

Notitie Kostenbeheersing en kostenreductie in het doelgroepenvervoer AVAN



Datum: 3 maart 2019

Inhoud

1. Inleiding.....	3
1.1 Aanleiding	3
1.2 Afbakening opdracht.....	3
2. Besparingsopties Vraagafhankelijk vervoer	4
2.1 Inzetten van vrijwilligers voor het vervoer.....	4
2.2 Het verlagen van het kilometerbudget	5
2.3 Verhogen kostenbewustzijn inzetten extra indicaties.....	5
2.4 Indicatie sociaal begeleider.....	6
2.5 Verbeteren van de onderkant van het openbaar vervoer	6
2.6 Zorg dichterbij organiseren.....	7
3. Besparingsopties Leerlingenvervoer	8
3.1 Waar reizen onze leerlingen naartoe?	8
3.2 Hoe ontwikkelen zich de aantallen leerlingen?.....	8
3.3 Voorstellen ter verbetering en besparing van het Leerlingenvervoer in Druten	8
Beleidskeuze 1: Inzetten van reisbuddy's	8
Beleidskeuze 2: Vergoeden van OV abonnement gedurende de hele schoolperiode	9
Beleidskeuze 3: Inzetten op zelfredzaamheid en redelijkerwijs te verwachten inzet van ouders.....	10
Beleidskeuze 4: Instellen opstapplaatsen	10
Beleidskeuze 5: Verruiming KM vergoeding	11
4. Scenario's Leerlingenvervoer Druten	12
Optie 1: Aansluiting behouden op AVAN 2.0	12
Optie 2: Uittreden uit Avan en zelf aanbesteden	13
Optie 3: Uittreden uit Avan en aansluiten bij gemeente West Maas en Waal	13
Optie 4: Uittreden uit Avan en aansluiten aan bij Nijmegen, Wijchen en Beuningen....	14
Bijlage 1: Managementinformatie	15
Bijlage 2: Concept Projectplan uitbreiding Plusbus Druten.....	17
Bijlage 3: Onderzoek opstapplaatsen.....	21

1. Inleiding

1.1 Aanleiding

De gemeente Druten bracht op 1 januari 2017 het leerlingen- en WMO-vervoer in bij BVO DRAN. De gedachte daarachter was het doelgroepenvervoer meer effectief en efficiënt te organiseren. Na de toetreding is de gemeente geconfronteerd met een toename van de kosten van het doelgroepenvervoer. Op 31 mei 2018 adviseerde het college van Druten aan de raad om niet in te stemmen met de ontwerpbegroting 2018-2019 van de BVO DRAN. De reden daarvoor was dat DRAN de sterk toegenomen kosten van doelgroepenvervoer niet voldoende gekwantificeerd kon onderbouwen. Vanuit die context verzocht het college de ambtelijke organisatie om een voorstel te maken over de mogelijkheden om het vraagvolume voor het doelgroepenvervoer op de korte en middellange termijn te verkleinen.

In deze notitie treft u een inventarisatie aan van de beleidsmatige keuzes die we lokaal kunnen maken om het volume van vraagafhankelijk vervoer en het Leerlingenvervoer te beïnvloeden.

Dit doen we door aan de slag te gaan met de oplossingsrichtingen die eerder door de Cissonius Groep zijn omschreven om toekomstige exploitatietekorten te voorkomen. Er worden vijf sporen benoemd waarvan één spoor, de bundeling van vervoer, inmiddels is ingevuld via Avan. Daarnaast gaat het om:

- Stimuleren van vrijwilligersinitiatieven
- Het versterken van de eigen kracht
- Hervormen en beter benutten van de onderkant van het huidige OV-aanbod en ontwikkelen van nieuwe vervoersconcepten
- Het dichterbij organiseren van de zorg

Per beleidskeuze is de haalbaarheid en de implementatie in beeld gebracht, zodat het college daarover kan beslissen.

1.2 Afbakening opdracht

In het kader van het beheersen en reduceren van kosten is door de BVO het "Knoppenplan" opgesteld. Dit beschrijft een twaalfstal concrete projecten met als doel kosten te reduceren. Deels betreft dit operationele "knoppen", deels beleidsmatige "knoppen". Bij de (regionale) beleidsmatige knoppen gaat het o.a. over de invoering van een algemeen kilometerbudget en het stimuleren van vroeg reserveren van ritten. Het bestuur van de BVO heeft op 20 september 2018 ingestemd met de uitvoering van dit Knoppenplan. Deze knoppen komen niet terug in deze notitie.

Ook de te maken keuzes in het kader van de toekomst van Avan liggen buiten de scope van deze notitie. Hierover vindt in april 2019 separaat besluitvorming plaats door de gemeenteraad.

2. Besparingsopties Vraagafhankelijk vervoer

Sinds de start van AVAN zien we een toename van 28% van het aantal Wmo pashouders (28%) en een toename van pashouders die daadwerkelijk gebruik maken van de pas. Het totaal aantal ritten en het totaal aantal gereden kilometers is in 2018 ongeveer gelijk aan 2017 (ruim 16.000 ritten en 200.000 km per jaar)

Periode	Geldige pashouders	Actieve pashouder	%
Januari 2017	685	256	37,4%
Juli 2017	725	278	38,3%
Januari 2018	775	275	35,5%
Juli 2018	823	280	34%
November 2018	875	369	42,2%

2.1 Inzetten van vrijwilligers voor het vervoer

1. Uitbreiding van het vrijwilligersvervoer via de Plusbus

Vermindering van het aantal lokale en korte ritten met Avan door uitbreiding van de Plusbus. Plusbus wordt hierbij een voorliggende voorziening op Avan. Om dit te realiseren is door MeerVoormekaar een projectplan opgesteld (zie bijlage 2). In het projectplan wordt ingegaan op:

- Meer benutten van de daluren van de PlusBus als voorliggende voorziening voor AVAN
- Uitbreiding van rijtijden naar de avond op doordeweekse dagen
- Uitbreiding van reserveringstijden en coördinatie
- Verzorging van de aansluiting van het vrijwilligersvervoer op de toekomstige hoogwaardige halte in Druten

Extra personele inzet: structureel en incidenteel

Verruiming van het project en uitbreiding van reserveringstijden vraagt extra personele capaciteit van 21 uur per week voor de planning en de administratieve afhandeling van de betalingen e.d. Om het project op te zetten en allerlei taken uit te voeren en in gang te zetten zijn er ook vooraf allerlei kosten, zoals voor het ontwikkelen van communicatiemateriaal, het werven van vrijwilligers, het opleiden van chauffeurs, afsluiten van verzekeringen, etc. etc. De totale extra kosten worden in 2019 geraamd op 50k (uitgaande van een start in september 2019) en in 2020 en volgende jaren op 60k.

Na uitbreiding van de Plusbus wordt dit vrijwilligersvervoer in Druten een aanvullende voorziening naast Avan. Door een lager tarief te hanteren voor de Plusbus zullen Drutense Wmo-pashouders naar verwachting de overstap maken naar de Plusbus, hetgeen een afname van ritten met Avan meebrengt.

In 2018 zijn er 3800 ritten met begin- en eindbestemming in Druten met Avan geboekt; 2700 ritten hadden betrekking op werkdagen tussen 8.00 en 22.00 uur. Hiermee waren 83.924 reiseenheden van € 0,35 gemoeid, hetgeen neerkomt op €29.373. Als alle lokale ritten op werkdagen met de Plusbus gaan is dit op jaarbasis het te verwachte voordeel. Een voordeel dat de komende jaren op kan lopen door de vergrijzing en de verwachte toename van de vraag naar vervoer. Op de langere termijn zijn er door de uitbreiding van de Plusbus ook besparingen te realiseren doordat de Plusbus voor Wmo pashouders de aansluiting op het OV gaat realiseren. Daarnaast zijn er voordelen die niet in euro's te kwantificeren zijn zoals de ontsluiting van de kerkdorpen. Ouderen en mensen met beperkingen uit de kerkdorpen kunnen met de Plusbus naar het centrum van Druten, waardoor ze makkelijker deel kunnen nemen aan sociale en culturele activiteiten. Mobiliteit is een belangrijke voorwaarde voor het langer zelfstandig wonen.

