

VRAGEN EN ANTWOORDEN GEMEENSCHAPPELIJKE REGLING PUBLIEK VERVOER ZEELAND.

Inhoudsopgave

Vragen en antwoorden over Publiek Vervoer Zeeland.....	
Versie 1 april 2025.....	
.....	
Hoofdstuk 1: Inleiding.....	2
Hoofdstuk 2: Welk publiek belang behartigen we en welke voordelen zijn er?	2
Waarom is betrokkenheid van de gemeente nodig?	3
Waarom kunnen we niet volstaan met een rol als facilitator, subsidieverstrekker of opdrachtgever?.....	3
Hoofdstuk 3: Hoe gaan we samen de schouders eronder zetten?	3
Waarom kiezen we voor een gemeenschappelijke regeling?	4
Hoe borgen we de bestuurlijke invloed?.....	5
Is er sprake van functiescheiding op bestuurlijk en ambtelijk niveau?	5
Hoe wordt verantwoording afgelegd?.....	5
Hoofdstuk 4: Welke taken geven we aan de gemeenschappelijke regeling Publiek Vervoer Zeeland?	5
Waar komen de front-, mid- en backoffice?.....	6
Wat verandert er vergeleken met de huidige situatie?	7
Hoofdstuk 5: Welk financieel belang beleggen we in de gemeenschappelijke regeling Publiek Vervoer Zeeland?.....	7
Hoe gaan de stromen voor financiering lopen?	8
Wat zijn de financiële risico's?.....	8
Hoofdstuk 6: Wanneer evalueren we de samenwerking?.....	8
Wat betekent het uiteindelijk beëindigen van de relatie?	8
Hoofdstuk 7: Hoe meten we hoe de gemeenschappelijke regeling en de Vervoercentrale presteren?	9
Hoofdstuk 8: Hoe verhoudt de start met publiek vervoer op Schouwen-Duiveland zich tot de gemeenschappelijke regeling Publiek Vervoer Zeeland?	10

Hoofdstuk 1: Inleiding

Op 3 februari 2022 stelde u de Regionale Mobiliteitsstrategie (RMS) vast. In deze strategie legden de Zeeuwse gemeenten en de Provincie Zeeland de werking van het openbaar vervoerssysteem vast. Een nieuwe mobiliteitsstrategie vraagt ook een andere inrichting van het bestuur.

Op 30 april 2024 besloten we de intentieverklaring te ondertekenen om te komen tot een andere inrichting van het bestuur. Hierover ontving u van ons een brief. De concepttekst van de gemeenschappelijke regeling Publiek Vervoer Zeeland ontvangt u nu om een zienswijze te kunnen geven.

We kunnen ons voorstellen dat u vragen heeft over deze ontwikkeling. Daarom nemen we u graag mee in de reis die we in Zeeland samen maken. Dit doen we door vragen voor u te beantwoorden in de volgende hoofdstukken. Hieronder vallen ook de vragen uit het afwegingskader dat als bijlage 3 bij de Kadernota Verbonden Partijen hoort.

Hoofdstuk 2: Welk publiek belang behartigen we en welke voordelen zijn er?

Met publiek vervoer willen we betere bereikbaarheid van voorzieningen voor alle bewoners en bezoekers in Zeeland voor elkaar krijgen. Tegen acceptabele maatschappelijke kosten.

Uit de Regionale Mobiliteitsstrategie blijkt dat het huidige vervoersaanbod (vooral de buslijnen met vaste haltes en tijden) niet langer voldoende is voor de veranderende vraag. Veel busroutes verdwenen of krompen in de afgelopen jaren, terwijl de behoefte aan maatwerkvervoer en bereikbaarheid van voorzieningen juist groeit. Deze groeiende behoefte komt voort uit:

- vergrijzing. Er zijn steeds meer oudere inwoners die minder mobiel zijn en gebruikmaken van bijvoorbeeld Wmo-vervoer of andere vormen van doelgroepondersteuning.
- toenemende vraag naar jeugdzorg- en leerlingenvervoer. Verschillende doelgroepen (bijvoorbeeld jongeren met specifiek onderwijs of zorgbehoeften) hebben extra vervoersvoorzieningen nodig.
- versterken van leefbaarheid door het ook voor jongeren aantrekkelijk te maken om hier te studeren en te werken. Dit betekent dat studie, stage- en werkplekken ook met het openbaar vervoer (OV) bereikbaar moeten zijn.
- versterken van aantrekkelijk werkgeverschap door als bedrijf of bedrijventerrein een goed vervoersaanbod aan de werknemers aan te kunnen bieden.

