

PLUSBUS RHEDEN/ROZENDAAL: PERSPECTIEF 2016 – 2019

Vastgesteld 10 februari 2016

PLUSBUS RHEDEN/ROZENDAAL: PERSPECTIEF 2016 – 2019

INLEIDING

Na de Perspectiefnotities uit februari 2014 en 2015, brengt het bestuur van de Stichting Vervoer door Vrijwilligers Rheden/Rozendaal nu haar verwachtingen voor de periode 2016 – 2019 in beeld.

In de komende jaren zullen effecten ten volle merkbaar worden van de veranderingen in het overheidsbeleid binnen het sociale domein. De PLUSBUS zal daardoor waarschijnlijk te maken krijgen met een verder toenemende vraag naar vervoer. Dat kan ook gelden voor uit bezuiniging voortvloeiende wijzigingen in de aanpak van vervoer in de regio Arnhem.

De introductie van de Gelrepass, kan de gebruiksmogelijkheid van de PLUSBUS binnen de bestaande doelgroepen verruimen.

In 2016 komt het vervolg op de periode van gemeentelijke ondersteuning voor de PLUSBUS aan de orde. De toezegging bij de start gold immers voor de jaren t/m 2016. Het is duidelijk dat zonder continuïteit in de financiële ondersteuning en afstemming daarvan op de feitelijke en verwachte groei, niet aan de toename in de behoefte aan vervoer worden voldaan.

1. DOEL VAN DE STICHTING

Het doel van de stichting blijft onveranderd: het vervoer van oudere en gehandicapte inwoners van de gemeenten Rheden en Rozendaal, die redelijkerwijs geen gebruik kunnen maken van het openbaar vervoer. De mogelijke reisbestemmingen blijven liggen binnen de beide gemeenten en in de aangrenzende gemeenten, vanwege de daar gevestigde voorzieningen. In de reismotieven staan sociale en medische doelen voorop.

In het overheidsbeleid blijft nadruk liggen op het eigen initiatief van mensen om maatschappelijk te participeren en om - zoveel mogelijk vanuit huis - in eigen behoeften te voorzien. Dit accent zal niet minder sterk worden. Dit leidt ook tot een grotere behoefte aan zelf georganiseerd vervoer.

Doel van de PLUSBUS is om in de komende jaren binnen dit kader dienstverlening aan te bieden, zich onderscheidend door kwaliteit en afstemming op de specifieke behoeften van de doelgroepen.

De PLUSBUS heeft geen ambities voor groei. De PLUSBUS biedt ondersteuning aan zelfredzaamheid en maatschappelijke betrokkenheid. Wanneer daar toename van de vervoersvraag uit voortvloeit, dan zal die zoveel mogelijk worden gefaciliteerd, geheel op basis van vrijwillige inzet

2. INZET VAN VRIJWILLIGERS VS MARKTGERICHT VERVOER

Gegeven is dat reguliere vervoerbedrijven niet steeds kunnen voorzien in specifieke behoeften van ouderen en gehandicapten. Juist het bieden van gewenste (extra) kwaliteiten voor hen was het motief om te starten met de PLUSBUS. Dat motief geldt ook in de komende jaren.

Waar het reguliere vervoer wel de gewenste kwaliteit kan leveren, zal de PLUSBUS ook in de toekomst niet actief diensten aanbieden. Wanneer marktverstoring dreigt, opereert de PLUSBUS uiterst terughoudend, niet meer dan incidenteel en als regel op verzoek van een individueel direct betrokkene.

Voor de PLUSBUS is de behoefte aan individueel vervoer, via de kortste weg leidend. Samenwerking met een bedrijf of instelling vindt alleen plaats wanneer een evenwichtige tegenprestatie wordt geleverd.

3. KWANTITATIEVE ONTWIKKELINGEN

3.1. Aantallen ritten

In 2015 is de toename van de voorgaande jaren verder gegaan.

	jan	feb	mrt	apr	mei	juni	juli	aug	sept	okt	nov	dec	totaal
2013	139	212	195	284	295	289	301	313	420	463	521	439	3871
2014	601	517	585	642	551	555	507	472	634	707	656	620	7047
2015	722	599	660	659	578	699	701	598	773	732	735	609	8065

Binnen de beleidscontext voor de komende jaren, mag worden verondersteld dat de groei doorgaat, weliswaar in een relatief geleidelijker tempo.

