt. Daartoe is in 2020 een intentieovereenkomst met Connexxion gesloten. Het gaat om onder andere het verder verbeteren van het netwerk en de invoering van nieuwe vormen van betalen.

Eenzelfde traject is er voor de Westerschelde Ferry (WSF) (looptijd concessie tot 2024). We onderzochten de behoefte aan onderhoud van beide SWATH-schepen tot 2033 (einde levensduur). Dit is ook belangrijk voor de afweging rond de toekomst van de WSF waartoe in 2021 een marktconsultatie werd uitgevoerd. Het gaat hier om onder andere de rol van de markt en inzet van nieuwe schepen.

Maatschappelijk effect

Provincie Zeeland werkt samen met andere overheden in Zeeland aan een compleet netwerk van infrastructuur en collectieve voorzieningen van mobiliteit. Deze moeten betrouwbaar, snel en veilig zijn

Betrouwbaarheid: Het mobiliteitssysteem moet ervoor zorgen dat je op tijd op je bestemming bent. Of dat goederen op het juiste moment aankomen.

Snelheid: Voor functionele verplaatsingen (zoals woon-werk verkeer) mag de reistijd niet te lang zijn.

Veiligheid: We accepteren niet dat er gewonden en dodelijke verkeersslachtoffers vallen.

Doelstelling

Doelmatig en doeltreffend beheer (water)wegen

Een doelmatig en doeltreffend beheer van de provinciale (water)wegen op zodanige wijze dat deze aansluit bij de principes van assetmanagement en voldoet aan het onderhoudsniveau zoals door het bestuur vastgesteld.

Ten behoeve van een efficiënt en effectief beheer en onderhoud van de provinciale (vaar)wegen is het Beheerkader Infrastructuur Provincie Zeeland vastgesteld. Bij het in stand houden van de infrastructuur wordt gekeken naar de prestaties die de kapitaalgoederen moeten leveren, de kosten die daaraan verbonden zijn en de risico's die daarbij acceptabel zijn. Naast informatiebeheer en organisatiestructuur vormt het Beheerkader de derde pijler waardoor de instandhouding (beheer en onderhoud) van de provinciale (vaar)wegen doelmatiger georganiseerd kan worden. Als nadere uitwerking van het Beheerkader is per infrastructureel kapitaalgoed een Uitvoeringsstrategie opgesteld. Daarin is nader beschreven op welke wijze dat specifieke kapitaalgoed in stand wordt gehouden.

Acties

De versterking van de samenwerking met andere (vaar)wegbeheerders middels periodieke afstemmingsmomenten, we richten ons onder andere op een goede afstemming van wegwerkzaamheden en het voorkomen van overlast voor de weggebruikers.

Als regio staan we voor een grote onderhoudsopgave met stremmingen tot gevolg. Daarbij is het Zeeuwse wegennet, zeker in de zomerperiode met veel toeristisch verkeer, vanwege het beperkte aantal oeververbindingen kwetsbaar voor uitval van wegen door bijvoorbeeld incidenten.

Met de huidige samenwerking binnen het Regionaal Verkeersteam (RVT) staan we voor bovenstaande uitdagingen nog onvoldoende gesteld. Wij zetten in om meer als één geheel te gaan optreden en daarom formeren we een team Bereikbaar Zeeland met als drie voornaamste doelen:

1. Beperken van de hinder van geplande werkzaamheden aan weg, water en evenementen door in te zetten op slim plannen en slim reizen.
2. Slagvaardig acteren en beperken hinder bij ongeplande stremmingen (door incidenten of uitgesteld onderhoud).
3. Stimuleren van duurzaam reisgedrag en vergroten leefbaarheid als mitigerende maatregel bij stremmingen, met structurele gedragsverandering als achterliggend doel.

Het team Bereikbaar Zeeland is een (vaar)wegbeheerder-overstijgend team dat (inhoudelijke) werkzaamheden kan uitvoeren voor en namens de Zeeuwse wegbeheerders. Daardoor is het mogelijk

om de scope van het huidige RVT te verbreden (ook Slim Reizen) en verdiepen (Slim Plannen, verder vooruit en beter analyseren). Het team krijgt een beleidstool in handen om de capaciteit van het bestaande wegennet beter te benutten en daarmee investeringen in extra asfalt te voorkomen of uit te stellen. Daarbij zoeken we uitdrukkelijk de samenwerking met bedrijven, belangenorganisaties etc.

Met deze integrale hinderaanpak nemen de wegbeheerders van het Zeeuwse hoofdwegennet gezamenlijk meer regie op de bereikbaarheid, verkeersveiligheid, leefbaarheid en duurzaamheid in de regio tijdens onvoorziene stremmingen, incidenten, werkzaamheden en evenementen. Het hoofddoel is het beperken en terugdringen van maatschappelijke kosten van hinder en files (minder voertuigverliesuren). Ook willen we het imago van Zeeland als provincie van rust en ruimte behouden en versterken.

