

5. Programma Mobiliteit op maat

Inleiding en ontwikkelingen

Goed wonen, werken en leven in Zeeland vraagt om een optimale 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 te borgen
4. bieden van een systeem van collectief vervoer om basismobiliteit te bieden
5. ontwikkelen en uitproberen van nieuwe mobiliteitsconcepten voorbereidend op mobiliteit van de toekomst

Dit programma omvat de inspanningen die we hiertoe in 2021 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

- Versterken netwerksamenwerking Verkeersveiligheid ROVZ.
- Aanpak verkeersonveiligheid conform Zeeuwse Uitvoeringsagenda van het Strategisch Plan Verkeersveiligheid (SPV) incl. aanpassingen in infrastructuur.
- Realisatie Wegeninvesteringsprogramma, niet passend binnen het SPV (bereikbaarheid, leefbaarheid)
- Vorm geven aan themaoverleg Mobiliteit binnen het Overleg Zeeuwse Overheden (OZO)
- Implementatie Visie op Verkeersmanagement.
- Inzet op snellere busverbindingen om openbaar vervoer aantrekkelijker te maken voor forenzen en scholieren/studenten.
- 'Leren door te doen'; pilots/projecten rond gedeelde mobiliteit (auto/fiets), vrijwillige vervoersconcepten (landelijk gebied) en knooppuntontwikkeling (stationsgebieden/busstations).
- Smart Mobility onderwijs (met inzet middelen regio-envelop); een innovatieve data-gestuurde aanpak voor mobiliteit van studenten.
- Eerste lichter Zero Emissiebussen gaat rijden in Zeeland.
- Planstudie Midden Zeeland route (doorstroming, verkeersveiligheid).
- Voorbereiding besluitvorming de railontsluiting van de Zeeuwse havens (Rail Ghent Terneuzen), gezamenlijke lobby met North Sea Port/Terneuzen.
- Realisatie doelen Logistieke visie Zeeland Connect met drie innovatielijnen, waaronder Pilot Smart Logistics (autonoom transport).
- Start goederenvervoercorridor Zuid (Amsterdam-Rotterdam-Antwerpen)
- Ontwikkeling laadinfrastructuur logistiek (weg en water)

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 (landelijk kader niet door de Provinciale Staten van Provincie Zeeland vastgesteld)
- [Zeeuwse Uitvoeringsagenda SPV2030](#)

Reguliere taken

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

Ten behoeve van efficiënt en effectief beheer en onderhoud van de provinciale (vaar)wegen hanteren we de principes van assetmanagement. In 2021 zullen we voor de resterende infrastructurele kapitaalgoederen een uitvoeringsstrategie opstellen, waarin wordt aangegeven op welke wijze het kapitaalgoed in stand wordt gehouden. 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 op basis van de juiste kwaliteitsindicatoren te combineren met een zekere flexibiliteit om in te spelen op trends en ontwikkelingen die zich voordoen. Dit betreft nu bijvoorbeeld de corona-crisis en in hoeverre na de crisismaatregelen in 2020 er een blijvend effect is dat vertaling verdient in de dienstregeling van 2021 e.v.

Daarnaast is er sprake van het 'bij de tijd' houden van de bus-concessie (looptijd t/m 2024), zowel financieel als inhoudelijk. Daartoe is in 2020 een intentieovereenkomst met Connexxion gesloten. Het betreft o.m. de verduurzaming van de bussen (vervanging dieselbussen door elektrische bussen), optimalisatie van het netwerk (meer nadruk op snel scholierenvervoer) en de invoering van nieuwe vormen van betalen.

Eenzelfde traject is er voor de Westerschelde Ferry (looptijd concessie tot 2024). Na de stappen die zijn gezet op het gebied van beleving en marktontwikkeling, is in 2020 werk gemaakt van het in beeld brengen van de onderhoudsbehoefte van de beide SWATH-schepen tot 2033 (einde levensduur). Dit is ook belangrijk voor de afweging rond de toekomst van de WSF (o.a. rol van de markt en inzet nieuwe schepen).

Maatschappelijk effect

Provincie Zeeland staat samen met andere overheden in Zeeland in voor een systeem van infrastructuur en collectieve mobiliteits-voorzieningen van voldoende kwaliteit in de zin betrouwbaarheid, snelheid en veiligheid.

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 mag de reistijd niet te lang zijn.

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

Doelstellingen

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 (maart 2018) 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 wordt per infrastructureel kapitaalgoed een Uitvoeringsstrategie opgesteld. Daarin wordt 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.

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. Ook de gezamenlijke huisvesting met het waterschap Scheldestromen draagt hieraan bij.

Voortgang/Resultaat

Ook in 2019 is ingezet op versterking van de externe samenwerking op het gebied van (vaar)wegbeheer. Op verschillende punten wordt er samengewerkt of wordt mogelijke samenwerking verkend. Denk hierbij aan groenbeheer, bronbestrijding, medegebruik steunpunten, nadere professionalisering van verkeers- en incident management, gladheidbestrijding, etc. In 2019 is besloten de huisvesting bij het waterschap Scheldestromen voor onbepaalde tijd voort te zetten, opdat die samenwerking verder vorm kan krijgen. 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.