3.2. Rolstoelgebonden ritten

De aantallen rolstoelgebonden klanten zijn aanmerkelijk toegenomen.

	jan	feb	mrt	apr	mei	juni	juli	aug	sept	okt	nov	dec	totaal
2013	28	39	34	43	30	25	20	31	62	75	88	85	560
2014	73	80	95	121	86	73	73	86	126	157	155	166	1294
2015	156	117	136	149	113	144	113	125	175	156	202	161	1747

Het aantal ritten met rolstoelgebonden klanten groeide niet alleen absoluut, maar ook relatief en bedroeg in 2015 ruim 21%. Ook wat dit betreft is een verdere toename te voorzien.

3.3. Herkomst en bestemming

Evenals in 2014 werden in 2015 de meeste ritten uitgevoerd binnen Velp, tussen Velp en Rheden en vanuit deze dorpen naar Arnhem Noord, gericht op de daar gevestigde zorginstellingen.

Binnen Dieren – Spankeren neemt de Buurtbus een deel van het vervoer van ouderen voor zijn rekening. Voor bestemmingen elders, zoals de ziekenhuizen in Zutphen, Velp en Arnhem, maar ook voor sociale doeleinden, is in 2015 vaker een beroep gedaan op de PLUSBUS. De bekendheid van de PLUSBUS neemt wat dit betreft kennelijk toe.

Uit de kleine kernen van de gemeente Rheden kwam nog weinig vraag.

Rozendaal was aanvankelijk vaak “goed” voor 10 á 15 ritten per maand, maar in de laatste maanden van 2015 liepen de aantallen terug. Redenen daarvan zijn niet bekend.

Er is in 2015 geen nadere analyse uitgevoerd van de vertrekadressen per gemeenteonderdeel, omdat in de eerste helft 2016 een evaluatieonderzoek zal plaatsvinden. Daarin worden herkomst en bestemming en ook reismotieven opgenomen.

Er zijn geen aanleidingen gevonden om te veronderstellen dat in 2015 wezenlijke veranderingen hebben plaatsgevonden in vergelijking met 2014.

3.4. Collectief vs individueel vervoer

Het aantal ritten in relatie tot de zorgboerderij Munnikenhof is nagenoeg stabiel gebleven. Het is de enige vorm van – overigens zeer kleinschalig – collectief vervoer. Daarnaast worden enkele bewoners van zorginstellingen op individuele specificaties en voor eigen

rekening vervoerd. De individuele vraag, buiten bemiddeling/zorg van de instelling is en blijft maatgevend voor dienstverlening door de PLUSBUS. Aldus wordt professionele marktverstoring van enige betekenis voorkomen.

3.5. Flexritten

Zonder de inzet van particuliere auto's – de zgn. flexrijders - kon niet geheel aan de vraag worden voldaan.

	jan	febr	mrt	apr	mei	juni	juli	aug	sept	okt	nov	dec	totaal
2014	118	68	92	93	70	96	73	70	97	77	33	36	923
2015	97	35	39	102	58	105	82	15	58	19	18	37	665

Bedroeg het maandgemiddelde in 2014 nog ongeveer 75, in 2015 was dit teruggelopen tot ca 55. De effecten van de aanschaf van de tweede bus in 2014 en de inzet van de Citroën C3 Picasso sinds augustus 2015 zijn zichtbaar in deze cijfers.

Het beleid van het bestuur blijft er op gericht om zoveel mogelijk te werken met eigen materieel. De inzet van particuliere auto's wordt beschouwd als een noodmaatregel, bedoeld om incidentele tekorten op te lossen.

4. ORGANISATIE

De werkstructuur heeft ook in 2015 gefunctioneerd zoals beoogd. Er zijn nu geen redenen om voor de komende jaren wijzigingen voor te stellen.

In de Klankbordgroep is wel geconstateerd dat er aanleiding is om samenstelling en werkwijze ter discussie te stellen. Nieuwe structuren in het sociale domein roepen de vraag op hoe daar het beste op kan worden ingespeeld. De Klankbordgroep besluit zelf over aanpassingen; het bestuur van de Stichting ondersteunt daarbij desgewenst.