98% van de Zeeuwen gebruikt de auto. Maar 2% gebruikt het openbaar vervoer (OV). Zeeland is op dit moment met de vaste OV-dienstregeling en OV-routes niet goed bereikbaar, vooral in het weekend en de avonden.

Om in te spelen op de veranderende vervoersbehoefte ontwierpen we een hybride systeem. Dit bestaat uit:

- lijngebonden streekvervoer: vaste dienstregelingen voor reguliere busroutes.
- vraaggestuurd (Flex) vervoer: vervoer per taxi of minibus op afroep, zodat we de vervoerscapaciteit zo goed mogelijk benutten.

Door deze combinatie kunnen inwoners inclusief kwetsbare doelgroepen gebruikmaken van een toekomstbestendig en betaalbaar vervoerssysteem. Hiermee kunnen we de bereikbaarheid van voorzieningen verbeteren zonder dat dit leidt tot nieuwe kosten. Door een beter afgestemd vervoersaanbod kunnen we efficiënter rijden. Dat leidt tot minder onnodige kilometers. Dat is duurzamer.

Op doelgroepniveau houden we natuurlijk rekening met welke doelgroepen wel maar ook juist niet te combineren zijn. Denk hierbij aan het leerlingenvervoer of bepaalde stromingen van het jeugdzorgvervoer die niet te combineren vallen met reguliere OV-reizigers. In Zeeland voeren we de gecombineerde dienstverlening uit onder de naam Reizen door Zeeland.

Deze ontwikkeling vraagt om een systeemverandering waar de provincie Zeeland en de 13 Zeeuwse gemeenten samen hun schouders onder zetten. Het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat volgt deze ontwikkeling met interesse. Zeeland is de eerste regio waar we zo gaan werken met publiek vervoer.

Waarom is betrokkenheid van de gemeente nodig?

De gemeente is verantwoordelijk voor het Wmo-vervoer, leerlingenvervoer en jeugdzorgvervoer. Dit organiseren we in Zeeuws-Vlaanderen nu al met de gemeenschappelijke regeling Collectief Vervoer Zeeuws-Vlaanderen (CVV).

Waarom kunnen we niet volstaan met een rol als facilitator, subsidieverstrekker of opdrachtgever?

Deze rollen passen niet bij de verantwoordelijkheid die de gemeenten hebben voor het Wmo-vervoer, leerlingenvervoer en jeugdzorgvervoer. Dat is een belangrijke taak die we goed willen uitvoeren. We willen bestuurlijke invloed houden. Daarom regelen we dit vervoer nu al met een gemeenschappelijke regeling.

De provincie beheert de concessies voor het openbaar vervoer. In de gemeenschappelijke regeling Publiek Vervoer Zeeland kunnen we de verantwoordelijkheden van de provincie en de gemeenten met elkaar verbinden. Hierdoor staat de reiziger centraal. En zetten we vervoersmiddelen efficiënter in.

Hoofdstuk 3: Hoe gaan we samen de schouders eronder zetten?

Op dit moment hebben de gemeenten Hulst, Sluis en Terneuzen al een gemeenschappelijke regeling die het Wmo-vervoer, leerlingenvervoer en jeugdzorgvervoer regelt. Dat is het Collectief Vervoer Zeeuws-Vlaanderen (CVV). Onder deze gemeenschappelijke regeling valt de Gemeentelijke Vervoercentrale Zeeland B.V..

In april/mei 2024 kozen de colleges in Zeeland met een intentiebesluit ervoor om de gemeenschappelijke regeling Collectief Vervoer Zeeuws-Vlaanderen om te vormen tot de gemeenschappelijke regeling Publiek Vervoer Zeeland. Hiervoor waren drie redenen:

1. De gemeenschappelijke regeling Collectief Vervoer Zeeuws-Vlaanderen kent als enig samenwerkingsverband 'vervoer' als enig object.
2. De gemeenschappelijke regeling Collectief Vervoer Zeeuws-Vlaanderen heeft al jarenlange ervaring/kennis met de aansturing van een mobiliteitscentrale.
3. De gemeenschappelijke regeling Collectief Vervoer Zeeuws-Vlaanderen moeten we aanpassen door de aangepaste Wet gemeenschappelijke regelingen en de afspraken uit het rapport 'Afspraken over samenwerken met gemeenschappelijke regelingen in Zeeland' van de Vereniging van Zeeuwse Gemeenten.