Ten behoeve van efficiënt en effectief beheer en onderhoud van de provinciale (vaar)wegen hanteren we de principes van assetmanagement. In maart 2018 is daartoe het Beheerkader Infrastructuur Provincie Zeeland vastgesteld door Provinciale Staten. Het Beheerkader vormt de basis voor het verankeren van assetmanagement in de provinciale werkwijze. Hierin is de knip gemaakt tussen wat we als beheerder van infrastructuur wettelijk gezien moeten doen (basis), en wat we op grond van ambities daarop aanvullend nog willen bereiken (beleid). 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.

Voortgang/Resultaat

Met het implementeren van assetmanagement in de organisatie en het vaststellen van de Uitvoeringsstrategieën, verbetert het inzicht in meerjarige onderhoudsplanningen en de mogelijkheid tot het maken van een integrale afweging van instandhoudingsmaatregelen binnen én tussen de verschillende kapitaalgoederen. Daarnaast vindt afstemming plaats met de plannen op het gebied van de investeringsagenda wegen (instandhouding in relatie tot nieuwbouw). Het vastgestelde niveau is geborgd.

Nadere uitwerking van assetmanagement door uitwerking van het Beheerkader in Uitvoeringsstrategieën per infrastructureel kapitaalgoed.

Als nadere uitwerking van het Beheerkader wordt per infrastructureel kapitaalgoed (thema) een Uitvoeringsstrategie (beheerplan) opgesteld. Daarin wordt per kapitaalgoed onder meer omschreven op welke wijze we omgaan met de instandhouding, de knip tussen basis en beleid en de meerjarige kosten die daarmee gepaard gaan. Sinds 2018 zijn er reeds vijf Uitvoeringsstrategieën vastgesteld. In 2021 zullen de Uitvoeringsstrategieën voor natte kunstwerken en bewegwijzering volgen.

Voortgang/Resultaat

In de Uitvoeringsstrategieën wordt per kapitaalgoed onder meer omschreven op welke wijze we omgaan met de instandhouding, de knip tussen basis en beleid en de kosten die daarmee gepaard gaan. Bij aanvang van 2019 waren de Uitvoeringsstrategieën voor droge kunstwerken, verhardingen en elektrotechnische verkeersvoorzieningen vastgesteld. In 2019 is gewerkt aan het opstellen van de Uitvoeringsstrategieën voor groen, openbare verlichting en

natte kunstwerken, opdat ze in 2020 afgerond en vastgesteld kunnen worden, waarna ook die kapitaalgoederen toegevoegd kunnen worden aan de onderhoudsreserve infrastructuur (groot onderhoud) die per 1 januari 2019 ingesteld is.

Verbetering verkeersgedrag verkeersdeelnemers

Het aantal ernstige verkeersslachtoffers is gedaald door een verbeterd verkeersgedrag.

Binnen het Regionaal Orgaan Verkeersveiligheid Zeeland (ROVZ) werkt Provincie Zeeland samen met de andere wegbeheerders, OM, Politie en relevante maatschappelijke partners aan het vergroten van de verkeersveiligheid. Ons motto daarbij is: 100% verkeersveilig daar gaan we voor! Op basis van het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 is de samenwerking verder versterkt. In de nieuwe governancestructuur is een bestuurlijke overlegtafel voorzien waarbij alle bestuurders van overheden en maatschappelijke partners aan tafel zitten. Deze nieuwe governance ziet toe op de gezamenlijke regionale uitvoering.

In 2020 is een Zeeuwse vertaling van het SPV2030 gemaakt. Deze Zeeuwse uitvoeringsagenda SPV bevat de uitvoeringsstrategie voor Zeeland en is de leidraad voor de uitvoering van het verkeersveiligheidsbeleid voor de komende jaren. Voor Zeeland zijn de thema's Infrastructuur en Landbouwverkeer, Kwetsbare en Onervaren weggebruikers, Afleiding en Verkeersovertreders als prioritaire thema's benoemd. Het beleid zal integraal zijn. Door de inzet van de drie E's, Engineering (infrastructuur), Education (communicatie en educatie) en Enforcement (handhaving) willen we het verkeersgedrag van verkeersdeelnemers beïnvloeden waardoor de risico's op ongelukken verminderen en het aantal slachtoffers in het verkeer in Zeeland daalt.

Het SPV 2030 gaat uit van een risicogestuurde aanpak. Aan de hand van de Zeeuwse Uitvoeringsagenda moeten er indicatoren worden benoemd op basis waarvan monitoring van het beleid kan plaatsvinden. Cijfers over ongelukken en slachtoffers zijn daarbij uiteraard van belang, maar minder bepalend voor de beleidsontwikkeling. De cijfers zijn terug te vinden in het jaarverslag van het ROVZ dat altijd in het eerste kwartaal van het jaar uitkomt en naar Provinciale Staten wordt gestuurd.

