

# 5 Programma Mobiliteit op maat

## Inleiding en ontwikkelingen

Goed wonen, werken en leven in Zeeland vraagt om een goede én veilige bereikbaarheid.

We werken aan slimme, veilige én duurzame maatregelen. Deze maatregelen helpen bij het oplossen van vraagstukken over bereikbaarheid in Zeeland. Tevens dragen ze bij aan nationale (en Europese) doelstellingen: emissievrije mobiliteit (CO<sub>2</sub>, fijnstof, stikstof), passend in ruimtelijke opgaven, bijdrage aan brede welvaartsdoelen, passend in de energietransitie.

Dit alles betekent dat we verder kijken dan een oplossing met meer infrastructuur. We kijken 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 fiets wordt daarin de komende jaren steeds belangrijker

De invalshoeken daarbij zijn zowel economisch als maatschappelijk. Deze aanpak loopt via vijf sporen:

1. Beïnvloeden van veilig 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 2024 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).
- 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. 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.
- 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.

- 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 start uitvoering nieuwe busconcessie (per 2025) met nieuwe vervoerder.
- Uitvoeren van startprojecten fijnmazige mobiliteit in samenwerking met gemeenten.
- 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 hinderaanpak.
- Living Lab Smart Mobility is aanjager van innovatie in personenmobiliteit (onder andere Mobility as a Service en autonoom vervoer).
- Doorontwikkelen van de haltetaxi tot de flextaxi die past binnen de nieuwe mobiliteitsmix.
- Ontwikkeling van hubs, 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.
- Uitvoeren van communicatiecampagnes voor de invoering van het nieuwe publieke mobiliteitssysteem Reizen door Zeeland in 2025
- Opstarten van een beleidstraject voor het opstellen van een integrale bereikbaarheidsvisie Zeeland 2040 (inclusief binnenvaartbeleid, autonoom vervoer, brede welvaart) ter actualisatie en vervanging van de Mobiliteitsvisie Zeeland 2028

## Beleidskader

- [Mobiliteitsvisie Zeeland 2028, juli 2016](#)
- [Regionale Mobiliteitsstrategie \(RMS\)](#)
- [Beheerkader Infrastructuur Provincie Zeeland \(2018\)](#)
- [Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 \(het landelijke visie document\)](#)
- [Zeeuwse uitvoeringsagenda Verkeersveiligheid \(de Zeeuwse vertaling\)](#)
- [Nationaal toekomstbeeld fiets \(het landelijke visie document\)](#)
- [Zeeuws toekomstbeeld fiets \(de Zeeuwse vertaling\)](#)
- [Investeringsstrategie Wegen](#)

## Reguliere taken

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

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. 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. Voor de doorontwikkeling van het openbaar vervoer naar publiek vervoer wordt met alle gemeenten samengewerkt aan de uitvoering van de Regionale Mobiliteitsstrategie (RMS).

Voor verkeersveiligheid wordt met alle gemeenten en betrokken organisaties samengewerkt in het Regionaal Orgaan Verkeersveiligheid Zeeland (ROVZ).

### **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 in 2023 een nieuw Strategisch Assetmanagement Plan (SAMP) met daarin opgenomen een ontwikkelagenda 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. Het SAMP bevat de kaders en uitgangspunten op een meer strategisch niveau op grond waarvan de instandhouding (beheer en onderhoud) van de provinciale (vaar)wegen en daarmee verbonden kunstwerken doelmatig en doeltreffend georganiseerd kan worden. Als nadere uitwerking van het Beheerkader is per infrastructureel kapitaalgoed een beheerplan opgesteld. Daarin is op een meer operationeel niveau 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.*

Bij de uitvoerende taken zoeken we afstemming en samenwerking met andere wegbeheerders binnen Zeeland. In verschillende gremia vindt overleg en afstemming plaats met de andere Zeeuwse (vaar)wegbeheerders. Daarnaast vindt tussen wegbeheerders in Zeeland periodiek overleg en afstemming plaats over verkeers- en incidentmanagement en toekomstige werkzaamheden.