MeerVoormekaar gaat in het projectplan uit van € 60.000 structurele kosten per jaar. Deze kosten kunnen na de aanloopfase mogelijk omlaag. Zeker als voor de ritaanname, de planning en de facturering met Wijchen samengewerkt wordt zijn er voor beide gemeenten synergievoordelen te behalen.

2. Uitbreiding van de hulpdienst van Meervoormekaar voor vervoer naar het ziekenhuis.

Het vervoer naar locaties buiten de gemeente (zoals het ziekenhuis in Nijmegen) is een dienst die wordt aangeboden door de hulpdienst van MeerVoormekaar. Dit staat los van de PlusBus. Vervoer vindt plaats door een vrijwilliger met de privéauto. Er wordt momenteel nagenoeg geen gebruik van gemaakt.

Het bestaan van deze dienst wordt door MeerVoormekaar gestimuleerd en actief onder de aandacht gebracht en wordt ook opgenomen in het overzicht van vervoersmogelijkheden binnen Druten.

2.2 Het verlagen van het kilometerbudget

Wmo pashouders kunnen nu 1980 kilometer per jaar reizen tegen het Wmo tarief met korting. Pashouders die een scootmobiel van de gemeente hebben kunnen maximaal 990 kilometer per jaar reizen met korting. Boven deze maxima kan er nog gereisd worden, maar dan zonder korting.

Beleidskeuzes:

- Geen kilometers toestaan boven de kilometerplafonds (1980 resp. 990 km); nu kan er boven deze plafonds nog als Wmo-reiziger gereisd worden zonder korting. De pashouder betaalt weliswaar een hogere bijdrage, maar de resterende kosten blijven voor rekening van de gemeente komen. Tot december 2018 is er in totaal ruim 2000 km gereisd zonder korting (in 2017 4320 km).
- Kilometerbudget verlagen naar 1500 km per jaar. Dit standaardbudget wordt al in een aantal Avan-gemeenten gehanteerd. Bij uitbreiding van de Plusbus in Druten kan er voor lokale ritten gebruik gemaakt worden van de Plusbus. Het (lagere) kilometerbudget kan ingezet worden voor bovenlokale ritten. Invoering van deze beleidskeuze vraagt aanpassing van de Wmo verordening. In 2018 hebben 25 pashouders meer dan 1.500 km gereisd. Verlaging van het kilometerbudget zou een besparing van 15.000 km op jaarbasis opleveren.

2.3 Verhogen kostenbewustzijn inzetten extra indicaties

Indicaties afgestemd op de individuele reiziger werken kostenverhogend. De volgende tabel geeft een overzicht van de kostenverhogende indicaties en het aantal ritten dat met die indicatie is gemaakt in de eerste 3 kwartalen van 2018. De medewerkers van het Sociaal Team die de indicaties afgeven dienen bewust te zijn van de kostenverhogende werking van bepaalde indicaties en het belang van terugdringen van deze indicaties i.v.m. de efficiency van het vervoer.

Beleidskeuze: Strikter omgaan met het afgeven van kostenverhogende indicaties.

Indicatie	aantal afgegeven indicaties	aantal ritten eerste 3 kwartalen 2018
Rolstoel	65	1382
Electrische rolstoel	11	260
Scootmobiel	35	156
Alleen personenauto	11	265
Individueel vervoer	2	9
Voorin	13	303
Begeleiding	126	1083
Kamer tot kamer	11	173
	274	
in % vh aantal pashouders	32,0%	
actieve pashouders (bron: Mybility)	856	.

2.4 Indicatie sociaal begeleider

Binnen AVAN bestaat voor Wmo pashouders de mogelijkheid om een medereiziger mee te nemen. Deze medereiziger betaalt 50% van het Ov-tarief. Deze kosten zijn vanaf de start van AVAN bij de provincie in rekening gebracht. De provincie vindt nu, dat dit niet terecht is geweest en gaat deze bijdrage niet meer leveren. De kortingsregeling vervalt per 1 april 2019. Het blijft mogelijk om een medereiziger mee te nemen, maar die betaalt dan het gewone OV-tarief (hoog of laag). Wmo-pashouders die van het Sociaal Team de indicatie 'begeleiding medisch verplicht' krijgen, moeten altijd een begeleider meenemen. Deze reist gratis mee.

De indicatie sociaal begeleider toekennen aan een Wmo-pashouder betekent dat deze pashouder voor al zijn Wmo-ritten een begeleider kan meenemen. De sociaal begeleider betaalt 50% van het lage OV-tarief (d.w.z. OV zonder passend OV-alternatief). De resterende kosten komen voor rekening van de gemeente. Voorheen zijn deze kosten bij de provincie in rekening gebracht.

In Druten hebben in 2018 180 pashouders gebruik gemaakt van een medereiziger; 42 pashouders hebben bij alle ritten een medereiziger meegenomen.

Handhaving van de kortingsregeling kost de gemeente op jaarbasis naar verwachting €18.000. Aan het beperkt in stand houden van de medereizigersregeling zijn ook extra kosten verbonden. Deze zijn voorlopig geraamd op €10.000 per jaar.

Beleidsadvies: De indicatie sociaal begeleider niet introduceren bij het doelgroepenvervoer. De mogelijkheid om een medereiziger mee te nemen blijft bestaan, maar dan tegen een hoger tarief. Het invoeren van de indicatie brengt structureel extra kosten met zich mee.

2.5 Verbeteren van de onderkant van het openbaar vervoer

Hoogwaardig openbaar vervoer

In Druten ligt langs de Scharenburg ter hoogte van de rotonde Koekoek het busstation Druten. Daar komen de openbaar vervoer lijnen vanuit Nijmegen, Tiel en Den Bosch bij elkaar. De provincie Gelderland werkt aan de doorontwikkeling van het openbaar vervoer naar emissie loos openbaar vervoer. Er wordt een actieplan opgesteld voor een aantal sterke lijnen die HOV waardig zijn. HOV staat voor hoogwaardig openbaar vervoer. Een HOV-lijn dient comfortabel en betrouwbaar te zijn en met een hoog voorzieningenniveau. Het HOV actieplan beschrijft wat het HOV waardig maken kan inhouden voor de verschillende lijnen. Er komt een provinciale subsidieregeling die de gewenste doorontwikkeling en het HOV waardig maken van OV-knopen zal gaan stimuleren. De OV corridor Druten-Nijmegen wordt opgenomen in het actieplan.

Momenteel wordt verkend wat het HOV waardig maken van knoop Druten kan betekenen. In het concept is een eigen halte met perron voor de Basismobiliteit opgenomen. Op deze halte kunnen buurtbussen, plusbussen en AVAN-vervoerders de reizigers afzetten en weer ophalen. De aansluiting van reizigers met beperkingen op het OV kan verzorgd worden door de vrijwilligers van de PlusBus. Door dit vervoer van huis naar de HOV knoop (en terug) maakt het mogelijk dat meer mensen met beperkingen in de toekomst zelfstandig gebruik kunnen maken van het openbaar vervoer. Het idee is in de provinciale werkgroep goed ontvangen en gaan we lokaal realiseren in Druten.