Acties

De doelgroep scholieren en Zeeuwse werkgevers betrekken bij de campagne Mono

Scholieren zijn een belangrijke doelgroep waarop onze inspanningen zich richten. Kinderen en jongvolwassenen zijn vaak een belangrijke (toekomstige) doelgroep voor verkeersveiligheidscampagnes zoals MONO, fietsverlichting en BOB. Het is dus van belang om de boodschap van deze campagnes bij scholieren onder de aandacht te brengen. We doen dit door het organiseren van verschillende activiteiten voor scholieren. In 2020 hadden we onder andere een posterwedstrijd en de MONO scoort actie. In 2021 worden in relatie tot de campagnes nieuwe acties ontwikkeld die in samenwerking met de scholen onder de aandacht van scholieren worden gebracht.

In deze collegeperiode geven we extra prioriteit aan verkeerseducatie, we streven naar een zo groot mogelijke participatie van basisscholen met als doel dat alle basisscholen een ZVL label hebben

In 2020 was er een Europese aanbesteding voor de projectleider voor verkeerseducatie. De nieuwe projectleider krijgt in ieder geval de opdracht om het aantal bij ZVL aangesloten scholen te doen stijgen met vijf per jaar (naast de zestien scholen die al in het traject zitten). In Zeeland krijgt verkeerseducatie een hoge prioriteit. We gaan daarbij uit van continue onderwijs tot de jongeren volwassen zijn. Op de basisschool moet daarom een stevige basis worden gelegd. ZVL garandeert een zeker niveau van verkeerseducatie. De nieuwe projectleider zal de komende jaren de contacten met scholen die niet zijn aangesloten bij ZVL, intensiveren.

In het kader van goed werkgeverschap willen we het komende jaar starten met het betrekken van Zeeuwse werkgevers bij het vergroten van de verkeersveiligheid

Om de verkeersveiligheid te vergroten willen we werkgevers betrekken bij onze inspanningen. Werkgevers hebben immers een verantwoordelijkheid richting hun werknemers. Daarnaast hebben zij rechtstreeks contact met een belangrijke doelgroep, de zakelijke verkeersdeelnemers. In Zeeland

willen we het landelijke MONO zakelijk, verbreden naar een Zeeuwse werkgeversaanpak die binnen alle thema's (en niet alleen Afleiding) kan worden ingezet. In 2020 is een plan van aanpak gemaakt dat in 2021 moet leiden tot een concreet projectplan op basis waarvan in hetzelfde jaar pilots kunnen worden uitgevoerd.

Maken van afspraken ZLTO en RWS over de verkeersveilige passage landbouwverkeer over de Oosterscheldekering en de Zeelandbrug

Het landbouwverkeer kan tijdelijk door middel van een konvooi regeling gebruik maken van de Zeelandbrug. Hierover zijn afspraken gemaakt met ZLTO, Cumela en Rijkswaterstaat. Deze oplossing is echter tijdelijk. De inzet is om na het afwaarderen van de Oosterscheldekering naar 80 km per uur, onder voorwaarden het landbouwverkeer toe te staan gebruik te maken van de Oosterscheldekering. Deze afwaardering is inmiddels een feit. Het doel is om medio 2021 tot een definitieve afspraak met Rijkswaterstaat te komen.

Voortgang/Resultaat

Het landbouwverkeer kan tijdelijk door middel van een konvooi regeling gebruik maken van de Zeelandbrug. Hierover zijn afspraken gemaakt met ZLTO, Cumela en Rijkswaterstaat. Deze oplossing is echter tijdelijk. De inzet is om na het afwaarderen van de Oosterscheldekering naar 80 km per uur, onder voorwaarden het landbouwverkeer toe te staan gebruik te maken van de Oosterscheldekering. Hierover vindt overleg plaats met Rijkswaterstaat.

Reguliere activiteiten zijn coördinatie van het beleid, ongevallenregistratie, (subsidies) verkeerseducatie, communicatie, monitoring, en kennisoverdracht

In 2020 hebben we met de partners de regionale uitvoeringsagenda vastgesteld. Deze bevat de uitvoeringsstrategie van het samenwerkingsverband ROVZ voor de komende tien jaar. Vanuit het team ROVZ wordt de uitvoering zoveel mogelijk gecoördineerd. Eén van de belangrijkste uitgangspunten van het Strategisch Plan Verkeersveiligheid is immers een integrale aanpak door de gezamenlijke partners. Deze coördinerende taak bevat verschillende onderdelen. Partners worden samengebracht en acties van verschillende partners worden zo op elkaar afgestemd. Daarnaast levert het team ROVZ verschillende facilitaire diensten zoals het in kaart brengen van de verkeersveiligheid door het uitgeven van een mediascan en een kwartaalrapportage verkeersveiligheid. We zijn ook contactpersoon voor het statistisch programma VIA en delen belangrijke informatie met onze partners. Voor heel Zeeland coördineren we de campagne-uitingen en doen we de communicatie. We organiseren jaarlijks de Zeeuwse maand van de verkeersveiligheid en zijn verantwoordelijk voor het organiseren van verkeerseducatie in Zeeland.

