

Programmaplan doorontwikkeling regiovervoer Midden-Brabant 2018-2023

Inhoudsopgave

1. Achtergrond en opbouw programmaplan	3
2. Regiovervoer Midden-Brabant in beeld	5
3. Hoofdstuk 3 Resultaten, fundament en de sporen van het programmaplan	7
4. Inzet van middelen en randvoorwaarde	21

Bijlage 1: Uitwerking spoor 1 tot en met 6

Bijlage 2: Aanbod kleinschalig vervoer in de gemeenten in Midden-Brabant

Bijlage 3: Omschrijving regiotaxi systemen in de provincie Noord-Brabant

1. Achtergrond en opbouw programmaplan

In dit hoofdstuk komen achtereenvolgens de achtergrond van het regiovervoer Midden-Brabant, de totstandkoming van dit programmaplan en de opbouw van dit programmaplan aan de orde.

Achtergrond regiovervoer

Het Regiovervoer Midden-Brabant is georganiseerd volgens het regiemodel. Voor dit model is gekozen omdat hierdoor doorontwikkeling van het vervoer tijdens de contractperiode mogelijk is. In Midden-Brabant is deze doorontwikkeling gericht op het behalen van twee specifieke ambities:

- ❖ Minder doelgroepenvervoer door het toepassen van kantelingsmaatregelen;
- ❖ Efficiënter organiseren van het doelgroepenvervoer.

De stuurgroep Regiovervoer Midden-Brabant heeft in september 2017 besloten dat de doorontwikkeling (de tactische regie) van het Regiovervoer, in 2018 in de vorm van een programma moet worden uitgevoerd. Een programma is het geheel van projecten en inspanningen dat in onderlinge samenhang beheerst en uitgevoerd wordt om gezamenlijk de gestelde ambities te realiseren. Per project en inspanning wordt bepaald welke organisaties betrokken moeten worden. Dat kunnen bijvoorbeeld het Bureau Regiovervoer Midden-Brabant, de gemeenten, de regiecentrale PZN, de gecontracteerde vervoerders, scholen of zorginstellingen zijn.

Om aan te geven wat gedaan wordt binnen het programma in 2018 is dit voorliggende programmaplan opgesteld door het Bureau Regiovervoer Midden-Brabant. Centraal in het programmaplan staan 6 ontwikkelsporen die gezamenlijk een bijdrage leveren aan het realiseren van de vastgestelde ambities. Per spoor staat in het plan beschreven wat de achtergrond is, wie erbij betrokken zijn en wat het beoogd eindresultaat is. Er is gekozen voor 6 verschillende sporen omdat ieder spoor zich op een ander onderwerp focust. Het inhoudelijke onderwerp, de type werkzaamheden dan wel de betrokken partijen verschillen per spoor.

De zes sporen zijn:

1. Optimalisatie route-gebonden vervoer
2. Minder doelgroepenvervoer door gebruik van openbaar vervoer 'Bravo met OV en KMO'
3. Op maat toekennen van vraagafhankelijk vervoer door gemeenten
4. Kwaliteitsbeleving door de reiziger
5. Efficiënter doelgroepenvervoer: door meten tot weten
6. Instroom van nieuw vervoer

De sporen 1,2 en 3 zijn met name gericht op de ambitie minder doelgroepenvervoer door kanteling. De sporen 4, 5 en 6 hangen wat steviger samen met doelstelling efficiënter vervoer, dat samen met het (nog op te stellen) ambitieplan van PZN, zie hieronder. Innovatie in het vervoer komt in alle zes de sporen terug.

De totstandkoming van het plan

Als startpunt voor dit programma diende de opzet voor pilots en maatregelen zoals opgesteld door de (voormalige) werkgroep systeem en beleid van de regio Midden-Brabant. Ervaringen opgedaan tijdens de implementatieperiode van het regiovervoer in 2017 en ervaringen uit andere vervoerregio's zijn eveneens meegenomen. Denk bij dat laatste bijvoorbeeld aan het programma mentale toegankelijkheid van de regio West-Brabant. Deze opgedane ervaringen hebben gezamenlijk geleid tot een eerste opzet van mogelijke maatregelen (de sporen) die door de regio kunnen worden ingezet. In september en oktober 2017 is de eerste opzet van het programmaplan getoetst bij stakeholders en bij de ambtelijke adviesgroep Regiovervoer Midden-Brabant. Op 7 november 2017 is voor een tiental stakeholders van zowel binnen als van buiten de regio een bijeenkomst georganiseerd, vervoerders, scholen, reizigersvertegenwoordigers en andere opdrachtgevers waren uitgenodigd en hebben gedurende de bijeenkomst gereageerd op de eerste opzet. Daarnaast hebben zij nieuwe ideeën voor het programmaplan aangedragen. De bijeenkomst heeft tot nieuwe inzichten geleid, bijvoorbeeld rond de organisatie van het leerlingenvervoer (spoor 1 onderdeel A) is tijdens de stakeholders sessie naar voren gekomen.

Op 14 november 2017 is een extra bijeenkomst georganiseerd voor de ambtelijke adviesgroep. Deze bijeenkomst had specifiek betrekking op de tactische regie. Daarnaast is met regiepartij PZN gesproken over de tactische regie en heeft er een gesprek plaatsgevonden met zorginstelling De Wever. De sessies en gesprekken zijn verwerkt in dit programmaplan en besproken in de ambtelijke adviesgroep van 28 november. De adviesgroep gaf aan zich goed te kunnen vinden in de inhoud van het plan.

Om de ambities te realiseren is er naast dit programmaplan, opgesteld door het Bureau Regiovervoer Midden-Brabant, ook het ambitieplan van de regiecentrale PZN. In het ambitieplan van de regiecentrale komen (naar verwachting) diverse acties en maatregelen te staan die met name gericht zijn op het tweede onderdeel van de ambitie: efficiënter organiseren van het doelgroepenvervoer. Tijdens het opstellen van het programmaplan was het ambitieplan van PZN nog niet volledig gereed waardoor de inhoud van dit ambitieplan niet is meegenomen in dit programmaplan.

Opbouw van het programmaplan

Dit programmaplan is als volgt opgebouwd. In hoofdstuk 2 staat het Regiovervoer Midden-Brabant beschreven waarbij aandacht is voor de visie, de ambitie en het organisatiemodel. In hoofdstuk 3 staan de 6 sporen beschreven die gezamenlijk bijdragen aan het realiseren van de gestelde ambities in de komende jaren. Elk spoor wordt kort omschreven waarbij staat aangegeven welke resultaat beoogd is. Voor de uitvoering van de verschillende onderdelen wordt een kort plan van aanpak opgesteld waarin de inzet en resultaten verder worden gespecificeerd. Een meer gedetailleerde uitwerking van alle sporen is opgenomen in bijlage 1. Hoofdstuk 4 beschrijft de benodigde inzet van middelen om de 6 sporen uit te voeren. In de overige bijlagen staat meer informatie over de verschillende onderdelen van elk van de zes sporen.

Hoofdstuk 2 Regiovervoer Midden-Brabant in beeld

Dit hoofdstuk besteedt aandacht aan de visie en de ambitie van het doelgroepenvervoer in Midden-Brabant. Hierbij wordt ingegaan op de achtergrond en de opzet van het organisatiemodel, de keuze om beleidsneutraal te starten. Ten slotte komen de accenten van de doorontwikkeling in 2018 aan bod. Met de acties in 2018 willen we met name een stevig fundament leggen onder de doorontwikkeling van het vervoer de komende jaren.

Visie en ambitie

In 2014 is een visie op de uitvoering van het doelgroepenvervoer in de regio Hart van Brabant opgesteld (Visie op uitvoering doelgroepenvervoer Hart van Brabant 14 november 2014). De visie luidt:

"We willen als regio een organisatiemodel voor efficiënt doelgroepenvervoer dat ons optimale mogelijkheden geeft het kantelingsbeleid voort te zetten, integrale regie op vervoer te voeren en te allen tijde mee kan ademen met de dynamiek in het vervoer".

De ambitie is tweeledig:

- a) minder doelgroepenvervoer door kantelingsmaatregelen (verbeterde toegang tot vervoer, inwoners stimuleren gebruik te maken van voorliggende voorzieningen en zo nodig af te dwingen, nadruk meer leggen op zelfredzaamheid van inwoners),
- b) het efficiënter organiseren van doelgroepenvervoer (betere benutting van capaciteit in voertuigen, efficiëntere inzet van voertuigen, betere en meer integrale regie op doelgroepenvervoer);

Achtergrond en opzet organisatiemodel

Om deze visie te realiseren is een passend organisatiemodel ontwikkeld. Bij het vormgeven van dit model (conform deze visie) is rekening gehouden met de in het kader opgenomen principes:

- Voor iedere klant en vervoersvraag moet bekeken worden welke vervoeroplossing het beste passend is (maatwerk).
- Reisinformatievoorziening/ klantvriendelijkheid: reizigers moeten terecht kunnen bij één vervoerloket voor alle doelgroepenvervoer en (kleinschalig) OV, waarmee het reisgemak toeneemt.
- Bijdrage aan kanteling en substitutie naar OV: het model moet de zelfredzaamheid van mensen bevorderen, door hen (meer) te sturen richting OV, gebruik van fiets of eigen vervoer en benutting van de sociale omgeving. Ook sturing op gebruik van activiteiten dichterbij in de eigen woonomgeving, ofwel vervoer voorkomen.
- De indicering blijft een taak en verantwoordelijkheid van de individuele gemeenten.
- Vervoersvraag en planning voor alle vervoersvormen zoveel als mogelijk op één punt samenbrengen.
- Afstemming planning vervoerstromen door sturing op vervoerders: zoek continu naar efficiëncymogelijkheden in de planning en uitvoering van alle vervoer, door sturing op gelijktijdige en volgtijdelijke bundeling van alle vervoer.
- Beheersing kosten en kwaliteit tijdens contractperiode: optimaal grip op de kosten en uitvoeringskwaliteit (bijvoorbeeld in beschikbaarheid van ritten) voor de opdrachtgever, en onderzoek de mogelijkheden tot aanscherping van indicatiestelling en productformule.
- Onafhankelijkheid/ borging publiek belang: partij die regie voert mag geen belang hebben bij een (te) hoog vervoervolume, maar moet een prikkel hebben om het vervoeraanbod optimaal efficiënt te organiseren.
- Het organisatiemodel moet innovatie in vervoeroplossingen en de organisatie van vervoer blijven stimuleren.
- Ingroei mogelijkheden voor lopende contracten: creëer de mogelijkheid om gefaseerd verschillende vormen van doelgroepenvervoer en (kleinschalig) OV te organiseren.
- Mogelijkheid voor inbrengen vervoeroplossingen vanuit kleinschalige particuliere/maatschappelijke initiatieven.
- Kansen voor MKB: ook kleine ondernemers moeten de mogelijkheid hebben om zelfstandig ritten aan te nemen en uit te voeren.
- Kennisopbouw en -behoud: continuïteit en kennis over alle vervoer wordt gewaarborgd.

Op basis van de in het kader weergegeven principes is het organisatiemodel, conform onderstaand organogram, vormgegeven.



Figuur 1: organogram huidige organisatiestructuur

De doorgetrokken lijnen vormen de directe aansturingrelaties.

Met de onderbroken lijn van het Bureau Regiovervoer Midden-Brabant naar de vervoerders wordt de formele contractrelatie aangegeven. De adviesgroep bestaat uit beleidsadviseurs vanuit de verschillende aangesloten gemeenten en provincie. Deze groep bespreekt inhoudelijke/beleidsvoorstellen met het Bureau Regiovervoer Midden-Brabant. Deze kunnen worden aangedragen vanuit het Bureau Regiovervoer Midden-Brabant maar kunnen ook geïnitieerd worden vanuit de gemeenten en provincie. Het Bureau Regiovervoer Midden-Brabant brengt de besproken en door de adviesgroep geaccordeerde voorstellen in bij de Stuurgroep.

In het model ligt een scheiding tussen de uitvoering van het vervoer (vervoerder A tot en met C) en het voeren van de regie (planning en aansturing) door de regiecentrale. Het organisatiemodel biedt de mogelijkheid om een efficiencyslag te maken in de exploitatie van het doelgroepenvervoer. Deze efficiencywinst kan gerealiseerd worden doordat meerdere vervoervormen op een centraal punt worden gepland. De regiovervoerder fungeert onafhankelijk van de vervoerders, waardoor de regiepartij geen belang heeft bij een (te) hoog vervoervolume en zich kan focussen op een efficiënte organisatie van het vervoer. Door de grote mate van flexibiliteit kan de regiepartij bovendien een belangrijke rol spelen bij het doorvoeren van de 'kanteling'. Zo kan de regiecentrale per ritaanvraag toetsen of dezelfde rit ook met het reguliere openbaar vervoer gemaakt kan worden (OV-advies). Voor reizigers vormt de regiecentrale één loket waar zij terecht kunnen voor informatie en reserveringen van ritten. Omdat alle kennis van het vervoer op één punt ligt, kan de regiecentrale uitgroeien tot een mobiliteitspartner die ontwikkelingen binnen zowel het vervoer als activiteiten kan initiëren en begeleiden. Afhankelijk van de taken die de regiecentrale krijgt toebedeeld, kunnen naast het doelgroepenvervoer ook andere vormen van vervoer worden ondersteund en aangestuurd. Binnen het organisatiemodel is het Bureau Regiovervoer Midden Brabant verantwoordelijk voor de inkoop van het vervoer, planning en control, tactische regie, de communicatiestrategie, ontwikkelingsfunctie en het relatiebeheer. Dit is vastgelegd in het Implementatieplan Bureau Doel-groepenvervoer Midden-Brabant van 22 juni 2016. Hierop volgend zijn in 2017 de regiecentrale en de vervoerders gecontracteerd en is het vervoer gestart.

Beleid neutrale start regiovervoer

Bij de start van het vervoer is ervoor gekozen om beleidsneutraal over te gaan van het oude naar het nieuwe vervoersmodel. Een nieuw model met nieuwe uitvoerders is al een flinke verandering op zich. Het doorvoeren van wijzigingen (om de ambities te realiseren) vindt pas plaats nadat het vervoer goed is geïmplementeerd, nadat de spreekwoordelijke basis goed op orde is. Dat geldt zowel voor het doorvoeren van wijzigingen om de efficiency te vergroten als op wijzigingen gericht op minder doelgroepenvervoer door kanteling. Vanaf 2018 starten we met het doorvoeren van wijzigingen. Daarbij beginnen we het leggen van een stevig fundament, zoals toegelicht in het volgende hoofdstuk.

Hoofdstuk 3 Resultaten, fundament en de sporen van het programmaplan

In dit hoofdstuk beschrijven we de beoogde resultaten van het programmaplan op de langere termijn. Het fundament voor het behalen van deze resultaten leggen we in 2018, dat lichtten we toe in dit hoofdstuk. In 2018 werken we aan zes sporen, deze staan beschreven in dit hoofdstuk. Per spoor is aandacht voor de werkzaamheden die door het Bureau regiovervoer Midden-Brabant, de gemeenten, PZN en door andere betrokkenen verricht moeten worden.

