

Inspelen op ontwikkelingen

Bureau Regiovervoer Midden-Brabant



Bravo
Brabant vervoert ons

samen met **Regiovervoer**
Midden-Brabant

Regiovervoer Midden-Brabant



8 gemeenten en 1 Provincie
1 vervoersovereenkomst
5 doelgroepen
1 regiecentrale
1 beheersbureau
4 vervoerders
6000 (unieke) reizigers per maand

Wie zijn wij?



Hugo van Amsterdam

- Bureaumanager
- Finance & control



Quint Cuppen

- Contractmanager



Miggy Broer

- Relatiemanager
- Communicatie

BUREAU REGIOVERVOER MIDDEN-BRABANT

Gemeentelijke entiteit
Gastgemeente is gemeente Tilburg

Jan-Willem Hulstein

- Bovenregionale ontwikkelingen
- Gedeelde mobiliteit



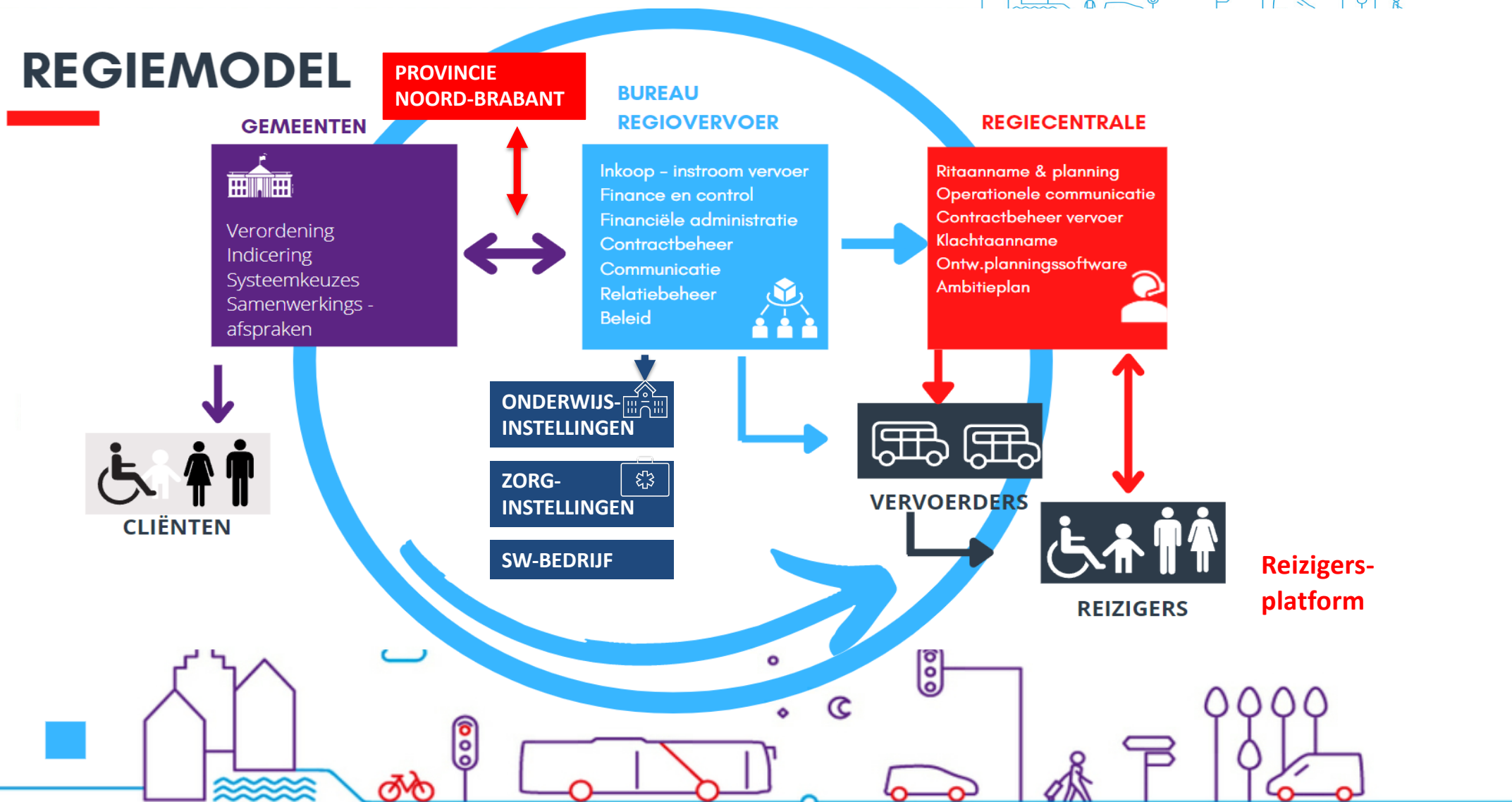
Miranda de Kuijper

- Secretariële ondersteuning
- Facturatie



Hoe werken we

REGIEMODEL



Regiemodel; meerdere vervoersvormen in één systeem



Routevervoer

Voor de gemeenten

WMO vervoer
naar
DAG-
BESTEDING

LEERLINGEN
vervoer

JEUGDWET
vervoer

Voor SW-bedrijf |

SW
vervoer

Vraagafhankelijk vervoer

Voor de gemeenten

WMO vervoer
SOCIAAL
RECREATIEF

Voor de provincie

OV vrije
reiziger

Ontwikkelingen



Dubbele vergrijzing:
Aandeel 65+ stijgt de komende 20jr met 25%
Percentage 80+ stijgt nog eens met 60%



Ouderen blijven vaker en langer thuis wonen



Toename van leerlingen naar speciaal onderwijs



Groeiend aantal gevallen van jeugdhulp



Schaalvergroting zorg en onderwijs – grotere reisafstand

Ruimtelijk;

- Verwachte toename van deelmobiliteit
- Verdergaande integratie van OV en doelgroepenvervoer

Milieu;

- Doelstelling is dat in 2025 alle voertuigen in het doelgroepenvervoer elektrisch aangedreven zijn (zero-emissie beleid)

Kortom;
meer vraag naar vervoer, druk om nog betere kwaliteit in een duurder wordende markt

Politiek;

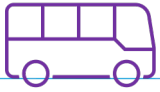
- Meer druk richting uit te voeren beleid (denk bijv. aan de reistijd in het leerlingenvervoer)
- Wil kwaliteitsnorm verhogen

Beleid;

- Van kantelen naar normaliseren

Arbeidsmarkt;

- Tekort aan beschikbaar personeel (chauffeurstekorten)
- Stijging van de loonkosten



Ontwikkeling: chauffeurstekorten



‘Er is landelijk een tekort aan chauffeurs – dat merken we ook in de regio Midden-Brabant. Het feit dat we alle vervoersstromen in een systeem hebben, en de planning op 1 locatie, maakt het mogelijk om WMO-chauffeurs (effectief) in te zetten voor het jeugd- en leerlingenvervoer. Dit is het gemak van het regiemodel.