Voortgang/Resultaat

Goede bereikbaarheid voor bedrijven, bezoekers en bewoners en leefbaarheidsagenda

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.

In 2021:

- is een start gemaakt met het installeren van zogeheten slimme verkeersregelinstanties, samen met het ministerie van I&W en Rijkswaterstaat. Hiermee kan het verkeer beter en aanbodafhankelijk worden gestuurd waarmee de doorstroming wordt verbeterd.
- is een knelpunt opgelost voor de doorstroming van het landbouwverkeer bij de Zandkreekdam

- is de doorstroming verbeterd op de N59 ten zuiden van het Hellegatsplein, in samenwerking met de Provincie Zuid-Holland en de gemeenten Schouwen-Duiveland en Goeree-Overflakkee
- zijn acties voor de korte en de lange termijn ontwikkeld voor het overige deel van de route, met name op het zuidelijke deel tussen de A58 en Noord-Beveland (N256)
- is de variantenstudie uit 2019 voor de lange termijn verder uitgewerkt voor de herinrichting van de N256, met daarbij eind 2021 of begin 2022 een keuzevoorstel aan Provinciale Staten
- is het verkeers- en incidentmanagement verbeterd op het gehele hoofdwegennet van de provincie, in samenwerking met de overige wegbeheerder
- is de Intercity terug op de Zeeuwse lijn, een en ander zoals afgesproken in het compensatiepakket 'Wind in de Zeilen' (zie ook de opgave Slimme Mobiliteit)
- is een start gemaakt met het traject Digitaal op Orde, samen met het ministerie van I&W

Acties

Afronden Europese CEF-studie naar de verbetering van de spoorontsluiting Gent-Terneuzen, versterken lobby in gezamenlijkheid met North Sea Port en de gemeente Terneuzen

De laatste met name financiële studies zijn afgerond volgens plan. Het ministerie van I&W onderschrijft het belang van Rail Gent Terneuzen en is mede daarom onderdeel geworden van het compensatiepakket voor de Marinierskazerne en in het najaar 2020 zal dit project opnieuw geagendeerd worden op het BO MIRT.

Een eerste financiële toezegging van € 15 miljoen vanuit het compensatiepakket 'Wind in de Zeilen' is binnen. Dit geld is wat ons betreft mede bedoeld voor de verdere uitwerking van de planuitwerking. Met het ministerie van I&W wordt een adaptieve aanpak afgesproken waarbij afhankelijk van een aantal indicatoren verdergaande besluiten worden genomen over aanleg van één of meer onderdelen van deze Railverbinding. Wij werken hierin nauw samen met NSP, Terneuzen, Gent en andere relevante partners zoals ProRail, Infrabel en diverse anderen. In 2021 gaat de planvorming een volgende fase in en wordt de gezamenlijke lobby voor cofinanciering met name van de Europese Unie en Belgische overheid voortgezet

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
- Autonoom transport

In de rest van 2020 en in 2021 wordt sterk ingezet op de implementatie van de digitale vrachtbrief. Bedrijven worden door de partners van Zeeland Connect ondersteund bij de implementatie van een digitale vrachtbrief. Diverse webinars en/of seminars worden georganiseerd. Daarnaast wordt een actieprogramma "digitalisering" door Zeeland Connect ontwikkeld. Dit actieprogramma heeft ten doel de digitalisering in de sector verder te verbeteren. Naar verwachting is dit aan het van 2020 gereed.

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

Diverse initiatieven - o.a. Kloosterboer/McCain en 6 andere terminals - heeft Zeeland Connect onder handen om een modal shift van weg naar water van de goederenstromen te bewerkstelligen.

Het verbeteren van de logistieke processen door het toepassen van corridormanagement

De Provincie Zeeland verkent de kansen met het Ministerie van I&W, de provincies Zuid-Holland en Noord-Brabant om een goedervoer corridor Zuid te ontwikkelen. Enkele studies zijn al uitgevoerd. In het najaar volgt een besluit om in 2021 te start met de ontwikkeling van de corridor Zuid. Dit moet de basis vormen voor een actieprogramma goederenvervoer corridor Zuid.

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.

■ Voortgang/Resultaat

Begin 2019 heeft het Regionaal Verkeersmanagement Team (RVT) Zeeland vaste vorm gekregen. Maandelijks komen onder begeleiding van een externe partij, Royal Haskoning DHV, de samenwerkende partijen die zich in Zeeland bezighouden met verkeers- en incident management bij elkaar. Vaste agendapunten worden besproken waarbij het bestuurlijk vastgestelde actieplan leidend is. Werkzaamheden en evenementen worden met elkaar voorbesproken en afgestemd en incidentsituaties worden geëvalueerd om daar gezamenlijk van te leren, waarbij steeds het doel is om de hinder voor het verkeer op het Zeeuwse hoofdwegennet als gevolg van bijzondere situaties (werkzaamheden, evenementen, topdruktedagen, incidenten) tot een minimum te beperken.