Resultaten van de doorontwikkeling

De tactische regie wordt middels zes sporen ingevuld die bijdragen aan het realiseren van de gestelde ambities voor het regiovervoer Midden-Brabant, te weten:

- Minder doelgroepenvervoer door het toepassen van kantelingsmaatregelen;
- Efficiënter organiseren van het doelgroepenvervoer.

Op basis van ervaringen en onderzoek in andere regio's en op basis van de uitkomsten van de data-analyses zijn onderstaande overkoepelde doestellingen voor 2023 geformuleerd:

Routevervoer:

- 10% van het aantal leerlingen dat in 2019 met de taxi(bus) reist, gaat in 2023 met het openbaar vervoer, de fiets of op nog andere wijze naar school
- Het aantal 'bijzondere' indicaties in het routevervoer is in 2023 15% minder dan in 2018

Vraagafhankelijke vervoer:

- Het vraagafhankelijk vervoer neemt vanaf 2019 jaarlijks met 1% af door gebruik van kleinschalige mobiliteitsoplossingen (dit betreft het totale vervoersvolume)
- Het aantal toegekende indicaties (verstrekte passen) voor het vraagafhankelijke vervoer neemt vanaf 2019 jaarlijks met 2,5% af door de OV-kennismakingsdagen en de individuele reisbegeleidingsproducten en diensten
- Het vraagafhankelijke vervoer daalt vanaf 2020 met 5% door het OV-advies (dit betreft het totale vervoersvolume)

Het financiële effect van de afname van het vervoer bepalen we na afloop van het nog lopende onderzoek naar de kostenontwikkeling in het regiovervoer. Op basis van dat onderzoek bepalen we eveneens welke maatstaf we gebruiken voor het vervoersvolume in het vraagafhankelijke vervoer. Dat kan het aantal ritten zijn maar bijvoorbeeld ook de ingekochte vervoercapaciteit.

Andere doelstellingen worden per spoor of op een later moment benoemd. Bijvoorbeeld omdat hiervoor eerst input nodig is uit voorgaande acties of maatregelen. In 2018 leggen we een stevig fundament om de hierboven genoemde doelstellingen te realiseren.

Accenten van de doorontwikkeling in 2018: fundament aanbrengen

Bij het vormgeven van het programmaplan is duidelijk geworden dat ten aanzien van de doorontwikkeling eerst enkele voorbereidende acties moeten worden uitgevoerd. Deze acties leggen het fundament onder de doorontwikkeling van het regiovervoer in de komende jaren. Deze stappen zijn nodig om de hierboven genoemde doelstellingen te realiseren.

Voor het vraagafhankelijk vervoer bestaat dit leggen van het fundament uit het ontwikkelen van enkele producten. Producten specifiek gericht op het toepassen van de kantelingsgedachte in het vervoer, zoals een overzicht van het aanbod aan kleinschalige mobiliteitsoplossingen en mogelijkheden om mensen met het openbaar vervoer te leren reizen (spoor 2). Deze producten worden in de rest van 2018 toegepast om bij (nieuwe aanvragen) inwoners te wijzen op de mogelijkheden om anders te reizen. Gemeentelijke consulenten spelen daarin een cruciale rol. Een goede instructie richting de consulenten is dan ook een belangrijk onderdeel van dit programmaplan (spoor 3). Om consulenten goed te kunnen informeren en instrueren moet deze informatie en bijbehorende instructies eerst ontwikkeld worden. Ook beginnen we in 2018 met het ontwikkelen en toepassen van het OV-advies een maatregel welke in de toekomst breder toegepast kan worden.

Net als bij het vraagafhankelijke vervoer leggen we ook voor het routevervoer een 2018 een stevig fundament voor toekomstige doorontwikkeling. Begin 2018 starten we met een inventarisatie onder gemeenten en worden gesprekken met scholen gepland om daarna te bepalen op welke wijze invulling gegeven kan worden aan de doelstelling minder doelgroepenvervoer door kanteling in het routevervoer. Tijdens de sessies met stakeholders en met de ambtelijke adviesgroep is duidelijk geworden dat de organisatie van het routevervoer aandacht vraagt alsmede de relatie tussen de gemeenten en de scholen.

Het laatste onderdeel van het fundament betreft de informatievoorziening, dat brengen we in 2018 volledig op orde. Dat doen we door het optimaliseren van het meten van de klanttevredenheid en door het opstellen van een beleidsinformatie overzicht.

Naast het leggen van het fundament is er heel 2018 aandacht voor de instroom van nieuwe vervoersvormen. Door meer vervoer toe te voegen aan het regiovervoer kunnen voertuigen beter benut worden dat vergroot de efficiency van het vervoer. De eerste ervaringen daarmee (met De Wever) leert dat vooraf inzicht moet zijn in mogelijke kansen om vervoer toe te voegen. Ten slotte zal PZN in 2018 nadrukkelijk aandacht geven aan de tweede ambitie: efficiënter organiseren van het doelgroepenvervoer. Bijvoorbeeld door het optimaliseren van de planning. In het ambitieplan werken zij dit verder uit.

De zes sporen

Elk spoor is uitgewerkt in een of meerdere onderdelen. Er is gekozen voor 6 verschillende sporen omdat ieder spoor anders is. Het inhoudelijke onderwerp, de type werkzaamheden dan wel de betrokken partijen verschillen per spoor. Wel kennen de sporen een inhoudelijke overlap.

De zes sporen zijn:

1. Optimalisatie route-gebonden vervoer
2. Minder doelgroepenvervoer door gebruik van openbaar vervoer 'Bravo met OV en KMO'
3. Op maat toekennen van vraagafhankelijk vervoer door gemeenten
4. Efficiënter doelgroepenvervoer: door meten tot weten
5. Kwaliteitsbeleving door de reiziger
6. Instroom van nieuw vervoer

In de tabellen op de volgende pagina's staan kort per spoor en per onderdeel een toelichting. Na de tabel volgt een verdere uitwerking van elk spoor. De benodigde inzet voor elk spoor staat in het volgende hoofdstuk. In de bijlage staan de onderdelen verder toegelicht. (BRMB staat voor Bureau Regiovervoer Midden Brabant).

Spoor 1: Optimalisatie route-gebonden vervoer		
Onderdeel	Uitkomst	Betrokken
Onderdeel A: inventarisatie huidige organisatie van het leerlingenvervoer per gemeente	Inzicht in optimale organisatie leerlingenvervoer	BRMB en gemeenten
Onderdeel B: met scholen in gesprek over het leerlingenvervoer	Potentie anders reizen leerlingen inzichtelijk en gespreksformat	Gemeente Waalwijk, BRMB en scholen
Onderdeel C: volledige inventarisatie alle scholen in de regio	Uitwerking op later moment	
Onderdeel D: invulling van aanbeveling(en) voortkomend uit onderdeel A	Uitwerking op later moment	

Spoor 2: Minder doelgroepenvervoer door gebruik van openbaar vervoer 'Bravo met OV en KMO'		
Spoor 2A: Minder doelgroepenvervoer door gebruik van openbaar vervoer 'Bravo met OV		
Onderdeel	Uitkomst	Betrokken
Onderdeel A: OV-kennismakingsdagen	Draaiboek voor kennismakingsdagen, minder aanvragen doelgroepenvervoer	BRMB, gemeenten
Onderdeel B: Mogelijkheden voor persoonlijke of technische OV-begeleiding inventariseren	Overzicht voor consulenten van toepasbare producten en diensten gericht op anders reizen	BRMB, Arriva en gemeenten
Onderdeel C: eerste stappen leerlingen anders reizen met OV met behulp van de reiskoffer OV	Inzet reiskoffer enkele leerlingen reizen met OV	BRMB, Arriva en gemeenten

Spoor 2B: Minder doelgroepenvervoer door gebruik van KMO (kleinschalige mobiliteitsoplossingen)		
Onderdeel	Uitkomst	Betrokken
Onderdeel A: Ontsluiten bestaand aanbod aan oplossingen	Reizigers en consultants kennen aanbod aan KMO's	BRMB en gemeenten
Onderdeel B: Meedenken met nieuwe initiatieven	Stappenplan voor initiatieven en vraagbaak	BRMB en initiatiefnemers
Onderdeel C: toekomstige mogelijkheden richting een Vrijwilligersvervoer-Advies	Uitwerking op later moment	BRMB en PZN

Spoor 3: Toekennen van vraagafhankelijk vervoer door gemeenten		
Onderdeel	Uitkomst	Betrokken
Onderdeel A: Reizigersprofiel	Consulents weten hoe zij reizigersprofiel in moeten vullen met in acht name van de achterliggende doelstellingen.	BRMB, PZN en gemeenten
Onderdeel B: Nadere invulling en toepassing van het Wmo-OV-advies	Eerste ervaringen met OV-advies voor nieuwe reizigers	BRMB, gemeenten en PZN

Spoor 4: Efficiënter doelgroepenvervoer: door meten tot weten		
Onderdeel	Uitkomst	Betrokken
Onderdeel A: reisbeleving in kaart brengen	Optimaal inzicht in reisbeleving en verbetermogelijkheden	BRMB en PZN
Onderdeel B: data gedreven veranderen en verbeteringen	Optimalisatie van vervoer door data-gedreven aanpassingen richting toegang en kwaliteit	BRMB en PZN

Spoor 5: Kwaliteitsbeleving door de reiziger		
Onderdeel	Uitkomst	Betrokken
Onderdeel A: betaalgemak	De inventarisatie levert input voor gemeentelijke beslissing over anders betalen	BRMB en PZN

Spoor 6: Instroom vervoer		
Onderdeel	Uitkomst	Betrokken
Onderdeel A: Openbaar Vervoer	Afstemming over openbaar vervoer	BRMB
Onderdeel B: Instroom vervoer Midden-Brabant	Mogelijk instroom nieuw vervoer om efficiency te vergroten	BRMB, PZN en gemeenten
Onderdeel C: Instroom vervoer uit andere regio's	Mogelijk instroom nieuw vervoer om efficiency te vergroten en kennisontwikkeling	BRMB en andere regio's

Spoor 1: Optimalisatie route-gebonden vervoer

Resultaat van dit spoor is dat aan het einde van de huidige contractperiode het leerlingenvervoer per taxi(bus) met 10% is afgenomen doordat leerlingen in plaats van met aangepast vervoer (taxibus) meer reizen met het openbaar vervoer, met de fiets en/of met andere mobiliteitsoplossingen. Dit aantal is gebaseerd op onderzoek dat is uitgevoerd onder gemeenten en scholen in de regio West-Brabant. Regio West-Brabant heeft ervaringen opgedaan met het stimuleren van anders reizen door o.a. de inzet van individuele reisbegeleiding en de inzet van hulpmiddelen om zelfstandig reizen te stimuleren.

De organisatie van het leerlingenvervoer in de gemeenten in Midden-Brabant is op termijn dusdanig vormgegeven dat dit bijdraagt aan het realiseren van bovenstaande doelstelling en de gestelde ambities voor het Regiovervoer. Dat betekent dat de organisatie van het leerlingenvervoer bijdraagt aan het efficiënter uitvoeren van het leerlingenvervoer. Het aantal bijzondere indicaties met stevige invloed op de uitvoer van het vervoer (zoals individueel vervoer binnen het leerlingenvervoer) is, veel meer dan nu, gelijk aan de aantallen in andere soortgelijke gemeenten.

De eerste stap die we zetten in dit spoor is het in kaart brengen van de huidige organisatie van het leerlingenvervoer in elk van de gemeenten. Dat is op dit moment op verschillende wijze georganiseerd. Een overzicht van de manieren waarop dit is vormgegeven ontbreekt op dit moment. Nadat dit overzicht is gerealiseerd gaan we na wat de voor- en nadelen zijn van de diverse varianten en van het gegeven dat elke gemeente individueel de organisatie van het leerlingenvervoer bepaald. Ook gaan we na wat de relatie is tussen het relatief hoge aantal 'bijzondere' indicaties en de manier waarop het vervoer is georganiseerd. We halen hiervoor kennis en ervaring uit andere regio's op, bijvoorbeeld met betrekking tot de organisatie middels 1-loket. De inventarisatie van de wijze waarop het leerlingenvervoer georganiseerd is vindt plaats in het eerste kwartaal van 2018. Daarna bepalen we samen met de ambtelijke adviesgroep de vervolgstappen.

In datzelfde kwartaal gaan we met enkele scholen in gesprek om na te gaan welke kansen zij zien om leerlingen anders te leren reizen. Ook dienen deze gesprekken om een beeld te krijgen van de visie van scholen met betrekking tot vervoer. Daarbij is eveneens aandacht voor de samenwerking met de verschillende gemeente. Hoe ervaren de scholen dit? We weten dat er enkele scholen zijn waar veel leerlingen uit meerdere gemeenten naar toe gaan. Waaronder de Mytyschool in Tilburg, de Bodde en de Keyzer (deze scholen staan met meerdere locaties in de top 10 meest bezochte scholen).

Er gaan meer dan 550 leerlingen naar deze scholen). Welke kansen zien deze scholen in effectieve en efficiënte afstemming met gemeenten? De gesprekken met de scholen pakken we in eerste instantie samen met de gemeente Waalwijk op. Deze gemeente heeft reeds gesprekken gepland met scholen in het eerste kwartaal van 2018. Deze gesprekken combineren we met de bredere informatiebehoefte vanuit de tactische regie.

De uitkomsten van deze twee eerste stappen bepalen de verdere inzet in 2018. Mogelijk dat de gesprekken met scholen aanleiding zijn tot een bredere inventarisatie onder scholen (zoals de regio West-Brabant ook heeft gedaan) in de tweede helft van 2018. Verdere uitwerking en toelichting op elk van de onderdelen staan beschreven in de bijlage.

Spoor 2: Minder doelgroepenvervoer door gebruik van openbaar vervoer 'Bravo met OV en KMO'

Dit spoor bestaat uit twee onderdelen. Spoor 2A heeft betrekking op het verminderen van het doelgroepenvervoer door het gebruik van het openbaar vervoer. Spoor 2B richt zich op minder gebruik van het doelgroepenvervoer door een toename van het gebruik van kleinschalige mobiliteitsoplossingen (KMO).

Spoor 2A Minder doelgroepenvervoer door gebruik van openbaar vervoer 'Bravo met OV'

In dit spoor staat het stimuleren van het gebruik van het openbaar vervoer centraal. Dat gaat zowel om openbaar vervoer gebruik door leerlingen als door Wmo-reizigers. De doelstellingen omtrent het leerlingenvervoer zijn in spoor 1 reeds benoemd. De reiskoffer inzet draagt hieraan bij. In de reiskoffer zitten diverse producten en diensten om leerlingen anders te leren reizen. Dat varieert van reisbegeleiding door een persoon, technische ondersteuning onderweg tot en met een lespakket gericht op reizen met het openbaar vervoer. Begin 2018 gaan we met de OV-vervoerder Arriva in gesprek om na te gaan welke resultaten op korte termijn met een beperkte inzet te behalen zijn. De verdere aanpak van het routevervoer volgt na afronding van de in spoor 1 genoemde acties.