Aandacht voor de continuïteit blijft noodzakelijk. Naarmate de vraag naar vervoer groeit, het aantal medewerkers navenant toeneemt en ook aan beheer en ontwikkeling van de materiële uitrusting (bussen, planningsysteem) hogere eisen worden gesteld, ontstaat meer behoefte aan een mate van professionele inzet. Dat kan gaan om vrijwilligers met professionele ervaring, maar wellicht is ook inzet van nog professioneel actieve mensen gewenst.

Hoe dan ook is een vrijwilligersorganisatie met een omvang en een groeipotentie zoals die van de PLUSBUS, kwetsbaar. Opvolging op bestuurlijk niveau en een stevige achtervang voor coördinatie en planning zullen steeds alertheid eisen. De werving van chauffeurs is natuurlijk altijd van belang, maar levert doorgaans de minste problemen op.

5. FINANCIËN

De resultaten van de laatste jaren wijzen uit dat met het huidige tarievenbeleid en met gemeentelijke subsidies die afgestemd zijn op het groeitempo zoals zich dat heeft voorgedaan, enige reservevorming mogelijk is. De cijfers over 2015 geven aan dat de marges weliswaar werkbaar, maar toch smal zijn. Tegenvallers van enige omvang, bijvoorbeeld door reparatiekosten, zijn moeilijk te dragen.

Reservevorming is absoluut noodzakelijk om vervanging en zo nodig uitbreiding van materieel geheel of tenminste deels uit eigen middelen te kunnen bekostigen. Voor vervanging en/of uitbreiding zal een beroep op externe bijdragen onvermijdelijk zijn. Voor uitgewerkte cijfers wordt verwezen naar de jaarstukken. Daaruit blijkt duidelijk dat zonder substantiële gemeentelijke bijdragen geen PLUSBUS mogelijk is.

6. MATERIEEL

De ervaring in 2014 dat bij een aantal ritten in de orde van grootte van 7000 á 8000 tenminste een drietal voertuigen nodig is, werd in 2015 bevestigd. Aanvulling met de inzet van particuliere auto's blijft nodig, maar in beperkte mate.

Door de in de Perspectiefnota 2015-2018 voorgenomen aanschaf van een comfortabele personenauto (de CITROËN C3 PICASSO) in juli 2015 is de flexibiliteit toegenomen, zodat de rolstoelbussen meer voor hun specifieke taak kunnen worden ingezet.

Inmiddels is gebleken dat door de toename van de vraag naar rolstoelvervoer incidenteel pieksituaties ontstaan, die zelfs met de beide bussen soms moeilijk zijn op te lossen. Het bestuur zal zich in 2016 beraden op de aanpak van dit probleem.

7. COMMUNICATIE

Het belang van voorlichting volgens de Perspectiefnotitie 2015-2108 blijft ook voor de volgende planperiode ten volle gelden. Elk bijzonder moment zal worden aangegrepen om publiciteit te genereren voor de PLUSBUS. Op uitnodigingen om voorlichting te geven aan de doelgroepen, wordt altijd positief gereageerd.

De introductie van de Gelrepas per 1 maart 2016 geeft weer gelegenheid om de dienstverlening van de PLUSBUS breed te etaleren.

Bij de Gelrepas gaat het overigens niet om nieuwe doelgroepen. Het gebruik van de PLUSBUS komt beter binnen het bereik van mensen in bestaande doelgroepen, voor wie de ritprijs een belemmering vormde. Daarop ligt de nadruk in de publiciteit.

De communicatie met de medewerkers blijft steeds aandacht vragen. In de komende jaren zal als regel tenminste twee keer per jaar een bijeenkomst van alle medewerkers worden gehouden. Hun betrokkenheid bij de ontwikkeling is hier zeer bij gebaat. Bovendien geeft het gelegenheid voor onderling contact. Vooral chauffeurs werken immers steeds alleen. Het overleg van de coördinatoren dat eens per 4 á 6 weken plaats vindt, zal worden voortgezet, als regel met aanwezigheid van het meest betrokken lid van het bestuur. Overigens blijkt dat medewerkers de wegen voor interne communicatie nog steeds goed weten te vinden.

Inmiddels is het gelukt om met enige regelmaat een interne nieuwsbrief samen te stellen. Vooral voorafgaand aan de bijeenkomsten van medewerkers blijkt dit een efficiënt communicatiemiddel.