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

De Provincie Zeeland voorziet in passende infrastructuur die aansluit bij de behoefte van inwoners en gebruikers. Zij is verantwoordelijk voor de instandhouding van ruim 400 km hoofdrijbaan met daarnaast parallelwegen, fietspaden en bijbehorend groen, en verder honderden kleine en grote kunstwerken als viaducten, bruggen en duikers. De Provincie is ook verantwoordelijk voor de belangrijke verbindende vaarweg het Kanaal door Walcheren inclusief verschillende bruggen en sluizen én de Zeelandbrug.

Er is de afgelopen decennia veel waarde gecreëerd: er ligt een robuust (hoofd)netwerk voor alle modaliteiten. Voor beheer en onderhoud hiervan volgt Provincie Zeeland de methode van assetmanagement. Ons Strategisch Asset Management Plan (SAMP) is verder uitgewerkt naar tactische beheerplannen voor de verschillende disciplines. Het gaat daarbij om droge kunstwerken, groen, natte infrastructuur, verhardingen, openbare verlichting, bewegwijzering en elektrotechnische voorzieningen. In de meerjarige onderhoudsplanning operationaliseren we de werkzaamheden voor de verschillende disciplines. Dit kader vormt de basis van het meerjarig beheer en onderhoud van de verschillende kapitaalgoederen, waarbij we op zoek gaan naar de juiste balans tussen:

- De prestaties die de kapitaalgoederen moeten leveren.
- De kosten die daaraan verbonden zijn.
- De risico's die daarbij acceptabel zijn.

Instandhouding van ons areaal is een grote opgave, die in de toekomst nog groter zal worden door een aantal relevante ontwikkelingen waar we op dit moment mee te maken hebben: veroudering van assets, schaarste, duurzaamheid, klimaat, vergrijzing, technologische ontwikkeling en participatie. In 2023 is het SAMP geactualiseerd om op bovengenoemde ontwikkelingen in te kunnen spelen. In 2024 maken we de doorvertaling van dit strategische kader naar de tactische en operationele niveaus. Daarnaast werken we aan het verder inzichtelijk maken én programmeren van de grote vervangings- en investeringsopgaven die in de komende jaren noodzakelijk zijn.

#### *Nadere uitwerking assetmanagement door actualisatie en implementatie uitvoeringsstrategieën*

In 2022 is de uitvoeringsstrategie voor de zogeheten natte infrastructuur ter besluitvorming voorgelegd. Dit omvat het Kanaal door Walcheren met de daar aanwezige bruggen en sluisen alsmede de Zeelandbrug. Dan zijn er voor alle 'assets' uitvoeringsstrategieën of beheerplannen onder het "oude" beheerkader vastgesteld. Omdat het Beheerkader Infrastructuur Provincie Zeeland volgens de nieuwe principes van assetmanagement dateert van 2017/2018 is een actualisatie ter hand worden genomen. Het nieuwe SAMP (voorheen: beheerkader) wordt in het najaar van 2023 voorgelegd. Tegelijkertijd daarmee wordt een ontwikkelagenda vastgesteld die de komende jaren leidraad zullen zijn voor verbeteringen. Op basis van het nieuwe SAMP zullen de beheerplannen (voorheen uitvoeringsstrategieën) worden geactualiseerd. In deze plannen worden de meer strategische beleidsuitgangspunten vertaald naar een meer concreet en operationeel niveau. Met deze cyclus wordt een proces van continue verbetering gestalte gegeven.

## **Doelstelling**

### *Verbetering verkeersveiligheid*

De ambitie is geen (vermijdbare) verkeersslachtoffers in 2050. Doel is een halvering van het aantal verkeersdoden in 2030. Concreet betekent dit voor Zeeland dat er over de periode 2021-2030 niet meer dan 100 verkeersdoden 'acceptabel' zijn. Een forse opdracht aangezien er juist in 2022 meer verkeersdoden vielen dan in de voorgaande jaren. Daarmee volgt Zeeland (helaas) de landelijke trend.