Om geen onrust te veroorzaken onder bestaande reizigers concentreren wij ons met betrekking tot het vraagafhankelijke vervoer in eerste instantie binnen dit spoor (alleen) op de instroom van nieuwe reizigers. De instroom van nieuwe reizigers verminderen wij door het organiseren van OV-kennismakingsdagen en door Wmo-consulenten duidelijk inzicht te geven in de producten en diensten die ingezet kunnen worden om anders te reizen te stimuleren (zie spoor 4). Bij gesprekken met nieuwe reizigers kunnen zij deze informatie benutten om instroom in het Regiovervoer zo te verminderen. We relateren de doelstelling voor het vraagafhankelijke vervoer dan ook aan de instroom van nieuwe reizigers. In de staan het aantal geregistreerde nieuwe aanvragen Wmo-passen in vier maanden in 2017 (bron MARAP september). *Bij benadering is het totaal aantal nieuw verstrekte passen in 2017: 4.239. De totalen van de vier opgenomen maanden zijn met 3 vermenigvuldigd

	juni	juli	aug	Sept	Jaarbasis*
Dongen	45	8	15	11	237
Gilze en Rijen	21	11	12	14	174
Goirle	23	19	15	16	219
Hilvarenbeek	19	5	8	4	108
Loon op Zand	31	11	14	10	198
Oosterwijk	51	9	24	13	291
Tilburg	233	159	293	183	2.604
Waalwijk	63	25	28	20	408
Totalen	486	247	409	271	4.239

OV-kennismakingsdagen

Tijdens deze dagen worden inwoners van gemeente bekend gemaakt het aanbod aan openbaar vervoer. De dag bestaat uit een uitleg over het openbaar vervoer en het maken van een proefreis met het openbaar vervoer. De dag is voor alle inwoners. Ouderen en potentiële Wmo-reizigers worden met name gestimuleerd om deel te nemen. De kennismakingsdagen worden per gemeente door de gemeente zelf georganiseerd. In 2018 organiseerden maximaal vier gemeente de OV-kennismakingsdagen waarvan tenminste 1 in Tilburg. Aan deze dagen nemen tenminste 300 mensen deel. Onze inschatting is dat 10% van deze mensen geen Wmo-pas aanvragen terwijl zij dit wel voornemens waren. Dit vermindert de instroom met 30 mensen. Om dit inzichtelijk te maken wordt een evaluatie van de dagen uitgevoerd, waarbij we de deelnemers vragen naar het effect op reisgedrag en of er wel of niet een pas is aangevraagd.

Producten en diensten overzicht

Om mensen te stimuleren anders te reizen zijn diverse hulpmiddelen (producten en diensten) beschikbaar. Begin 2018 stelt het bureau regiovervoer een overzicht op van de meest gangbare in Nederland aangeboden producten en diensten. Zoveel mogelijk inclusief de kosten, benodigde inzet van gemeenten en het effect. Gebleken is dat deze producten en diensten nu niet goed bekend zijn binnen de gemeenten. Een optie is om na de inventarisatie als regiogemeenten afspraken te maken met leveranciers van deze producten en diensten over de daadwerkelijke inzet van deze hulpmiddelen. De consultants worden geïnformeerd en geënthousiasmeerd om producten en diensten aan te bieden (zie spoor 4). Het effect van deze acties zal pas in 2019 en de daaropvolgende jaren goed zichtbaar zijn. Door de structurele inzet van hulpmiddelen en van de OV-kennismakingsdagen verwachten wij dat in 2019 en verder de instroom jaarlijks met 2,5% afneemt.

Om de OV-kennismakingsdagen te organiseren stelt het Bureau Regiovervoer Midden-Brabant een draaiboek op voor de gemeenten. De organisatie van de dag is aan elk van de gemeenten. De deelnemers aan de dagen worden achteraf via de mail en telefonisch benaderd om het effect van de dagen in kaart te brengen. De uitkomsten daarvan kunnen leiden tot aanpassingen van het draaiboek.

Spoor 2B Minder doelgroepenvervoer door gebruik van kleinschalige mobiliteitsoplossingen: Bravo met KMO

Het gebruik van kleinschalige mobiliteitsoplossingen biedt kansen voor het verminderen van het gebruik van doelgroepenvervoer. Dat kan door het beter benutten van bestaand aanbod aan dergelijke voorzieningen en door het ondersteunen van de ontwikkeling van nieuwe initiatieven. Initiatieven zijn vaak kleinschalig. Dit betekent dat de ruimte die zij hebben om extra vervoer aan te bieden veelal beperkt is. Het effect op het volume van het Regiovervoer door de inzet en stimulans van KMO's schatten wij dan ook beperkt in op maximaal 1 procent per jaar.

Betere benutting bestaand aanbod

Door betere benutting van het bestaande aanbod verwachten wij dat het aantal ritten gemaakt met het vraagafhankelijke Regiovervoer afneemt. Het is van belang om bestaande voorzieningen niet te overvragen. Het aanbod in de gemeenten is niet bijzonder groot. Wij begroten daarom het effect van meer gebruik van deze bestaande voorzieningen op een afname van maximaal 1% van het vraagafhankelijke vervoer. Dat zijn 4.000 ritten op jaarbasis. Per maand zijn dat 333 ritten.

Voor het Regiovervoer is 333 ritten op maandbasis een bescheiden aantal ritten maar voor de bestaande systemen denken wij dat dit al een realistisch aantal is. In 2019 en verder kan dit aantal verder toenemen, maar alleen wanneer er nieuw aanbod tot stand komt. Op termijn (2020) kan er voor gekozen worden om kleinschalige oplossingen als voorliggende voorziening te beschouwen en stevig te verwijzen naar deze vervoersvormen (op termijn mogelijk door een advies gegeven door de regiecentrale bij rit aanvraag).

We bereiken deze aantallen van 333 ritten per maand door reizigers en consultants (zie spoor 4) meer informatie te geven over het bestaande aanbod. Dat doen we door een digitaal en een papieren overzicht op te stellen van dat aanbod. Een eerste inventarisatie van het aanbod aan kleinschalige voorzieningen leert ons dat de volgende diensten worden aangeboden (zie bijlage 2 voor meer informatie):

- ANWB AutoMaatje Tilburg en Dongen
- BooschappenPlusBus Tilburg en Klusdiensten
- Museum PlusBus (onder andere Dongen en Tilburg)
- Kleinschalig vervoer Haghorst
- Het VrijwilligersVervoer Oisterwijk
- OPSTAPbus Tilburg
- Besloten vervoer: De Havenbus Waalwijk

Het opstellen van een papieren overzicht en het vullen van een digitaal overzicht verzorgt het Bureau Regiovervoer Midden-Brabant. Het beheer van het overzicht is een gemeentelijke taak. Zij kennen de initiatieven en in veel gevallen is er een financiële relatie met deze initiatieven. Het delen van de nieuwe informatie met de consultants is een gemeentelijke verantwoordelijkheid.

Ondersteunen nieuw aanbod

Nieuwe initiatieven worden geholpen bij de opzet, daarbij worden zij gestimuleerd om na te gaan welke afstemming en samenwerking mogelijk is met bestaand vervoer. Een eenvoudig te doorlopen stappenplan wordt door het bureau regiovervoer opgesteld voor de initiatiefnemers. In het stappenplan staan de belangrijkste vragen die initiatiefnemers voor zichzelf moeten beantwoorden. Ook kunnen initiatiefnemers contact opnemen met het Bureau Regiovervoer Midden-Brabant. Wij weten dat er in diverse gemeenten nieuwe initiatieven in de voorbereiding zijn. Effecten van nieuw aanbod op het aantal pashouders en/of ritten gemaakt met het Regiovervoer is pas te geven wanneer meer duidelijkheid bestaat over type initiatief. Er zijn initiatieven in Nederland die enkele honderden ritten per jaar maken er zijn ook voorbeelden van initiatieven die duizenden ritten per jaar maken. Gelet op dit verschil is een inschatting op dit moment niet te geven.

Spoor 3: Toekennen van vraagafhankelijk vervoer door gemeenten

De consultants zijn een zeer belangrijke partij in het realiseren van de ambitie: minder doelgroepenvervoer door kanteling. Immers zij passen de beleidsregels toe en bepalen wie vervoer toegekend krijgt. Anders gesteld: minder doelgroepenvervoer door kanteling is alleen te behalen als consultants zich daarvoor inzetten. In 2018 zijn er drie onderdelen specifiek gericht op consultants.

- Instructie over het reizigersprofiel
- Instructiebijeenkomsten over anders reizen
- OV-advies proef

Met deze acties leggen we de basis voor het in de komende jaren structureel verminderen van het doelgroepenvervoer door kanteling. We zien in 2017 een averechtse ontwikkeling waarbij er juist meer vervoer wordt toegekend in plaats van minder vervoer. Om dat om te buigen beginnen we met consultants te voorzien van informatie en starten we met een proef voor het OV-advies.

In 2018 informeren we de consultants over het reizigersprofiel. Tegelijkertijd voorzien wij de consultants van direct toepasbare kennis en informatie over anders reizen. Bijvoorbeeld over de OV-kennismakingsdagen, aanbod aan producten en diensten om anders reizen te faciliteren en het aanbod aan kleinschalige oplossingen in de gemeente. Dit kunnen zij direct toepassen tijdens de gesprekken met inwoners omtrent de indicatie voor vervoer. Het aanbieden van de praktische kennis over anders reizen combineren we met een instructie over het nieuwe reizigersprofiel (zie hieronder). Zo kunnen we in een keer twee zaken onder de aandacht brengen. Dat scheelt tijd en geld. In elke gemeente organiseren we meerdere bijeenkomsten zodanig dat zoveel mogelijk consultants in de gelegenheid zijn om deel te nemen en het reguliere werk door kan gaan. We gaan uit van maximaal drie bijeenkomsten per gemeente in 2018. De eerste bijeenkomsten vinden in het tweede kwartaal van 2018 plaats. Zonder deze bijeenkomsten en het daarna aangepaste manieren van indicatiestelling zijn de doelstellingen omtrent het anders reizen niet te realiseren. Door het effect (op het aantal nieuw toegekende passen) goed te monitoren wordt bepaald welke acties in 2019 nodig zijn. Mogelijk dat dan ook bestaande reizigers benaderd moeten worden om anders reizen te stimuleren en zo de doelstelling voor minder vervoer daadwerkelijk kan worden gerealiseerd.

Daarnaast starten we in de tweede helft van 2018 in twee gemeenten met het daadwerkelijk geven van een OV-advies aan (enkele van de) nieuw geïndiceerde reizigers. Dat doen we in de vorm van een proef waarbij we nauw samenwerken met de consultants van de twee gemeenten. De voorbereidingen op de proef starten in de eerste helft van 2018. Op termijn verwachten we een afname van het aantal reizen door het OV-advies van 5% (zie omschrijving van OV-advies in de bijlage). Op basis van de uit te voeren proef en eerste resultaten kunnen we het effect beter en met meer zekerheid inschatten.

Instructiebijeenkomsten over het reizigersprofiel in combinatie met anders reizen

Voor elke reiziger moet een reizigersprofiel worden ingevuld zodat de centrale weet waar bij het plannen van de ritten rekening mee gehouden moet worden. Daarnaast zorgt het vervoersprofiel ervoor dat de chauffeur weet waar hij/zij rekening mee moet houden tijdens de rit. Voor bestaande reizigers is de beschikbare data reeds in het profiel gezet. We leveren geen inspanning in 2018 om over bestaande reizigers nieuwe aanvullende informatie te verzamelen.

Voor nieuwe reizigers is er wel de mogelijkheid om direct extra informatie op te nemen in het reizigersprofiel. Bijvoorbeeld extra informatie met betrekking tot het reizen met het OV (OV-advies) en ten aanzien van het gecombineerd reizen met andere reizigers (route en vraagafhankelijk vervoer). Consulenten ontvangen een instructie over de manier waarop het reizigersprofiel ingevuld moet worden. Vanuit PZN worden sessies georganiseerd eind 2017 om de technische aspecten van het invullen toe te lichten. De instructies die vanuit het Bureau Regiovervoer Midden-Brabant worden georganiseerd gaan om de achterliggende gedachten, missie en ambitie van het Regiovervoer. Ook zal tijdens de instructie aandacht zijn voor de: OV-kennismakingsdagen, ondersteunende producten en diensten om anders reizen te stimuleren, voor het aanbod aan kleinschalige mobiliteitsoplossingen en voor de OV-tool die beschikbaar is voor consulenten. Dit zorgt ervoor dat de consulent weet welk pallet aan hulpmiddelen er beschikbaar zijn om invulling te geven aan de ambitie: minder doelgroepenvervoer door kanteling.

De instructie wordt gegeven in een bijeenkomst van een dagdeel en daarnaast is er een naslagwerk met de belangrijkste instructies, de opgestelde overzichten en de missie en visie van het regiemodel. In elke gemeente bieden we in 2018 maximaal op drie momenten een dagdeel aan. Dat betekent dat er 24 dagdelen aangeboden worden in 2018. Zo kunnen een flink deel van consulenten deelnemen en kan het gewone werk eveneens doorgaan. We organiseren de dagdelen per gemeente op de locatie van de gemeente en we snijden de instructie toe op de specifieke gemeente. De instructie wordt gegeven door het bureau regiovervoer. Een meer algemeen naslag werk wordt opgesteld dat is in alle gemeenten te gebruiken.

Proef met het OV-advies in 2 gemeenten

Begin 2018 starten we met het opzetten van een proef in twee gemeenten met betrekking tot het vullen van het onderdeel OV-advies in de reizigersprofielen. De gemeentelijke consulenten in deze twee gemeenten vullen het reizigersprofiel in voor Wmo-geïndiceerde en geven daarbij aan of er wel of niet een OV-advies verstrekt mag worden. De proef levert informatie op voor de andere gemeenten om met het OV-advies van start te gaan. In de tweede helft van 2018 worden de eerste geheel vrijblijvende OV-adviezen verstrekt door de regiecentrale. We kiezen voor dit tijdspad zodanig dat pas na introductie van het OV-advies voor vrije reizigers het vrijblijvende OV-advies voor Wmo-reizigers wordt getest.