Door deze keuze van de colleges treden de tien andere Zeeuwse gemeenten en de provincie Zeeland toe na aanpassing van de gemeenschappelijke regeling Collectief Vervoer Zeeuws-Vlaanderen.

De naam Collectief Vervoer Zeeuws-Vlaanderen verdwijnt. De gemeenschappelijke regeling heet straks Publiek Vervoer Zeeland. De Gemeentelijke Vervoercentrale Zeeland B.V. heet straks Mobiliteitscentrale Zeeland B.V. De gemeenschappelijke regeling Publiek Vervoer Zeeland heeft 100% van de aandelen van de Mobiliteitscentrale Zeeland B.V..

Met deze wijziging wordt de gemeenschappelijke regeling een collegeregeling. Dat betekent dat er straks geen raadsleden meer in het Algemeen Bestuur van de gemeenschappelijke regeling Publiek Vervoer Zeeland zitten. Dat is in lijn met de andere gemeenschappelijke regelingen waaraan we deelnemen.

De gemeenschappelijke regeling Publiek Vervoer Zeeland en de Mobiliteitscentrale Zeeland B.V. blijven in Terneuzen. Dat ligt vast in artikel 2, lid 2 en artikel 27, lid 2 van de regeling.

Waarom kiezen we voor een gemeenschappelijke regeling?

- Vanaf 2026 stemmen we de omvang van de concessie Openbaar Vervoer actief af op de inzet van flexibel vervoer (Flexvervoer). Dit doen we voor de leefbaarheid in Zeeland. Hierbij maken we zoveel als mogelijk gebruik van vervoerscapaciteit die in het doelgroepen- en leerlingenvervoer aanwezig is. Juist voor de afstemming die dan nodig is, moet er een bestuurstafel komen. De gemeenschappelijke regeling is daarbij de enige bestuurlijke tafel die bindende afspraken kan maken over het publiek gefinancierde vervoer in de provincie Zeeland.
- De gemeenschappelijke regeling is een structuur waarbinnen we de democratische controle organiseren en borgen.
- De gemeenschappelijke regeling kan in de toekomst dienst doen als aanbestedende organisatie voor inkoop van flexibel vervoer, doelgroepenvervoer, openbaar vervoer en deelmobiliteit namens alle gemeenten en de provincie.
- Het is een beleidslijn van het Rijk en de provincie Zeeland om dit soort onderwerpen onder te brengen in een publiekrechtelijke organisatie.

Hoe borgen we de bestuurlijke invloed?

Er zijn veertien deelnemers. Het college van iedere deelnemer wijst een lid en een plaatsvervangend lid uit het eigen college aan voor het Algemeen Bestuur van de gemeenschappelijke regeling Publiek Vervoer Zeeland. Het Algemeen Bestuur bestaat dus uit veertien leden.

De provincie Zeeland heeft veertien stemmen. De gemeenten hebben samen 34 stemmen. Het stemgewicht tussen gemeenten bepalen we met het aantal inwoners. Gemeenten met minder dan 35.000 inwoners hebben twee stemmen. Gemeenten met 35.000 inwoners of meer hebben vier stemmen. Vanaf 2026 stellen we dit stemgewicht iedere vier jaar vast. Dit doen we aan het begin van een nieuwe bestuursperiode na de gemeenteraadsverkiezingen.

Het Algemeen Bestuur wijst uit zijn midden vier leden aan voor het Dagelijks Bestuur waaronder een voorzitter. Eén lid van het Dagelijks Bestuur uit de regio Zeeuws-Vlaanderen, één uit de Oosterschelderegio en één van Walcheren. Het door Gedeputeerde Staten aangewezen lid van het Algemeen Bestuur maakt altijd deel uit van het Dagelijks Bestuur. De voorzitter van het Algemeen Bestuur is ook voorzitter van het Dagelijks Bestuur.

De eerste zes jaar komt de voorzitter uit de regio Zeeuws-Vlaanderen. Daarna rouleert het voorzitterschap elke vier jaar tussen de provincie en een van de gemeenten.