Planning

Het provinciale HOV actieplan is nog niet vastgesteld en er is ook nog geen concept subsidieregeling. Aangezien de nieuwe OV concessie op 1 januari 2023 ingaat dient dan de HOV knoop in Druten gereed te zijn. Eventueel eerder. Na besluitvorming door de provincie start de interne besluitvorming en wordt het project voorbereid. Er zijn veel aspecten die invloed hebben op de planning. Een oplevering van het project in 2020 of 2021 is het streven. Een snelle tussentijdse oplossing is lastig te realiseren. Het huidige busplein barst al uit zijn voegen en er is geen ruimte om een WMO-halte toe te voegen. Halteren met het vervoer van de Basismobiliteit op de bestaande haltes is geen optie omdat de aansluiting juist gemaakt moet worden en men dan tegelijkertijd op het busplein aankomt.

Uit landelijk onderzoek blijkt dat reizigers in het doelgroepenvervoer graag gebruik willen maken van het openbaar vervoer als ze daartoe in staat zijn. Voor hen is maatwerk het uitgangspunt met aandacht voor de mogelijkheden in plaats van de beperkingen. Op basis van eerdere onderzoeken wordt geschat dat 30-50% van de reizigers in het doelgroepenvervoer de overstap naar het OV kan maken. Dit is afhankelijk van het vervoersaanbod en de (fysieke en mentale) toegankelijkheid van het openbaar vervoer. De overstap naar het reguliere OV past in het streven naar een inclusieve samenleving en is in lijn met de ratificering van het VN verdrag inzake de rechten van personen met een handicap.

In de aanloop naar het realiseren van de hierboven geschetste plannen voor Druten gaan we onderzoeken hoe wij Wmo-pashouders nu al kunnen stimuleren tot zelfstandig reizen met het OV. Voor het bevorderen van de overstap van het doelgroepenvervoer naar het reguliere openbaar vervoer is bij de indicatiestelling maatwerk nodig. Er moet rekening gehouden worden met de specifieke omstandigheden van de reizigers. Zo zijn er pashouders die in sommige omstandigheden wel en andere keren geen gebruik kunnen maken van het reguliere OV, bijvoorbeeld vanwege een wisselende mate waarin de beperking zich voordoet. Dit vraagt om een verdere differentiatie van het indicatiebeleid. Ov-ambassadeurs en OV-trainingen zullen worden ingezet om de mentale drempels bij de overstap weg te nemen. Ook zullen pashouders waar mogelijk gestimuleerd worden tot een overstap door de inzet van gunstige OV-producten van Breng.

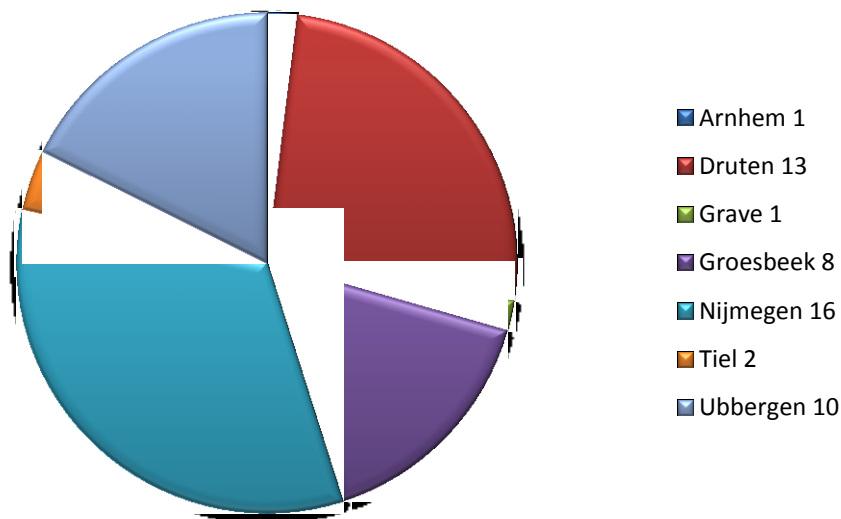
2.6 Zorg dichterbij organiseren

Op dit moment is het vervoer naar dagbesteding ingekocht bij de zorgaanbieder. Deze verzorgt het vervoer van en naar de dagbestedingslocatie. Bij de zorginkoop in 2021 zullen hierover nieuwe afspraken gemaakt worden. Onderwerp van gesprek zal zijn of en zo ja welke dagbesteding voor ouderen en jongeren lokaal georganiseerd kan worden. Overigens is er al een algemene voorziening voor dagbesteding bij MeerVoormekaar. Het vervoer naar deze voorziening wordt verzorgd door de PlusBus.

3. Besparingsopties Leerlingenvervoer

3.1 Waar reizen onze leerlingen naartoe?

Op de peildatum 15-02-2018 gingen 51 leerlingen met een taxi via het Leerlingenvervoer naar school; 25% (13 leerlingen) wordt vervoerd binnen Druten; 67% (34 leerlingen) wordt vervoerd richting het Oosten (Nijmegen, Groesbeek en Ubbergen). Daarnaast worden er nog 4 leerlingen vervoerd naar locaties waar maar één Drutense leerling geplaatst is (Arnhem, Grave, St. Michelsgestel en Tiel).



3.2 Hoe ontwikkelen zich de aantallen leerlingen?

In de laatste drie jaar zien we een daling van het aantal leerlingen dat gebruikt maakt het Leerlingenvervoer. Van 70 leerlingen in schooljaar 15/16 tot 59 leerlingen eind schooljaar 17/18. Tot 51 op de peildatum van 1-12-2018. Deze daling is relatief autonoom. De gemeente Druten heeft hier maar in zeer beperkte mate invloed op. Een verklaring voor deze daling is de absolute daling van het aantal inwoners in de naar school gaande leeftijdsgroep en de invoering van het passend onderwijs.

3.3 Voorstellen ter verbetering en besparing van het Leerlingenvervoer in Druten

Buiten de regionale samenwerking staan we lokaal aan de lat als het gaat om de wijze waarop we indiceren. Dit kan worden aangepast. Hieronder volgen voorstellen over de lokale aanpak indicatie Leerlingenvervoer.

Beleidskeuze 1: Inzetten van reisbuddy's

We willen de zelfredzaamheid van kinderen vergroten voor nu en in de toekomst. OV training is hierin een optie. Hiermee leren we leerlingen zelfstandig(er) te reizen. Ze nemen deze zelfstandigheid mee in hun verdere ontwikkeling. Dit kunnen we bereiken door het inzetten van reisbuddy trajecten in te kopen bij MEE Gelderse Poort. In deze trajecten wordt een leerling getraind in het gebruik van het OV. Een deel van de leerlingen is niet in staat om deze training te volgen. Een ander deel kan na de training zelfstandig gebruik maken van het OV.

Maatschappelijk effect

Leerlingen worden zelfredzamer, het vergroot het zelfvertrouwen en het vergroot de mobiliteit.

Financieel effect

De training kost €1.390,- per leerling. De gemiddelde kosten per leerling in het Leerlingenvervoer bedroegen in het schooljaar 2017/2018 €6.191. Een busabonnement kost voor deze doelgroep in 2019 €702. Deze kosten zijn niet direct aftrekbaar van het gemiddeld. Dit omdat het gemiddelde is opgebouwd uit vervoerskosten (in busjes van max 8 leerlingen) en de overhead/regie die erbij komt kijken. De besparing is sterk afhankelijk van tal van variabelen. Om deze reden kunnen we geen accurate besparing geven.

Door de ervaringen in Wijchen weten we dat de grootste besparing de eerste twee jaar behaald kan worden. In Wijchen zijn de afgelopen jaren 18 leerlingen getraind. Hoeveel dit er in Druten kunnen zijn is onduidelijk. In 2019 steken wij in op 3 leerlingen uit Druten. En bij succes oplopend in de jaren erna.