Het vergroten van de verkeersveiligheid vraagt om een integrale aanpak en (bij)sturen op de grootste risico's. Dit is vastgelegd de Zeeuwse uitvoeringsagenda voor het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 (SPV). Speerpunt in beleid is het vergroten van de veiligheid van de kwetsbare verkeersdeelnemer. In het bijzonder die van de fietser. Het aanleggen van een verkeersveilig routenetwerk voor de fiets is een belangrijke voorwaarde om meer veilige fietskilometers te realiseren. In absolute zin is het doel 20% meer fietskilometers in 2030 en 40% meer in 2040.

## **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. Het RVOZ is ook contactpersoon voor het statistisch programma VIA en delen belangrijke informatie met onze partners via o.a. regelmatig uitgebrachte nieuwsbrieven. Voor heel Zeeland coördineren we de landelijke campagne-uitingen en doen we de communicatie. 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 Zeeuws verkeersonderwijs gaat verder op middelbare scholen. Via het Verkeersonderwijs Vorgezet Onderwijs-project worden deze scholen gestimuleerd om op een structurele wijze invulling te geven aan verkeerseducatie. Zo goed als alle Zeeuwse VO scholen zijn hierbij aangesloten.

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 ten aanzien van 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 en willen we ook inzetten op sportverenigingen. We geven extra voorlichting en in overleg met de Politie wordt er in deze maanden extra 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 educatie proberen we het gedrag van toekomstige weggebruikers positief te beïnvloeden. Educatie is o.a. gericht op afleiding, snelheid en het gebruik van alcohol en drugs. Met campagnes zoals MONO, BOB en AAN in het donker, spreken we de weggebruikers aan op hun gedrag en proberen we dat gedrag positief te beïnvloeden. 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- en grootschalige bedrijventerreinen door:

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

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 de infrastructuur te komen. Een concrete toepassing op de weg is de zogeheten slimme verkeersregelinstallatie (iVRI), maar ook het real time volgen en sturen van verkeersstromen voor een beter verkeers- en incidentmanagement. Voorwaarde hiervoor is een goede samenwerking tussen wegbeheerders.

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).

## **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*

In 2024 zijn de onderstaande activiteiten gepland:

#### *Goederenvervoercorridor Zuid*

In het Bestuurlijk Overleg MIRT (BO-MIRT) in het najaar van 2019 is afgesproken om voor elk van de goederenvervoercorridors een toekomstagenda op te stellen met een langetermijnvisie tot 2030. Deze agenda omvat gezamenlijke ambities op vier beleidsthema's: economie, milieu/duurzaamheid, sociaal/veiligheid en bereikbaarheid. Het doel is dat deze drie (inter)nationale transportcorridors tegen 2030 tot de meest efficiënte, duurzame en leefbare transportcorridors op mondiaal niveau behoren.

Zeeland is partner in de Goederenvervoercorridor Zuid. De andere partners zijn het Ministerie van I&W, de haven de bedrijven van Rotterdam, Amsterdam en Moerdijk en de Provincies Noord- en Zuid-Holland, Noord-Brabant en Zeeland. In de besprekingen tijdens de vorming van het samenwerkingsverband is door Zeeland ook bedongen dat op middellange termijn de

grensoverschrijdende samenwerking met Vlaanderen moet zijn geëffectueerd. In 2024 worden de activiteiten dan ook gericht op de ontwikkeling van de samenwerking met Vlaanderen en de uitvoering van de gezamenlijke acties die met de partners van de Goederenvervoercorridor Zuid worden ontwikkeld.

#### *Meerjarig actieprogramma binnenvaart*

In het provinciaal collegeprogramma heeft de binnenvaart een belangrijke positie gekregen. Wij zijn voornemens om in het voorjaar van 2024 een meerjarig actieprogramma binnenvaart Zeeland vast te stellen. Dit plan vormt de basis voor een gerichte en gestructureerde aanpak om de specifieke problemen in de binnenvaart aan te pakken.

#### *Energietransitie in de logistiek*

De energietransitie in de logistiek is een complex proces. In 2024 worden veel acties gericht op de ondersteuning van het bedrijfsleven om hun bedrijf te vergroenen.