Is er sprake van functiescheiding op bestuurlijk en ambtelijk niveau?

Het college wijst bij voorkeur de wethouder Verkeer en vervoer aan als lid van het Algemeen Bestuur van de gemeenschappelijke regeling Publiek Vervoer Zeeland. Daarnaast heeft het de voorkeur om de wethouder met het sociaal domein (vraaggestuurd Wmo- en jeugdzorgvervoer) in zijn/haar portefeuille als plaatsvervangend lid van het Algemeen Bestuur van de gemeenschappelijke regeling Publiek Vervoer Zeeland aan te wijzen.

Ambtelijk nemen we plaats in de begeleidingscommissie. Deze commissie bestaat uit medewerkers van de deelnemers. Het gaat om minimaal vier personen, waarvan twee met inhoudelijke kennis en twee met financiële kennis. De begeleidingscommissie geeft advies aan de deelnemers over de financiële stukken van de gemeenschappelijke regeling. Het advies van de begeleidingscommissie ontvangen de deelnemers samen met de financiële stukken.

Hoe wordt verantwoording afgelegd?

Dat ligt vast in artikel 10 voor (de leden van) het Algemeen Bestuur. En in artikel 15 voor (de leden van) het Dagelijks Bestuur. Daarnaast gebeurt dit via tussentijdse rapportages en de jaarstukken.

Hoofdstuk 4: Welke taken geven we aan de gemeenschappelijke regeling Publiek Vervoer Zeeland?

De gemeenschappelijke regeling Publiek Vervoer Zeeland pakt twee type taken op:

- 1. Gedelegeerde taken die deelnemers aan de gemeenschappelijke regeling verplicht zijn om af te nemen en daarmee voorgoed uit handen geven.**

- 2. Gemandateerde taken. Hierbij blijft het formele eigenaarschap bij de deelnemer, maar de uitvoering ligt bij de gemeenschappelijke regeling. Deze taken leggen we vast in een dienstverleningsovereenkomst (DVO) tussen gemeenschappelijke regeling en de afnemer (gemeente of provincie). De gemandateerde taken zijn door efficiency in de bedrijfsvoering wel uniform voor alle afnemers. Je kunt dus niet een deel van een gemandateerde taak afnemen.**

Tot 2030 volgen we voor delegatie en mandaat op hoofdlijnen de volgende kaders:

Delegatie:

- a. Regievoering contracten doelgroepenvervoer
- b. Beleidsvoorbereiding voor de bestuurstafel gemeenschappelijke regeling Publiek Vervoer Zeeland

Mandaat:

- c. Regievoering OV-concessie en Flex contract

De provincie droeg de regievoering over de OV-concessie niet over. Want door de plicht om het OV vooruit te betalen, vraagt dit onder andere om een sterker weerstandsvermogen van de gemeenschappelijke regeling dan nu is voorzien. Tijdens de evaluatie beoordelen we of de provincie deze taak ook kan overdragen.

Dit betekent dat gemeenten gewoon verantwoordelijk blijven voor vervoersbeleid (en daarmee afgeven indicaties) binnen Wmo-, jeugdzorg- en leerlingenvervoer. De gemeenschappelijke regeling neemt alleen de verantwoordelijkheid over voor het vraagafhankelijk vervoer. Het routegebonden vervoer regelen we via aparte overeenkomsten per gemeente.

Waar komen de front-, mid- en backoffice?

De frontoffice is het callcenter en de ritplanning. De midoffice is de data-analyse en de kwaliteitsmonitoring. De backoffice regelt de facturatie en het contractmanagement.

De gemeenschappelijke regeling is de bestuurstafel waar de deelnemers besluiten nemen over de inrichting en bijstelling van publiek vervoer. In de Vervoercentrale is de kennis en capaciteit aanwezig (de front-, mid- en backoffice) om de gemeenschappelijke regeling te voorzien van (monitoring en evaluatie) informatie en ondersteuning bij beleidsvoornemens. Zo is de gemeenschappelijke regeling in staat om invulling te geven aan haar opdracht die staat in de gemeenschappelijke regeling Publiek Vervoer Zeeland. Dit betekent ook dat de doelomschrijving van gemeenschappelijke regeling en Vervoercentrale op elkaar afgestemd moeten zijn om als geheel goed te functioneren.