8. PERSPECTIEF 2016 – 2019

De verwachting in voorgaande Perspectiefnotities dat de toename van de behoefte aan vervoer in de doelgroepen doorgaat, is werkelijkheid gebleken. Ook voor de komende jaren blijft een groeiverwachting leidraad voor beleid, maar in een gematigd tempo.

Evenals in 2015, wordt voor het eerstkomende jaar uitgegaan van 15 á 10% toename; de introductie van de Gelrepas speelt daarin een rol. Daarna ligt een verdere geleidelijke vermindering van het groeitempo het meest voor de hand: ca 10% in 2017, gevolgd 10 á 5% in de jaren daarna, vormen een hanteerbaar perspectief.

In absolute aantallen zou dat betekenen dat de PLUSBUS eind 2016 ongeveer 9000 klanten heeft geboekt en eind 2017 bijna 10.000, d.i. 750 á 850 gemiddeld per maand.

Op langere termijn is een geleidelijke doorgroei naar een orde van grootte van 11.000 niet uitgesloten.

De noodzaak om de feitelijke ontwikkeling in de vraag op de voet te volgen blijft bestaan, niet alleen kwantitatief maar ook qua herkomst en bestemming en voor wat betreft de aard van de vervoerbehoefte.

In 2016 is de oudste rolstoelbus aan vervanging toe.

Het bestuur zal in de eerste helft van 2017 moeten besluiten over uitbreiding van de capaciteit, die wellicht al nodig is in de tweede helft van dat jaar, maar waarschijnlijker niet eerder dan in de eerste maanden van 2018. Het is te verwachten dat in de tweede helft van 2016 en in 2017 vaker een beroep gedaan moet worden op flexrijders, zoals dat ook in 2014 het geval was.

Voor pieksituaties in het rolstoelvervoer kan overwogen worden om specifiek daarvoor capaciteit te beschikbaar te krijgen, bijv. door de samenwerking met andere vrijwilligersorganisaties die vervoer verzorgen, bijv. die in Doesburg. Aanschaf van een derde rolstoelbus voor alleen incidentele pieken, is wellicht enigszins buiten de proporties van verantwoord financieel beleid. Het is eerder een optie om weer een gemakkelijk toegankelijke personenauto ter beschikking te krijgen.

De wijzigingen in het regionale vervoerbeleid, de introductie van de Gelrepass, verdere stappen in het gemeentelijke beleid binnen het sociale domein en de doorgaande demografische ontwikkeling zullen niet aan de PLUSBUS voorbijgaan. Steeds blijft de kwaliteit van de dienstverlening voorop staan: die zorgt ervoor dat inwoners van de beide betrokken gemeenten vertrouwen houden. Daar gaat het om.

CONCLUSIES

1. De PLUSBUS gaat uit van een geleidelijk groei van de vraag naar vervoer. In de eerstkomende jaren zal die sneller verlopen dan op langere termijn. Ga uit van 15 á 10% in 2016, 10% in 2017 en 10 á 5% in de jaren 2018/19.
2. In 2016 zal de oudste rolstoelbus moeten worden vervangen. De capaciteit voor rolstoelgebonden klanten is voorlopig voldoende, behoudens incidentele pieksituaties. Er zal weer vaker een beroep worden gedaan op flexchauffeurs.
3. Voortzetting van het tot nu gevolgde financiële beleid levert enige ruimte om de kosten van vervanging en wellicht later ook uitbreiding deels uit eigen middelen te dekken.
4. Zonder substantiële gemeentelijke bijdragen, afgestemd op de groei, is voortzetting van de dienstverlening door de PLUSBUS op tenminste het huidige niveau, niet mogelijk.
4. Communicatie blijft zich richten op de individuele vraag naar vervoer, met aandacht voor onderdelen van de gemeenten waar de belangstelling relatief achterbleef. Het interne communicatiebeleid wordt voortgezet. Er wordt nagegaan welke scholing en andere vormen van faciliteren van medewerkers gewenst zijn.
5. Het nieuwe planningsstelsel zal in 2016 worden ingevoerd. Daarmee is een belangrijk deel van de basis gelegd voor de opvang van de verwachte groei.
6. In 2016/2017 dient de vraag naar een vorm professionele ondersteuning aan de orde te komen. De bestuurlijke en uitvoerende continuïteit moet worden gewaarborgd.
7. Aandacht voor de werving, instructie en begeleiding van nieuwe medewerkers blijft noodzakelijk, eerder meer dan minder.