#### *Zeeland Connect*

Het huidige meerjarenprogramma van Zeeland Connect verloopt dit jaar. Zij zijn nu aan de slag met het vervaardigen van een nieuw meerjarenprogramma. Dit plan wordt uiterlijk in het voorjaar van 2024 aangeboden. Vanuit dit meerjarenprogramma zullen meerdere actielijnen worden uitgevoerd.

#### *Het verbeteren van de logistieke processen door het toepassen van corridormanagement*

In het najaar van 2022 is tijdens het BO MIRT besloten om de Goederenvervoer Corridor (GVC) zuid als MIRT-programma aan te wijzen. Binnen dit programma werken Provincie Zeeland en North Sea Port samen met o.a. het ministerie van I&W aan het versterken van een verbindingen tussen de netwerken en modaliteiten (vervoersperspectief) en tussen de netwerken en de regio (economisch perspectief). Ook wordt er gewerkt aan de verbetering van doorstroming en service voor de gebruikers (verkeersperspectief). Projecten worden opgestart om de logistieke uitdagingen binnen de corridor aan te pakken. Kansen zijn er voor kennis- en informatie-uitwisseling tussen de havens (ondermijning, last- and first mile autonoom vervoer, digitalisering vrachtbrieven, etc), de energietransitie en de ontwikkeling van vrachtwagenparkeerplaatsen. Binnen dit programma is ook ruimte voor de binnenvaart. De kwaliteit van lig- en wachtplaatsvoorzieningen in Zeeland moet op orde zijn om vanuit de modal shift gedachte een bijdrage te leveren aan de verduurzaming van goederenvervoer. Voor de binnenvaart is een actieprogramma tot stand gekomen.

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

In 2021 hebben Rijk en regio en de Belgische partijen een intentieverklaring getekend voor het realiseren van de spoorgoederenverbinding tussen Gent en Terneuzen. De totale projectkosten zijn begroot op € 240 miljoen wat evenredig wordt verdeeld tussen Nederland en België. Voor dit project is door het ministerie van I&W € 105 miljoen uit het Nationaal Groeifonds gehaald en daarnaast is € 15 miljoen toegekend vanuit het Compensatiepakket Wind in de Zeilen. In december 2022 heeft de Vlaamse overheid haar financiële bijdrage tevens gereserveerd. De Europese subsidieaanvraag CEF is in juni 2023 toegewezen aan NSP (€ 3,4 mln.). Dit dekt de resterende noodzakelijk geachte financiering van de aankomende studiefase. De Startbeslissing ten behoeve van deze studiefase wordt voorbereid. Deze startbeslissing wordt genomen door het ministerie van I&W en zal waarschijnlijk gebeuren tijdens BO MIRT in november 2023. Aan de hand van de startbeslissing kan een nadere uitwerking van de plannen aan Nederlandse zijde worden gestart: ontwerpvragestuk, milieuvraagstuk en projectkosten. De Vlaamse overheid gaat ook waarschijnlijk in november 2023 starten met de voorbereidingen van een ruimtelijke procedure voor hun grondgebied.

#### *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*

Verkeersmanagement is het beïnvloeden van vraag en aanbod van verkeer naar tijd en plaats door het beter benutten van de bestaande capaciteit aan infrastructuur. Daarmee zorgen we er voor dat de hinder als gevolg van wegwerkzaamheden, topdrukte evenementen en incidenten zo gering mogelijk



is. Verkeersmanagement past in de ontwikkeling naar slimme mobiliteit, data gedreven werken en beter benutten van de aanwezige infrastructuur.

Vanuit de visie op verkeersmanagement (2020) werken we via de basisstrategie aan slimme manieren voor betere verkeersdoorstroming en minder hinder op onze belangrijkste hoofdverbindingen. Met deze manieren dragen we ook bij aan het vergroten van de verkeersveiligheid en leefbaarheid. We houden hierbij oog voor ontwikkelingen op het gebied van digitalisering, gebruik van data uit voertuigen, steeds meer zelfrijdende voertuigen, hinderaanpak en ambities zoals benoemd in de Regionale Mobiliteitsstrategie. Er zal worden gekeken naar maatwerk om bijvoorbeeld het toeristisch verkeer met verkeersmanagement te faciliteren. In 2024 zal vooral ingezet worden op de verdere ontwikkeling en invulling van het Regionaal Verkeerskundig Team, de regelscenario's, intelligente verkeersregelininstallaties (iVRI's), het gebruik van een verkeersmanagementsysteem en het op afstand kunnen afsluiten van de Zeelandbrug voor wegverkeer.