Samen met Rijkswaterstaat, North Sea Port, NV Westerscheldetunnel en Waterschap Scheldestromen zetten we de transitie in gang van RVT naar team Bereikbaar Zeeland, en voor de nadere uitwerking een kwartiermaker aan te stellen. In de kwartiermakersfase stellen we een samenwerkingsovereenkomst (SOK) op, bepalen we de exacte scope bepaald en bepalen en regelen we de structurele benodigde middelen. Een definitief besluit over het op te richten Team Bereikbaar Zeeland wordt verwacht medio 2023.

Het plannen en uitvoeren van onderhoudswerkzaamheden aan infrastructurele kapitaalgoederen op dusdanige wijze dat ze op het vastgestelde niveau in stand worden gehouden.

We verbeteren het inzicht in meerjarige onderhoudsplanningen en het behoud binnen en tussen de verschillende kapitaalgoederen. Dat doen we door assetmanagement uit te voeren in de organisatie en Uitvoeringsstrategieën vast te stellen. In 2023 werken we aan het actueel maken van het Strategisch Assetmanagement Plan. Daarnaast vindt afstemming plaats met de plannen op het gebied van de investeringsagenda wegen (instandhouding in relatie tot nieuwbouw). Het vastgestelde niveau is met deze werkwijze geborgd.

nadere uitwerking assetmanagement door actualisatie en implementatie uitvoeringsstrategieën

In 2022 is de uitvoeringsstrategie voor de zogeheten natte infrastructuur vastgesteld. Dit omvat het Kanaal door Walcheren met de daar aanwezige bruggen en sluisen alsmede de Zeelandbrug. Nu zijn er voor alle infrastructurele 'assets' uitvoeringsstrategieën of beheerplannen vastgesteld. We vernieuwen in 2023 het Beheerkader Infrastructuur Provincie Zeeland volgens de nieuwe principes van assetmanagement. Dit doen we omdat het vorige plan dateert van 2017/2018.

Doelstelling

Verbetering verkeersveiligheid

We hebben de verkeersveiligheid in Zeeland vergroot zodat er zo min mogelijk verkeersslachtoffers vallen.

Het doel is nul dossiers in Zeeland en dus 100% verkeersveiligheid. We willen dit doel bereiken door samen te werken met Zeeuwse wegbeheerders en maatschappelijke partners die betrokken zijn bij verkeersveiligheid. Wij werken met hen samen in het Regionaal Orgaan Verkeersveiligheid Zeeland (ROVZ). Gezamenlijk hebben we medio 2020 een Zeeuwse uitvoeringsagenda SPV vastgesteld, gebaseerd op het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. Deze uitvoeringsagenda bevat onze uitvoeringsstrategie voor de komende jaren.

De uitgangspunten hiervan zijn:

- De brede netwerksamenwerking.
- De inzet van de drie E's; Techniek (infra), Onderwijs/Educatie (gedragsinvloed) en Handhaving (handhaving).
- De aanpak gericht op het verminderen van risico's.

De meeste risico's in Zeeland liggen in de infrastructuur, de heterogeniteit (verschillende vervoersmodaliteiten op dezelfde infrastructuur zoals fietsen die verschillende snelheden rijden en landbouwverkeer dat zich mengt met ander verkeer), kwetsbare en onervaren weggebruikers, afleiding en verkeersovertreders (snelheid, alcohol en drugs en dergelijke). Ten aanzien van deze thema's gaan we ons inspannen om de risico's voor verkeersveiligheid zoveel mogelijk te verminderen.

Acties

Algemene coördinatietaken (monitoring, kennisoverdracht, beleidsontwikkeling, subsidies)

Het team ROVZ zorgt voor de gecoördineerde uitvoering van de Zeeuwse Uitvoeringsagenda SPV 2030. Deze coördinerende taak bevat verschillende onderdelen. Partners worden samengebracht en acties van verschillende partners worden zo op elkaar afgestemd. Via het team ROVZ wordt informatie over verkeersveiligheid gedeeld. We zijn ook contactpersoon voor het statistisch programma VIA en delen belangrijke informatie met onze partners via o.a. regelmatig uitgebrachte nieuwsbrieven en nieuwsflitsen. Voor heel Zeeland coördineren we de campagne-uitingen en doen we de communicatie. We organiseren jaarlijks de Zeeuwse maand van de verkeersveiligheid. We zijn ook verantwoordelijk voor het ontwikkelen en organiseren van verkeerseducatie op Zeeuwse basisscholen, middelbare scholen en het MBO en HBO. Subsidieaanvragen worden door het team ROVZ afgehandeld.

We maken de provinciale infrastructuur veiliger en stimuleren andere Zeeuwse wegbeheerders hetzelfde te doen

Als wegbeheerder is de Provincie continue bezig met het verbeteren van de veiligheid van haar eigen infrastructuur. Bij het aanleggen van nieuwe infrastructuur worden de principes van duurzaam veilig gerespecteerd. Daarnaast stimuleren we vanuit het team ROVZ de andere wegbeheerders hetzelfde te doen. We maken onder andere gebruik van de stimuleringsregeling van de rijksoverheid.