Conclusie/advies:

Gezien de successen uit Wijchen, het zelfredzamer maken van de leerling en de besparing die het op gaat leveren adviseren we te gaan werken met reisbuddy trajecten.

Beleidskeuze 2: Vergoeden van OV abonnement gedurende de hele schoolperiode

Op dit moment vergoeden we in Druten bij een succesvolle overgang van Leerlingenvervoer naar het OV, twee jaar de OV kosten van de leerling. Na die twee jaar zijn de ouders, net zoals bij leerlingen voor het reguliere onderwijs, zelf verantwoordelijk voor de kosten van het vervoer. Helaas is het zelf betalen van een OV abonnement na 2 jaar een drempel voor ouders om een leerling te laten starten met de OV training. Om deze drempel weg te nemen stellen we voor om in de beleidsregels op te nemen dat de gemeente Druten het OV abonnement voor leerlingen uit het Leerlingenvervoer gedurende de hele schoolperiode vergoedt.

Maatschappelijk effect

Dit vergroot de kans op vroege start met OV training, vergroot de zelfredzaamheid van de leerling en daarnaast kan het OV abonnement ook buiten schooltijden gebruikt worden wat de mobiliteit van de leerling vergroot.

Financieel effect

Het betalen van het OV abonnement voor een leerling uit het Leerlingenvervoer kost de gemeente in 2019 €702,- per leerling.

Conclusie/advies:

Hoewel het langer het OV abonnement betalen een kostenverhogend effect heeft, bespaart het uiteindelijk taxikosten. Daarnaast vergroot het de zelfredzaamheid van de leerling. We adviseren het OV abonnement gedurende de hele schoolperiode te vergoeden.

Beleidskeuze 3: Inzetten op zelfredzaamheid en redelijkerwijs te verwachten inzet van ouders

Vanaf de start van de reisbuddytrajecten willen we het Leerlingenvervoer toekennen onder voorwaarde dat een kind (waar mogelijk) een OV training gaat volgen. Daarnaast zien we dat we de grootste besparing kunnen behalen in de wijze waarop we indiceren. We willen bij de indicatie kijken naar de mogelijkheden die ouders en leerling zelf hebben. Zoals bijvoorbeeld:

- zelf halen en brengen tegen een KM vergoeding. Dit kan voor heen en/of terug of op een of enkele dag/dagen zijn
- een gedeeltelijke OV oplossing als de OV reis heen en terug te zwaar is, maar een van beide wel kan
- alternatieven als een aangepaste fiets
- aanpassen van de km grens waarna een voorziening uit het LLV kan worden ingezet. Nu is dat in Druten 4 kilometer maar dit kan opgehoogd worden naar 6 kilometer. Deze 6 KM is in lijn met de regionale en landelijke norm.

Ook de inzet van de Plusbus van MeerVoormekaar valt onder de mogelijke besparende opties voor leerlingen die vanuit Druten naar een locatie in Druten gaan.

Maatschappelijk effect

Het vergroot de kans op vroegtijdige inzet van een reisbuddy traject. Het vergroot het besef van ouders over de alternatieven in het Leerlingenvervoer en spreekt hen aan op de eigen verantwoordelijkheid.

Financieel effect

Het geven van een KM vergoeding kost €0.19 per gereden KM. Een vermindering van het aantal ritten per leerling heeft direct een besparende werking. Hoeveel is afhankelijk van de leerling en de locatie.

Aanpassing van de KM grens is een directe besparing omdat korte ritten tussen 4 en 6km niet meer worden geïndiceerd. Hoeveel de exacte besparing is, is op dit moment onduidelijk. We verwachten dat het aantal leerlingen in het Leerlingenvervoer door dit besluit op termijn daalt met 5 tot 10% (zijnde 3 tot 6 leerlingen).

Conclusie/ advies

We adviseren om bij de aanvraag al in gesprek te gaan met ouders om de alternatieven en het reisbuddy traject te duiden en met hen te bepalen welke dagen of dagdelen ze zelf het vervoer kunnen regelen en we adviseren om de KM grens aan te passen naar 6KM.

Beleidskeuze 4: Instellen opstapplaatsen

Een optie om te komen tot een besparing in het Leerlingenvervoer is het instellen van opstapplaatsen waar leerlingen zich verzamelen zodat busjes in één stop meerdere leerlingen tegelijk ophalen. We hebben een analyse gemaakt om de toegevoegde waarde van deze optie te beoordelen. Het is nodig dat meerdere leerlingen met eenzelfde bestemming dicht bij dezelfde opstapplaats wonen.

Conclusie:

We komen tot de conclusie dat verder onderzoek doen naar opstapplaatsen voor het

leerlingen vervoer in Druten niet zinvol is. Dit mede door de spreiding van de leerlingen en de verscheidenheid aan locaties. Hierin hebben we nog niet de individuele omstandigheden van leerlingen, combineerbaarheid van roosters, wensen van ouders en combineerbaarheid met eventuele andere leerlingen vanuit andere gemeenten mee genomen. Dit zou allen ten nadelen zijn van de mogelijkheid om opstapplaatsen in Druten op te zetten.

Beleidskeuze 5: Verruiming KM vergoeding

Naast het inzetten op zelfredzaamheid van ouders willen we de samenredzaamheid van ouders ook vergroten. Dit kunnen we doen door de KM vergoeding te verhogen en trapsgewijs nog verder op te bouwen als er in onderling overleg tussen de ouders meerdere kinderen gelijktijdig worden vervoerd.

Bijvoorbeeld:

Oude KM vergoeding	€ 0,19 per gereden KM
KM vergoeding dienstreizen	€ 0,37 per gereden KM
Nieuwe KM vergoeding	€ 0,37 per gereden KM
Opslag per extra vervoerd kind	€ 0,20 per gereden KM

De hoogte van deze tarieven staan nog ter discussie en moeten verder onderzocht worden. De belastingvrije reiskosten (thuis naar werk) die normaliter in het bedrijfsleven worden betaald liggen op €0,19. Welke gevolgen verhoging juridisch hebben is nog onduidelijk. Wanneer het gaat om een dienstreis ligt de vergoeding op: €0,37 (<https://www.p-direkt.nl/informatie-rijksperoneel/financien/vergoedingen-en-toeslagen/binnenlandse-dienstreis/vergoeding-reiskosten-binnenlandse-dienstreis>). Onderzocht moet worden of deze vergoedingen als doeluitkeringen uitgekeerd kunnen worden.

Voor een gemiddelde reis naar Nijmegen komt deze vergoeding uit op €9,25 (enkele reis). Die met €5,- verhoogd wordt per extra meegenomen kind.

Maatschappelijk effect

Het vergroot de motivatie om zelf te rijden en ritten met kinderen van anderen te combineren. Ouders kunnen dit zelfstandig organiseren en later afstemmen met de consultants Leerlingenvervoer.

Financieel effect

Het vergoeden van een KM vergoeding is aanzienlijk goedkoper dan een rit met de taxi. Dit effect is groter als het om uniekere bestemmingen gaat.

Gevolg in de interne organisatie

De afstemming die vereist is tussen de consultants Leerlingenvervoer en de inwoners en de controle die nodig is om dit in goede banen te leiden werkt werkdruk verhogend.

Conclusie:

Verruiming van de KM vergoeding lijkt een goed idee. We moeten goed onderzoeken welke hoogte enerzijds aanvaardbaar is en anderzijds voldoende stimulerend werkt. Juridisch moet het geen gevolgen hebben en financieel moet het uiteraard onder de kosten van het huidige LLV blijven.