## **Doelstelling**

### *Wegeninvesteringen*

Met de Investeringsstrategie Wegen als hulpmiddel voor de Investeringsagenda werken we als provincie aan het projectmatig inrichten van ons wegennet en maken daarbij gebruik van landelijke normen (CROW). Wij doen dat onder andere methodisch door middel van Gebiedsgerichte aanpak (GGA). Met deze aanpak werken we samen met andere wegbeheerders integraal aan het wegennet in de desbetreffende regio. Er wordt geanalyseerd, de grootste knelpunten bepaald, en projecten worden geprioriteerd en in planning gezet. De GGA's Borsele West en Oost zijn bijvoorbeeld in 2021 afgerond en verschillende projecten zijn door wegbeheerders 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. Binnen de GGA Veerse Meer zuid vindt nader onderzoek plaats naar maatregelen voor het verbeteren van de bereikbaarheid van het gebied (de basis op orde). Rondom Zierikzee is een verkeersvisie en een maatregelenpakket opgesteld. Investeringsaanpak aan de N59 binnen dit gebied zijn vanuit het ministerie van I&W concreet in beeld.

Ingezet wordt om deze aanpakken voort te zetten en ook 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 GGA's 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 2024 gaat het om aanpak kruispunten met bestaande VRI's op gebiedsontsluitingswegen, aanpak van traversen, aanpak gevaarlijke bermen (in relatie tot 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)*

De investeringsagenda wegen 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 2024.
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; najaar 2023
- N689 Traverse Kuitaart; uitgevoerd
- N252 Ronde Dow; voorjaar 2024
- N659 Ronde Speelmansplaten / Oesterdam; uitgevoerd
- N257 Rehabilitatie Philipsdam; najaar 2024
- N664 Herinrichting ter hoogte van 's-Heer Hendrikskinderen; najaar 2023
- N666 Ronde Baarlandsestrandweg inclusief saneren aansluiting; najaar 2023
- N286 Landbouwrouten Poortvliet; voorjaar 2024
- N290 Ronde Oude Zoutdijk; najaar 2024
- N288 Ronde Valkenisseweg; uitgesteld in verband met scopeverbreding

Ad. 2: Voor de voorjaarsconferentie 2024 is een kredietaanvraag voorzien voor de aanleg snelfietsroute Terneuzen-Zelzate, de aanleg randweg Oud-Vossemeer N656 en de rehabilitatie van de Oesterdam. Mogelijk ook voor de N689 herinrichting van het complex Kloosterzande

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.
- N666; herinrichting entree Kapelle.
- N665/N666; het maken van een veilige fietsoversteek.
- Versterking van het fietspadennetwerk op grond van Zeeuws Toekomstbeeld Fiets.
- N61 herinrichting tracé westelijk van de brug Sluiskil (bekostiging door RWS)

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 2024 en volgende jaren zal ook nadrukkelijk naar de programmering van de investeringsagenda wegen 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 koppelkansen gezocht worden met de Vervanging en Renovatie opgave. 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*

Met het netwerk van ferry, trein, bussen, buurtbussen en haltetaxi zorgen we in 2024 voor openbaar vervoer door heel Zeeland en verbinding met omliggende regio's. In dit openbaar vervoersysteem is er bijzondere aandacht voor de bereikbaarheid van het onderwijs.

## **Acties**

### *Busconcessie, dienstregeling 2024*

In 2024 wordt het laatste dienstregelingjaar van de concessie 2014-2024 uitgevoerd, waarin busvervoerder Connexxion een betrouwbare dienstregeling passend binnen de kaders uitvoert en ruimte biedt voor startprojecten gericht op de nieuwe concessieperiode.