Om dit proces van vullen van het profiel voor de consulenten goed uitvoerbaar te houden stellen we in beginsel –in 2018 en 2019- voor de hele regio 1 set aan voorwaarde vast voor het OV-advies. Dat maakt het OV-advies voor aanvragers (en later reizigers) eenvoudig te begrijpen. In het reizigersprofiel staat bij OV-advies aangegeven WEL of NIET nagaan of de reis met OV gemaakt kan worden. Staat er NIET dan is het oordeel dat de consulent dat deze persoon nooit met OV kan reizen en daardoor weet de centrale dat er nooit naar OV gekeken hoeft te worden. Niet met reizen met het OV kan komen doordat de aanvrager minder ver kan lopen dan nodig is, het kan ook gaan omdat hulpmiddel dat gebruikt wordt niet mee kan in het OV of omdat iemand het OV niet goed kan begrijpen (verwardheid bijvoorbeeld). Deze afwegingen neemt de consulent allemaal mee in haar of zijn oordeel.

Als er staat WEL dan vindt de consulent dat de reiziger soms wel en soms niet met OV kan reizen dan gaat de regiecentrale na wat de kenmerken van de aangevraagde rit zijn wanneer deze met het OV gemaakt zou worden. Als de kenmerken van de OV-reis passen binnen de voorwaarde dan wordt de reizigers een geheel vrijblijvend OV-advies gegeven. Voorwaarde kunnen bijvoorbeeld zijn de reis moet met OV te maken zijn:

- Zonder dat er een overstap gemaakt hoeft te worden
- Waarbij er maximaal 400 meter gelopen moet worden van en naar de halte

Doordat het een vrijblijvend advies is kunnen reizigers zelf kiezen of ze wel of niet het advies opvolgen. Als het donker is buiten, slecht weer of mensen een qua gezondheid slechte dag hebben dan kunnen zij gewoon met het Regiovervoer reizen. Met eventuele extra reistijd en wachttijden hoeft geen rekening gehouden te worden om er geen overstappen zijn.

De proef met het OV-advies in 2018 met deze kenmerken en uitgangspunten wordt zorgvuldig gemonitord. Zo dat is duidelijk is:

- Hoeveel profielen zijn ingevuld in 2018 met en zonder OV-advies; wat de extra tijdinspanning is om dit deel van het profiel in te vullen;
- Hoe vaak een OV-advies is verstrekt door de regiecentrale;
- Hoe vaak een rit met regiovervoer is geboekt nadat OV-advies is gegeven;
- Extra onderzoek onder de betreffende reizigers biedt inzicht in de manieren waarop gereisd is nadat OV-advies is verstrekt en er geen rit met regiovervoer is geboekt.

De evaluatie bepaald de vervolgstappen rondom het verstrekken van het OV-advies.

Spoor 4: Efficiënter doelgroepenvervoer: door meten tot weten

Het vergroten van de efficiency van het vervoer staat centraal in het nog op te stellen ambitieplan van PZN. In het programmaplan concentreren we ons op twee zaken:

- Het in kaart brengen van de reisbeleving en samenbrengen van diverse meetmethode
- Opstellen van een dataset voor beleidsinformatie

Reisbeleving in kaart brengen

Diverse manieren van meten van reisbeleving zijn voorzien in het Regiovervoer Midden-Brabant. Zo dient er een klanttevredenheidsonderzoek te worden uitgevoerd en kan de klant de rit beoordelen via de boekingsapp. Daarnaast is een extra onderzoek voorzien onder reizigers aan wie een OV-advies is verstrekt. Door de diverse meetmethode op de verschillende informatiebehoeftes af te stemmen ontstaat op efficiënte manier inzicht in de reisbeleving van reizigers. De resultaten van deze meetmethoden bieden inzicht in mogelijkheden voor verbetering en inzicht in het effect van reeds doorgevoerde veranderingen. Goed inzicht in reisbeleving maakt het mogelijk om verbanden te leggen tussen de beleving en de meer harde prestatiedata over rituitvoer bijvoorbeeld. We beginnen in 2018 met het inventariseren van de verschillende toegepaste en verplichte metingen in het Regiovervoer. Ook gaan we na welke informatie wel van belang is maar waar nu nog niet naar gevraagd wordt in een van de bestaande onderzoeken. Denk daarbij aan zaken als: of men weleens gebruik maakt van smartphone of tablet; of men weleens reist met het openbaar vervoer, of men een OV-chipkaart heeft en of men gecombineerd met andere reizigers (bijvoorbeeld leerlingen) vervoerd zou willen worden.

Dataset voor beleidsinformatie

PZN werkt aan het opstellen van een standaard MARAP. Deze MARAP is met name gericht op de efficiënte uitvoer van het vervoer en om na te gaan of de kwaliteitseisen worden gerealiseerd. Naast deze managementinformatie stelt het Bureau Regiovervoer een standaard dataset op voor de

gemeenten met daarin praktische informatie over zaken als:

- Ritten gemaakt door top 10 meest actieve reizigers vraagafhankelijk vervoer;
- Inzicht in aantal zeer korte ritten vraagafhankelijk vervoer;
- Meest voorkomende bestemmingen in het vraagafhankelijke vervoer;
- Meest bezochte scholen vanuit de gemeenten.
- Bijzondere indicaties met effect op planning van het vervoer

Deze informatie is met name interessant voor beleidsmakers en voor consultants. Zo kunnen bijvoorbeeld lange ritten gemaakt naar scholen wellicht met andere gemeenten (van buiten de regio) worden gecombineerd. Wanneer de meest actieve reizigers gemotiveerd worden om anders te reizen heeft dit een groot effect op het aantal ritten. Zeker in de gemeenten met minder inwoners is dat het geval. We zien in de kleinere gemeenten dat meer dan 30% van de gemaakte ritten door reizigers uit de top 10 meest actieve reizigers worden gemaakt.

Anders reizen in het geval van ritten naar veel voorkomende bestemmingen kan eveneens leiden tot efficiënter vervoer. Ook zien we in andere regio's geregeld dat juist de meest actieve reizigers ritten maken naar bestemmingen waar ander vervoersvormen beter passend zijn. Bijvoorbeeld naar dagbesteding waar de gemeente ook vervoer voor heeft ingekocht bij de instelling. Opvallend is dat in Waalwijk en Tilburg de top 10 meest actieve reizigers allemaal meer dan 100 ritten maken in twee maanden. Dat zijn in vergelijking tot de andere gemeenten stevige aantallen. Begin 2018 stellen we een definitieve dataset op samen met de ambtelijke adviesgroep. Daarbij geven we direct aan wat de meest opvallende zaken zijn en welke vervolgstappen op basis hiervan mogelijk zijn.

Spoor 5: Kwaliteitsbeleving door de reiziger

Betaalgemak is voor de reizigers in het vraagafhankelijk vervoer prettig. In dit spoor staat het eenvoudig betalen in het voertuig met daarbij aandacht voor de integratie met OV-betaalsystematiek(en) centraal. Dat laatste zodanig dat reizigers die van beide systemen, OV en vraagafhankelijk regiovervoer, gebruik maken eenvoudig met 1 vervoerkaart, of betaalmiddel, de reis kunnen afrekenen.

Allereerst is het van belang om de verschillende betalingsmogelijkheden, voor het vraagafhankelijke vervoer, te inventariseren. Vragen die hierbij beantwoord dienen te worden zijn; wat is er voor nodig om andere methode te implementeren, wat zijn de kosten en welke voor- en nadelen kennen diverse betaalsystemen voor de reiziger, de centrale, de vervoerders en de opdracht gevende gemeenten. De inventarisatie levert input op basis waarvan gemeenten kunnen bepalen welke betaalmethoden worden geïmplementeerd. Dit project start in het najaar van 2018.

Spoor 6: Instroom van vervoer

Het Regiovervoer Midden-Brabant is zo georganiseerd dat uitbreiding met andere vormen van vervoer mogelijk is. Dergelijke uitbreiding kan de efficiëntie van het vervoer doen toenemen. Deze efficiencywinst kan voortkomen wanneer met dezelfde capaciteit aan voertuigen (en chauffeurs) meer vervoer verzorgd wordt doordat de combinatiegraad hoger is. Om de instroom van nieuw vervoer mogelijk te maken is bij de inkoop van de regiecentrale en bij de inkoop van het vervoer rekening gehouden met een mogelijke uitbreiding van het vervoervolume. Met ingang van 2018 zet het Bureau Regiovervoer capaciteit in om instroom van ander vervoer mogelijk te maken. De gemeenten in Midden-Brabant zetten zich in om extra vervoer toe te voegen aan het Regiovervoer. Daarnaast is de afstemming met het openbaar vervoer van belang. Ook hier wordt extra capaciteit voor ingezet. De instroom van nieuw vervoer betreft een spoor dat de komende jaren blijvend aandacht verdient. Bestaande contracten van andere vormen van vervoer lopen op verschillende momenten af. Gemeenten en Bureau Regiovervoer moeten zich doorlopend inspanssen om 'in beeld' voorafgaand aan het moment dat bestaande contracten aflopen.

Het effect van deze acties laat zich lastig voorspellen omdat pas bekend is wat het effect zal zijn wanneer er sprake is van instroom van vervoer. Wat we tenminste willen voorkomen met de inzet op dit spoor is dat verbindingen en kansen niet worden verkend omdat er niet gedacht is aan Regiovervoer als mogelijkheid om het vervoer in onder te brengen.

Onderdeel A: Openbaar Vervoer

De provincie Noord-Brabant heeft het openbaar vervoer ingekocht bij Arriva. Het huidige contract loopt tot 13 december 2024. Het Bureau Regiovervoer Midden-Brabant gaat over de volgende onderwerpen in overleg met de provincie:

- Stimuleren van het gebruik van (toegankelijk) openbaar vervoer;
- De vrije reiziger in het vraagafhankelijke regiovervoer;
- Ontwikkeling van nieuwe vervoerconcepten tussen openbaar vervoer en doelgroepenvervoer in.

De provincie is vertegenwoordigd in de ambtelijke adviesgroep. Begin 2018 verkent het Bureau Regiovervoer samen met de provincie de mogelijkheid om het bureau te betrekken in het concessiebeheer en de ontwikkeling binnen de provincie. Deelname aan of afstemming met de provinciale ontwikkelteams (tactisch ontwikkelteam of strategisch ontwikkelteam) wordt daarbij verkend. Het doel is om te komen tot integrale afstemming met de provincie omtrent de drie onderwerpen.

Onderdeel B: Instroom vervoer Midden-Brabant

Op dit moment is het vroegere Wmo-vervoer en leerlingenvervoer van de gemeenten in Midden-Brabant onderdeel van het Regiovervoer. Uitbreiding met ander vervoer van de gemeente in Midden-Brabant is een belangrijk aandachtspunt. De manier waarop Wmo-begeleiding door de gemeenten ingekocht zal worden is op dit moment nog niet zeker. Wel zijn gemeenten begonnen met de voorbereiding op deze inkoop. Begin 2019 moeten de nieuwe contracten starten. Een van de aandachtspunten daarbinnen is de inkoop van vervoer van en naar de dagbesteding. Dat kan (net als nu) integraal onderdeel zijn van de zorginkoop door gemeenten. Het losknippen van zorg en vervoer kan

ook. Dan wordt vervoer separaat georganiseerd. Dat zou in dit geval kunnen worden ondergebracht bij het Regiovervoer in Midden-Brabant. Gemeenten en het Bureau Regiovervoer zetten zich gezamenlijk in om te verkennen of deze vorm van vervoer onderdeel kan worden van het Regiovervoer. Eind 2017 en begin 2018 vindt afstemming plaats met de gemeentelijke collega's plaats belast met de inkoop van Wmo-begeleiding

Op hoofdlijnen zijn er drie mogelijke varianten met betrekking tot dit vervoer:

1. Zorg en vervoer worden integraal ingekocht waarbij er geen relatie is met het Regiovervoer.
2. Zorg en vervoer worden integraal ingekocht waarbij er wel een relatie is met het Regiovervoer, bijvoorbeeld door voor het onderdeel vervoer een korte looptijd te kiezen en door specifieke eisen te stellen aan de informatievoorziening omtrent vervoer.
3. Zorg en vervoer worden separaat ingekocht waarbij vervoer via Regiovervoer Midden-Brabant wordt georganiseerd.

De tweede variant is gelet op het tijdpad het meest realistisch. Op de langere termijn kan overigens nagegaan worden of ook ander zorgvervoer, bijvoorbeeld in het kader van de wet langdurige zorg, in kan stromen in het Regiovervoer. Naast vervoer naar instellingen is er ook ander vervoer. Zo is Diamantgroep een belangrijke werkgever met specifiek vervoer. Met de gemeentelijke opdrachtgever wordt begin 2018 een eerste afspraak gepland om de mogelijkheden om op termijn samen te werken te verkennen. Diamantgroep heeft overigens recent meerjarig vervoer ingekocht.

Onderdeel C: Instroom vervoer uit andere regio's

In de bijlage (bijlage 3) staat een overzicht van de andere vraagafhankelijke vervoersystemen in de provincie Noord-Brabant. Instroom van vervoer van deze regio's zal niet eenvoudig zijn. Het zijn zelfstandige regio's met een eigen geschiedenis en specifieke belangen. Gelet op de geografische nabijheid en/of de recente ontwikkelingen lijkt een samenwerking met Den Bosch en West-Brabant het meest kansrijk. De komende jaren verkennen we de mogelijkheid om vervoer te laten instromen. Daarbij kijken we ook naar het routegebonden vervoer, zoals het leerlingenvervoer.

Naast het instromen van vervoer vanuit de andere Brabantse regio's is samenwerking ook op een andere manier mogelijk. Door kennis en ervaringen uit te wisselen. Bijvoorbeeld omtrent het stimuleren van het gebruik van openbaar vervoer en kleinschalige mobiliteitsoplossingen. Het Bureau Regiovervoer zal in 2018 aansluiten bij bestaande overlegstructuren in Brabant dan wel dergelijk overleg initiëren. Immers de ambities komen deels over een. De regio West-Brabant heeft een actieprogramma mentale toegankelijkheid en in Eindhoven en omgeving wordt eveneens hard gewerkt aan het vormgeven van kantelingsbeleid. Van de in deze regio's opgedane ervaring kan geleerd worden.

Hoofdstuk 4 Inzet van middelen en randvoorwaarde

In dit hoofdstuk staat de benodigde inzet om het programmaplan uit te voeren. Dat heeft betrekking op de inzet van het Bureau Regiovervoer Midden-Brabant en op de inzet van de gemeenten. De inzet van PZN komt in het ambitieplan van PZN aan de orde. De inzet bestaat uit de eerdergenoemde dagen om de afstemming met andere regio's en vervoervormen alsmede de zes sporen uit te voeren. Daarnaast is capaciteit nodig van het Bureau Regiovervoer om af te stemmen met de ambtelijke adviesraad en de stuurgroep Regiovervoer Midden-Brabant. Deze inzet komt eveneens in dit hoofdstuk aan de orde. In het totaal is er 1 fte beschikbaar vanuit het Bureau Regiovervoer Midden-Brabant voor 2018. Niet alle dagen zijn reeds toegekend aan projecten, zodanig dat ruimte is om in te spelen op ontwikkelingen in en rond het vervoer. Ook moet er nog tijd begroot worden voor (eventuele) inzet voorzien in het nog op te stellen ambitieplan van PZN. De uren van derden partijen zoals van scholen om deel te nemen aan de geplande gesprekken zijn niet opgenomen in het overzicht.