4. Scenario's Leerlingenvervoer Druten

Op dit moment heeft Druten het Leerlingenvervoer ondergebracht bij Avan. Vanwege de tegenvallende financiële cijfers is er bestuurlijk gevraagd welke opties Druten heeft als het gaat om het organiseren van het Leerlingenvervoer (met of zonder andere gemeenten en/of de vervoersorganisatie AVAN). De vier scenario's die hieronder worden onderzocht komen niet terug in de beleidskeuzes, maar zijn vertaald in het advies aan de gemeenteraad om deelname van Druten in BVO DRAN voort te zetten en het Wmo- en het Leerlingenvervoer in de BVO te houden.

Optie 1: Aansluiting behouden op AVAN 2.0

Door de BVO DRAN is het "Adviesdocument Toekomst van het Doelgroepenvervoer" opgesteld. In dit adviesdocument gaat BVO DRAN gedetailleerd in op verschillende aspecten van het toekomstige doelgroepenvervoer in de regio. Met dit document stellen zij iedere gemeente in staat om een afgewogen besluit te maken over voortzetting deelname danwel (gedeeltelijke) uittreding uit de BVO DRAN.

De concrete aanleidingen voor dat adviesdocument zijn: het aflopen van de lopende overeenkomsten, de landelijke ambities met betrekking tot duurzaamheid (zero emissie, en de sterk oplopende kosten voor de dienstverlening onder andere vanuit marktontwikkelingen.

Meerwaarde van regionaal samenwerken in BVO:

- Deskundigheidsbevordering, kostenbesparing, doorontwikkeling en projectondersteuning
- Inspelen op gemeentelijke en (boven-)regionale ontwikkelingen
- Inspelen op duurzaamheid
- Samenwerking met Provincie en Rijk
- Centraal contractmanagement
- Data en dataopslag
- Klantenservice voor reizigers en gemeenten
- Bundeling van logische vervoersstromen is mogelijk, met efficiëntie in het vervoer kosten besparen
- Nieuwe aanbesteding van routevervoer met overkoepelende leidraad en mogelijkheid tot maatwerk biedt flexibiliteit; hetzelfde geldt bij het werken met meerdere percelen met logistiek samenhangende vervoersstromen
- Er kan aandacht gegeven worden aan vervoersstromen over de regiogrenzen heen (richting Tiel)
- Apart perceel Druten mogelijk bij aanbesteding, waardoor latere besluitvorming over samenwerking in Avan mogelijk is

Nadelen:

- Percelen bieden mogelijkheid voor eigen ambitie voor duurzaamheid; hoge duurzaamheidsambitie kan kostenverhogend werken

Advies:

We adviseren aansluiting te behouden op AVAN. Gezien de meerwaarde van regionaal samenwerken zoals benoemd in het adviesdocument levert dit (ondanks de autonome kosten ontwikkelingen) de grootste kans op voor een kostenreductie.

Optie 2: Uittreden uit Avan en zelf aanbesteden

Uiterlijk op 30 april 2019 moet de gemeente Druten kenbaar maken of ze wil uittreden. (gedeeltelijk of helemaal). Uittreden bij AVAN is op zijn vroegst mogelijk op 7 mei 2020. Als Druten kiest voor (deel)uittreding, dan dient er tijdig een eigen aanbesteding voorbereid en uitgevoerd te worden. De nieuwe aanbestedingsperiode zal dan vallen tussen medio 2019 en start 2020. Bij een aanbestedingsprocedure zijn de volgende punten van belang:

- Ontwikkelen van het bestek en organiseren van het aanbestedings- en implementatieproces en de bekostiging daarvan, realisatie uiterlijk juli 2020;
- Uittredingsplan, opstellen daarvan inclusief uittredingskosten; Het bepalen van de exacte uittredingskosten is feitelijk pas te bepalen na het besluit tot uittreden en de dan geldende omstandigheden. Hierbij te denken aan de volgende kostenposten: het opstellen van een uittredingsplan en een afkoopregeling kosten vervoersorganisatie.
- Praktische aandachtspunten die invloed hebben op cliënten van Leerlingenvervoer: veranderingen van zichtbaarheid en herkenbaarheid van de vervoerder omdat de naam AVAN niet meer gevoerd kan worden voor het Leerlingenvervoer; verandering in communicatiestructuren: websites, emailadressen, telefoonnummers, aanspreekpunten bij vervoerder en gemeente;
- Inrichten beheerorganisatie

Zelfstandige aanbesteding zoals in 2018 gedaan door gemeente Renkum blijkt niet te leiden tot een kostenreductie in het vervoer.

Nb: De BVO heeft een calculatie van de kosten gemaakt voor de komende aanbestedingsprocedures voor Wmo- en Leerlingenvervoer. Het voor Druten geraamde bedrag is naar verwachting €5.500.

Advies:

Omdat het zelfstandig aanbesteden van het LLV veel extra werk en kosten met zich mee brengt raden we af voor deze optie te kiezen.

Optie 3: Uittreden uit Avan en aansluiten bij gemeente West Maas en Waal

Deze optie betreft een gezamenlijke nieuwe aanbesteding van het Leerlingenvervoer met gemeente West Maas en Waal na uittreding uit Avan. Dit is vergelijkbaar met optie 2, met dien verstande dat Druten de aanbesteding samen met West Maas en Waal uitvoert. Hiermee kunnen we een bundeling bereiken met vervoersstromen vanuit West Maas en Waal richting Nijmegen. De gemeente West Maas en Waal staat positief tegenover een samenwerking met Druten. De termijnen van aanbesteding komen echter niet overeen (West Maas en Waal heeft nog contracten die doorlopen tot augustus 2020 en die nog driemaal verlengd kunnen worden). Ook zou Druten de volledige kosten (inclusief de kosten van West Maas en Waal) moeten dragen van de nieuwe aanbesteding. Daarnaast heeft Druten slechts één leerling die naar Tiel gaat en heeft een bundeling van het vervoer met West Maas en Waal mogelijk maar beperkte toegevoegde waarde. West Maas en Waal heeft wel leerlingen die naar Druten, Nijmegen en Groesbeek vervoerd worden.

Advies:

Gezien de beperkte toegevoegde waarde van deze samenwerking en de verwachte hoge kosten van een nieuwe aanbesteding raden wij deze optie af.

Optie 4: Uittreden uit Avan en aansluiten aan bij Nijmegen, Wijchen en Beuningen

Als het Leerlingenvervoer van Nijmegen, Wijchen en Beuningen niet ingebracht wordt in Avan en deze gemeenten gaan zelf opnieuw het Leerlingenvervoer aanbesteden, dan is het een optie om hier als Druten bij aan te sluiten. Omdat logistieke vervoersstromen samenvallen leidt dit mogelijk tot een grotere combinatiegraad voor het Leerlingenvervoer vanuit Druten.