### *Westerscheldeferry*

Met het beheer van de concessie voor de Westerscheldeferry bieden we een betrouwbare vervoersdienst tussen Breskens en Vlissingen. Daarnaast gaan we door met de verdere uitwerking van het onderzoek naar nieuwe schepen, zodat bij ingang van een nieuwe concessie (2028) de bestaande schepen vervangen kunnen worden.

## **Doelstelling**

### *Uitvoering slimme mobiliteit*

Samen met onze regionale partners werken we aan de uitvoering van de Regionale Mobiliteitsstrategie. In 2024 testen we via startprojecten diverse onderdelen van fijnmazige mobiliteit die Zeeland breed vanaf 2025 moeten werken. Ook implementeren we de nieuwe busconcessie. Via onze subsidieregeling hub ontwikkeling ondersteunen we de ontwikkeling van diverse mobiliteitshubs in de Provincie met cofinanciering en kennis. In 2024 ronden we de besluitvorming over de mobiliteitscentrale af en start de Mobiliteitscentrale Zeeland met zijn activiteiten. In het living lab testen we diverse innovaties in ons publiek vervoerssysteem. Daarnaast werken we nauw samen met het ministerie van IenW aan de uitvoering van de RMS, om het publiek vervoerssysteem te helpen bouwen in Zeeland en om de Zeeuwse aanpak als blauwdruk voor landelijke gebieden in te gaan zetten.

## **Acties**

### *Uitwerking fijnmazige mobiliteit.*

Fijnmazige mobiliteit, bestaande uit deelmobiliteit, meereisapps en de flextaxi, wordt via één of meerdere (start)projecten bij gemeenten en scholen getest met als doel ervaring op te doen met de systemen, zodat deze in 2025 in heel Zeeland goed kunnen functioneren onder regie van de Zeeuwse Mobiliteitscentrale.

### *Aanbesteding busconcessie.*

Doorlopen van de aanbestedingsprocedure voor een nieuwe busconcessie die start vanaf december 2024 en duurt tot december 2032. Uitvraag gebeurt conform uitgangspunten van de Regionale Mobiliteitsstrategie. De nieuwe vervoerder en Provincie werken in 2024 samen aan de implementatie van deze concessie.

### *Ontwikkeling hubs*

Gemeenten en Provincie werken samen aan een netwerk van opstappunten, haltes en hubs, zodat het publieke vervoerssysteem vanaf 2025 goed kan functioneren.

### *Inrichting mobiliteitscentrale*

Gemeenten en Provincie doorlopen besluitvorming over taken en governance om van de Gemeentelijke Vervoerscentrale (GVC) te komen tot een functionerende Zeeuwse Mobiliteitscentrale vanaf Q4 2024.

#### *Ontwikkeling MaaS-koppeling en uitrol MaaS-app Zeeland*

Plannen, boeken, reizen en betalen via MaaS-apps is een belangrijk onderdeel van het Zeeuwse publieke systeem. We werken aan de bouw van een MaaS-router om Zeeuwse aanbod te ontsluiten richting MaaS dienstverleners en de uitrol van een aantal MaaS-apps in Zeeland

#### *Data op orde.*

De Zeeuwse wegbeheerders werken aan structurele borging van de werkzaamheden die de afgelopen jaren vanuit het Regionaal Data Team zijn uitgevoerd aan de Data Top 15. Tevens richten we de datagedreven ondersteuning van de mobiliteitscentrale verder in.

#### *Living Lab Smart Mobility.*

Verschillende pilotprojecten lopen op gebied van MaaS, deelmobiliteit en autonoom varen en rijden . Een 4 tal nieuwe of door ontwikkelprojecten zijn in voorbereiding.

#### *Communicatie Regionale Mobiliteitsstrategie*

Om de reiziger voor te bereiden op het reizen in het nieuwe publiek vervoerssysteem zetten gemeenten en Provincie in op communicatie en campagnes binnen de huisstijl Reizen door Zeeland.