Activiteit	BRMB inzet	Gemeenten inzet	Tijdperiode	Eindproducten
Spoor 1	19 dagen	21 dagen	Kwartaal 1 2018	Resultaat van de inventarisatie gemeenten en scholen en concrete vervolgstappen om routevervoer te optimaliseren
Spoor 2A	18 dagen	20 dagen	Doorlopend	Draaiboek OV-kennismakingsdagen en 4 OV-kenninmakingsdagen met 300 deelnemers
Spoor 2B	16 dagen	12 dagen	Doorlopend	Overzicht aanbod KMO's, stappenplan opzet KMO en ondersteuning nieuw aanbod
Spoor 3	48 dagen	8 dagen en deelname aan instructie consulenten	Doorlopend	Aangepast reizigersprofiel; resultaat van de proef met OV-advies; instructie voor WMO-consulenten dagdeel (24 instructiedagdelen) en reader
Spoor 4	15 dagen	Geen	Doorlopend	KTO opzet en beleidsinformatie overzicht
Spoor 5	5 dagen	Geen	Kwartaal 4 2018	Overzicht anders betalen en aanbeveling voor gemeenten
Spoor 6	23 dagen	geen	Doorlopend	Inzicht in instroom ander vervoer in het regiovervoer; inhoudelijke afstemming andere regio's
Adviesgroep en stuurgroep	12 dagen	-	-	Deelname en voorbereiding van de bijeenkomsten
Totaal	164 dagen	61 dagen	-	-

De financiële effecten van de sporen worden na afronding van het onderzoek naar de kostenontwikkeling in het regiovervoer Midden-Brabant, in kaart gebracht.

Randvoorwaarde

Om dit programmaplan goed uit te voeren is inzet nodig van het Bureau Regiovervoer Midden-Brabant. Dat staat benoemd in bovenstaande tabel. Het is een flinke inzet die daarvoor nodig is en zeker in de eerste maanden van 2018 moeten diverse producten opgestart worden om zo in de tweede helft van 2018 en verder resultaten te kunnen boeken. Deze planning is uitdagend maar haalbaar.

De ambities kunnen alleen gerealiseerd worden wanneer de gemeenten de benodigde inzet leveren en de doelstellingen van het Regiovervoer Midden-Brabant stevig onderschrijven. Alleen wanneer er rondom routevervoer en de indicaties voor het vraagafhankelijk vervoer veranderingen worden doorgevoerd kunnen de ambities worden gerealiseerd. Dat vraagt verandering van werkwijze en van mindset binnen de gemeenten. Helaas moeten we constateren dat bij de start van het vervoer een averechts effect waarneembaar is waarbij er juist meer ritten gemaakt worden en er meer reizigers in zijn gestroomd (gelet op aantal passen voor het route-vervoer). Het streven is minder doelgroepenvervoer door kanteling. Dit is zeer uitdagend en alleen wanneer gemeenten dit voortvarend oppakken is het mogelijk om de ambitie te realiseren.

De regiecentrale heeft zich bij de start van het vervoer gericht op een goede uitvoer van het vervoer. Het opstellen van het implementatieplan en andere meer op doorontwikkeling gerichte zaken zijn daardoor nog niet opgepakt. Inzet van PZN is nodig om een deel van de in dit plan opgenomen onderdelen in gezamenlijkheid te realiseren.

Bijlage

Bijlage 1: Uitwerking spoor 1 tot en met 6

Bijlage 2: Aanbod kleinschalig vervoer in de gemeenten in Midden-Brabant

Bijlage 3: Omschrijving regiotaxi systemen in de provincie Noord-Brabant

Bijlage 1: Uitwerking spoor 1 tot en met 6

1. Optimalisatie route-gebonden vervoer
2. Minder doelgroepenvervoer door gebruik van openbaar vervoer 'Bravo met OV en KMO'
3. Op maat toekennen van vraagafhankelijk vervoer door gemeenten
4. Efficiënter doelgroepenvervoer: door meten tot weten
5. Kwaliteitsbeleving door de reiziger
6. Instroom vervoer

Spoor 1: Optimalisatie route-gebonden vervoer

Onderdeel A: inventarisatie huidige organisatie van het leerlingenvervoer per gemeente

Achtergrond

De gemeenten in de regio Midden-Brabant hebben het beleid omtrent het leerlingenvervoer geharmoniseerd. Wel heeft elke gemeente het onderwerp op een eigen wijze intern vormgegeven. Dat varieert van zoveel mogelijk integratie met andere zorgdomeinen binnen de gemeente tot en met het outsourcen van het leerlingenvervoer. Die eigenheid heeft voor en nadelen zo blijkt uit de gesprekken met stakeholders en gemeenten. Het kan ondanks de harmonisatie toch tot verschillen leiden in de uitvoer (zo zijn er verschillen tussen gemeenten onderling in het toekennen van individueel vervoer), het betekent ook dat scholen en de regiecentrale met meerdere gemeenten moeten samenwerken. Elke gemeente moet zorgen dat zij voor deze partijen en voor ouders goed bereikbaar zijn. Enkele andere gemeenten in Nederland hebben ervoor gekozen om alle taken omtrent het leerlingenvervoer in 1-loket onder te brengen. Dat heeft voordelen maar ook kent ook nadelen. Datzelfde geldt voor verdere integratie met andere zorgdomeinen binnen de gemeente. Omdat er op dit moment geen volledig beeld is van de manieren waarop het leerlingenvervoer is georganiseerd in de gemeenten willen we dat eerst goed in kaart brengen. Daarna kan worden nagegaan of de huidige manier van organisatie meest optimaal is om de ambities rondom het regiovervoer te realiseren. Daartoe zullen we met enkele andere regio's ervaringen uitwisselen. Waarbij we eveneens vergelijk maken met andere regio's van enkele kerngegevens zoals bijvoorbeeld t.a.v. toekennen van individueel vervoer.

Doel

De inventarisatie heeft als doel om inzicht te krijgen in de verschillende manieren waarop het leerlingenvervoer op dit moment georganiseerd is bij de verschillende gemeenten. Ervaringen en voor- en nadelen van huidige manieren van organisatie en het effect op het toekennen van het vervoer worden duidelijk zodat op basis van deze kennis een keuze kan worden gemaakt voor een vervolgstategie.

Uitkomst

Na afloop van de inventarisatie volgt een bondig overzicht van de wijze waarop regiogemeenten het leerlingenvervoer hebben georganiseerd met bijbehorende ervaringen. Op basis hiervan volgen mogelijkheden en aanbevelingen voor de toekomstige organisatie van het leerlingenvervoer in alle regiogemeenten.

Startdatum

De inventarisatie kan starten in januari 2018 en worden afgerond in mei 2018.

Verantwoordelijke/ betrokkenen

Bureau Regiovervoer voert de inventarisatie uit met medewerking van de gemeenten.

Onderdeel B: met scholen in gesprek over het leerlingenvervoer

Achtergrond

Scholen zijn een belangrijke partij in het vervoer en hebben, ongeacht de vervoersvorm, groot belang bij goed vervoer. Daarnaast kunnen zij als gevolg van het feit dat zij de leerlingen goed kennen van aangeven welke leerlingen mogelijk anders kunnen leren reizen. De gemeente Waalwijk is voornemens om begin 2018 een ronde te maken langs alle scholen waar leerlingen van de gemeente naar toe gaan. Die ronde combineren we met de behoefte vanuit alle gemeenten om met scholen in gesprek te gaan.

Wat Waalwijk bespreekt met de scholen stemmen de gemeenten vooraf met elkaar af en de gemeente Waalwijk zorgt voor terugkoppeling naar alle gemeenten. Daarna wordt bepaald of en welke wijze andere scholen in de regio benaderd worden.

Doel

Het doel van de gesprekken is tweeledig. 1) Een beeld krijgen van de manier waarop scholen het leerlingenvervoer ervaren en mogelijkheden zien voor verbetering. 2) Inzicht krijgen in welke leerlingen anders kunnen reizen en op welke wijze zij daarin ondersteund kunnen worden. Op basis van ervaringen kan een vast format worden ontwikkeld voor gesprekken met de scholen. Wanneer duidelijk is welke leerlingen mogelijk anders kunnen reizen kunnen op basis hiervan worden bepaald of de gemeente deze leerlingen gaat begeleiden/ stimuleren om anders te reizen.

Uitkomst

De gesprekken zorgen voor inzicht in de potentie voor leerlingen om anders te reizen. Er is een vast format voor gesprekken met de scholen.

Startdatum

Start in februari 2018

Verantwoordelijke/ betrokkenen

Gemeente Waalwijk in samenwerking met de andere gemeente, bureau Regiovervoer levert input voor de te voeren gesprekken

Onderdeel C: volledige inventarisatie alle scholen in de regio

Op de langere termijn (eind 2018) kan wanneer de uitkomsten van onderdeel A tot en met C daar aanleiding toe geven een breder onderzoek worden uitgevoerd onder alle scholen waar leerlingen vanuit de Regio Midden-Brabant naar toe gaan. Dergelijk onderzoek is in West Brabant in 2017 uitgevoerd.

Verdere uitwerking op later moment.

Benodigde inzet wanneer onderzoek op zelfde wijze wordt gedaan als in West Brabant 20 dagen inzet, inclusief 2 sessies met gemeenten en scholen.

Onderdeel D: invulling van aanbeveling(en) voortkomend uit onderdeel A (organisatie van leerlingenvervoer)

Spoor 2 Minder doelgroepenvervoer door gebruik van openbaar vervoer 'Bravo met OV en KMO'

Onderdeel A: OV-kennismakingsdagen

Achtergrond

Op dit moment heerst o.a. bij potentiële reizigers van het Regiovervoer nog veel onduidelijkheid over het reizen met OV. Gedurende OV-kennismakingsdagen wordt uitleg gegeven over het OV en kunnen vragen gesteld worden om deze onduidelijkheid weg te nemen. Mensen leren op door de OV-kennismakingsdagen op een laagdrempelige manier het OV kennen zodat de stap om gebruik te maken van het OV meer voor de hand ligt. Daarnaast kunnen mensen proefreizen maken waardoor zij vertrouwt raken met de mogelijkheden van het OV. Binnen Regio West-Brabant worden de OV-kennismakingsdagen reeds georganiseerd. Opgedane kennis en ervaring vanuit die regio worden benut in Midden-Brabant. Belangrijke voorwaarde is overigens dat het openbaar vervoer op orde is, dat de toegankelijkheid fysiek in orde is en dat chauffeurs service-verlening die het mogelijk maakt voor reizigers om met OV te reizen. Denk bij service-verlening aan strak halteren bij de halte en het wachten met weggrijden bij de halte tot reizigers een zit-plek hebben gevonden (of zich ergens aan vast kunnen houden wanneer de bus erg vol is). De kennismakingsdagen bieden overigens ook een kans voor klantmanagers en/of consulenten van gemeenten om met het OV te reizen om zo te ervaren hoe dat is.

Doel

Het doel van de OV-kennismakingsdagen is om het gebruik van OV aan te moedigen door mentale drempels voor het reizen met OV weg te nemen.

Uitkomst

Doordat reizigers beter op de hoogte zijn van de mogelijkheden van het OV wordt de over stap naar het OV vanaf het doelgroepenvervoer laagdrempeliger. Hierdoor wordt meer met OV gereisd en minder met het doelgroepenvervoer. Daarnaast heeft een beter bekendheid van het OV tot gevolg dat minder potentiële reizigers een pasaanvraag doen en een mobiliteitsvraag direct invullen door middel van OV. Een onderzoek onder deelnemers maakt inzichtelijk wat het effect is geweest van de dag op het reisgedrag van de deelnemers.

Verantwoordelijke/ betrokkenen

Bureau regiovervoer maakt een draaiboek voor gemeenten waaruit duidelijk wordt hoe deze gemeenten kennismakingsdagen organiseren. De organisatie van de kennismakingsdagen ligt bij de gemeente in samenwerking met de OV-vervoerders. De kennis en ervaring die regio West-Brabant met kennismakingsdagen heeft opgedaan kan hiervoor worden gebruikt.

Wanneer

Draaiboek is februari 2018 gereed

Onderdeel B: Mogelijkheden voor persoonlijke of technische OV-begeleiding inventariseren

Achtergrond

Er zijn mensen die een aanvraag doen voor het Regiovervoer omdat zij geen gebruik maken van het OV omdat zij hier onbekend mee zijn of omdat zij niet zelfstandig met het OV durven te reizen. Om deze mensen te helpen om gebruik te maken van het OV kan ervoor gekozen worden om deze mensen met een persoonlijk of technische begeleider begeleiding te leren reizen. Het begeleiden van deze potentiële OV-reizigers zorgt ervoor dat zij, na voldoende begeleiding, eerder geneigd zijn om in de toekomst zelfstandig met het OV te reizen en dus niet met het regiovervoer. Omdat er verschillende aanbieders zijn van persoonlijke en technische begeleiding (bv Go-OV, Mee op weg etc) bestaat er behoefte aan een overzicht van alle mogelijkheden/ aanbieders die reeds bestaan. Op basis van dit overzicht kan door de regiogemeenten besloten worden van weke methoden/ producten gebruik gemaakt gaat worden. Aan de consulenten kan dan informatie worden verstrekt specifiek over die producten en diensten zodanig dat zij dit kunnen benutten om mensen met OV te leren reizen.

Doel

Een overzicht realiseren van alle mogelijkheden voor persoonlijke en technische begeleiding voor het maken van een reis met het OV. Vervolgens is het doel om gebruik te gaan maken van (één of enkele van) deze methoden waardoor het OV toegankelijker wordt en in mindere mate gebruik gemaakt wordt van het doelgroepenvervoer.

Uitkomst

Een overzicht van het aanbod met bijbehorende kenmerken, kosten, verwacht effect en periode van inzet, van persoonlijke en technische begeleidingsmogelijkheden in het OV. Dit specifiek voor consulenten om toe te passen in het indicatiegesprek.

Verantwoordelijke/ betrokkenen

Bureau Regiovervoer voert de inventarisatie uit. Hierbij wordt een beroep gedaan op de markt en de OV-aanbieder(s) om methodieken aan te leveren. Ook gaan we na wat ervaringen in andere regio's zijn met stimuleren van anders reizen.