Sinds 1 april 2019 werkt de Provincie Zeeland als wegbeheerder samen met de Verkeerscentrale Zuid-Nederland van Rijkswaterstaat. Dit heeft geleid tot een versterking van het incident management en verkeersmanagement. Incidentmeldingen op Provinciale wegen worden nu sneller doorgegeven waarbij via track-and-trace de dichtstbijzijnde kantonier wordt ingeschakeld. Tevens heeft de verkeerscentrale de regie over de actuele verkeerssituatie in Zeeland, en kunnen zij verkeersmanagementmiddelen daar waar nodig en binnen de scope van de samenwerking inzetten.

Deze actie is behaald, we zien nu al een versterking van het incidentmanagement en verkeersmanagement. Echter we werken in 2020 en de jaren daarna verder aan ons einddoel. We doorlopen een proces, zowel extern met de partners binnen de samenwerking als intern met de besluitvorming over de Visie op Verkeersmanagement.

Wegeninvesteringen

Reizigers kunnen zich op het Provinciale wegennet goed en veilig blijven verplaatsen zonder dat de kwaliteit van de leefomgeving daarmee onder druk komt te staan.

Op grond van de Investeringsstrategie Wegen provincie Zeeland wordt gericht gewerkt aan het inrichten van ons wegennet volgens de normen van het 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. Inmiddels wordt deze aanpak op Walcheren, de Bevelanden en rondom Zierikzee toegepast. Doel is deze aanpak in 2021 verder uit te rollen naar Zeeuws Vlaanderen, rest Schouwen Duiveland en Tholen.

Naast de regionale aanpak wordt een thematische aanpak gevolgd. Voorbeelden zijn de aanpak van gevaarlijke bermen, fietspaden, landbouwverkeer, traversen (door woonkernen), aanpak perceel- en

erfontsluitingen. Inzet is in 2021 de thematische aanpak voor traversen, landbouwverkeer en bermen te vervolgen en die voor fietspaden en perceelontsluitingen te starten.

Naast samenwerking lokaal en regionaal zet de provincie Zeeland zich ook nationaal in. Enerzijds via het IPO in de beleidsontwikkeling en in de gesprekken met het ministerie en anderzijds rechtstreeks door mede invulling te geven aan het Strategisch Plan Verkeersveiligheid (SPV). De Zeeuwse invulling daarvan is samen met de andere partijen en wegbeheerders vorm gegeven in de vorm van een uitvoeringsplan. SPV-subsidie voor investeringen in verkeersveilige infrastructuur is in 2020 aangevraagd en dat zullen wij ook in 2021 doen.

Acties

De actualisatie aantal wegencategoriseringsplannen, aangezien deze aan de basis liggen aan de investeringsbeslissingen

Binnen het investeringsprogramma wegen zijn enkele grote projecten waarover afzonderlijk aan Provinciale Staten zal worden gerapporteerd namelijk:

- N673 Zanddijk
- N290 Traverse Kapellebrug

In voorbereiding is de rondweg Oud Vossemeer die voorlopig als middelgroot project is gekwalificeerd. Daarnaast wordt gewerkt aan een variantenstudie voor de N256, die afhankelijk van de keuze die dan wordt gemaakt zich als groot project zal kwalificeren.

N256 Midden Zeeland route

Conform het coalitieakkoord werken we aan de voorbereiding van het besluit over een betaalbare oplossing voor de Deltaweg (N256), gericht op de verbetering van de verkeersveiligheid en doorstroming. Medio 2020 is de projectorganisatie ingericht met als doel eind 2021 of begin 2022 een tracévariant ter besluitvorming voor verdere uitwerking aan PS voor te leggen. Dit gebeurt in nauwe samenwerking met diverse stakeholders en met name de betrokken gemeenten.

N673 Zanddijk

In juni 2020 hebben GS de startnotitie voor het project N673 (Zanddijk-Molendijk) vastgesteld en ter besluitvorming aangeboden aan Provinciale Staten. Na besluitvorming door Provinciale Staten werken we in 2021 met betrokken partijen aan de verdere voorbereiding van de realisatie daarvan, op basis van een in de definitiefase op te stellen Plan van Aanpak.

Ten behoeve van de doorstroming en de verkeersveiligheid hebben we in 2020 maatregelen getroffen voor de Afrit 33 (zuidzijde) op de A58, in de vorm van het aanbrengen van extra opstelstroken op de afrit van de A58 in combinatie met verkeerslichten op de T-aansluiting op de N289. In 2021 zal ook ten behoeve van de doorstroming en de verkeersveiligheid op de A58 op de rotonde Nishoek een bypass worden aangelegd. Zie verder bij 'grote projecten'.