Resultaat is;

- *Alle leerlingen gaan tijdig naar school en naar huis;*
- *dat leerlingen en jeugdigen niet de garantie hebben op een vaste chauffeur;*
- *Wmo-reizigers op spijtijden (tussen 7.00 – 9.00 en 14.30 – 16.30u) NIET kunnen reizen met het Regiovervoer (muv prioriteitsritten).’*

Vraag: hoe gaan jullie om met deze ontwikkeling?



Ontwikkeling: toename leerlingen en steeds specifiekere zorg jeugd



‘Vanuit het Bureau zoeken we steeds vaker, namens de regio, het contact opzoeken met de (grotere) onderwijsinstellingen in de regio. In de praktijk is er vanuit gemeenten wat vervoer betreft weinig contact met onderwijsinstellingen. Dit doen wij om het vervoersaanbod beter af te stemmen op de vervoersbehoefte. Ditzelfde geldt voor jeugdzorginstellingen.

Resultaat is:

- *door het elkaar contacten, en leren kennen ontstaat er een uitwisseling van informatie die bijdraagt aan meer begrip over de wijze van uitvoering van het vervoer; gevolg meer begrip, minder klachten;*
- *met deze informatie kunnen we combinaties maken die over de gemeentegrens heen; een aanvankelijk individuele vraag leidt vervolgens tot een kleinschalige oplossing.’*

Vraag; hoe zouden we dit contact verder kunnen benutten? Vanuit de rol van onderwijs in relatie tot indicatiestelling, maatwerkaanvragen, e.d. In hoeverre is het directe contact met onderwijs- en jeugdinstanties hier in helpend?



Ontwikkeling: kwaliteit in een duurder wordende markt



‘Vanuit het regiemodel zijn we in staat om in het totale plaatje te kijken. We draaien aan knoppen die óver vervoerstromen en gemeentegrenzen heengaan. Dat doen we vanuit de signalen die we krijgen van de verschillende partijen (reizigers, vervoerders, gemeenten) die aan het regiemodel verbonden zijn. We zetten dit af tegen onze vervoersdata van kwaliteit en kosten. Zo kunnen we de impact van maatregelen meten die álle partijen dienen.

Resultaat is:

- *De effecten van ontwikkelingen pakken we regionaal op en we werken toe naar een zodanig optimum dat het leidt tot voordeel voor álle betrokken partijen (reizigers, vervoerders, gemeenten).*
- *Gedeelde smart is halve smart. ‘*

Vraag: hoe doen jullie dit?