We maken het verkeer veiliger voor kwetsbare en onervaren weggebruikers

Kwetsbare en onervaren weggebruikers hebben een grotere kans om bij een verkeersongeval betrokken te raken en zijn ook vaker slachtoffer van een ongeval. Vanuit het ROVZ werken we samen met onze partners zoals Zeeuwse scholen, Sport Zeeland, VVN, BOVAG, CBR, ZLM en ANWB aan bewustwording door verkeerseducatie. We geven voorlichting en bieden trainingen aan en wijzen hen zo op hun onervarenheid en kwetsbaarheid en op de risico's die dat met zich meebrengt

Binnen verkeerseducatie streven we via het ROVZ een doorlopende leerlijn na, oftewel permanente verkeerseducatie. Het aanleren van de noodzakelijke basiskennis, basisvaardigheden en basisattitudes is belangrijk om op verschillende manieren met verschillende voertuigen op een zo veilig mogelijke wijze deel te kunnen (blijven) nemen aan het verkeer.

Al vanaf jonge leeftijd zijn kinderen dagelijks betrokken bij het verkeer. Op de kinderopvang, de basisschool en buitenschoolse opvang besteden we daarom al aandacht aan verkeer. Via het programma JONGleren krijgen pedagogisch medewerkers een teaminstructie rondom verkeersveiligheid en jonge kinderen, volgen de kinderen zelf enkele themaweek en worden de verzorgers van de kinderen betrokken bij het onderwerp.

Voor het basisonderwijs bestaat in Zeeland het Zeeuws Verkeersveiligheidslabel (ZVL). Scholen die een bepaald minimum aan verkeerslessen geven, verdienen het ZVL-label. Daarmee hebben zij recht op aanvullende activiteiten rondom verkeersveiligheid. Het aantal gelabelde scholen willen we van 2020-2024 doen toenemen met minimaal 10%. De nieuwe aanpak van ZVL via gemeentelijk werken, is daarbij een belangrijke stimulans.

Het Zeeuws verkeersonderwijs gaat verder op middelbare scholen. Via het VEVO-project worden deze scholen gestimuleerd om op een structurele wijze invulling te geven aan verkeerseducatie via Verkeersonderwijs Voorgezet Onderwijs (VEVO). Zo goed als alle Zeeuwse VO scholen zijn hierbij aangesloten.

Sinds 2022 bestaat er een lessenreeks verkeer voor het Middelbaar Beroepsonderwijs in Zeeland. Het ROVZ en Scalda hebben gezamenlijk dit lesprogramma ontwikkeld. Het streven is dit programma de komende jaren verder uit te rollen en daar waar nodig maatwerk te leveren voor het MBO in Zeeland.

Om ook het hoger beroepsonderwijs te betrekken, zijn er gesprekken opgestart met de HZ University of Applied Sciences en overkoepelend met Opleidingsschool Zuidwest (samenwerking tussen HZ Pabo en Scalda). Dit vraagt om maatwerk per opleiding. Opleidingen met een sterke link met verkeersveiligheid krijgen voorrang, zoals PABO, social work en pedagogiek.

Om jonge automobilisten, die net hun rijbewijs hebben gehaald, te bereiken verleent het ROVZ subsidie aan ZLM voor de inzetten van GRIP. Een dagtraining, waarbij het anticiperen op andere weggebruikers en aandacht aan voertuigbeheersing centraal staan. Aandacht voor jonge automobilisten en senioren fietsers blijft van groot belang.

Het programma Doortrappen, met als doel veiliger fietsen tot je 100ste, is gericht op senioren fietsers. Dit programma biedt maatwerk per gemeente en wordt samen met gemeenten, het ROVZ en betrokken partijen uitgevoerd om onze Zeeuwse senioren zo lang mogelijk veilig deel te laten nemen in het verkeer.

We verminderen de risico's van afleiding in het verkeer

De activiteiten over afleiding richten zich voornamelijk op het gebruik van de mobiele telefoon. De landelijke campagne MONO is daarbij een belangrijk instrument. Hierbij volgen we de landelijke campagne kalender. In de MONO maanden organiseren we ook veel Zeeuwse MONO activiteiten, zoals een posterwedstrijd en MONO Scoort. De laatste activiteit is ontwikkeld voor scholen maar we willen deze ook inzetten bij sportverenigingen. Naast dat wij extra voorlichting geven, is er contact met de Politie. In overleg met hen wordt er handhaving ingezet gericht op het gebruik van de mobiele telefoon.

We verminderen de risico's van vermenging van landbouwverkeer met ander verkeer

Via het Zeeuwse Platform Kwaliteitsnetwerk Landbouwverkeer Zeeland wordt continue gewerkt aan het oplossen van knelpunten ten aanzien van landbouwverkeer. Binnen dit netwerk werken de Zeeuwse wegbeheerders en maatschappelijke belangenverenigingen zoals Cumela en ZLTO samen. We streven naar zo min mogelijk vermenging van landbouwverkeer met ander verkeer. Als dit niet voorkomen kan worden, moet de veiligste manier worden gekozen. Vanuit het Kwaliteitsnetwerk worden ook campagnes ten aanzien van slik op de weg en de oogst periode georganiseerd.

