**Voorstel om te komen tot een PILOT** **ter bevordering van de integratie van OV en Wmo-vervoer in Zeeuws-Vlaanderen en een zo rechtvaardig mogelijk mobiliteitssysteem in die regio**

Vooraf

In het nu volgende gebruiken we de afkortingen OV voor Openbaar Vervoer, WMOV voor vervoer dat wordt geboden in het kader van de Wet Maatschappelijke Ondersteuning en BIV voor vervoersvormen voortkomend uit burgerinitiatieven. OV, WMOV en BIV vormen de basis voor een op te zetten nieuw mobiliteitssysteem in de regio Zeeuws-Vlaanderen. Voor het OV is de provincie Zeeland verantwoordelijk, voor het WMOV de drie Zeeuws-Vlaamse gemeenten terwijl onder BIV alle vervoersvormen worden gerekend waarbij inwoners van de regio zijn betrokken, als initiatiefnemers of als uitvoerders.

We beschrijven eerst in grote lijnen hoe een pilot om te komen tot een nieuw mobiliteitssysteem er uit zou kunnen zien (1). Vervolgens noemen wij een aantal activiteiten die aan de verdere invulling en uitwerking van het door ons voorgestelde mobiliteitssysteem vooraf (moeten) gaan (2, 3, 4). Daarna doen wij een aantal suggesties die kunnen bijdragen aan het integratief en rechtvaardig maken van dit systeem (5, 6). In (7) komen we met ideeën voor de inzet van organisaties van vrijwilligers ter ondersteuning van provincie en gemeenten. We besluiten met een onderdeel waarin we aan de voor het OV verantwoordelijke instantie vragen een concreet vervolg te geven aan ons voorstel (8).

1. Pilot voor een nieuw mobiliteitssysteem voor Zeeuws-Vlaanderen in grote lijnen.

Een nieuw mobiliteitssysteem voor Zeeuws-Vlaanderen bestaat uit de volgende vervoersvormen:

1. een kernnet bestaande uit de volgende 7, zo gestroomlijnd mogelijke vaste lijnen: Breskens-Brugge, Oostburg-Terneuzen, Terneuzen-Goes, Terneuzen-Kloosterzande, Terneuzen-Axel-Hulst Hulst-Antwerpen en het fietsvoetveer Vlissingen-Breskens met een vaste route, vast dienstrooster, zeven dagen per week en ruime venstertijden (vroeg beginnen, laat eindigen);
2. een incidenteel lijnennet: zomerbussen, scholierenbussen; kenmerken: vaste route, vast dienstrooster, open voor alle gebruikers.
3. Een flexibel net van vooral vraaggerichte vervoersvormen als WMOtaxi, haltetaxi, buurtbus en door de inwoners ingestelde en uitgevoerde vervoersdiensten.

Opmerkingen:

* Het onder a. en b. aangeduide net wordt samengesteld door provincie en gemeenten;
* Het netwerk onder c. komt tot stand in overleg tussen provincie, gemeenten en inwoners; de regio wordt hiervoor eerst in deelregio’s gesplitst waarbinnen dit overleg plaatsvindt; de uitkomsten van dit overleg worden daarna gekoppeld.

1. Analyse en beschrijving (1)

Het opstellen van de pilot die moet leiden tot een ander vervoers-systeem voor Zeeuws-Vlaanderen begint met een beschrijving en analyse van de huidige vervoerssituatie in deze regio.

1. Begonnen wordt met het samenstellen van een overzicht waarin de aanbieders van het huidige vervoerssysteem worden aangegeven: de OV-bedrijven, de gemeentelijke regiotaxi en de overige vervoersinitiatieven (al dan niet van de inwoners); van elke aanbieder wordt aangegeven welk deel van de regio door hem wordt “bediend”.
2. Vervolgens wordt nagegaan in hoeverre dat, wat elke aanbieder levert, voldoet aan de volgende gebruikerscriteria: flexibiliteit (kleine route-afwijkingen mogelijk), reistijd (verg. met het afleggen van de route met een auto), toegankelijkheid, beschikbaarheid, kosten, betrouwbaarheid en aansluiten bij een bestaand vervoersnetwerk dat een reiziger in staat stelt zijn/haar reis te vervolgen, dan wel bij een eindbestemming te brengen.

NB. Genoemde criteria hebben wij ontleend aan de afstudeeropdracht van Tom Welzen (First en last mile in ruraal gebied), student van prof. K. Martens.