## Trendindicatoren

Trendindicatoren (verkeersveiligheid)	2018	2019	2020	2021	2022
<b>Aantal ongelukken</b>	2.236	2.203	1.837	1.918	2252
<b>Aantal betrokkenen</b>	3.267	3.304	2.693	2.177	2504
<b>Ernstige verkeersslachtoffers; doden</b>	13	11	18	11	23
<b>Ernstige verkeersslachtoffers; ziekenhuisgewonden</b>	505	541	423	355	467
<b>Aantal geregistreerde ongevallen waarbij landbouwvoertuigen zijn betrokken</b>	16	20	9	14	14
<b>Aantal bij verkeersongevallen betrokken kwetsbare verkeersdeelnemers onderverdeeld naar categorie:</b>					
<b>Ouderen (boven 60)</b>	563	666	435	459	552
<b>Jongeren (onder 25)</b>	628	665	579	562	643
<b>Fietsers</b>	255	315	236	186	230
<b>Aantal bij verkeersongevallen betrokken jonge (18 tot 24) bestuurders van personenauto's</b>	374	432	308	310	302

## Doelindicatoren

Doel	Indicator	Stand 2017	Stand 2020	Stand 2021	Stand 2022	Streefwaarde 2023	Streefwaarde 2024	Einddoel
<b>(Vaar)wegen</b>	Onderhoudsniveau infrastructurele kapitaalgoederen	Basis	Basis	Basis	Basis	Basis	Basis	Basis
<b>Vraaggericht OV</b>	Waardering Openbaar vervoer (bus)	7,4	7,8 (2019)**	7,9***	7,6	7,6	7,6	7,6
	Bezettingsgraad kernnet (daggemiddelde)	23,4%	16,6%	16,1%	17%*	17%	17%	30%
	Bezettingsgraad fietsvoetveer	23,6%	16,0%	19,0%	26%	26%	26%	30%
<b>Snelle en betrouwbare wegverbindingen</b>	Reistijd Goes - Zelzate	50 minuten	37 minuten	37 minuten	37 minuten	37 minuten	37 minuten	40 minuten
	Reistijd Goes - Hellegatsplein (via MZ-route)	60 minuten	50 minuten	50 minuten	51 minuten	51 minuten	51 minuten	45 minuten
<b>Waardering openbaar vervoer (OV-klantenbarometer)</b>	Klantenwaardering voor het openbaar vervoer waarvoor concessieverlening plaatsvindt door de Provincie	bus: 7,4 WSF: 8,1	bus: 7,8 (2019)** WSF: 8,3 (2019)**	bus: 7,9*** WSF: 8,0***	bus: 7,6 WSF: 8,0	Bus: 7,6 WSF: 8,0	Bus: 7,6 WSF: 8,0	bus: 7,6 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*

Exploitatie	Begroting 2024
Lasten	
<b>050101 Doelmatig en doeltreffend beheer (water)wegen</b>	<b>31.197</b>
<b>050102 Bereikbaarheid voor de mensen</b>	<b>28.776</b>
<b>050103 Verbetering verkeersgedrag verkeersdeelnemers</b>	<b>887</b>
<b>050104 Goede bereikbaarheid voor bedrijven, bezoekers en bewoners</b>	<b>322</b>
<b>050105 Wegeninvesteringen</b>	<b>1.925</b>
<b>050107 Uitvoering slimme mobiliteit</b>	<b>2.962</b>
<b>059999 Ambtelijke inzet</b>	<b>11.000</b>
<b>Totaal Lasten</b>	<b>77.069</b>
Baten	
<b>050101 Doelmatig en doeltreffend beheer (water)wegen</b>	<b>411</b>
<b>050102 Bereikbaarheid voor de mensen</b>	<b>2.288</b>
<b>050107 Uitvoering slimme mobiliteit</b>	<b>1.388</b>
<b>Totaal Baten</b>	<b>4.086</b>
<b>Totaal begrote baten en lasten</b>	<b>-72.982</b>
Onttrekkingen	
<b>980599 Bestemmingsreserves-Pr.5</b>	<b>-25.945</b>
Toevoegingen	
<b>980599 Bestemmingsreserves-Pr.5</b>	<b>11.512</b>
<b>Totaal begrote reserves</b>	<b>14.433</b>
<b>Totaal begroot</b>	<b>-58.550</b>