Startdatum

Start van de inventarisatie in april 2018 gereed in mei 2018

Onderdeel C: eerste stappen anders reizen leerlingen met OV met behulp van de reiskoffer OV

Achtergrond

Er zijn verschillende methoden om de overstap van routegebonden vervoer naar OV mogelijk te maken. Zo heeft de OV-vervoerder Arriva in de 'Reiskoffer OV' producten en diensten beschikbaar die kinderen door middel van een maatwerkoplossing helpen om zelfstandig te leren reizen met het OV. In andere regio zijn de producten van Arriva uit de reiskoffer (waaronder de zogeheten Voor elkaar pas) reeds met succes ingezet. Op dit moment gaan enkele regiegemeenten na of de VEP van Arriva ook kan worden toegepast om de overstap naar OV te stimuleren.

Doel

Inzicht verkrijgen in de toepasbaarheid van hulpmiddelen (producten en diensten) van Arriva om deze vervolgens in te zetten om reizigers binnen het routegebonden vervoer te helpen bij de overstap naar het OV.

Uitkomst

Het doel van de inzet van de reiskoffer (en de VEP pas) is om leerlingen te stimuleren/ faciliteren om zelfstandig te reizen met het OV.

Betrokkenen

Bureau Regiovervoer (Arriva samen met een of enkele gemeenten, bureau Regiovervoer faciliteert)

Startdatum

Start eind 2017

Verantwoordelijke /betrokkenen

Bureau Regiovervoer, Arriva en gemeente(n)

Spoor 2B Minder doelgroepenvervoer door kanteling: gebruik van KMO

Onderdeel A: Ontsluiten bestaand aanbod aan oplossingen

Achtergrond

In de gemeenten in Midden-Brabant worden kleinschalige mobiliteitsoplossingen aangeboden. Niet alle inwoners en alle consulenten kennen elk aanbod in elk van de gemeenten. Daardoor worden mogelijke vervoersoplossingen niet benut. Reizigers kunnen het overzicht gebruiken om zelf na te gaan of ze bepaalde ritten met een kleinschalige mobiliteitsoplossing kunnen maken. Consulenten kunnen mensen (nieuwe aanvragers voor vraagafhankelijk vervoer) in het gesprek wijzen op de mogelijkheden om een KMO te gebruiken om te voorzien in de reisbehoefte. Andere gemeenten in Brabant benutten de website ikwilvervoer.nu om informatie te ontsluiten. Daar op aansluiten lijkt logisch. Digitale ontsluiting is niet voor iedereen de meest geschikte vorm, daarom kiezen we ook voor een papieren overzicht.

Doel

Meer inzicht voor reizigers en consulenten in het bestaand aanbod aan kleinschalige mobiliteitsoplossingen in de regio Midden-Brabant zowel digitaal als op papier. Door het digitale aanbod te combineren met reeds bestaande aanbod in andere gemeenten ontstaat een volledig overzicht voor alle reismogelijkheden in Noord-Brabant.

Uitkomst

Meer mensen reizen met bestaand aanbod aan vervoer (KMO's) en daardoor worden er minder ritten gemaakt met het doelgroepenvervoer. Waarbij er met name een relatie is tussen het vraagafhankelijke vervoer en KMO's. Aantallen toe te voegen nadat MARAP beschikbaar is.

In KTO meten we de bekendheid van KMO's en we brengen bezoek aan de website in kaart. Na eerste meting worden de doelstellingen bepaald.

Verantwoordelijke / betrokkenen

Bureau Regiovervoer inventariseert het bestaande aanbod en brengt in kaart wat nodig is om aan te sluiten bij bestaand initiatief ikwilvervoer.nl.

Startdatum

Vanaf mei 2018 kunnen mensen via ikwilvervoer.nl (of soort gelijk alternatief als dat beter geschikt blijkt te zijn) nagaan welk aanbod er is in de gemeenten en is het papieren overzicht eveneens gereed

Aandachtspunt

Ontsluiten van informatie zodanig vormgeven dat de regiecentrale (PZN) hier op langere termijn gebruik van kan maken voor verwijzingen naar kleinschalige oplossingen. Dit speelt niet in 2018.

Onderdeel B: Meedenken met nieuwe initiatieven

Achtergrond

Nieuwe vormen van kleinschalige mobiliteit komen af en toe tot stand. Bijvoorbeeld vanuit maatschappelijke organisaties (Ouderenfonds en/of ANWB) waardoor er een boodschappenplusbus gaat rijden in een gemeente om mensen naar de winkels te brengen en waar mee ze uitstapjes kunnen maken. Ook ontstaan er burgerinitiatief, bijvoorbeeld (digitale) deelplatforms om vrijwilligers met een auto in contact te brengen met mensen met een vervoersvraag. Daarnaast zijn er enkele voorbeelden waarbij (vrienden van) een ziekenhuis een systeem heeft opgezet om patiënten en bezoekers een vervoersalternatief te bieden.

Het opzetten van een nieuw systeem is niet eenvoudig. Afstemming met bestaande vervoersvormen en/of benutten van bestaande capaciteit wordt soms vergeten, inschattingen over reizigers aantallen zijn weleens te positief. Helaas is niet altijd aandacht voor geldende wet- en regelgeving, bijvoorbeeld vanuit openbaar vervoer maar ook arbeid gerelateerde aspecten (werkverdringing).



Om te voorkomen dat elk (potentieel) initiatief voor zichzelf het spreekwoordelijke wiel op nieuw uitvindt en om te zorgen dat nieuw aanbod zoveel mogelijk toegevoegde waarde heeft bieden we lichte ondersteuning aan deze partijen. Ze moeten het zoveel mogelijk zelf doen en de ervaring leert dat vrijwilligers niet zitten te wachten op te veel input vanuit de overheid.

Bij de ondersteuning is aandacht voor wet en regelgeving, welke vragen vooraf beantwoord moeten worden om potentie in beeld te brengen en voor leerervaringen van andere initiatieven. Dit in de vorm van een bondig overzicht (een stappenplan), deels verwijzend naar bestaande voorbeelden en rapportages. Eveneens is aandacht voor de mogelijke afstemming met de regiecentrale. In het openbaar vervoer rijden al jaren buurtbussen bestuurd door vrijwilligers onder verantwoordelijk van het OV-bedrijf. Wellicht dat dergelijke aanpak zich ook leent voor het regiovervoer.

Doel

Nieuwe initiatieven worden geholpen bij de opzet, daarbij worden zij gestimuleerd om na te gaan welke afstemming en samenwerking mogelijk is met bestaand vervoer. Een eenvoudig te doorlopen stappenplan wordt opgesteld voor de initiatiefnemers. In het stappenplan staan de belangrijkste vragen die initiatiefnemers voor zichzelf moeten beantwoorden. Ook kunnen initiatiefnemers contact opnemen met het bureau regiovervoer.

Uitkomst

Nieuwe vervoersvormen bieden op effectieve en efficiënte wijze aanvullend op bestaande aanbod reismogelijkheden voor inwoners.

Verantwoordelijke / Betrokkenen

Initiatieven komen vanuit maatschappelijk middenveld (geen stimulerende werking vanuit gemeenten of bureau Regiovervoer) bureau regiovervoer biedt ondersteuning. Gemeenten zoeken afstemming met bureau Regiovervoer wanneer ideeën worden aangedragen. Overigens hebben gemeenten zeker een rol omdat ervaring leert dat zij financiële middelen beschikbaar stellen aan dergelijke initiatieven.

Startdatum

Vanaf maart 2018 is het stappenplan gereed en is bureau Regiovervoer beschikbaar voor vragen van initiatieven.

Onderdeel C: toekomstige mogelijkheden richting een Vrijwilligersvervoer-Advies

Niet eerder dan medio 2019 gaan we verkennen of en welke mogelijkheden er zijn om reizigers in het vraagafhankelijke vervoer bij een ritaanvraag te attenderen op het reizen met een specifieke kleinschalige mobiliteitsoplossing. Dit mogelijk analoog aan het OV-advies.

In de verkenning is aandacht voor de ervaringen met het aanbieden van informatie over kleinschalige mobiliteitsoplossingen. De ervaring met het OV-advies levert eveneens input. Uitdagingen liggen in het borgen van het ritboekingsproces, anders dan bij het OV moet er bij veel van de KMO's een rit geboekt worden en de zekerheid van geboden kwaliteit. In het plan voor 2019 komt dit onderdeel aan de orde.

Spoor 3 Op maat toekennen van vraagafhankelijk vervoer door gemeenten

Onderdeel A: Reizigersprofiel

Achtergrond

Voor elke reiziger moet een reizigersprofiel worden ingevuld. Zodat de centrale weet waar bij het plannen van de ritten rekening mee gehouden moet worden en de chauffeur weet waar hij/zij rekening mee moet houden tijdens de rit. Voor bestaande reizigers is de beschikbare data reeds in het profiel gezet.

Voor nieuwe reizigers is er de mogelijkheid om direct extra informatie op te nemen in het reizigersprofiel. Bijvoorbeeld extra informatie met betrekking tot het reizen met het OV (OV-advies) en ten aanzien van het gecombineerd reizen met andere reizigers (route en vraagafhankelijk vervoer). Als er voor bestaande reizigers nieuwe informatie moet worden toegevoegd aan het profiel dan zal dit verzameld moeten worden.

Doel

Consulenten ontvangen instructie over de manier waarop het reizigersprofiel ingevuld moet worden. Daarbij gaat het naast feitelijke invulling van het profiel ook om de achterliggende gedachten, missie en ambitie van het regiovervoer. Het streven naar meer gebruik van andere voorzieningen begint bij de consulent. De instructie wordt gegeven in een bijeenkomst van een dagdeel en daarnaast is er een naslagwerk met de belangrijkste instructies en de missie en visie van het regiemodel.

Uitkomst

Consulenten weten hoe zij reizigersprofiel in moeten vullen met in acht name van de achterliggende doelstellingen.

Percentages over bijvoorbeeld OV-advies ingevuld in profiel volgt nadat MARAP gegevens beschikbaar zijn.

Verantwoordelijke

Feitelijk uitleg over technische aspecten van het profiel (hoe in te vullen in het systeem) door of namens PZN. Uitleg over de achtergrond door Bureau Regiovervoer.

Startdatum

Elke periode aanbieden van instructie aan gemeentelijke consulenten. Waarbij we kiezen voor meerdere momenten in een bepaald tijdvak om zo deelname te vergemakkelijken.

Onderdeel B: nadere invulling en toepassing van het Wmo-OV-advies

Achtergrond

Een deel van de gebruikers van het vraagafhankelijke vervoer kan met het openbaar vervoer reizen. Dit geldt voor zowel voor de Wmo-geïndiceerden als voor de OV-vrije reizigers. De regiecentrale kan tijdens de ritaanvraag deze gebruikers adviseren over de mogelijkheden om de rit met het openbaar vervoer te maken in plaats van met het Regiovervoer. De provincie Noord-Brabant is verantwoordelijk voor het vervoer van de OV-vrije reizigers in het Regiovervoer. Voor deze groep wordt begin 2018 gestart met het openbaar vervoer advies. De provincie heeft bepaald wanneer er een OV-advies gegeven moet worden. Dit onderdeel B: Wmo-OV-advies gaat specifiek over de Wmo-geïndiceerde gebruikers. We willen niet dat elke Wmo-geïndiceerde een OV-advies krijgt als hij of zij een rit aanvraagt bij de regiecentrale. Voor een (flink deel) van de Wmo-geïndiceerden is immers een rit met het openbaar vervoer niet mogelijk vanwege de aard en omvang van de beperkingen. Dit lossen we op met reizigersprofielen waarin staat of een OV-advies gegeven moet worden aan de gebruiker. In 2018 starten we het vullen van de profielen en het verstrekken van het OV-advies. De gemeentelijke consulenten vullen het reizigersprofiel in voor Wmo-geïndiceerden, zie hierboven.

WEL / NIET OV-advies: binaire start

Om dit proces van vullen van het profiel voor de consulenten goed uitvoerbaar te houden stellen we in beginsel –in 2018- voor de hele regio 1 set aan voorwaarde vast voor het OV-advies. Dat maakt het OV-advies voor aanvragers (en later reizigers) eenvoudig te begrijpen. In het reizigersprofiel staat bij OV-advies aangegeven WEL of NIET nagaan of de reis met OV gemaakt kan worden. Staat er NIET dan is het oordeel dat de consulent dat deze persoon nooit met OV kan reizen en daardoor weet de centrale dat er nooit naar OV gekeken hoeft te worden. Niet met reizen met het OV kan komen doordat de aanvrager minder ver kan lopen dan nodig is, het kan ook gaan omdat hulpmiddel dat gebruikt wordt niet mee kan in het OV of omdat iemand het OV niet goed kan begrijpen (verwardheid bijvoorbeeld). Dat neemt de consulent allemaal mee in haar of zijn oordeel.

Als er staat WEL dan vind de consulent dat de reiziger soms wel en soms niet met OV kan reizen dan gaat de regiecentrale na wat de kenmerken van de aangevraagde rit zijn wanneer deze met het OV gemaakt zou worden. Als de kenmerken van de OV reis passen binnen de voorwaarde dan wordt de reizigers een geheel vrijblijvend OV-advies gegeven. Voorwaarde kunnen bijvoorbeeld zijn de reis moet met OV te maken zijn:

- Zonder dat er een overstap gemaakt hoeft te worden
- Waarbij er maximaal 400 meter gelopen moet worden van en naar de halte

Doordat het een vrijblijvend advies is kunnen reizigers zelf kiezen of ze wel of niet het advies opvolgen. Als het donker is buiten, slecht weer of mensen een qua gezondheid slechte dag hebben dan kunnen zij gewoon met het regiovervoer reizen. Met eventuele extra reistijd en wachttijden hoeft geen rekening gehouden te worden om er geen overstappen zijn.

De invoer van het OV-advies in 2018 met deze kenmerken en uitgangspunten wordt zorgvuldig gemonitord. Zo dat is duidelijk is:

- Hoeveel profielen zijn ingevuld in 2018 met en zonder OV-advies
- Hoe vaak een OV-advies is verstrekt door de regiecentrale
- Hoe vaak een rit met regiovervoer is geboekt nadat OV-advies is gegeven
- Extra onderzoek onder de betreffende reizigers biedt inzicht in de manieren waarop gereisd is nadat OV-advies is versterkt en er geen rit met regiovervoer is geboekt

Doel

Vanaf 2019 wordt voor alle nieuwe reizigers het reizigersprofiel inclusief het OV-advies ingevuld door alle gemeenten. Vanaf tweede helft 2018 worden de eerste OV-adviezen verstrekt door de regiecentrale. We starten daarbij met een pilot bij twee gemeenten specifiek gericht op nieuwe reizigers.

Uitkomst

De potentie van de maatregel OV-advies staat hieronder beschreven. De eerste uitkomsten in 2018 zijn vooral gericht op opdoen van eerste ervaringen.