1. Daarna wordt geïnventariseerd welke knelpunten het huidige vervoerssysteem laat zien; ze moeten worden aangevoerd door de uitvoerders van het systeem, de aanbieders van diensten.
2. Analyse en beschrijving (2)

Het onder 2. geschrevene betreft informatie die (tamelijk) objectief vastgesteld lijkt te kunnen worden. Daarnaast stellen we een beschrijving en analyse voor die wat minder gemakkelijk is. Het gaat hierbij om de bevindingen van de gebruikers van het huidige vervoerssysteem: Hoe ervaren zij de aangeboden vervoersdiensten? De informatie waarom het ons hierbij is te doen, wordt opgevraagd bij/gezocht in…

* de provincie Zeeland,
* de 3 Zeeuws-Vlaamse gemeenten,
* de Gemeentelijke Vervoerscentrale Zeeland (GVZ),
* literatuur over uitgevoerd onderzoek (bv. het onderzoek naar vervoersarmoede, in opdracht van de provincie Zeeland),
* verslagen van bijeenkomsten waarin de bewoners van Zeeuws-Vlaanderen zich konden uitspreken over het mobiliteitssysteem van hun regio (bv. van de 10 mei-bijeenkomst van de PCG Zeeland).
* andere bronnen.

1. Analyse en beschrijving (3)

Naast de vormen van analyse en beschrijving is misschien een derde, wat meer specifieke vorm van onderzoek wenselijk. We denken aan de volgende mogelijkheden.

1. In de eerste plaats aan een onderzoek zoals dat is uitgevoerd door prof. Martens in Amsterdam en omgeving. Hij maakte daarin het begrip rechtvaardig “hard” door het te koppelen aan bereikbare banen. Het is misschien ook mogelijk het te koppelen aan zaken als sociale contacten, urgente verplaatsingen (bv. naar het ziekenhuis) of voorzieningen. De provincie Zeeland zou Martens kunnen benaderen met de vraag of hij in staat en bereid is een dergelijk onderzoek in Zeeuws-Vlaanderen op te zetten en uit te voeren.
2. In de tweede plaats valt te overwegen interviews af te nemen bij gebruikers van de WMO-taxi, zoals is voorgesteld door de PCG Zeeland in Oosterschelderegio. De bedoeling van deze interviews was meer te weten te komen over die vormen van deelname aan het maatschappelijk leven die als gevolg van “onvoldoende financiële middelen” achterwege blijven.
3. Prof. Martens heeft voor een pilot in Israël een vragenlijst ontwikkeld specifiek gericht op het in beeld brengen van vervoersproblemen en –moeilijkheden op een manier die laat zien dat er groepen zijn met mobiliteitsproblemen, groter dan de “reistijd-verliezen” van automobilisten die in de file staan. Hij is bereid die vragenlijst ook in onze pilot in te zetten.
4. Integratie van vervoersvormen

In het nieuwe vervoerssysteem voor Zeeuws-Vlaanderen zijn OV, WMOV en BIV geïntegreerd, wat concreter betekent dat…

* de dienstregelingen van deze vervoersvormen binnen de regio op elkaar zijn afgestemd;
* de vormen zo veel als mogelijk zijn afgestemd op vervoersvormen buiten de regio;
* alle vervoersvormen, vervoersstromen en vervoersaanvragen worden geregeld vanuit een Regionaal VervoersCentrum;
* alle binnenkomende vervoersinkomsten worden ingezet op basis van volledige ontschotting.

1. Een rechtvaardig mobiliteitssysteem

Voor ons houdt het begrip **rechtvaardig** allereerst in dat de verschillende gebruikers van het vervoerssysteem in de regio Zeeuws-Vlaanderen zoveel mogelijk dezelfde rechten hebben t.a.v. kosten, flexibiliteit, reistijd, toegankelijkheid, beschikbaarheid, betrouwbaarheid en aansluiten bij vervoersnetwerken buiten de regio Zeeuws-Vlaanderen.

Daarnaast verbinden we het begrip **rechtvaardig** met het begrip **vrijheid** in de zin vankunnen gaan en staan waar je maar wilt. Dat klinkt heel absoluut en roept snel de gedachte op van iets niet-realistisch. Maar wie zich verplaatst in de automobilist, ziet dat deze vrijwel overal kan komen, daarbij geholpen door een overheid die voortdurend toeziet op de kwaliteit van de wegen en die zorgt voor de aanleg van nieuwe. Anders ligt het voor niet-autobezitters. Zij lopen een goede kans bij gebruikmaking van het voor hen ingestelde vervoerssysteem te worden belemmerd, omdat het te weinig rekening houdt met het tijdstip waarop ze het willen gebruiken of met de bestemming die ze voor ogen hebben. Meer opstaphaltes, de aanwezigheid van fietsstallingen en haltebeschuttingen, de mogelijkheid fietsen te huren en gebruik kunnen maken van taxivouchers voor wie in afgelegen gebieden wonen, het zijn voorbeelden die laten zien dat we ook aan niet-autobezitters tegemoet kunnen komen en hun zo een grotere mate van vrijheid kunnen toekennen. Natuurlijk is vrijheid ook een relatief begrip. Vrijheid van de één kan ten koste gaan van vrijheid van de ander; vrijheid heb je in meerdere of in mindere mate; soms zal iemand vrijheid toekennen zoveel kosten met zich mee brengen, dat het niet langer redelijk kan worden genoemd. Maar een redelijk niveau van vrijheid voor iedereen, dat is wel wat we nastreven.