We verminderen het aantal verkeersovertredingen.

Verkeersovertreders vormen een gevaar voor andere weggebruikers en zijn dus een risico in het verkeer. Door onderwijs proberen we het gedrag van toekomstige weggebruikers positief te beïnvloeden. Onderwijs is gericht op afleiding, snelheid en het gebruik van alcohol en drugs. We spreken weggebruikers aan op hun gedrag proberen we dat gedrag positief te beïnvloeden. Dat doen we met campagnes zoals MONO, BOB en AAN in het donker. In overleg met de Politie worden handhavingsacties georganiseerd. Daarnaast voert de Politie een project uit gericht op de aanpak van veelplegers.

Doelstelling

Goede bereikbaarheid voor bedrijven, bezoekers en bewoners

Een goede bereikbaarheid voor bedrijven, toeristen en forenzen en een goede multimodale bereikbaarheid van de Zeeuwse havens door:

1. Snelle en betrouwbare wegverbindingen voor zakelijk en woon- en werkverkeer.
2. Een multimodaal netwerk van achterlandverbindingen voor de Zeeuwse havens (Terneuzen en Vlissingen-Oost) en bedrijventerreinen met voldoende capaciteit.

Het gaat zowel om fysieke ingrepen in de hoofdinfrastructuur (weg, spoor, buisleidingen en water) als de inzet van data (traject Data op Orde in samenwerking met het ministerie van I&W) om zo tot een betere benutting van het wegennet te komen. Een concrete toepassing op de weg is de zogeheten slimme verkeersregelininstallatie (iVRI), maar ook real time volgen en sturen van verkeersstromen voor een beter verkeers- en incidentmanagement. Voorwaarde hiervoor is een goede samenwerking tussen wegbeheerders.

Acties

De logistieke processen verbeteren door het toepassen van de nieuwe technologieën, de digitalisering van het bedrijfsleven te stimuleren en samenwerking en data-uitwisseling te promoten en initiëren

De Provincie Zeeland ondersteunt het Kennis & Innovatie-netwerk Zeeland Connect (triple Helix samenwerkingsverband). In het najaar van 2019 is het meerjarenprogramma 2020-2023 van Zeeland Connect door de stuurgroep van Zeeland Connect vastgesteld.

Daarin worden vier innovatielijnen ontwikkeld, te weten:

- netwerken en verbindingen
- zero emissie logistiek
- digitalisering & robotisering
- zelfstandig transport

In 2020 en 2021 is sterk ingezet op de uitvoering van de digitale vrachtbrief. Bedrijven worden door de partners van Zeeland Connect ondersteund bij de uitvoering van een digitale vrachtbrief. Diverse webinars en/of seminars zijn georganiseerd. Daarnaast ontwikkelde Zeeland Connect een actieprogramma “digitalisering” Het doel van dit actieprogramma is om de digitalisering in de sector verder te verbeteren. Naar verwachting is dit aan het eind van 2021 gereed.

De projecten living lab autonoom transport Zeeland en Zero emissie logistiek zijn onder handen en verlopen volgens planning.

Diverse initiatieven heeft Zeeland Connect onder handen om een modal shift van weg naar water van de goederenstromen te bereiken. Dit geldt voor Kloosterboer/McCain en verschillende andere terminals.

In 2021 is op het bedrijventerrein in Zierikzee gestart om een gestructureerde aanpak energietransitie te ontwikkelen. In 2022 wordt deze aanpak over de andere bedrijventerreinen in Zeeland uitgerold. Ook gaan we verder met het project connected transport corridors.

Daarnaast is de Provincie Zeeland nauw betrokken bij de ontwikkeling van de Central Gate (vrachtwagenparkeerplaats) in het Sloegebied. North Sea Port ontwikkelt een hele moderne vrachtwagenparkeerplaats van 500 plaatsen. Deze is naar verwachting in 2023 klaar voor gebruik.. Eén van de diensten is dat de loketfunctie van diverse terminals verplaatst wordt naar de Central Gate. Dit wordt dan een enorme modernisering in de Zeeuwse haven.

Het verbeteren van de logistieke processen door het toepassen van corridormanagement

De Provincie Zeeland en North Sea Port zijn samen met o.a. het Ministerie van I&W en de provincies Noord- en Zuid-Holland en Noord-Brabant deelnemer aan het MIRT-onderzoek Goederenvervoer Corridor Zuid (Amsterdam-Rotterdam-Antwerpen). Het MIRT-onderzoek is bedoeld om de kansen te onderzoeken voor het maken en versterken van optimale verbindingen tussen de netwerken en modaliteiten op deze corridor (vervoersperspectief) en tussen de netwerken en de regio (economisch perspectief). Ook wordt onderzocht hoe de doorstroming en service voor de gebruikers (verkeersperspectief) kan worden verbeterd. De al lang gekoesterde ambitie van de VEZA-boog (verbetering spoorverbinding Zeeland-Antwerpen) is hier onderdeel van.