Bij de verdere uitwerking van rollen en verantwoordelijkheden kijken we ook naar het wel of niet combineren van de rol van secretaris gemeenschappelijke regeling en algemeen directeur Vervoercentrale.

Wat verandert er vergeleken met de huidige situatie?

Het Collectief Vervoer Zeeuws-Vlaanderen deed altijd de aanbesteding van het Wmo-vervoer, leerlingenvervoer en jeugdzorgvervoer voor de Zeeuws-Vlaamse gemeenten. Dat moeten de gemeenten straks zelf gaan doen. Het beheer en de uitvoering van de contracten blijft wel binnen de gemeenschappelijke regeling.

De aanbesteding voor Zeeuws-Vlaanderen vond net plaats. Een nieuwe aanbesteding gaat pas spelen in 2030 of later. De Zeeuws-Vlaamse gemeenten blijven hierbij zoveel als mogelijk samen optrekken.

Natuurlijk zijn er mogelijk kleinere verschuivingen in werkpakket afhankelijk van het verder vormgeven van de (financiële) organisatie(s). Hieraan geven we de komende maanden verder invulling.

Daarnaast komt in de mid-office een data-analyse functie. Die gaat de gemeenten meer inzicht, op dieper niveau, geven om het gemeentelijk beleid verder bij en aan te sturen.

Hoofdstuk 5: Welk financieel belang beleggen we in de gemeenschappelijke regeling Publiek Vervoer Zeeland?

De transitie naar publiek vervoer is een systeemverandering zonder dat volledig zicht is op de uitkomst van deze verandering. Om deze systeemverandering een gezonde basis te geven, is fixatie (vastleggen) van kosten het uitgangspunt. Zo zorgen we ervoor dat juist in de beginperiode van deze systeemverandering er ook over kosten en kostenontwikkeling vooraf duidelijkheid bestaat.

Dit betekent dat we de vervoerskosten voor het vraagafhankelijk vervoer voor de jaren 2026, 2027, 2028 en 2029 vastleggen op basis van de volgende uitgangspunten:

- Referentie voor het volume inzeturen is 2024.
- Referentie voor de uurprijs zijn de geldende contracten op 1 januari 2026.
- De prijzen worden elk jaar geïndexeerd op basis van de NEA index.
- Vraagafhankelijk vervoer is het Wmo en vraagafhankelijk jeugdzorgvervoer.
- De vraag naar jeugdzorgvervoer kent over de jaren heen grote(re) veranderingen. Daarom is het mogelijk om elk jaar de fixatie van het vraagafhankelijk jeugdzorgvervoer aan te passen. Aanpassing gebeurt alleen bij grote verandering (15%). Hiermee voorkomen we dat deelnemers onnodig veel inbrengen aan kosten. En/of andere deelnemers de hoge rekening van een andere deelnemer betalen.

De kosten voor de Vervoercentrale voor de gemeenten worden gefixeerd voor de jaren 2026, 2027 en 2028. In 2029 doen we de evaluatie. In dat evaluatiejaar gelden nog de fixatiebedragen van de eerste drie jaar.

Als er taken bijkomen, dan is dit een besluit van het Algemeen Bestuur. De verdeling van de kosten hiervan is 30% voor de gemeenten en 70% voor de provincie.

De Zeeuwse gemeenten betalen nu in het totaal € 2.040.000 per jaar aan de Vervoercentrale voor de uitvoering van het doelgroepenvervoer en leerlingenvervoer. Met de komst van de gemeenschappelijke regeling Publiek Vervoer Zeeland verschuiven ondersteunende taken en in sommige gevallen ook functies, van de samenwerkingsverbanden Collectief Vervoer Zeeuws-Vlaanderen en Samenwerkingsverband Welzijnszorg Oosterschelderegio en de individuele gemeenten (Walcheren) naar de Vervoercentrale en/of de gemeenschappelijke regeling Publiek Vervoer Zeeland. Hierdoor nemen de kosten bij de Vervoercentrale (en/of gemeenschappelijke regeling Publiek Vervoer Zeeland) toe met € 360.000 per jaar. Deze kosten verdelen we op basis van het stemrecht van een gemeente in de gemeenschappelijke regeling. Dit laatste natuurlijk in relatie tot het totaal aantal stemmen van de gemeenten samen.