N290 Traverse Kapellebrug

Groot onderhoud is nodig waarbij de weg tot en met de fundering wordt gereconstrueerd. Deze gelegenheid wordt benut om de weg verkeersveilig in te richten met voldoende aandacht voor de leefbaarheid, het groen en de fietsers en voetgangers. De gemeente Hulst draagt bij in de totale kosten. Uitvoering is gepland in 2021 maar schuift vermoedelijk door naar 2022 vanwege de complexe verkeerssituatie. Zie verder bij 'grote projecten'.

Andere prioritaire projecten die in 2021 worden uitgevoerd of in voorbereiding zijn:

- N662 rotonde Ritthem en afwaardering Ritthemsestraat – realisatie in 2021
- N290 fase 1 Ontsluiting Othene - realisatie in 2021
- Derde Fase Recreatieverdeelweg - realisatie in 2020/2021
- N256 - Landbouwweg Zandkreeksluis - realisatie in 2021
- N286, landbouwroute Poortvliet - realisatie in 2021
- N657 Aanpak traverse Boerenhol - realisatie in 2021
- N659 rotonde recreatiepark Speelmansplaten - realisatie in 2021

- Amoveren fietspad Sluiskil -Sluizencomplex (onderdeel van snelfietsroute)
- Impuls Veilige N-wegen rijks subsidieprogramma N-wegen - realisatie 2^e jaartranche

■ Voortgang/Resultaat

In 2016 is door een provincie breed wegencategoriseringsplan vastgesteld voor alle wegbeheerders in het buitengebied. De wegcategorie hangt nauw samen met het toepasselijke snelheidsregime. In de praktijk lopen we er tegen aan dat inrichting van de weg met het daarbij horende snelheidsregime lang niet overal realiseerbaar is en op bestuurlijke en maatschappelijke weerstand stuit. Daarom gaan we met de andere wegbeheerders opnieuw in gesprek hoe het plan gerealiseerd kan worden en daar waar dat niet mogelijk aanpassing op onderdelen te overwegen. Op Walcheren is inmiddels via de Gebiedsgewijze aanpak overeenstemming. In 2020 gaan wij het overleg aan in de overige gebieden.

Bereikbaarheid voor de mensen

Deelname aan de maatschappij vraagt om fysiek afstanden te overwinnen. Dat kan door zelf ergens naar toe te reizen, maar meer en meer ook door informatie of goederen te laten bezorgen. Een passende vervoersvoorziening is belangrijk vanuit mens én maatschappij. In een provincie met een relatief lage bevolkingsdichtheid, fysieke uitdagingen door de 'eilandenstructuur' en een open blik naar Vlaanderen, Noord-Brabant en Zuid-Holland, is het een uitdaging om de bereikbaarheid op orde te houden. Het perspectief is vooral dat van maatschappelijk meedoen, met een accent op specifieke groepen, w.o. scholieren/studenten, maar ook andere groepen die geen eigen vervoer hebben. Trein, bus en Westerschelde Ferry vormen nog steeds een belangrijke basisvoorziening in de wetenschap dat via de opgave Slimme Mobiliteit een transitie is ingezet naar een mobiliteitssysteem met een grotere diversiteit aan vervoersmogelijkheden, passend bij een vervoersvraag die divers van karakter is.

Acties

Basisbereikbaarheid per openbaar vervoer op orde

- voor dienstregelingjaar 2021 e.v. vindt een hernieuwde afstemming plaats van vraag naar en aanbod van busvervoer en Westerschelde Ferry, rekening houdend met de gevolgen van de coronacrisis en de introductie van de intercity per december 2021.
- actualisatie halteplan n.a.v. nieuw bestuursakkoord toegankelijkheid OV en daaruit voortvloeiende regelgeving.
- stationsplan 2022: mede opstellen plan voor fietsparkeren bij stations.

■ Voortgang/Resultaat

Vraaggerichte invulling concessie: de beheertool is afgerond; Connexxion moet nog data leveren voor de beoordeling van de vraaggerichtheid.

Kwaliteit haltevoorzieningen: nieuwe subsidieregeling is opgezet en geïmplementeerd. Gemeenten hebben nog tot 1 juli 2020 om de halten toegankelijk te maken.

Verbeterplan haltetaxi: is uitgevoerd. Het lijnennet is uitgebreid en er is een extra communicatieslag geweest.

Door-ontwikkelen (openbaar) vervoer

- de invoering van 11 ZE-bussen conform het verbeterplan van Connexxion;
- het strekken van kernnet- en scholierenlijnen, zodat reizigers directer en sneller van herkomst naar bestemming kunnen reizen;
- de introductie van accountbased ticketing als nieuwe abonnementsvorm voor o.a. scholieren.

Voortgang/Resultaat

- Ontwikkelagenda: document is eind januari gereed; de vijf ontwikkelgroepen zetten het ingezette proces voort om zo tot concrete aanbevelingen te komen, o.a. als basis voor de nieuwe bus-concessie.
- Uitvoeren pilots integratie OV en doelgroepenvervoer: aan de basis hiervoor is gewerkt, nl. actuele data en doorontwikkeling gemeentelijke vervoerscentrale in Terneuzen, waarna medio 2020 daadwerkelijk kan worden gestart met pilots.
- Mobility as a service: na intensief voortraject wordt in februari 2020 gestart met het verzamelen van mobiliteitsdata van MBO-studenten. Planning is dit jaar eerste pilots uit te voeren.
- Busknooppunten: eindgebruikersonderzoek busstation WST is afgerond. gesprekken over doorontwikkeling knooppunten Terneuzen, Middelburg, Vlissingen en Zierikzee zijn in opstart.