In 2023 worden de eerste acties met de partners van de Goederenvervoer Corridor Zuid uitgevoerd. Het actieprogramma wordt in november 2022 beoordeeld en vastgesteld in het BO Goederenvervoercorridors (onderdeel premium MIRT).

Start planuitwerking Rail Gent Terneuzen en het inrichten van de organisatie daarvoor na afronding van de Europese CEF-studie 2020.

In 2020 is de Europese CEF studie naar drie ontbrekende spoorchakels in de Kanaalzone Gent – Terneuzen succesvol afgerond. Een en ander resulteerde vanuit het compensatiepakket voor de Marinierskazerne in een financiële toezegging van € 15 miljoen. Met België is afgesproken dat de totale kosten van circa € 240 miljoen gelijk worden verdeeld over beide landen. North Sea Port heeft een succesvolle aanvraag voor het Nederlandse deel bij het Nationaal Groeifonds gedaan. Het kabinet heeft besloten daaruit € 105 miljoen bij te dragen, waarmee het aandeel van Nederland is geleverd. Wij hebben er alle vertrouwen in dat uiteindelijk ook de Belgische overheden hun aandeel zullen leveren. Ondertussen wordt de planuitwerking verder ter hand genomen.

Versterken van het incidentmanagement en verkeersmanagement om te zorgen dat hinder voor het verkeer als gevolg van incidenten en topdrukte evenementen zo gering mogelijk is, uitvoeren van het bestuurlijk vastgestelde actieplan met de partners

Via contracten met de Stichting Incident Management en de samenwerking met de Verkeerscentrale van Rijkswaterstaat handelen we onverwachte afsluitingen van provinciale wegen snel en veilig af. In samenwerking met regionale partners werken we aan het verder beperken van de hinder voor weggebruikers door geplande en ongeplande afsluitingen en aan het zo goed mogelijk informeren over de actuele verkeerssituatie.

Doelstelling

Wegeninvesteringen

De gebruikers van het provinciale wegennet kunnen zich goed en veilig (blijven) verplaatsen zonder dat de kwaliteit van de leefomgeving daarmee onder druk komt te staan. In dat verband werken we aan netwerkoptimalisatie van het (provinciaal) wegennet voor diverse doelgroepen (landbouwverkeer, goederenvervoer, personenvervoer).

Met de Investeringsstrategie Wegen als hulpmiddel werken we aan het inrichten van ons wegennet en maken daarbij gebruik van landelijke normen (CROW). Wij doen dat methodisch door middel van gebiedsgewijze aanpakken (GGA) waarbij samen met andere wegbeheerders integraal het wegennet in de desbetreffende regio wordt geanalyseerd, de grootste knelpunten bepaald, geprioriteerd en in planning gezet. De GGA's Borsele West en -Oost zijn bijvoorbeeld in 2021 afgerond en de daaruit voortvloeiende projecten zijn in gang gezet. Op Walcheren wordt verder onderzoek gedaan naar de hoofdwegenstructuur in het zuidwesten en het noordwesten en de mogelijkheden van bijv. een rondweg bij Grijskerke en terugdringing van de verkeersoverlast in Domburg en Aagtekerke. Via de GGA Veerse Meer zuid vindt nader onderzoek plaats naar kort termijn maatregelen voor het verbeteren van de bereikbaarheid van het gebied. Rondom Zierikzee is een verkeersvisie en een maatregelenpakket opgesteld. De kans op realisatie is daarbij sterk afhankelijk van de bereidheid van partijen w.o. het Ministerie van I&W i.c.m. Rijkswaterstaat Z&D om te investeren. Ingezet wordt om deze gebiedsgewijze aanpakken voort te zetten en ook nieuwe GGA's op te starten in Zeeuws-Vlaanderen. Met de GGA-aanpak zijn wat betreft de samenwerking tussen wegbeheerders en het zoeken naar oplossend vermogen goede ervaringen opgedaan. Succes is wel afhankelijk van de bereidheid van betrokken partijen in een gebied deze samenwerking aan te gaan en daar de nodige energie en (financiële) middelen in te steken.

Naast de regionale focus kent deze doelstelling ook een thematische uitwerking. Algemeen gaat het – conform de Mobiliteitsvisie Zeeland 2028 – om optimalisatie netwerk goederenvervoer, verbetering routing landbouwverkeer en optimalisatie utilitair fietsnetwerk. Daarnaast worden accenten gelegd voor specifieke thema's; voor 2023 gaat het om aanpak kruispunten met bestaande VRI's op gebiedsontsluitingswegen, aanpak van traversen, aanpak gevaarlijke bermen (i.r.t. fiets), aanpak perceel- en erfaansluitingen en aanpak fietspaden.

Naast samenwerking lokaal en regionaal zet de provincie Zeeland zich ook nationaal in. Bijvoorbeeld ten aanzien van beleidsontwikkeling en gevolgen van nieuwe wetgeving. Dit doet ze via het IPO en het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (overlegmomenten van de BAC Mobiliteit en het BO MIRT / BOL).