Een kwart van de Wmo-reizigers kan met het OV te reizen. Dit baseren we onder meer op landelijke referentiedata (rapportage 'Toekomstvast Doelgroepenvervoer' van Ministerie van I&M en VWS). Door met het regiovervoer gemaakte ritten te plannen als OV-rit ontstaat zicht op de OV-potentie. Dit is in 2014 gedaan. De resultaten staan hieronder (een nieuwe OV-scan wordt uitgevoerd met recente ritdata en OV-data). Ter illustratie laat de OV-scan bij de criteriaset van zonder overstap, maximaal 400 meter voor- en natransport en geen omreisfactor de volgende percentages zien daarbij is gekeken naar alle bestaande reizigers:

Gemeenten	Percentage van de Regiotaxi-ritten in september en oktober 2017 dat met OV gemaakt kan worden zonder overstap en met maximaal 400 meter lopen	Percentage van de Regiotaxi-ritten in september en oktober 2017 dat met OV gemaakt kan worden zonder overstap en met maximaal 400 meter lopen rekening houdend met maximaal 25% van de Wmo-ers dat met OV kan reizen
Dongen	23,8%	6,0%
Gilze en Rijen	13,4%	3,4%
Goirle	16,8%	4,2%
Hilvarenbeek	14,8%	3,7%
Loon op Zand	24,2%	6,1%
Oisterwijk	20,6%	5,2%
Tilburg	22,4%	5,6%
Waalwijk	19,2%	4,8%

Bij toepassen van de OV-advies conform deze criteria set zou het aantal ritten met Regiovervoer af moeten nemen wanneer alle bestaande reizigers een OV-advies krijgen met de percentages genoemd in de laatste rij. Waarbij in Gilze en Rijen met 3,4% afname het laagste potentieel ligt en in Dongen en Loon op Zand met 6,0% en 6,1% het hoogste. We starten echter met een pilot alleen gericht op nieuwe reizigers, daarmee is het effect vele malen lager. Dan gaat het immers alleen om de nieuwe aanvragers.

In de pilot gemeenten kunnen we na gaan of een lager kilometerbudget voor mensen die OV-advies kunnen krijgen stimulerend werkt om daadwerkelijk met OV te gaan reizen.

Verantwoordelijke / Betrokkenen
Gemeenten en regiecentrale.

Startdatum

Na invoering en evaluatie OV-advies door provincie, na geven van instructie aan consulenten beginnen met een pilot in twee gemeenten. Dat is voorzien net voor de zomer 2018. Na de zomer 2018 kunnen de eerste OV-adviezen verstrekt worden aan nieuw geïndiceerde reizigers.

Spoor 4: Efficiënter doelgroepenvervoer: door meten tot weten

Achtergrond

Diverse manieren van meten van reisbeleving zijn voorzien in deze regio. Een klant tevredenheid onderzoek moet worden uitgevoerd, meten via de boekingsapp is mogelijk en extra onderzoek naar reizigers aan wie OV-advies is verstrekt is voorzien. Door de diverse meetmethode en informatie behoeftes goed op elkaar af te stemmen ontstaat op efficiënte manier inzicht in de reisbeleving van reizigers, is zicht op verbetermogelijkheden en op termijn is zicht op effect van doorgevoerde veranderingen. Goed inzicht in reisbeleving maakt het mogelijk om koppelingen en verbanden te leggen tussen de beleving en de meer harde data over rituitvoer bijvoorbeeld. We beginnen in 2018 met het inventariseren van de verschillende toegepaste en verplichte metingen in het regiovervoer.

Doel

In kaart brengen van meetmethode in Midden-Brabant. Om daarna tot optimale en uitgebalanceerde set van meetinstrumenten te komen waarmee de reisbeleving van reizigers in kaart wordt gebracht waarbij eveneens een koppeling wordt gelegd met andere data en informatie.

Uitkomst

Optimaal inzicht in reisbeleving en mogelijkheden om deze desgewenst te verbeteren; ook ontstaat door koppeling van gegevens meer inzicht in de samenhang tussen aspecten.

Startdatum

KTO is jaarlijks voorzien andere metingen zijn meer permanent

Verantwoordelijke / betrokkenen

Bureau regiovervoer en PZN

Onderdeel B: data gedreven veranderen en verbeteringen

Achtergrond

Data en informatie over het vervoer benutten om datzelfde vervoer efficiënter uit te voeren. Daarbij worden vergelijkingen in de tijd gemaakt alsmede vergelijkingen met andere vervoersystemen in Nederland. In Nederland werken enkele overheden aan het opstellen van een standaard data set voor opdrachtgevers. Midden Brabant sluit hierop aan om zo vergelijkingen tussen regio's mogelijk te maken.

De data concentreert zich op diverse aspecten:

- Aard en omvang van gebruikers
- Aard en omvang van geleverde ritten
- Kwaliteit van de uitgevoerde ritten
- Kwaliteit van afhandeling ritaanvragen en verwijzingen naar OV
- Kwaliteitsbeleving reizigers (zie onderdeel A)

Doel:

Standaard set om ontwikkelingen in de tijd binnen het vervoer in beeld te brengen en een set die vergelijkbaar is met andere opdrachtgevers

Uitkomst:

Optimalisatie van vervoer door data-gedreven aanpassingen en verbeteringen zowel met betrekking tot de toegang (aard en omvang gebruikers) als in de geleverde ritten en de kwaliteit.

Verantwoordelijke / Betrokkenen:

Bureau Regiovervoer en PZN ook afstemming met andere regio's

Wanneer:

Begin 2018 is de standaard set gereed. Elk kwartaal wordt de informatie gevuld door PZN.

Spoor 5: Kwaliteitsbeleving door de reiziger

Onderdeel A: betaalgemak

Achtergrond

Betaalgemak is voor de reizigers in het vraagafhankelijk vervoer prettig. In dit spoor staat het eenvoudig betalen in het voertuig met daarbij aandacht voor de integratie met OV-betaalsystematiek(en) centraal. Dat laatste zodanig dat reizigers die van beide systemen, OV en vraagafhankelijk regiovervoer, gebruik maken eenvoudig met 1 kaart, of betaalmiddel, de reis kunnen maken.

Doel

In kaart brengen van de mogelijkheden om anders te betalen tijdens de rit met vraagafhankelijke vervoer. Wat is er voor nodig om andere methode daadwerkelijk te benutten en welke voor- en nadelen kennen diverse systemen voor de reiziger, de centrale, de vervoerders en de opdracht gevende gemeenten. Daarbij is eveneens aandacht voor de kosten van de verschillende systemen, wederom voor de verschillende stakeholders.

Uitkomst

De inventarisatie levert input voor gemeentelijke beslissing over anders betalen

Verantwoordelijke / Betrokkenen

Bureau Regiovervoer, PZN, reizigersorganisatie(s) en provincie Noord-Brabant

Startdatum

Najaar 2018

Spoor 6: Instroom vervoer

Onderdeel A: Openbaar Vervoer

Achtergrond

Openbaar vervoer en regiovervoer Midden-Brabant hangen sterk met elkaar samen. Drie elementen zijn daarbij van belang:

- stimuleren van het gebruik van (toegankelijk) openbaar vervoer
- de vrije reiziger in het vraagafhankelijke regiovervoer
- ontwikkeling van nieuwe vervoerconcepten tussen openbaar vervoer en doelgroepenvervoer in

De provincie is vertegenwoordigd in de ambtelijke adviesgroep. Begin 2018 verkent het bureau regiovervoer samen met de provincie de mogelijkheid om het bureau te betrekken in het concessiebeheer en de ontwikkeling binnen de provincie. Deelname aan of afstemming met de provinciale ontwikkelteams (tactisch ontwikkelteam of strategisch ontwikkelteam) wordt daarbij verkend. Doel is integrale afstemming met de provincie omtrent de drie onderwerpen.

Doel

Afstemming tussen provincie en regiovervoer omtrent de genoemde onderwerpen. Zodanig dat reizigers over kunnen stappen van doelgroepenvervoer op openbaar vervoer. Deur tot deur openbaar vervoer efficiënt wordt uitgevoerd en nieuwe vervoerconcepten in gezamenlijkheid worden ontwikkeld. Dat laatste om dubbel aanbod van vervoer te voorkomen.

Uitkomst

Ontwikkelingen in het vervoer zijn afgestemd.

Verantwoordelijke / Betrokkenen

Bureau regiovervoer en de provincie

Startdatum

Doorlopend

Onderdeel B: Instroom vervoer Midden-Brabant

Achtergrond

Op dit moment is het vroegere Wmo-vervoer en leerlingenvervoer van de gemeenten in Midden-Brabant onderdeel van het regiovervoer. Uitbreiding met ander vervoer van de gemeente in Midden-Brabant is een belangrijk aandachtspunt.

Wmo-begeleiding

De manier waarop Wmo-begeleiding door de gemeenten ingekocht zal worden is op dit moment nog niet zeker. Wel zijn gemeenten begonnen met de voorbereiding op deze inkoop. Begin 2019 moeten de nieuwe contracten starten. Een van de aandachtspunten daarbinnen is de inkoop van vervoer van en naar de dagbesteding. Dat kan (net als nu) integraal onderdeel zijn van de zorginkoop door gemeenten. Het losknippen van zorg en vervoer kan ook. Dan wordt vervoer separaat georganiseerd. Dat zou dan kunnen via het regiovervoer in Midden-Brabant. Gemeenten en het bureau regiovervoer zetten zich gezamenlijk in om te verkennen of deze vorm van vervoer onderdeel kan worden van het regiovervoer. Eind 2017 en begin 2018 wordt afgestemd met de gemeentelijke collega's belast met de inkoop van Wmo-begeleiding

Op hoofdlijnen zijn er drie mogelijke varianten met betrekking tot dit vervoer:

1. Zorg en vervoer worden integraal ingekocht waarbij er geen relatie is met het regiovervoer.
2. Zorg en vervoer worden integraal ingekocht waarbij er wel een relatie is met het regiovervoer, bijvoorbeeld door voor het onderdeel vervoer een korte looptijd te kiezen en door specifieke eisen te stellen aan de informatievoorziening omtrent vervoer
3. Zorg en vervoer worden separaat ingekocht waarbij vervoer via regiovervoer Midden-Brabant wordt georganiseerd

De tweede variant is gelet op het tijdpad het meest realistisch. Op de langere termijn kan overigens nagegaan worden of ook ander zorgvervoer, bijvoorbeeld in het kader van de wet langdurige zorg, in kan stromen in het regiovervoer.

Vervoer naar beschut werk

Naast vervoer naar instellingen is er ook ander vervoer. Zo is Diamantgroep een belangrijke werkgever met specifiek vervoer met hen en met de gemeentelijke opdrachtgever wordt begin 2018 een eerste afspraak gepland om de mogelijkheden om op termijn samen te werken te verkennen. Diamantgroep heeft overigens recent meerjarig vervoer ingekocht.

Doel

Instream van vervoer om de efficiency van het regiovervoer te vergroten.

Uitkomst

Bij de inkoop van vervoer door de gemeente in Midden-Brabant wordt altijd nagegaan of regiovervoer een passend oplossing kan bieden voor de vervoersvraag.

Betrokkenen

Gemeenten (vanuit diverse afdelingen), bureau regiovervoer en PZN

Startdatum

Doorlopend

Onderdeel C: Instream vervoer uit andere regio's

Achtergrond

In de bijlage (bijlage 3) staat een overzicht van de andere vraagafhankelijke vervoersystemen in de provincie Noord-Brabant. Instream van vervoer van deze regio's zal niet eenvoudig zijn. Het zijn zelfstandige regio's met een eigen geschiedenis en specifieke belangen. Gelet op de geografische nabijheid en/of de recente ontwikkelingen bij de partijen zelf meest kansrijk vanuit Den Bosch en West-Brabant. De komende jaren verkennen we de mogelijkheid om vervoer te laten instromen. Daarbij kijken we ook naar het route-gebonden vervoer, zoals het leerlingenvervoer.

Naast het instromen van vervoer vanuit de andere Brabantse regio's is samenwerking ook op een andere manier mogelijk. Door kennis en ervaringen uit te wisselen. Bijvoorbeeld omtrent het stimuleren van het gebruik van openbaar vervoer en kleinschalige mobiliteitsoplossingen. Het bureau regiovervoer zal in 2018 aansluiten bij bestaande overlegstructuren in Brabant dan wel dergelijk overleg initiëren. Immers de ambities komen deels over een. De regio West Brabant heeft een actieprogramma mentale toegankelijkheid en in Eindhoven en omgeving wordt eveneens hard gewerkt aan het vormgeven van kantelingsbeleid. Daar kan van geleerd worden.

Doel

Regio's in Brabant gaan bij een nieuwe inkoop ronde welke samenwerking mogelijk is in de uitvoer van het vervoer (zowel regie als vervoer). Daarnaast is er inhoudelijke kennisuitwisseling.

Uitkomst

Bij inkoop is weloverwogen beslissing genomen over wel of niet gezamenlijk optrekken. Beleidsmatige aspecten worden optimaal ingevuld door kennisdeling en uitwisseling.


Verantwoordelijke / Betrokkenen

Bureau Regiovervoer en andere regio's in Brabant

Startdatum

Doorlopend

Bijlage 2: Aanbod kleinschalige mobiliteitsoplossingen

<p>Besloten vervoer: De Havenbus Waalwijk</p> <p>De Havenbus is besloten vervoer van en naar bedrijvenpark Haven Zeven in Waalwijk.</p> <p>In de ochtend kan men instappen en wordt afgezet bij het bedrijf waar men afgezet wil worden. Is de bus leeg dan vertrekt deze retour naar het Vredesplein voor een nieuwe rit. De bus vertrekt vanaf het Vredesplein op de volgende tijden:</p> <ul style="list-style-type: none"> • 7.00 uur • 7.30 uur • 8.00 uur <p>In de middag om 16.30 en om 17.00 uur rijdt de bus vanaf Haven Zeven retour naar het Vredesplein. Het is mogelijk met de chauffeur afspraken te maken in de ochtendrit of via 06-15037363.</p> <p>Principe VOL=VOL: wanneer de bus vol is vertrekt de havenbus. Passagiers die niet mee kunnen moeten wachten tot de volgende rit. Gebeurt dit met de laatste ochtend of avondrit (08.00 of 17.00 uur) dan zal nog de bus nog een keer extra op en neer rijden.</p>		<p>Doelgroep:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Op werkdagen rijdt de gratis Havenbus voor medewerkers van leden van parkmanagement van het Vredesplein naar de bedrijventerreinen Haven 1 t/m 7.
<p>Financieel</p> <p>Gratis voor leden parkmanagement Financiering door parkmanagement</p>	<p>Rollen en verantwoordelijkheden:</p> <p>De Havenbus is een initiatief van het parkmanagement Bedrijvenpark Haven Zeven</p>	
		
<p>http://www.parkmanagementhavenzeven.nl/park-info/5_255_bedrijvenpark-haven-zeven-waalwijk-havenbus</p>		

OPSTAPbus Tilburg

De OPSTAPbus rijdt voor alle 65-plussers in Tilburg die minder mobiel zijn en/of een beperking hebben. Met de hulp van veel vrijwilligers wordt de mogelijkheid geboden deel te nemen aan leuke activiteiten of om zelf boodschappen te (blijven) doen en sociale contacten op te bouwen en te onderhouden.