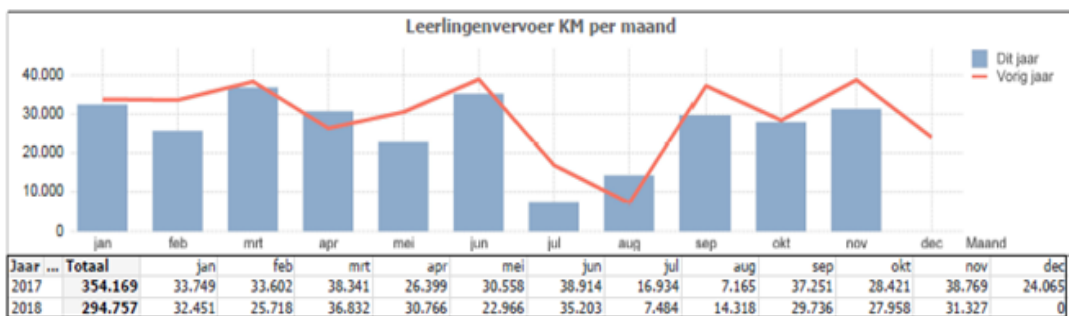
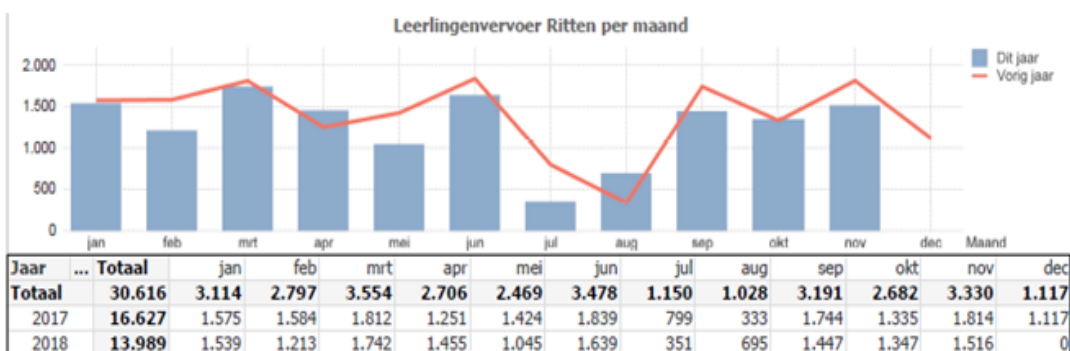
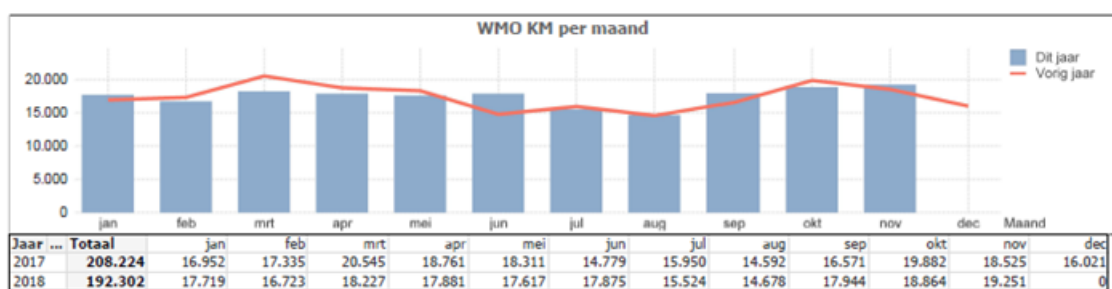
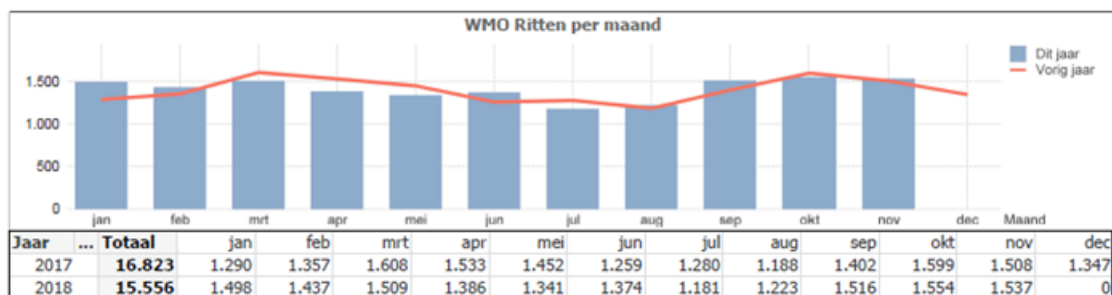
Maar: de drie gemeenten hebben de intentie uitgesproken om het Leerlingenvervoer in te brengen bij Avan. Zodat dit geen reële optie is.

Advies:

Als de BVO DRAN opgeheven wordt is dit de second best optie voor Druten. Vooralsnog lijkt het hier niet op. Deze optie hebben we achter de hand.

Bijlage 1: Managementinformatie

Gemeente Druten



Gemeente Druten

Kilometers per indicatie

Dit Jaar - Maand	Totaal	jan	feb	mrt	apr	mei	jun	jul	aug	sep	okt	nov	dec
WMO	190.255	17.719	16.723	18.227	17.881	17.617	17.591	15.098	14.598	17.776	18.476	18.550	0
WMO boven budget	2.047	0	0	0	0	0	284	426	80	168	388	701	0
WMO zonder korting	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
OV	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Meerelzende 50%	9.674	999	737	585	736	1.035	612	950	655	980	969	1.415	0
Meerelzende 100%	284	45	5	65	0	0	5	27	0	5	28	105	0
Verplichte Begeleiding	14.881	1.340	953	1.262	1.302	1.358	1.325	1.435	1.329	1.428	1.732	1.416	0
Decl. KM Gemeente	207.183	19.059	17.676	19.490	19.183	18.975	19.200	16.959	16.007	19.372	20.595	20.668	0
Decl. KM Provincie	9.958	1.043	742	650	736	1.035	617	976	655	985	997	1.520	0
Rolstoel WMO	23.487	1.995	1.739	2.216	2.317	2.611	2.101	1.304	1.762	2.338	2.531	2.574	0
Rolstoel OV	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Scoot WMO	1.954	176	179	218	178	80	157	220	133	219	188	206	0
Scoot OV	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Taxi	4.658	295	300	551	195	642	858	736	241	325	274	241	0
Bus	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Voorin	18.004	1.677	1.196	1.589	1.193	1.297	2.575	901	867	2.208	2.415	2.086	0
Individueel	168	0	0	0	0	0	57	38	0	56	0	18	0
Kamer-Kamer	1.891	186	243	108	147	132	265	155	141	124	164	225	0
Opstap	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Liggend Vervoer	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Ind.KM Gemeente	50.162	4.330	3.657	4.682	4.029	4.763	6.014	3.354	3.144	5.269	5.572	5.349	0
Ind.KM Provincie	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

Vorig Jaar - Maand	Totaal	jan	feb	mrt	apr	mei	jun	jul	aug	sep	okt	nov	dec
WMO	203.985	16.952	16.146	20.390	18.645	18.232	14.779	15.950	14.592	16.416	19.457	17.596	14.832
WMO boven budget	4.239	0	1.190	155	116	79	0	0	0	155	425	930	1.190
WMO zonder korting	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
OV	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Meerelzende 50%	9.577	646	764	1.141	657	869	618	842	630	715	943	939	814
Meerelzende 100%	347	0	0	52	34	20	0	100	21	0	40	52	28
Verplichte Begeleiding	14.274	917	1.463	1.410	1.478	1.420	1.032	1.038	1.173	1.011	1.174	1.314	843
Decl. KM Gemeente	222.498	17.870	18.798	21.955	20.239	19.731	15.811	16.989	15.765	17.582	21.056	19.839	16.864
Decl. KM Provincie	9.924	646	764	1.192	691	889	618	942	651	715	983	992	842
Rolstoel WMO	21.955	1.336	1.147	2.553	2.445	1.861	1.382	1.681	1.533	1.867	2.267	2.046	1.837
Rolstoel OV	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Scoot WMO	6.425	1.885	1.633	669	181	125	175	407	240	257	392	272	189
Scoot OV	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Taxi	3.930	195	11	15	149	178	263	671	610	574	726	361	177
Bus	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Voorin	9.644	388	211	351	419	423	398	105	425	1.921	1.803	2.001	1.200
Individueel	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Kamer-Kamer	2.441	206	159	271	166	204	101	355	164	196	159	260	200
Opstap	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Liggend Vervoer	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Ind.KM Gemeente	44.394	4.011	3.161	3.860	3.360	2.792	2.318	3.218	2.972	4.815	5.345	4.940	3.603
Ind.KM Provincie	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

Bijlage 2: Concept Projectplan uitbreiding Plusbus Druten

Inleiding

Het vervoersproject PlusBus biedt al ruim 30 jaar vervoer van deur tot deur binnen de gemeente Druten. De markt waarin de PlusBus opereert is de afgelopen jaren veranderd. De vergrijzing en het langer zelfstandig blijven wonen van mensen zorgt voor een grotere vraag naar vervoer op maat. Als gevolg van bezuinigingen op het openbaar vervoer is een aantal lijndiensten weggefallen. Om de hiaten in het systeem op te vullen is er behoefte aan passende en betaalbare vervoersalternatieven.