Acties

Wegeninvesteringen op gestructureerde wijze programmeren, rekening houdend met de relevante ontwikkelingen (inhoudelijk, financieel, bestuurlijk)

Het Meerjarenprogramma Infrastructuur Zeeland (MIZ) omvat een overzicht van infraprojecten waarvoor:

1. Al krediet is verleend en waar wordt gewerkt aan de (voorbereiding van) de uitvoering.
2. Een kredietaanvraag is voorzien voor de voorjaarsconferentie 2023.
3. Een kredietaanvraag is voorzien op een later moment ('doorkijk').
4. PM-posten: projecten waarvoor nog geen bedrag is ingeschat (onderzoek- en studiefase).

Ad. 1: Gewerkt wordt aan de voorbereiding voor uitvoering van de volgende projecten:

- N290 Ronde Othene
- N689 Traverse Kuitaart
- N252 Ronde Dow
- N659 Ronde Speelmansplaten / Oesterdam
- N257 Rehabilitatie Philipsdam
- N664 Herinrichting ter hoogte van 's-Heer Hendrikskinderen
- N666 Ronde Baarlandsezandweg inclusief saneren aansluiting
- N286 Landbouwrouten Poortvliet
- N290 Ronde Oude Zoutdijk
- N288 Ronde Valkenisseweg

Ad. 2: Voor de voorjaarsconferentie 2023 is een kredietaanvraag voorzien voor de aanleg snelfietsroute Terneuzen-Zelzate en de aanleg randweg Oud-Vossemeer N656.

Ad. 3: Voor toekomstige projecten is nog geen definitieve keuze gemaakt. Op dit moment wordt met name gedacht aan de volgende projecten:

- N667; herinrichting gecombineerd met groot onderhoud, waarbij de functie van de weg wordt afgewaardeerd naar een weg met een maximum snelheid van 60 km/uur en waarbij kruispunten veiliger worden ingericht.
- N689; weghalen van het viaduct en op- en afritten en deze vervangen door een rotonde.
- N666; herinrichting entree Kapelle.
- N665/N666; het maken van een veilige fietsoversteek.

Ad. 4: Tot slot zijn er de projecten die nog in de studiefase zitten. Daarvan weten we nog niet wat het kost. Vaak betreft een aantal projecten waarbij we in een gebied samen werken met andere wegbeheerders zoals de gemeente en het waterschap.

In 2023 en volgende jaren zal ook nadrukkelijk naar de programmering van het MIZ worden gekeken in relatie tot beschikbare capaciteit, maatschappelijke opgaven (klimaat, energie, stikstof) en financiële middelen. Uitgangspunten daarbij is dat bij nieuwe investeringen zo veel als mogelijk in combinatie met gepland groot onderhoud worden uitgevoerd. Voorbeelden zijn de projecten bij de N667 en N689. Daarnaast is het streven juist in te zetten op die projecten waar subsidie van bijvoorbeeld de Rijksoverheid beschikbaar is.

Doelstelling

Bereikbaarheid voor de mensen

Voor mensen bepaalt bereikbaarheid de mate waarin ze zelf actief kunnen deelnemen aan de samenleving. Het is voor Zeeland een extra uitdaging, gezien de relatief lage bevolkingsdichtheid, de geografische 'eilandenstructuur' en de sterke verwevenheid met de omliggende provincies Zuid-Holland, Noord-Brabant en Vlaanderen. Bereikbaarheid is onder andere afhankelijk van de mate waarin mensen beschikken over eigen vervoer en gebruik kunnen maken van publiek vervoer (in de vorm van openbaar en doelgroepenvervoer) of private vormen van deelmobiliteit. Bereikbaarheid vraagt derhalve om maatwerk per doelgroep. Voor de bereikbaarheid van mensen wordt ingezet op een diverse invulling van de bestaande vervoervraag, waarbij het vervoeraanbod aansluit bij de verschillende behoeften per doelgroep.

Acties

Basisbereikbaarheid per openbaar vervoer op orde

We stemmen vraag en aanbod voor het openbaar busvervoer en de Westerschelde Ferry periodiek op elkaar af. Hierbij houden we rekening met de gevolgen van de COVID-19 pandemie en de uitgangspunten van de regionale mobiliteitsstrategie.

We streven naar een verbetering van grensoverschrijdend openbaar vervoer Nederland-Vlaanderen, met voorrang voor versnelling van de verbinding Gent-Terneuzen als onderdeel van de buscorridor Rotterdam-Goes-Gent.

We blijven aandacht vragen voor de treinverbinding van/naar Zeeland, met specifiek aandacht voor goede overstappen (met name op station Roosendaal).

Door-ontwikkelen (openbaar) vervoer

- Monitoren van reizigersopbrengsten van de invoering van de nieuwe tariefstructuur Zeeland Voordeel.

- Inzetten op tariefintegratie bus/trein in overleg met NS.

- Zodra tariefintegratie bus/trein binnen Zeeland Voordeel is gerealiseerd, inzetten op het opheffen van de parallel aan het spoor rijdende scholierenlijnen.