De verwachting is dat voor de Zeeuws-Vlaamse gemeenten de kosten niet tot nauwelijks zullen toenemen in vergelijking met de huidige overheadkosten in de huidige gemeenschappelijke regeling Collectief Vervoer Zeeuws-Vlaanderen.

Hoe gaan de stromen voor financiering lopen?

De financiële stromen veranderen niet in vergelijking met de huidige gemeenschappelijke regeling Collectief Vervoer Zeeuws-Vlaanderen. We schieten periodiek een deel van het begrotingsbedrag aan vervoerskosten en centrale kosten Vervoercentrale / gemeenschappelijke regeling voor. Na betaling van de rekening van de vervoerders vindt de afrekening plaats.

Wat zijn de financiële risico's?

Er is een aanname dat de vraag naar vervoer (zoals Wmo-vervoer of jeugdzorgvervoer) binnen bepaalde grenzen blijft. Bij een forse stijging kan het Algemeen Bestuur besluiten om extra bijdragen te vragen aan de deelnemers of om bijvoorbeeld wachttijden in te voeren.

Als de kosten voor vraagafhankelijk jeugdzorgvervoer aanzienlijk stijgen of dalen (15%), heeft dit invloed op de gemeentelijke bijdrage. Deze bijdrage wordt dan in het jaar daaropvolgend aangepast. Als de kosten met minder dan 15% wijzigen, heeft dit geen invloed op de gemeentelijke bijdrage. Bij een stijging van flexvervoer ligt de financiële verantwoordelijkheid bij de provincie.

Hoofdstuk 6: Wanneer evalueren we de samenwerking?

In 2028 evalueren we de werking van Publiek Vervoer Zeeland. In 2029 kan het Algemeen Bestuur van de gemeenschappelijke regeling dan afspraken maken over de kosten van het vraagafhankelijk vervoer (Flex inclusief Wmo-vervoer en vraagafhankelijk jeugdzorgvervoer).

We evalueren de afspraken tussen de 13 gemeenten en de provincie. Deze evaluatie zal zeer waarschijnlijk leiden tot een zienswijzeprocedure die pas vanaf 2030 tot aanpassingen leidt. Dit is ook de reden om de bijdragen voor vier jaar te fixeren.

Monitoring en evaluatie is een doorlopend proces. Ook tot 2030 kan dit binnen de afgesproken kaders leiden tot het aanpassen van zaken.

Wat betekent het uiteindelijk beëindigen van de relatie?

Hoofdstuk 9 van de gemeenschappelijke regeling gaat over toetreden, uittreden, wijzigen en

opheffen. Gedeeltelijke uittreding is niet mogelijk. Als deelnemers hun takenpakket willen wijzigen, moeten we de tekst van de gemeenschappelijke regeling wijzigen. Voor het geheel uittreden liggen er regels vast. In artikel 28, lid 6 staat dat toe- of uittreden niet mogelijk is tot het moment van de eerste evaluatie.

Hoofdstuk 7: Hoe meten we hoe de gemeenschappelijke regeling en de Vervoercentrale presteren?

De gemeenschappelijke regeling is verantwoordelijk voor de uitvoering van taken. De Vervoercentrale maakte een aanpak voor monitoring en evaluatie. Die bestaat uit drie kritieke prestatie-indicatoren (KPI's):

1. Bereikbaarheid van voorzieningen
2. Kwaliteit van de dienstverlening voor de reiziger
3. Kosten om invulling te geven aan de taken

De Vervoercentrale moet in staat zijn om voor alle deelnemers aan de gemeenschappelijke regeling invulling te geven aan de volgende rollen:

- Regie voeren inclusief contractbeheer over OV concessie (gemandateerd), Flex en contracten doelgroepenvervoer en leerlingenvervoer. Het Algemeen Bestuur besluit over uitbreiding van regievoering en van contracten.
- Regie voeren is inclusief regie voeren over de financiële administratie voor de uitvoering van deze contracten (inclusief jeugdzorg en leerlingenvervoer). Dit betekent dat de gemeenschappelijke regeling Publiek Vervoer zorgt voor rechtmatige betalingen voor gemeenten.
- Frontoffice functie naar de reiziger. Dit betekent klantenservice en klachtenafhandeling.
- Beheer van Wmo registratie software.
- Operationeel aansturen (operators en planners) van vervoerscontracten waarover de Vervoercentrale regie voert (zoals Flex en doelgroepenvervoer).
- Datamanagement, monitoring en evaluatie zodat gestuurd kan worden op KPI's.
- Uitwerken en implementeren van (vastgesteld) beleid om de toegankelijkheid van publiek vervoer voor alle burgers te bieden. Dit betekent dat vervoer aansluit bij de indicatie en het beleid van gemeenten en de provincie. Andersom levert de Vervoercentrale inzichten en adviezen over het vervoer aan beleid, zodat beleid en indicatiestelling geoptimaliseerd kunnen worden.
- Uitwerken en implementeren van (vastgesteld) beleid om de bereikbaarheid van voorzieningen te versterken/optimaliseren. Hierbij gaat het om beleidsadvisering over een juiste inzet van vervoer door de Vervoercentrale. Dit optimaliseren richt zich

daarbij ook op effectiviteit van kosten. In deze rol geeft de Vervoercentrale/ gemeenschappelijke regeling ook gevraagd en ongevraagd beleidsondersteunend advies aan de gemeenten en provincie.

- Uitwerken en implementeren van betaal- en boekingsproducten publiek vervoer. Hierbij gaat het om betaalproducten voor bepaalde reizigersgroepen. En koppeling van dienstverleners met op zichzelf staande proposities zoals de zogenaamde MaaS dienstverleners.
- Uitwerken en implementeren van beleid om binnen publiek vervoer de aansluiting met bewonersinitiatieven, bedrijventerreinen, toeristensector en onderwijs te ondersteunen en versterken.
- Publiekscommunicatie en individuele communicatie met klanten over publiek vervoer. De Vervoercentrale zorgt voor een eenduidige communicatie over alle zaken die de primaire dienstverlening publiek vervoer aangaan.
-

Hoofdstuk 8: Hoe verhoudt de start met publiek vervoer op Schouwen-Duiveland zich tot de gemeenschappelijke regeling Publiek Vervoer Zeeland?

De start van publiek vervoer en de gemeenschappelijke regeling staan los van elkaar. De gemeenten gaven in 2024 al een intentieverklaring af om de gemeenschappelijke regeling Publiek Vervoer Zeeland vorm te geven. Dit is een ingewikkeld proces dat tijd kost. Dat pakken we tegelijk met de uitrol van publiek vervoer op.

Publiek vervoer rollen we sinds 2024 stap voor stap uit in Zeeland met de ambitie om deze uitrol eind 2025 klaar te hebben. Deze uitrol startte op Schouwen-Duiveland. Hiervan gaan we leren. En dit zal op onderdelen leiden tot aanpassing van de dienstverlening. Het is op hetzelfde moment wel de eerste bouwsteen van publiek vervoer voor alle Zeeuwen en is in die zin geen proef. Het geeft concreet invulling aan de Regionale Mobiliteitsstrategie Zeeland volgens een groeimodel.

De Flex is flexibel vervoer op aanvraag. Het is een taxi of bus(je) met een chauffeur. De Flex is er voor de reiziger met én zonder indicatie. De Flex rijdt zeven dagen per week tussen 6.00 uur en 23.00 uur. Je neemt een Flex bij een hub. Een hub is een herkenbaar opstappunt met een groen bord. Hier kun je opstappen op de bus, trein, ferry of een Flex. Binnen de bebouwde kom is er elke 500 meter een hub. Grotere hubs bieden in de toekomst ook deelvervoer zoals deelfietsen en deelauto's.

Buiten de bebouwde kom kun je op elke plek, ook thuis, opgehaald worden. De chauffeur brengt je dan naar een hub of buiten de bebouwde kom naar je bestemming. Je boekt de Flex via de app Reizen door Zeeland. Of door te bellen met de Vervoercentrale. Als je een uur vooraf je Flex boekt, weet je zeker dat de Flex komt.

De prijs van een Flex-rit wordt berekend door een opstaptarief en een tarief per gereden kilometer. De totaalprijs komt overeen met het standaard tarief voor openbaar vervoer.

Meer uitleg over de Flex op Schouwen-Duiveland leest u op de websites van de [provincie Zeeland](#), [gemeente Schouwen-Duiveland](#) en [Reizen door Zeeland \(Flex / publiek vervoer\)](#).