Aanmelden

Het boeken van activiteiten kan telefonisch op maandag, dinsdag- en donderdagochtend tussen 09.00 en 12.00 uur via het Servicebureau (013) 572 83 89. De OPSTAPbus is laagdrempelig: geïnteresseerden kunnen zich inschrijven, zonder indicatie. De bus heeft zeven zitplaatsen en ruimte voor rollators.



Doelgroep:

- Ouderen (65+) uit Tilburg die minder mobiel zijn/en of een beperking hebben

Bijdrage oplossing:

- Vrijwilligers voorzien in een vervoersbehoefte

Financieel

Mensen betalen een bijdrage per rit
Sponsoren dekken de overige kosten

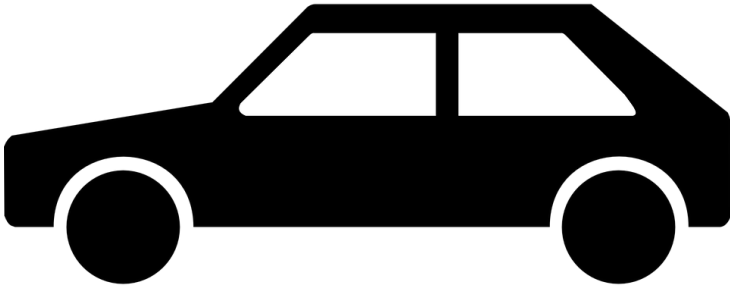
Rollen en verantwoordelijkheden:

Stichting Mobiliteit Voor Iedereen en Welzijnsorganisatie
ContourdeTwern



<http://www.contourdetwern.nl/aanbod/activiteiten-diensten/diensten-a-z/ontmoeting/14908/opstapbus-tilburg.html>

tel 013 572 83 89

Het VrijwilligersVervoer Oisterwijk	
Wat is het? Het vrijwilligers vervoer Oisterwijk (VVO) wil met dit burgerinitiatief, mensen in Oisterwijk, die vanwege hun beperking(en) geen gebruik kunnen maken van het openbaar vervoer, tijdig en comfortabel naar hun plaats van bestemming brengen. Hiermee wil het netwerk van vrijwillige chauffeurs een bijdrage leveren aan het deelnemen en meedoen aan de samenleving van kwetsbare inwoners van Oisterwijk.	Doelgroep: <ul style="list-style-type: none">- Mensen die niet op eigen gelegenheid bij het Gerard Horvershuis, Catharinenberg, het scootmobielpunt bij de Vloet of het Sport- en Zorgatelier kunnen komen. Bijdrage oplossing: <ul style="list-style-type: none">- Vrijwilligers voorzien in een vervoerbehoefte
Financieel Gebruikers betalen €2,50,-	Rollen en verantwoordelijkheden: Vrijwilligers rijden met hun eigen auto
	
http://www.oisterwijknieuws.nl/vrijwilligers-vervoer-oisterwijk/ 013- 2111665 / 06-53165445 j.vanganzewinkel@ziggo.nl	

Kleinschalig vervoer Haghorst

In de kleine kern Haghorst (gemeente Hilvarenbeek) blijkt een vervoersprobleem te bestaan voor een aantal groepen mensen. Daarom is gestart met de uitwerking van een kleinschalige mobiliteitsoplossing. Het vervoer is bedoeld voor ouderen, maar ook jongeren met een echt vervoersprobleem.

Denk bijvoorbeeld aan het vervoer naar Hilvarenbeek om op de bus te zetten en af te halen. De meest dichtbij zijnde halte is namelijk 30 minuten lopen, dat is niet voor iedereen haalbaar.

Het project loopt momenteel. Bij de eerste editie van het Eetproject van Hallo Haghorst werd gebruik gemaakt van de vervoersmogelijkheid.

Momenteel rijden er 10 vrijwilligers.



Doelgroep:

- Mensen (oud en jong) met een vervoersprobleem in de kern Haghorst

Bijdrage oplossing:

- Vrijwilligers voorzien in een vervoersbehoefte

Financieel

Rollen en verantwoordelijkheden:

Commissie kleine kern Haghorst



<http://www.haghorstondorp.nl/zorg-welzijn/vervoersproject/>

013 5041695

Museum PlusBus (onder andere Dongen en Tilburg)

De organisatie MuseumPlusBus verzorgt dagtochten voor ouderen die niet meer zelfstandig de tocht naar een museum kunnen ondernemen.

Stichting Welzijn Ouderen Dongen (SWOD) schrijft zich in voor een dagarrangement. Hierna bepaalt een loting of SWOD weer voor zo'n arrangement in aanmerking komt. Dan pas heeft SWOD de keuze uit de diverse arrangementen. Wordt SWOD ingeloot dan wordt er een datum vastgesteld waarna via een persbericht bekend gemaakt wordt dat de bus weer gaat rijden. Maximaal 40 personen kunnen zich inschrijven. Er gaat voldoende deskundige begeleiding mee om daar waar nodig (extra) ondersteuning of zorg te verlenen.

Ook vanuit andere plaatsen in de regio, waaronder Tilburg (**Woonzorgcentrum Joannes Zwijzen**), worden trips gemaakt in het kader van de MuseumPlusBus. Groepen ouderen (wooncentra) kunnen zich hiervoor inschrijven.

Doelgroep:

- Ouderen (70+) die niet meer zelfstandig in staat zijn om naar een museum te reizen worden nu in staat gesteld toch een museum te bezoeken

Bijdrage oplossing:

- De MuseumPlusBus voorziet in een vervoerbehoefte van ouderen die naar een museum willen

Financieel

Financiering door Bank Giro Loterij
Gratis voor deelnemers

Rollen en verantwoordelijkheden:


De MuseumPlusBus wordt georganiseerd door de Bank Giro Loterij in samenwerking met Nederlandse musea.



<http://www.museumplusbus.nl/> (zie ook filmpje over ouderen Tilburg)

<http://www.swodongen.nl/special.html> tel 020 53 10 391

Besloten vervoer: BoodschappenPlusBus Tilburg en Klusdiensten	
<p>Mensen zijn soms niet in staat om bepaalde werkzaamheden zelf te verrichten. Dat kan gaan om het doen van boodschappen of het doen van kleine karweitjes.</p> <p>In Tilburg rijdt de Boodschappenplusbus nu voor alle 55- plussers in Tilburg die minder mobiel zijn en/of een beperking hebben. Met de hulp van veel vrijwilligers wordt deze doelgroep de mogelijkheid geboden om zelf boodschappen te (blijven) doen en hiermee te blijven participeren. Vrijwilligers halen deelnemers thuis op en begeleiden hen bij het boodschappen doen of bij een uitstapje. Dit versterkt ook de sociale contacten</p> <p>In Reusel-De Mierden bestaat de klussen- en vervoerdienst waarbij vrijwilligers mensen helpen bij het doen van boodschappen of kleine klussen in huis.</p>	<p>Doelgroep:</p> <ul style="list-style-type: none">• mensen met mobiliteitsbeperking• ouderen <p>Bijdrage oplossing:</p> <ul style="list-style-type: none">- bereikbaarheid voorzieningen- onderhouden sociale contacten- In Goirle is het initiatief gestopt door te weinig verzoeken.
<p>Financieel</p> <p>De gemeente draagt zorg voor de financiering van de BoodschappenPlusBus. Daarnaast kunnen sponsors bijdragen. Deelnemers betalen een beperkte bijdrage per rit.</p> <p>Een kwetsbaar punt is de structurele behoefte aan financiële bijdragen van derden. Zo zoekt de BoodschappenPlusBus in Tilburg nieuwe sponsors, omdat door het wegvallen van gemeentelijke subsidies het voortbestaan onder druk komt te staan.</p> <p>De tarieven voor deze diensten zijn beperkt. Reizigers betalen een vast bedrag per rit, gebaseerd op kostprijs van de rit. Of een kleine vergoeding voor het uitvoeren van klussen.</p>	<p>Rollen en verantwoordelijkheden:</p> <p>De BoodschappenPlusBus is in Tilburg een initiatief van het Nationaal Ouderenfonds en de Twern, een organisatie voor maatschappelijke diensten, in samenwerking met Citroën Bertens, het Oranjefonds en het CZ-fonds. De Twern coördineert de bus.</p> <p>De taken van de vrijwilligers bij deze diensten zijn erg divers. Een vrijwilliger is niet alleen 'maar' chauffeur of begeleider, maar heeft ook een signalerende functie ten opzichte van het welzijn van de deelnemers.</p> <p>Meer informatie: https://www.ouderenfonds.nl/deelnemen/boodschappenplusbus/</p>

ANWB AutoMaatje Tilburg en Dongen	
<p>Het ANWB AutoMaatje biedt een professionele vervoersformule op basis van bewonersparticipatie. Vrijwilligers vervoeren in een eigen vervoermiddel tegen een beperkte onkostenvergoeding mensen met een mobiliteitsbehoefte. Het ANWB AutoMaatje besteedt extra aandacht in de vorm van sociaal contact tussen de reiziger en de vrijwilliger/ chauffeur. Zo gaat de chauffeur in sommige gevallen mee naar een doktersbezoek of helpt de vrijwilliger bij het doen van een boodschap.</p>	<p>Doelgroep:</p> <ul style="list-style-type: none">• mensen met mobiliteitsbehoefte
	<p>Bijdrage oplossing:</p> <ul style="list-style-type: none">- bereikbaarheid voorzieningen- onderhouden sociale contacten- ondersteuning bij bijvoorbeeld een bezoek aan de dokter, kapper of het doen van een boodschap
<p>Financieel</p> <p>De ANWB draagt de kosten van het platform waar vrijwilligers en mensen met een mobiliteitsvraag elkaar treffen.</p> <p>De vrijwilliger ontvangt een beperkte onkostenvergoeding van € 0,30 plus eventuele parkeerkosten. De kosten worden door de reiziger betaald.</p>	<p>Rollen en verantwoordelijkheden:</p> <p>De ANWB coördineert het samenbrengen van vrijwilligers en reizigers met een mobiliteitsbehoefte. De vrijwilliger moet jonger zijn dan 75 jaar, een verklaring van goedgedrag kunnen overleggen en beschikken over een geschikte inzittende verzekering.</p> <p>Meer informatie: https://www.anwb.nl/lidmaatschap/maatschappelijk/mobiliteit/automaatje</p> <p>ANWB AutoMaatje</p> 

Bijlage 3: Omschrijving regiotaxi systemen in de provincie Noord-Brabant

In de provincie Noord-Brabant zijn er vijf deeltaxi systemen operationeel. Dat zijn, naast het regiovervoer Midden-Brabant:

- Regiotaxi Noordoost-Brabant
- Regiotaxi 's-Hertogenbosch
- Deeltaxi West-Brabant
- Taxibus

Het regiovervoer Midden-Brabant model is zo opgezet dat het eenvoudig is om vervoer vanuit andere regio's toe te voegen aan het model. Daarom is het goed om een beeld te hebben van de ontwikkelingen in de andere regio's. Daarnaast is er wellicht overlap in de ambities en maatregelen die genomen worden om dat te realiseren, waardoor kennis en ervaring gedeeld kan worden. Hieronder een korte omschrijving van elk van de vier systemen.

Regiotaxi Noordoost Brabant

De provincie en 11 gemeenten (Oss, Boekel, Grave, Cuijk, Bernheze, Meierijstad, Uden, Mill, Sint Anthonis, Landerd, Boxmeer) werken samen in de regiotaxi Noord-Oost Brabant. De opdrachtnemer van het Regiotaxivervoer is ZCN Totaalvervoer uit Rotterdam. Alle Regiotaxiriten worden uitgevoerd door Vervoerservice Van Driel uit Oss. De regio werkt (eind 2017) aan het opstellen van een gezamenlijke visie en aan het bepalen van toekomstige koers voor dit vervoer. Als stip op de horizon wordt gedacht aan het vormgeven van een Mobility as a Service concept. Aansluiting bij de regiecentrale Midden-Brabant wordt minder als kansrijk gezien dan een MaaS-concept.

Regiotaxi 's-Hertogenbosch

Regiotaxi 's-Hertogenbosch rijdt in 's-Hertogenbosch, Vught, Schijndel, Sint-Michielsgestel, Haaren, Heusden en Boxtel. Ritten met de regiotaxi moet altijd beginnen of eindigen in een van deze gemeenten. Iedereen kan gebruik maken van deze regiotaxi. OV-reizigers betalen een hoger tarief dan Wmo-reizigers. Als de OV-reiziger de regiotaxirit ook met het reguliere openbaar vervoer kan maken is een bindend OV advies van toepassing. Personen- en Zorgvervoer Nederland (PZN) regelt uw vervoer. De overeenkomst is ingegaan op 1 januari 2015 voor 4 jaar. Daarna kan het contract nog 2 maal met maximaal 2 jaar en minimaal 1 jaar verlengd worden. Maximale duur van dit contract is 8 jaar.

Deeltaxi West-Brabant

Deeltaxi West-Brabant is een samenwerking tussen de 18 West-Brabantse gemeenten en de provincie Noord-Brabant. De 18 West-Brabantse gemeenten die deelnemen zijn: Aalburg, Alphen-Chaam, Baarle-Nassau, Bergen op Zoom, Breda, Drimmelen, Etten-Leur, Geertruidenberg, Halderberge, Moerdijk, Oosterhout, Roosendaal, Rucphen, Steenberg, Werkendam, Woensdrecht, Woudrichem en Zundert. Zowel Wmo-ers als OV reizigers kunnen gebruik maken van deze deeltaxi. Personenvervoer Zuid-Nederland (PZN) verzorgt het taxivervoer samen met lokale taxibedrijven. Het huidige contract is ingegaan op 1 januari 2016 en heeft een looptijd van vier jaar plus enkele verlengopties. Overigens is het contract voor de deeltaxi in West-Brabant een van de grootste (zo niet het grootste) contract in Nederland voor deeltaxi.

Taxibus

Taxibus is vervoer van deur tot deur in de gemeenten Asten, Bergeijk, Best, Bladel, Cranendonck, Deurne, Eersel, Eindhoven, Geldrop-Mierlo, Heeze-Leende, Helmond, Nuenen, Oirschot, Reusel-De Mierden, Someren, Valkenswaard, Veldhoven en Waalre. Alleen in Helmond en Deurne kan gebruik gemaakt worden van Taxibus als openbaar vervoer van deur tot deur. Taxibus wordt uitgevoerd door Regiecentrum RVC Nederland en door de vervoerders Connexion, Alptax Taxi Service en Taxi van der Wijst. Contractduur tot en met 1 maart 2020 geen optie tot verlenging.

Regiovervoer Midden-Brabant

Bureau Regiovervoer Midden-Brabant

Postbus 717

5000 AS Tilburg

www.regiovervoermiddenbrabant.nl