Doelstelling

Uitvoering slimme mobiliteit

Samen met onze regionale partners werken we aan de uitvoering van de Regionale Mobiliteitsstrategie. In 2023 gunnen we de busconcessie en bereiden we de aanbesteding van de flextaxi verder voor. Via onze subsidieregeling hub ontwikkeling ondersteunen we de ontwikkeling van diverse mobiliteitshubs in de Provincie met cofinanciering en kennis. De voorbereidingen om de mobiliteitscentrale in te richten worden in 2023 afgerond. Ook organiseren en faciliteren we diverse pilots gericht op het nieuwe mobiliteitsstelsel.

Acties

Aanbesteding busconcessie.

In juli 2022 zijn de concept Nota van Uitgangspunten en het Programma van Eisen afgerond. In oktober 2022 is het Programma van Eisen samen met de aanbestedingsleidraad in november 2022 naar de markt gestuurd. In 2023 beoordelen we de inschrijvingen en gunnen de concessie, waarna via een implementatieperiode wordt toegewerkt naar de start van de nieuwe concessie in december 2024.

Data op orde.

Via het programma van de 'Landelijke data top 15' werken we toe naar 90% data op orde. De data is actueel betrouwbaar, cyberproof en voldoet aan de AVG eind 2023. In het Regionaal Data Team verzamelen we informatie en delen we de data van de data top 15. Als aanvulling daarop zullen we data verzamelen die relevant is om vraag en aanbod van mobiliteit in Zeeland passend op de reizigersvraag te kunnen organiseren.

Living Lab Smart Mobility.

Het living lab slimme mobiliteit is in 2021 opgezet om innovaties in Zeeland uit te proberen. Deze innovaties zijn gericht op een betere mobiliteit van personen in een gebied met weinig inwoners. Het testen en uitproberen van innovaties moet leiden tot oplossingen die een bijdrage leveren aan de vernieuwing van het mobiliteitssysteem in Zeeland. In 2023 werken we verder aan de innovaties die in 2021 en 2022 zijn opgestart. Daarbij beginnen we met nieuwe proefprojecten die worden ingediend bij het programmateam.

De proefprojecten die worden aangevraagd moeten innovatief zijn en bijdragen aan het slimmer maken van de mobiliteit in een plattelandsregio met een hoge toeristische druk. Proefprojecten waarvoor een haalbaarheidsstudie is uitgevoerd worden bij haalbaarheid gerealiseerd in 2023. Zoals bijvoorbeeld het super slim laadplein met bidirectionele laadpunten en elektrische deelauto's die bidirectioneel kunnen laden in Vlissingen, een carpool app, zelfstandig varend pontje en een pilot met de MaaS app.

Ook in 2023 wordt een debatdag slimme mobiliteit georganiseerd in Vlissingen. Tijdens deze dag delen we de voortgang van het living lab met de regio te delen. Hierbij doen we ook inspiratie op voor het verder uitbouwen van het living lab Slimme Mobiliteit in Zeeland.

Onderzoek deeltaxi.

We onderzoeken de spelregels en het financiële kader van de deeltaxi. Deze is onderdeel van de fijnmazige bereikbaarheid, volgens de Regionale Mobiliteitsstrategie. Hierbij is het belangrijk om met onze partners tot een invulling te komen van opstappunten, tariefstelling, minimale en maximale reisafstanden die past binnen de financiële kaders.

Ontwikkeling knooppunten.

- Via een uitvoeringsplan willen we komen tot hub ontwikkeling in Zeeland. Samen met onze partners ontwikkelen we voor 2025 minimaal twee stationshubs, vier regiohubs en zes reguliere hubs. Aan de hand van de Regionale Mobiliteitsstrategie maken we samen met gemeenten en andere betrokkenen afspraken over de ontwikkeling van hubs. De Provincie betaalt mee en denkt mee in de uitwerking. Wanneer de partners de financiering organiseren, kan de gemeente een aanvraag doen voor meebetalen via de Provinciale subsidieregeling 'hubontwikkeling'.

- Samen met het ministerie van I&W en lokale belanghebbenden maken we een analyse voor de realisatie van deelmobiliteitshubs. Deze analyse richt zich op netwerkontwikkeling, toeristen en scholieren. Samen ontwikkelen we in 2023 vijf tot vijftien deelmobiliteitshubs.

Stimuleren fietsgebruik.

We investeren via het landelijke en Zeeuws toekomstbeeld fiets in fietsinfrastructuur en campagnes. Dit doen we om in de periode 2017-2027 het aantal fietskilometers in Zeeland met 20% laten toenemen. We investeren in een aanpak voor werkgevers en scholieren om fietsen aan te moedigen. Verder investeren we in veiligere infrastructuur, zowel bij bestaande als nieuwe infrastructuur. De focus bij de aanleg van nieuwe infrastructuur ligt op veilige schoolroutes. Dit gebeurt in combinatie met fietsparkeervoorzieningen en deelmobiliteit op hubs en haltes.