Doel en doelgroep

Het doel is de uitbreiding van de PlusBus Druten zodat ouderen en mensen met beperkingen die geen gebruik kunnen maken van het openbaar vervoer zich binnen Druten kunnen verplaatsen met de PlusBus en daardoor mee kunnen doen in de samenleving. Het risico op eenzaamheid en sociaal isolement wordt daarmee verkleind. Inwoners van Druten kunnen de familie bezoeken, deelnemen aan georganiseerde dagbesteding, winkelen, etc.

Wat biedt de PlusBus?

De PlusBus wordt grotendeels door vrijwilligers uitgevoerd. Er zijn 7 vrijwillige chauffeurs ter beschikking die gedurende 5 dagen, maandag tot en met vrijdag, tussen 8.00 en 17.00 uur rijden binnen de gemeente Druten. Het grootste gedeelte van het vervoer bestaat uit het vervoer van en naar de dagbesteding. Een beroepskracht plant de ritten in die gereserveerd kunnen worden tussen 9.00 en 13.00 uur. Een andere beroepskracht maakt de financiële afrekeningen van de PlusBus.

Organisatie en interne structuur

De structuur kent de volgende uitgangspunten:

- De PlusBus is een vrijwilligersvervoersproject met ondersteuning door beroepskrachten. (Deze randvoorwaarde is van belang voor het verkrijgen van vrijstelling motorrijtuigenbelasting)
- Overzichtelijke opbouw, platte organisatie
- Vervanging van vrijwilligers bij ziekte of vakantie
- Enkele beroepskrachten nodig

Vrijwilligers

Voor de uitbreiding van het vervoer zijn er circa 10 vrijwillige chauffeurs extra nodig, deze moeten geworven worden. De chauffeurs worden ingewerkt door een collega chauffeur, aan de hand van een protocol instructie en tot slot een testrit. Ook is er een vragenlijst voor een medische check. De vrijwilligers die nu al rijden zijn langdurig verbonden aan het vervoersproject. Ze werken met veel gevoel en verantwoording aan hun taak. De service richting de klant staat bij hen voorop. De chauffeurs van de PlusBus ontvangen per dag € 5,00 onkostenvergoeding.

Ontwikkeling en de markt

De markt waarin de PlusBus opereert is veranderd. Als gevolg van bezuinigingen op het openbaar vervoer is een aantal lijndiensten weggefallen. Om de hiaten in het systeem op te vullen alsmede om het vervoer voor ouderen en mensen met een beperking te verzorgen zijn diverse regionale initiatieven opgestart, waaronder de buurtbus.

De gemeente Druten heeft verzocht om te onderzoeken of het vervoer via de PlusBus kan worden uit gebreid. Zijn er mogelijkheden om in aanvulling op AVAN meer lokale

ritten in Druten te verzorgen? Ja, dat kan. Echter dit betekent dat er de nodige zaken geregeld moeten worden. Avan heeft op werkdagen circa 2700 lokale ritten op jaarbasis, afgerond komt dat neer op 52 ritten per week. Dit betekent dat er uitbreiding moet komen van zowel de auto's/bussen, vrijwilligers en beroepskrachten, telefoonlijnen, maar ook van het plannings- en betaalsysteem. Nu het allemaal nog kleinschalig is, is dat ook met een beperkte administratie bij te houden, echter onze ervaring met OpStap in Wijchen heeft ons geleerd dat we ook hierin een professionaliteitsslag moeten maken. De kosten voor de aanschaf van een nieuw betaalsysteem, Wemaron of Regicare, is mogelijk ook te combineren met de OpStap in Wijchen, echter dat moet onderzocht worden. De begroting is gebaseerd op 2700 lokale ritten binnen de gemeente Druten.

Kansen voor de toekomst

Met de gemeente is gesproken over de mogelijkheden om de PlusBus breder in te zetten en het vrijwilligersvervoer verder uit te bouwen vanuit de wens en noodzaak de gemeentelijke kosten voor vervoer te beperken en te kijken naar alternatieve, aanvullende inzet door de PlusBus. De vragen van de gemeente hebben betrekking op:

1. Meer benutten van de daluren van de PlusBus als voorliggende voorziening voor AVAN.
2. Uitbreiding van rijtijden naar de avond op doordeweekse dagen.
3. Uitbreiding van reserveringstijden en coördinatie.
4. Verzorging van de aansluiting van het vrijwilligersvervoer op de toekomstige hoogwaardige halte in Druten.

Hieronder wordt aangegeven op welke punten de PlusBus aan deze wens tegemoet kan komen en wat daarvoor nodig is.

1. Meer benutten daluren van de PlusBus

De huidige twee bussen zijn niet geschikt voor rolstoelvervoer. Een van de bussen zal i.v.m. ouderdom vervangen moeten worden als ze meer wordt ingezet.

Tevens is het nodig om minimaal een of twee (rolstoel) bussen of auto's extra te hebben. Hierin kiezen we voor een leaseconstructie. Dit heeft als voordeel dat het helder is wat de uitgaven maandelijks zijn.

2. Uitbreiding van rijtijden naar de avond op doordeweekse dagen

Voor de uitbreiding van de rijtijden op werkdagen van 17.00 uur tot 22.00 uur is er uitbreiding nodig van het aantal chauffeurs. Uitgaande van 52 extra ritten per week zijn 10 extra chauffeurs nodig om zo voldoende capaciteit te hebben, ook tijdens ziekte en in tijden van vakantie. Na 22.00 uur, op zaterdag en zondag en op feestdagen wordt er niet gereden.

3. Uitbreiding van reserveringstijden en coördinatie

De PlusBus kent nu beperkte reserveringstijden voor ritten. Er kan alleen telefonisch gereserveerd worden op werkdagen tussen 8.30 uur en 13.00 uur. Door de uitbreiding is er meer bezetting nodig voor het reserveren van ritten tot 16.30 uur. Dit is een uitbreiding van 17,5 uur per week. Daarnaast zijn er ook uren nodig voor indirecte werkzaamheden zoals, het werven van vrijwilligers, communicatie, etc. Er is dan ook een noodzaak voor 21 uur per week extra bezetting. Het tegelijk reserveren en plannen voor Wijchen en Druten is (nog) niet mogelijk.

4. Verzorging van de aansluiting van het vrijwilligersvervoer op de toekomstige hoogwaardige halte in Druten

De gemeente Druten heeft het voornemen om op het busstation ter hoogte van de rotonde Koekoek een hoogwaardige bushalte te gaan ontwikkelen in de periode

2019-2022. Dit is een bushalte met een apart perron voor de Basismobiliteit. Op deze halte kunnen buurtbussen, plusbussen en AVAN-vervoerders de reizigers afzetten en weer ophalen. Het is de bedoeling dat in de toekomst de Plusbus het vervoer van huis naar de HOV halte (en terug) voor mensen met beperkingen gaat verzorgen. Hierdoor wordt de aansluiting op het reguliere OV vergroot en zullen deze reizigers meer en vaker het openbaar vervoer kunnen gebruiken.