Uitvoering slimme mobiliteit

Met de verantwoordelijkheid voor het regionaal openbaar vervoer als startpunt bouwen we aan 'slimme mobiliteit'. Het Zeeuwse mobiliteitssysteem is in de periode tot de nieuwe concessie (2025) steeds slimmer, duurzamer en veiliger geworden, door samen met de regionale partners via een living-lab projecten voor te bereiden en uit te voeren die inspelen op kans en ontwikkelingen. Hier biedt het compensatiepakket Marinierskazerne ("Wind in de zeilen") met extra middelen voor slimme mobiliteit een stevige impuls.

Acties

Onderzoeken, voorbereiden en mee investeren in knooppunt ontwikkeling.

Net als vele andere provincies en gemeenten zullen knooppunten in Zeeland moeten worden opgewaardeerd. Snelle treinverbindingen en busverbindingen vragen om goede overstapmogelijkheden en faciliteiten. Dit is in het belang van de reiziger. De stationsomgeving van Vlissingen zal worden opgewaardeerd met niet alleen goede aansluitingen tussen trein, bus en boot, maar ook ruimte voor gedeelde mobiliteit en aandacht voor voorzieningen en verblijfskwaliteit. Andere knooppunten zullen volgen. Samen met gemeenten en stakeholders uit de omgeving van de knooppunten zullen plannen worden ontwikkeld en zullen gezamenlijke investeringen volgen. Concreet betekent dit:

- Planvorming en start uitvoering in 2021 stationsgebied Vlissingen (onderdeel compensatiepakket Wind in de Zeilen)
- Onderzoek Mobiliteitshubs Terneuzen

Faciliteren en cofinancieren van kleinschalige pilots met slimme mobiliteitsoplossingen

De meeste bus en buurtbuslijnen kennen het grootste gedeelte van de dag weinig reizigers. Dit systeem is daarmee niet zonder extra middelen duurzaam in stand te houden. Daarom testen we met nieuwe mobiliteitsconcepten die reizigers een comfortabele reis kunnen bieden tegen betaalbare kosten voor de reiziger en de overheid. Door verschillende pilots te helpen opstarten kunnen we leren wat werkt en wat niet, maar ook hoe de reiziger hier tegenover staat en hoe we andere partijen kunnen betrekken om een bijdrage te leveren aan het mobiliteitssysteem van de toekomst. Succesvolle pilots zetten we door en kunnen in een nieuwe concessie mogelijk een vervanger kunnen zijn van de bus. Concreet betekent dit:

- uitvoering en evaluatie pilot ontmoetingsbus Reimerswaal
- voorbereiding van minimaal 1 pilot met autonoom vervoer op een specifiek wegtraject
- test met autonoom varende veerpont (indien verkenning succesvol)
- Ontwikkelen living lab slimme mobiliteit als onderdeel compensatiepakket marinierskazerne ("Wind in de zeilen").

Faciliteren en cofinancieren van diverse punten deelauto's en deelfietsen (onder andere bij de HZ).

Gedeelde mobiliteit biedt reizigers de mogelijkheid om zonder het bezit van een fiets, scooter of auto, toch mobiel te zijn en alleen voor mobiliteit te betalen als de reiziger hier behoefte aan heeft. Via Stichting Duurzame Mobiliteit Zeeland hebben we ons als doel gesteld om 2000 elektrische deelauto's in Zeeland beschikbaar te hebben voor 2030. Via verschillende projecten in kleine kernen, bij hubs en bedrijventerreinen wordt het aantal deelauto's steeds groter. Ook faciliteren we deelfietsprojecten, waarmee scholieren, studenten, forenzen en toeristen kunnen reizen van een mobiliteitsknooppunt naar een voorziening op fietsafstand. Concreet stellen we ons als doel dat eind 2021 minimaal tien nieuwe deelauto locaties zijn ontwikkeld, met in totaal minimaal 30 deelauto's en de uitbreiding van deelfietsen van Middelburg naar Vlissingen.

Smart mobility oplossingen voor scholieren en studenten onderzoeken en opzetten van pilots.

In het project smart mobility onderwijs vragen we een grote groep studenten om hun mobiliteitsdata te delen. Met deze schat aan mobiliteitsdata kunnen hotspots, knelpunten en problemen in het huidige mobiliteitssysteem naar voren komen. Met deze data kunnen we bestaande mobiliteitsdiensten beter afstemmen op de daadwerkelijke vraag, ook in relatie tot de lestijden en het digitale onderwijs. Ook kunnen we met nieuwe, slimme oplossingen, deze doelgroep slimmer mobiel maken, zodat zij school, stage en vrijetijdsbesteding goed kunnen bereiken. Concreet zullen we in 2021 minimaal één nieuw mobiliteitsconcept realiseren voor de reizen die met het bus-systeem minder goed bediend worden. Dit moet nog nader worden bepaald, maar een voorbeeld zou kunnen zijn e-scooters.