NB. Het VN-Verdrag voor de rechten van personen met een beperking, door Nederland ondertekend en geratificeerd, moet een belangrijke toetssteen zijn om te bepalen wat rechtvaardig is en of al dan niet terecht een beroep wordt gedaan op het begrip vrijheid.

1. Inzet van organisaties van vrijwilligers

In het voorgaande is al de inzet van burgers uit de regio ter sprake gekomen: voor het verstrekken van informatie, het nemen van een vervoersinitiatief of het uitvoeren van een vervoersvorm. In ons voor-stel zien we nóg een belangrijke taak weggelegd voor diezelfde bewo-ners van de regio: het per deelregio aangeven welke vervoersvormen zij nodig vinden om gebruik te kunnen maken van het kernnet en de incidentele lijnen. Daarvoor is nodig dat die bewoners eerst uitvoerig worden geïnformeerd over de mogelijkheden die er zijn voor het aansluiten op kernnet en incidentele lijnen. Zie hiervoor bv. de eerder genoemde studie van Welzen of experimenten in de provincie Gelderland, dan wel elders in ons land. Op welke bewoners wordt dan een beroep gedaan? Wij denken aan vertegenwoordigers van de dorps- en wijkraden van Zeeuws-Vlaanderen.

Deze vertegenwoordigers hebben nog een taak, die is terug te vinden in de rol die naar onze mening de PCG Zeeland kan spelen bij het tot stand komen van een nieuw vervoerssysteem in Zeeuws-Vlaanderen. De PCG vertegenwoordigt een zeer bijzondere groep waarvoor goed vervoer niet alleen van het hoogste belang is, maar ook een zaak van bijzondere zorg. Het brengt ons bij de volgende, mogelijke inbreng:

* het verzamelen van informatie van reizigers uit onze achterban (en verwante reizigersgroepen, ouderen bv.) die voor de opstellers van het systeem van belang is;
* het informeren van onze achterban (en verwante groepen) over te maken keuzes en uitleg geven over genomen beslissingen, kortom: ervoor zorgen dat ze zich betrokken blijven voelen bij het ontstaansproces van het vervoerssysteem;

Deze tweede activiteit moet o.i. ook worden gevraagd van de vertegenwoordigers van de dorps- en wijkraden.

In alle bescheidenheid zien we voor de PCG Zeeland nog een derde inbreng-mogelijkheid:

* als provinciale organisatie die heeft laten zien te willen meedenken over beleidszaken, de (technische) opstellers van het nieuwe mobiliteitssysteem blijven voorzien van nieuwe informatie zoals wij dat hebben gedaan bij het naar Zeeland halen van prof. K. Martens. Het leveren van deze vorm van inbreng is alleen mogelijk als provincie zowel als Zeeuws-Vlaamse gemeenten daarvoor openstaan.

1. Wat wij vragen

Het voorafgaande is niet een verkeerstechnische opzet van een nieuw mobiliteitssysteem voor Zeeuws-Vlaanderen, hooguit een aanzet daarvoor. Liever nog zien wij wat we schrijven als een bedding van bewoners-inbreng, nodig om een verkeerstechnische opzet goed te doen landen. Ze heeft als doel te laten zien waar we met de bewoners-inbreng naar toe willen. De uitwerking van ons voorstel, die moet leiden tot een uitvoerbare pilot, is een zaak van de provincie Zeeland en de 3 Zeeuws-Vlaamse gemeenten. Basis van het voorstel is het stelsel van vaste lijnen, die de belangrijke plaatsen in de regio met elkaar verbinden en daarnaast aansluiten op knooppunten net buiten de regio. Daarom vragen we aan de gedeputeerde, verantwoordelijk voor het openbaar vervoer in de provincie Zeeland, in nauw overleg met de drie Zeeuws-Vlaamse gemeenten een werkgroep in te stellen, daarin zelf zitting te nemen om zo leiding te geven aan het opzetten van een pilot ter bevordering van de integratie van OV en Wmo-vervoer in Zeeuws-Vlaanderen en een zo rechtvaardig mogelijk mobiliteitssysteem in die regio.