Tarief

Het tarief voor een rit met de PlusBus in de gemeente Druten gaat € 1,00 enkele reis kosten. Dit tarief geldt ook voor ritten naar de kernen van Druten: Deest, Afferden, Horssen en Puiflijk. We gaan onderzoeken hoe we de betalingen zo efficiënt en veilig mogelijk kunnen realiseren. We overwegen om hiervoor het systeem van WeMaron of Regicare aan te schaffen. Dit systeem is inzetbaar in zowel Wijchen als Druten. De kosten kunnen dan ook verdeeld worden over beide gemeenten.

Communicatie

In de beginfase moeten we vooral tijd en aandacht besteden aan communicatie. We hebben voldoende chauffeurs nodig. Maar we moeten de burgers in Druten ook wijzen op de nieuwe mogelijkheden die de PlusBus biedt na de uitbreiding. We willen immers allemaal dat inwoners meedoen in de maatschappij.

Extra personele inzet: structureel en incidenteel

Verruiming van het project en uitbreiding van reserveringstijden vraagt extra personele capaciteit van 21 uur per week voor de planning en de administratieve afhandeling van de betalingen e.d. Om het project op te zetten en allerlei taken uit te voeren en in gang te zetten zijn er ook vooraf allerlei kosten, zoals voor het ontwikkelen van communicatiemateriaal, het werven van vrijwilligers, het opleiden van chauffeurs, afsluiten van verzekeringen, etc. etc.

Projectleider en projectcoördinator

Om het project uitgewerkt te hebben is het noodzakelijk dat er extra capaciteit beschikbaar komt om het project te trekken. We denken dat er 8 uur per week nodig is gedurende 32,5 weken, in totaal 260 uur. Voor ondersteuning van de projectleider is een projectcoördinator noodzakelijk van circa 200 uur, dat is ruim 6 uur per week.

Planning

- Februari 2019 bespreken projectplan met de gemeente Druten.
- Maart 2019 plan voorleggen aan college en raad gemeente Druten.
- April 2019 start met voorbereidende werkzaamheden.
- April/Mei werven nieuwe chauffeurs.
- Mei/Juni werven medewerker reservering.
- Medio oktober start uitbreiding PlusBus in Druten.

Onderbouwde kostenraming

In de bijlage zijn de kosten nader gespecificeerd. Wij, als MeerVoormekaar, hebben voor het personeel alleen de salariskosten in rekening gebracht en **niet** de indirecte kosten.

Meerkosten uitbreiding PlusBus structureel en incidentele kosten

Voorstellen in notitie		
<u>Kosten</u>	Per jaar	
Personeel:		
21 uur uitvoering incl. coördinatie	39.600	
vrijwilligerskosten	6.500	
Kosten systeem	<u>1.200</u>	
		47.300
Vervoer:		
Extra brandstof en schade	3.500	
Extra leasekosten	<u>500</u>	
		4.000
Extra busje:		
Leasekosten	6.000	
Extra brandstof en schade	<u>1.500</u>	
		7.500
Inkomstenderving lager tarief		2.500
Totaal structurele kosten op jaarbasis		61.300
<u>Opbrengsten</u>		
Ritten		2.700
Af: btw		243
Totaal opbrengsten		<u>2.467</u>
Totaal structurele kosten per jaar		<u><u>58.833</u></u>
Incidentele kosten		
Projectcoördinator	260 uur x € 35,00	€ 9.100,00
Opslag indirecte kosten 20%	260 uur x € 7,00	€ 1.820,00
Ondersteuning projectcoördinator	200 uur x € 35,00	€ 7.000,00
Opslag indirecte kosten 20%	200 uur x € 7,00	€ 1.400,00
Aanschaf WeMaron systeem (helpt voor rekening Wijchen)	€20.000,00	€ 10.000,00
Totaal incidentele kosten		€ 29.320,00

Bijlage 3: Onderzoek opstapplaatsen

De 51 leerlingen die momenteel in het Leerlingenvervoer zitten gaan naar de volgende locaties:

Gemeente	Locaties	Aantallen
Druten	SBO de Dijk	4
	De Kom	9
	Pax Christi	1
Grave	Visio	1
Groesbeek	VSO School Werkenrode	5
	Kentalis Terwindt	3
Nijmegen	Kentalis Martinus van Beek	3
	Kristallis Aventurijn	4
	Kristallis Park Neerbosch	3
	Sint Tarcissiuschool	4
	SO4 de Windroos	2
	Talita Koemi	1
Tiel	Roeland-Berk en Beukschool	1
	NBS v ZMOK de Sonnewijser	1
Ubbergen	Entrea Onderwijs	3
	Sint Maartenschool	6

Op basis van de woonplaats en de locaties waar de leerlingen naartoe worden gebracht bepalen we of het verder onderzoek doen naar een opstapplaats in Druten logisch is.

Afferden

Zes van de leerlingen wonen in Afferden, waarvan 3 ver buiten de kern Afferden wonen. Deze leerlingen gaan naar vier verschillende scholen zijnde: DE Kom, Werkenrode, Kristallis Aventurijn en de Sint Maartenschool.

Op basis van deze gegevens achten we het niet zinvol om voor Afferden een opstappunt te onderzoeken. Het aantal leerlingen is te gering, de bestemmingslocaties lopen te ver uiteen.

Deest

Vijf van de leerlingen wonen in Deest, waarvan één ver buiten de kern Deest woont.

Deze 5 leerlingen gaan naar vier verschillende scholen zijnde: Werkenrode, De dijk, Sint Maartenschool en Entrea onderwijs. Hoewel vier leerlingen relatief dicht bij elkaar wonen, lopen de bestemmingslocaties te ver uiteen.

Druten

32 van de leerlingen wonen in Druten. Voor Druten zijn een aantal buurten aan te wijzen waar leerlingen geconcentreerder wonen. Dit zijn de omgeving Koekoek, de Hoeven en 's Heerenloo.

Omgeving Koekoek:

In de omgeving van de Koekoek wonen tien leerlingen. Deze leerlingen gaan naar acht verschillende locaties zijnde: Sint Maartenschool, dependance de Stijgbeugel, Kristallis Neerbosch, Werkenrode, Kristallis Aventurijn, Entra onderwijs, Kentalis en Sint Tarcissius.

Op basis van deze gegevens achten we het niet zinvol om voor omgeving Koekoek een opstappunt te onderzoeken.

Omgeving de Hoeven:

In de omgeving van de Hoeven wonen zeven leerlingen. Deze leerlingen gaan naar vijf verschillende locaties zijnde: Kentalis Rafael, De kom, Sint Maartenschool, Kentalis Terwindt en Kristalis Neerbosch.

Op basis van deze gegevens achten we het niet zinvol om voor omgeving de Hoeven een opstappunt te onderzoeken.

Omgeving 's Heerenloo:

In de omgeving van 's Heerenloo wonen vijf leerlingen. Deze leerlingen gaan allen naar een andere locatie. Op basis hiervan achten we het niet zinvol om voor de omgeving van 's Heerenloo een opstappunt te onderzoeken.

Horssen

Vijf van de leerlingen wonen in Horssen, waarvan één ver buiten de kern woont. Deze vijf leerlingen gaan naar twee verschillende locaties: De kom en De Dijk. Voor een opstappunt kunnen per school 2 leerlingen worden gecombineerd. Het inregelen van een opstappunt voor 2 leerlingen achten we niet zinvol.

Puiflijk

Vijf van de leerlingen wonen in Puiflijk. Deze vijf leerlingen wonen relatief dicht bij elkaar. Deze vijf leerlingen gaan naar vier verschillende locaties zijnde: Werkenrode, Tarcissius, Kentalis Terwindt en de Kom.

Op basis van deze gegevens achten we het niet zinvol om voor Puiflijk een opstappunt te onderzoeken.