Vorbereiden op uitrol MaaS applicatie ten behoeve van makkelijker plannen, reserveren en betalen voor mobiliteit.

Tot op heden heeft iedere mobiliteitsaanbieder zijn eigen systeem voor plannen, boeken en betalen. Vanuit de reiziger gezien is één app, met daarin het totale aanbod van mobiliteit, inclusief betalingssysteem de toekomst. Landelijk worden MaaS pilots uitgevoerd waarin ervaring wordt opgedaan hoe de diensten van verschillende aanbieders bij elkaar te krijgen. Ook in Zeeland worden stappen gezet om betalingssystemen te vereenvoudigen en wordt ervaring opgedaan met de inzet van slimme apps. Onze focus ligt op dataverzameling van reisgedrag van studenten als vervolgstap om voor hen een MaaS app te realiseren.

Onderzoeken mogelijkheden tot testen met autonoom vervoer en inzet autonome pontje(s).

Autonoom vervoer biedt in potentie mobiliteit voor iedereen, alle voorzieningen op alle momenten van de dag. Wereldwijd wordt getest met verschillende vormen van autonoom vervoer over de weg, over het water en door de lucht. In Zeeland onderzoeken we de mogelijkheden om te testen met autonoom vervoer over de weg op 60 en 80km wegen. We brengen randvoorwaarden in beeld, zodat we mogelijk een pilot kunnen organiseren die bewoners van kleine dorpen met weinig voorzieningen in verbinding kunnen brengen met kernen met een hoger voorzieningen niveau. Ook autonoom vervoer over water heeft potentie in een waterrijk gebied als Zeeland. Ook daar worden de mogelijkheden tot een pilot nader onderzocht. Concreet zullen we in 2021 dus minimaal 1 pilot autonoom vervoer voorbereiden en indien de verkenning succesvol is, een test doen met een autonoom pontje.

Trendindicatoren

Trendindicatoren	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019

Ernstige verkeersslachtoffers; doden	18	30	15	20	18	13	11
Ernstige verkeersslachtoffers; ziekenhuisgewonden	34*	17*	272	448	416	505	541
Voertuigkilometers hoofdwegenet (index)	100,0	101,9	106,2	109,7	112,8	117,7	120,4
Voertuigkilometers onderliggend wegennet (index)	100,0	101,2	99,3	99,4	100,8	102,2	102,2

*) Trendbreuk in registratie van 2009 tot en met 2014 waarbij sprake is geweest van onder registratie wat betreft het aantal ziekenhuisgewonden. Vanaf 2015 begint de registratie weer op orde te geraken.

Doelindicatoren

Doel	Indicator	Stand 2017	Streefwaarde 2021	Einddoel
(Vaar)wegen	Onderhoudsniveau infrastructurele kapitaalgoederen	Basis	Basis	Basis
Vraaggericht OV	Waardering Openbaar Vervoer (bus)	7,4	7,5	7,6
	Bezettingsgraad kernnet (daggemiddelde)	23,4%	25%*	30%
	Bezettingsgraad fietsvoetveer	23,6%	25%*	30%
Snelle en betrouwbare wegverbindingen	Reistijd Goes - Zelzate	50 minuten	40 minuten	40 minuten
	Reistijd Goes - Hellegatsplein (via MZ-route)	60 minuten	55 minuten	45 minuten
Voldoende capaciteit multimodaal netwerk	Capaciteit weg, water, spoor en buisleiding	PM	PM	Weg, water, spoor en buis > 2017

*) Rekening houdend met een nieuw evenwicht tussen vraag en aanbod vanwege blijvende corona-effecten.

Wat mag het kosten?

Bedragen x €1.000

Exploitatie	B2021
Lasten	
050101-Doelmatig en doeltreffend beheer (water)wegen	28.987
050102-Bereikbaarheid voor de mensen	25.548
050103-Verbetering verkeersgedrag verkeersdeelnemers	858
050104-Goede bereikbaarheid voor bedrijven, bezoekers en bewoners en leefbaarheidsagenda	312
050105-Wegeninvesteringen	1.858
050107-Uitvoering slimme mobiliteit	243
059999-Ambtelijke inzet	7.750
Totaal Lasten	65.556
Baten	
050101-Doelmatig en doeltreffend beheer (water)wegen	1.264
050102-Bereikbaarheid voor de mensen	2.247
Totaal Baten	3.511
Gerealiseerd saldo van baten en lasten	-62.045
Onttrekkingen	
980599 Bestemmingsreserves-Pr.5	22.162
Toevoegingen	
980599 Bestemmingsreserves-Pr.5	10.743
Mutaties reserves	11.419
Resultaat na bestemming	-50.626