Uitwerking fijnmazige mobiliteit.

- Ondersteunen en meebetalen van kleinschalige proefprojecten met slimme mobiliteitsoplossingen. Samen met partners investeren we in diverse slimme mobiliteitsoplossingen die bijdragen aan de mix

van mobiliteit. In sommige gevallen zijn deze proefprojecten gericht op de bewoner, in andere gevallen op de toerist.

- Voor scholieren en studenten organiseren we deelmobiliteit bij scholen en stageadressen.
- Op hubs realiseren we deelmobiliteit, met diverse deelmobiliteitshubs op bestemmingslocaties.

Uitwerking mobiliteitscentrale.

Samen met gemeenten werken we via een stappenplan toe naar een Mobiliteitscentrale Zeeland. Deze is bij het ingaan van de volgende concessie op 15 december 2024 werkzaam. Vooral voor governance moeten gemeenten en Provincie stappen zetten. Dit om toe te groeien naar een mobiliteitscentrale dat een afgestemd takenpakket heeft. In 2023 doorlopen we de planfase en ontwerpfase, zodat we stapsgewijs toegroeien naar een operationele mobiliteitscentrale in het eerste kwartaal 2024.

Trendindicatoren

Trendindicatoren (verkeersveiligheid)	2017	2018	2019	2020	2021
Aantal ongelukken	2.495	2.236	2.203	1.837	1.918
Aantal betrokkenen	3.480	3.267	3.304	2.693	2.177
Ernstige verkeersslachtoffers; doden	18	13	11	18	11
Ernstige verkeersslachtoffers; ziekenhuisgewonden	416	505	541	423	355
Aantal geregistreerde ongevallen waarbij landbouwvoertuigen zijn betrokken	50	16	20	9	14
Aantal bij verkeersongevallen betrokken kwetsbare verkeersdeelnemers onderverdeeld naar categorie ouderen (boven 60), jongeren (onder 25) en fietsers	507 562 165	563 628 255	666 665 315	435 579 236	459 562 186
Aantal bij verkeersongevallen betrokken jonge (18 tot 24) bestuurders van personenauto's	322	374	432	308	310
Aantal geregistreerde processenverbaal voor afleiding	PM	PM	PM	PM	PM
Aantal geregistreerde ongelukken waarbij sprake was van een verkeersovertreding	134	162	148	156	PM

Doelindicatoren

Doel	Indicator	Stand 2017	Stand 2020	Stand 2021	Streefwaarde 2022	Streefwaarde 2023	Einddoel
(Vaar)wegen	Onderhoudsniveau infrastructurele kapitaalgoederen	Basis	Basis	Basis	Basis		Basis
Vraaggericht OV	Waardering Openbaar vervoer (bus)	7,4	7,8 (2019)**	7,9***	7,6		7,6
	Bezettingsgraad kernnet (daggemiddelde)	23,4%	16,6%	16,1%	17%*		30%
	Bezettingsgraad fietsvoetveer	23,6%	16,0%	19,0%	26%		30%
Snelle en betrouwbare wegverbindingen	Reistijd Goes - Zelzate	50 minuten	37 minuten	37 minuten	37 minuten		40 minuten
	Reistijd Goes - Hellegatsplein (via MZ-route)	60 minuten	50 minuten	50 minuten	51 minuten		45 minuten
Waardering openbaar vervoer (OV-klantenbarometer)	Klantenwaardering voor het openbaar vervoer waarvoor concessieverlening plaatsvindt door de Provincie	bus: 7,4	bus: 7,8 (2019)**	bus: 7,9***	bus: 7,6		bus: 7,6
		WSF: 8,1	WSF: 8,3 (2019)**	WSF: 8,0***	WSF: 8,0		WSF: 8,0

*) Rekening houdend met nog aanwezige corona-effecten.

***) In 2020 geen onderzoek vanwege corona-maatregelen.

***) Resultaten onderzoek nog niet representatief vanwege postcorona effect.

Wat mag het kosten?

(Bedragen x € 1.000)

Doelstelling	Begroting 2023
Lasten	
050101-Doelmatig en doeltreffend beheer (water)wegen	32.724
050102-Bereikbaarheid voor de mensen	25.298
050103-Verbetering verkeersgedrag verkeersdeelnemers	876
050104-Goede bereikbaarheid voor bedrijven, bezoekers en bewoners en leefbaarheidsagenda	521
050105-Wegeninvesteringen	1.798
050107-Uitvoering slimme mobiliteit	2.447
059999-Ambtelijke inzet	9.024
Totaal Lasten	72.687
Baten	
050101-Doelmatig en doeltreffend beheer (water)wegen	417
050102-Bereikbaarheid voor de mensen	2.288
050107-Uitvoering slimme mobiliteit	826
Totaal Baten	3.532
Gerealiseerd saldo van baten en lasten	69.155
Onttrekkingen	
980599 Bestemmingsreserves-Pr.5	28.492
Toevoegingen	
980599 Bestemmingsreserves-Pr.5	11.338
Mutaties reserves	-17.154
Resultaat na bestemming	52.002

